

Transmobil : Moment d'inspiration autour de la mobilité à vélo

*Schéma cyclable départemental*

**Courtrai 16 novembre 2018**

# Quelques définitions ...

## Pistes cyclables

- Une piste cyclable est une voie cyclable, séparée de la voirie classique sur laquelle les engins à moteur circulent, mais aussi séparée de l'espace réservé aux piétons.
- Une piste cyclable est séparée de la route par un terre-plein par exemple pour assurer la sécurité des cyclistes qui y roulent. Elles représentent des chaussées exclusivement réservées aux vélos et cycles.



Leur entrée est indiquée par le panneau réglementaire suivant :



# Quelques définitions ...

## Bandes cyclables

C'est une partie de la route qui est réservée aux vélos mais qui n'est pas «isolée» de la route «classique».



Exemple d'une bande cyclable bi-directionnelle où les cyclistes sont du même côté de la route.



Exemple d'une bande cyclable où les cyclistes sont de chaque côté de la route.

L'entrée d'une bande cyclable sera toujours indiquée par le panneau réglementaire :





Les **véloroutes** sont au cyclotourisme ce que les itinéraires de grande randonnée (GR®) sont à la pratique pédestre : des itinéraires linéaires, de moyennes ou longues distances, reliant les régions entre elles, et permettant la découverte d'un territoire. Elles empruntent tous types de voiries présentant un dénivelé et un trafic faible (routes départementales, communales), mais aussi les chemins de halage, les voies forestières fermées à la circulation automobile ou les voies vertes\*, afin d'assurer confort et sécurité pour l'utilisateur.



\*Les **voies vertes** sont des routes réservées aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.



# Quelques définitions ...

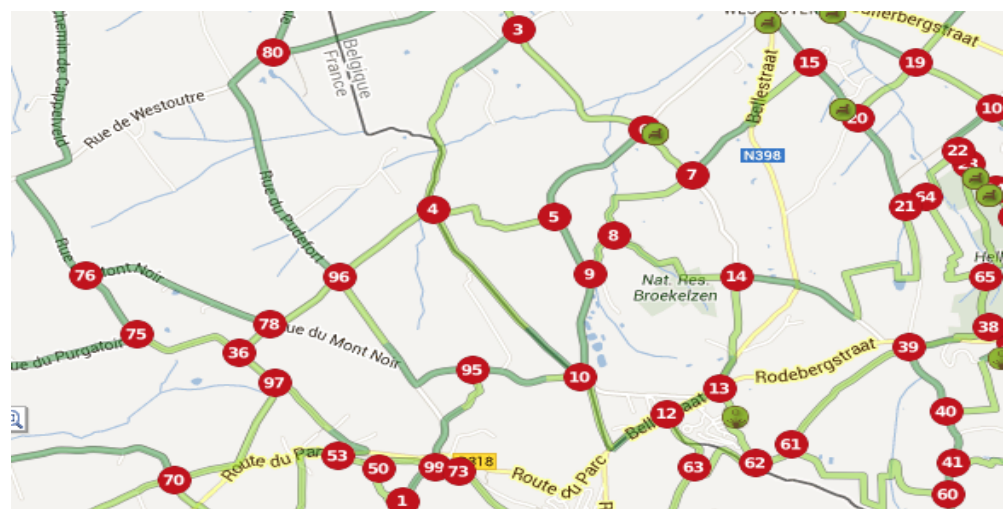
## Boucles cyclotouristiques, réseaux vélo à « points-nœuds »

Les **boucles cyclotouristiques** ont été mises en œuvre, dès 2008, dans le cadre du **Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR)**, pour faire découvrir le patrimoine paysager et patrimonial du Nord.

Littéralement, les « **points-nœuds** » (knooppunten) sont un système de fléchage d'itinéraires cyclables.

Erigé en réseau, il permet de circuler librement et d'établir son itinéraire à travers un territoire donné, sur des centaines de kilomètres, de carrefours-numéros à carrefours-numéros.

Ce réseau présente également une perspective intéressante pour un usage utilitaire et complète efficacement les itinéraires linéaires que sont les véloroutes.



# Quelques définitions ...

## Les EuroVelo et véloroutes régionales



-  EuroVelo 1 - Véloroute de l'Atlantique
-  EuroVelo 2 - Véloroute des capitales
-  EuroVelo 3 - Véloroute des pèlerins
-  EuroVelo 4 - Véloroute de l'Europe centrale
-  EuroVelo 5 - Via Romea Francigena
-  EuroVelo 6 - Atlantique - Mer Noire
-  EuroVelo 7 - Véloroute du soleil
-  EuroVelo 8 - Véloroute de la Méditerranée
-  EuroVelo 9 - Baltique - Adriatique
-  EuroVelo 10 - Véloroute de la Baltique
-  EuroVelo 11 - Véloroute de l'Europe de l'Est
-  EuroVelo 12 - Véloroute de l'Europe de l'Est
-  EuroVelo 13 - Véloroute du Rideau de Fer
-  EuroVelo 15 - Véloroute Rhin
-  EuroVelo 17 - Véloroute du Rhône

**15 itinéraires cyclables** longue distance, des **EuroVelo**, sillonnant les régions européennes. Une fois achevé ce réseau totalisera près de **70 000 km**

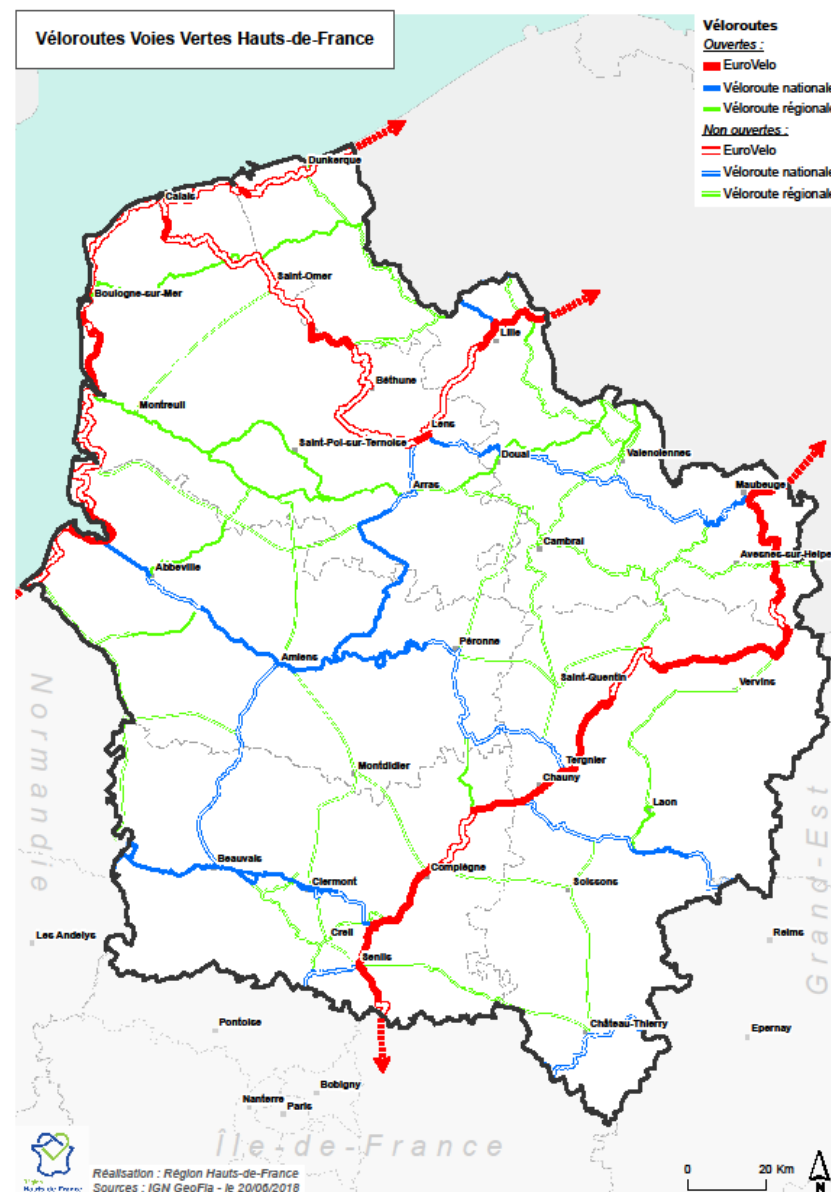
La France est traversée par 7 EuroVelo, soit plus de 6 000 km.

# Quelques définitions ...

## Les EuroVelo et véloroutes régionales

Le Département est traversé par 3 EuroVelo :

- l'**EuroVelo 4**, Brest - Kiev, dont la collectivité pilote est la **Communauté Urbaine de Dunkerque** (de Gravelines à Bray-Dunes),
- l'**EuroVelo 5**, Londres - Rome, dont la collectivité pilote est la **Métropole Européenne de Lille** (de La Bassée à Halluin),
- l'**EuroVelo 3**, Trondheim - Saint-Jacques de Compostelle, dont la collectivité pilote est le **Département du Nord** (de Jeumont à Anor).





Ce plan cyclable est donc dédié aux vélos dits « de route » pour des cyclotouristes (hors VTT, VTC)



Mais également pour les trajets utilitaires





# Schéma cyclable départemental

## Contexte

### Pour la voirie

**Plan cyclable 2013-2015**

**Posture transitoire depuis 2015**

**210 km de pistes cyclables**

**500 km de bandes cyclables**



# Schéma cyclable départemental

## Pour la DSTDL

**Vote des orientations du schéma régional des véloroutes et voies vertes en 2002**

**Schéma directeur des ENS 2011-2021 qui ambitionne de contribuer à ce schéma VVV**

**Conférence du Président en janvier 2017 pour développer la politique PDIPR selon les moyens disponibles**

**Vote du dossier Eurocyclo en mai 2017 pour créer des réseaux points-nœuds**

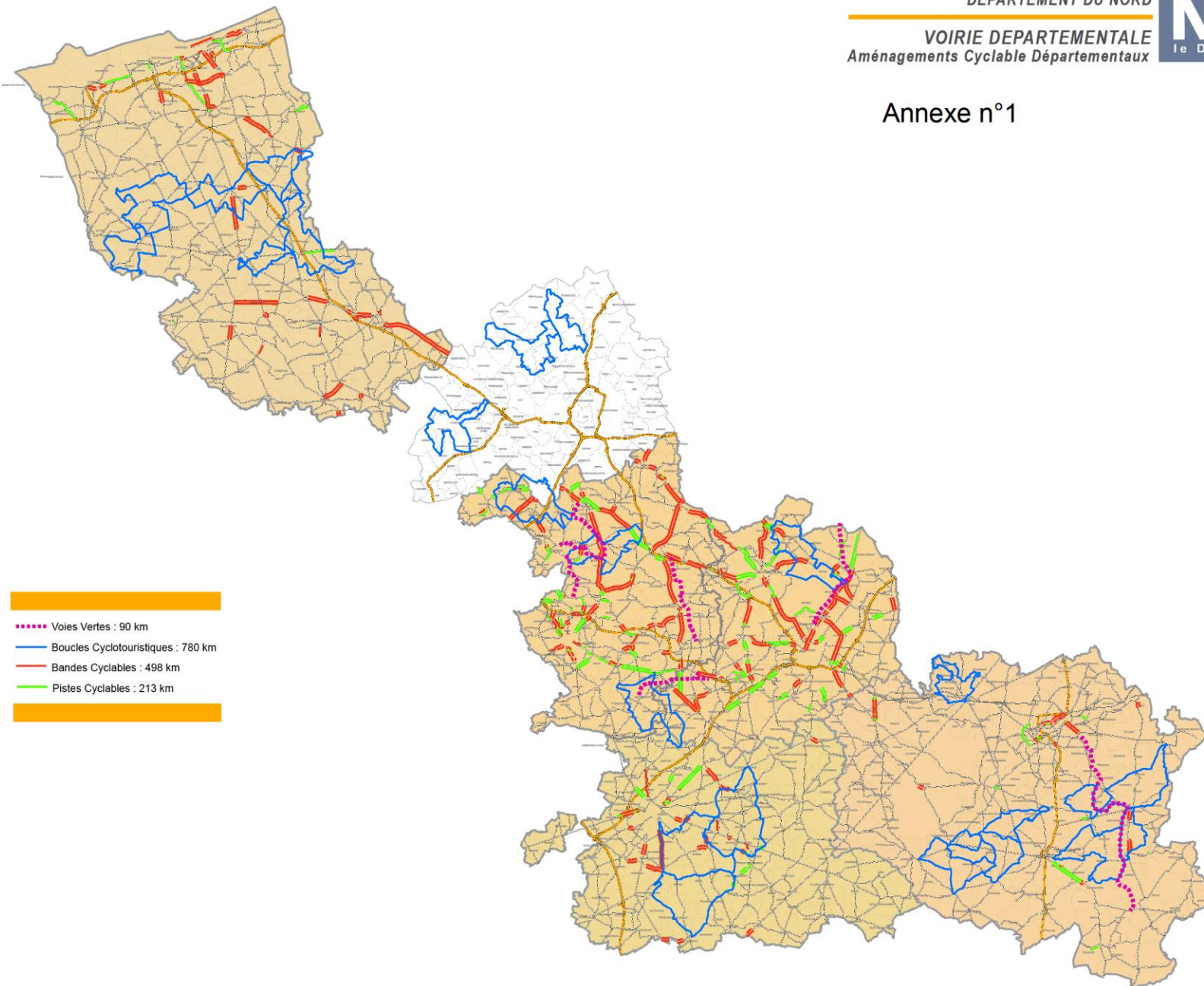


**21 boucles cyclotouristiques : 780km**

**90 km de voies vertes, anciennes voies ferrées**

**Fréquentation : 54 000 usagers par an en moyenne (calcul sur 2 voies vertes) dont 22 000 cyclotouristes**

Annexe n°1



- Voies Vertes : 90 km
- Boucles Cyclotouristiques : 780 km
- Bandes Cyclables : 498 km
- Pistes Cyclables : 213 km





# Proposition de politique cyclable :

**Carte « trans gestionnaire » et « pluri usages » (utilitaire ou vélo tourisme)**

- 1 réseau adapté aux capacités d'investissement et de fonctionnement
- Dynamique de développement du vélo lisible et attendue
  - Développement touristique (marque accueil vélo) et mobilité
  - Véloroutes et réseaux points-noeuds
  - Aménagements cyclables
- Répondre à des besoins de déplacements quotidiens
- Répondre à des attentes cyclotouristiques
- Rendre cyclable les chainons manquants (RD ou hors RD)



# Proposition de politique cyclable :

## Proposition

Maillage cyclable répondant aux besoins :

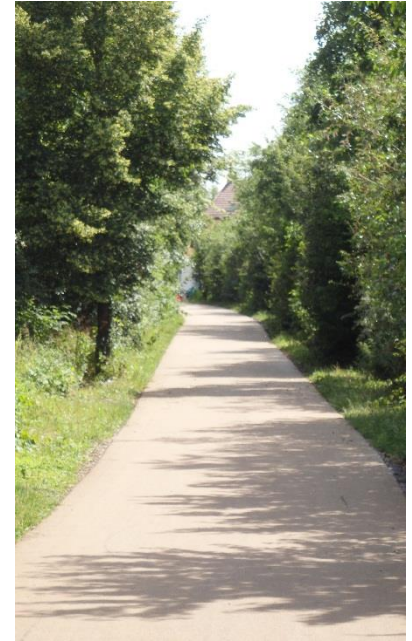
- Des principes de cofinancement
- Travail avec les partenaires concernés
- Adaptation des services pour la mise en œuvre :
  - Co-construction cartes + définition des propositions
  - Expérimentation mutualisation sur voies vertes
    - Entretien
    - Aménagement



# Proposition de politique cyclable :

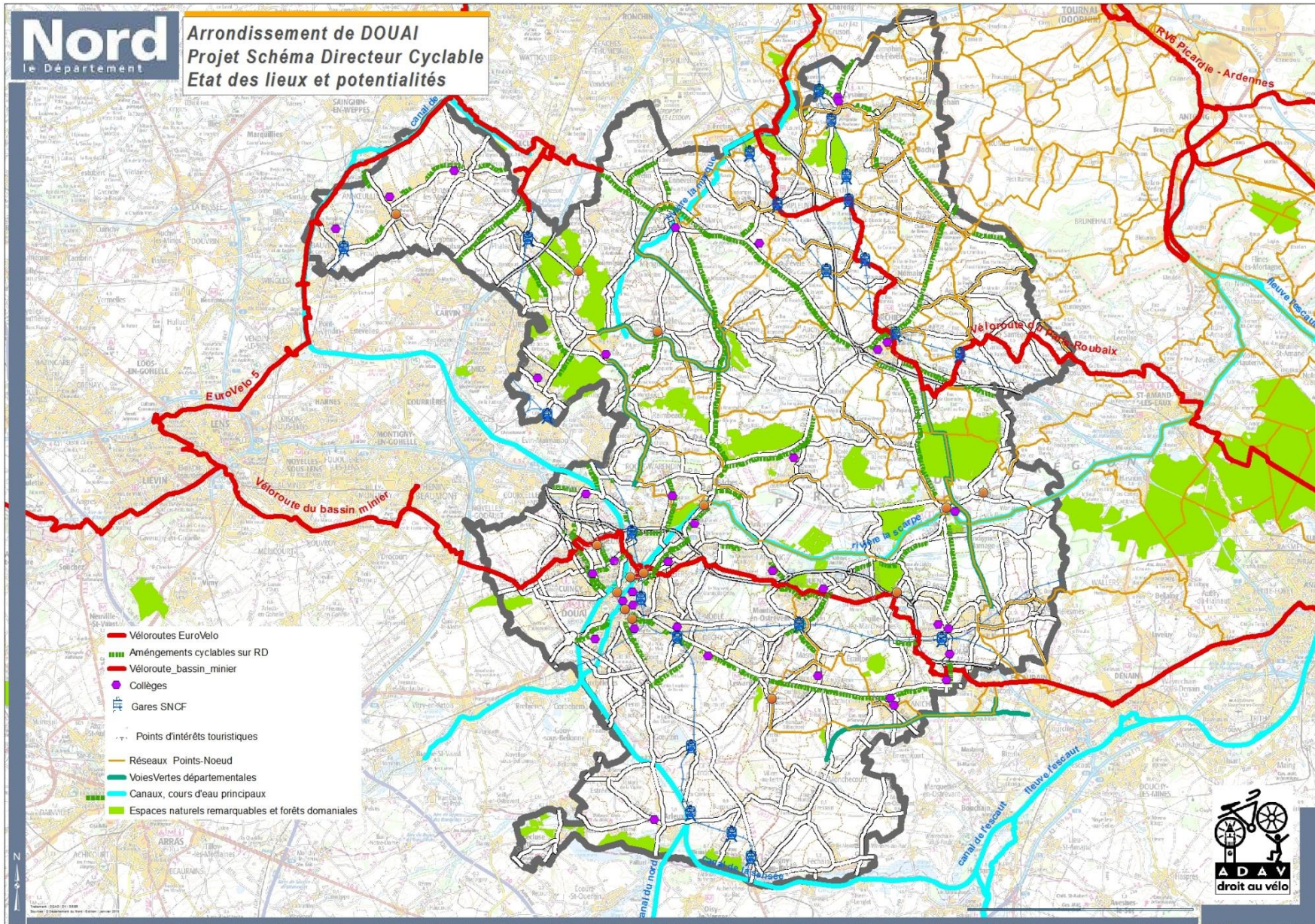
## 2 niveaux à partir du travail de l'ADAV sur la cyclabilité :

- 1 réseau **traversant** à vocation utilitaire et/ou cyclotouristique sécurisant
  - Véloroutes existantes ou en projet d'intérêt européen, national et régional
  - Pistes et bandes cyclables de RD, voies vertes départementales
  - Véloroutes et voies vertes existantes ou en projet d'intérêt départemental
- 1 réseau **irriguant** de « proximité »
  - Liaisons utilitaires entre centres-urbains
  - Réseaux points-nœuds
  - Liaisons de rabattement vers réseau traversant
  - Liaisons de rabattement sur RD entre « satellites » et « villes-centres »





# Carte réseau traversant et irriguant : Douai

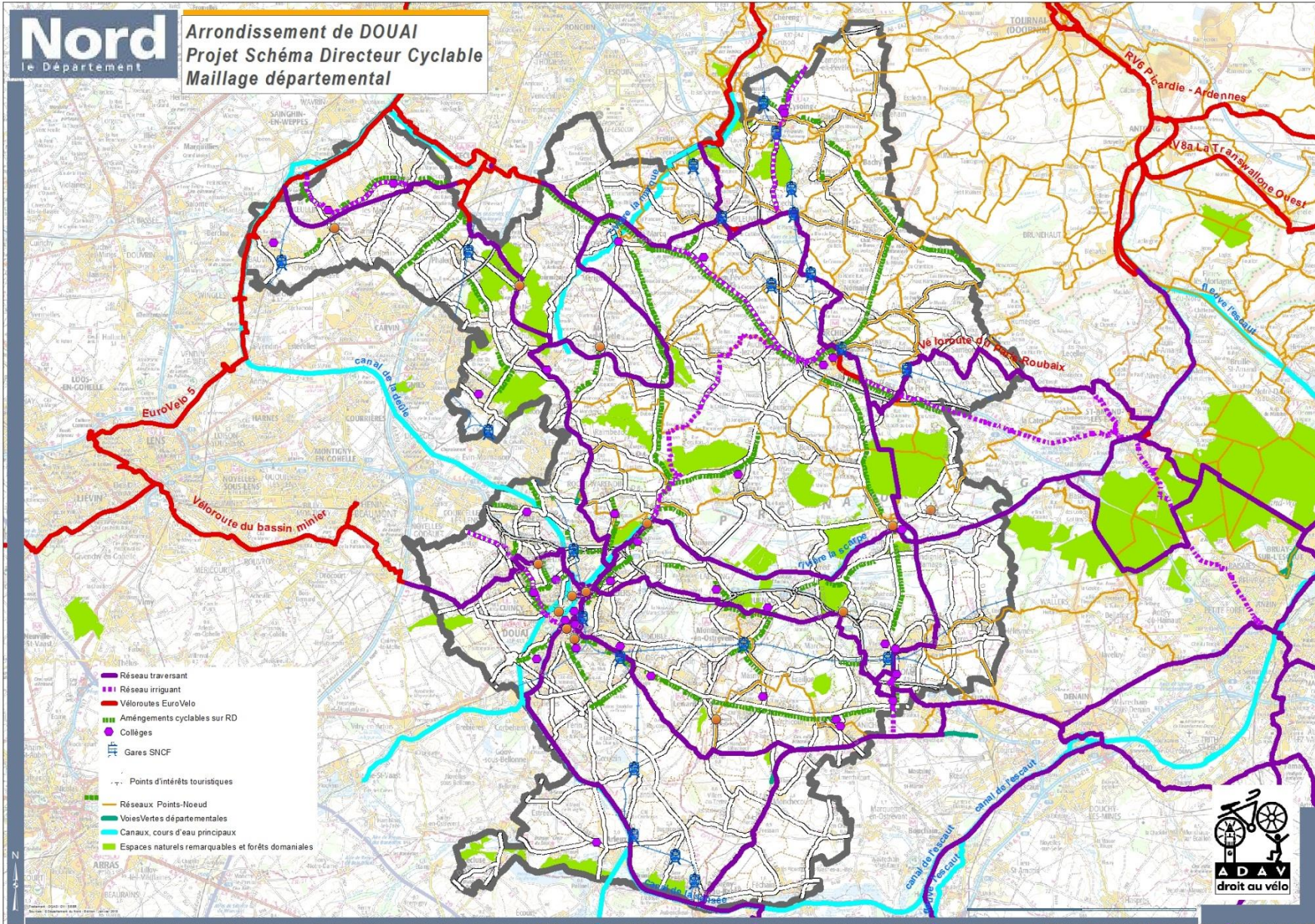








# Carte réseau traversant et irriguant : Douai

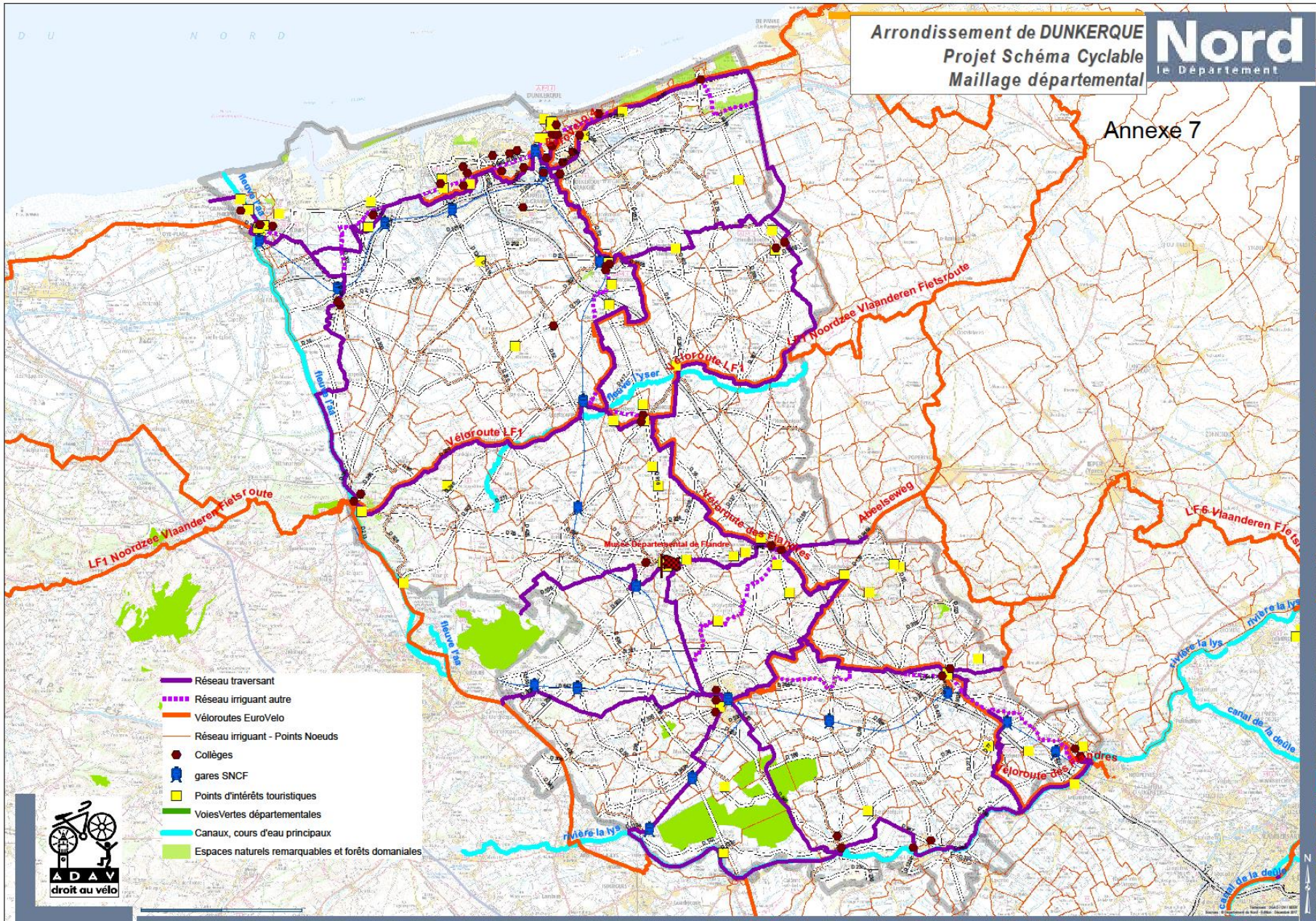




# Carte réseau traversant et irriguant schéma : Dunkerque

Arrondissement de **DUNKERQUE**  
Projet Schéma Cyclable  
Maillage départemental

Annexe 7



- Réseau traversant
- Réseau irriguant autre
- Véloroutes EuroVelo
- Réseau irriguant - Points Noeuds
- Collèges
- gares SNCF
- Points d'intérêts touristiques
- Voies Vertes départementales
- Canaux, cours d'eau principaux
- Espaces naturels remarquables et forêts domaniales





# Proposition de financement (hors MEL)

## Annexe n°8 – Principes de financement

|                          | Aménagement des voies vertes départementales  | Aménagement sur RD   | Aménagement hors voies vertes départementales et RD  | Jalonnement du réseau points-nœuds et signalisation directionnelle   |
|--------------------------|---|--|--|--|
| <b>Réseau traversant</b> | Initiative et maîtrise d'ouvrage départementale et participation du bloc communal. Financement départemental pouvant aller jusqu'à 70 % du coût réel. | <p><u>Hors agglomération :</u><br/>Initiative et maîtrise d'ouvrage départementale et participation du bloc communal. Financement départemental pouvant aller jusqu'à 70 % du coût réel des bandes ou pistes cyclables.</p> <p><u>En agglomération :</u><br/>Initiative du bloc communal – Maîtrise d'ouvrage à définir selon l'importance des travaux sur chaussée – Financement des bandes ou pistes cyclables selon les ratios de subvention pour les aménagements en accotement (Cf. délibération du 16 avril 2018 : 10 €/m<sup>2</sup> de bande ou piste + 30 €/ml pour le bloc bordure/caniveau en limite de chaussée + 40 €/ml de busage).</p>  | Dans le cadre d'un nouveau PTS, initiative et maîtrise d'ouvrage du bloc communal avec subvention départementale pouvant aller jusqu'à 30% en distinguant 2 cas :<br>- hors CA et CU sauf leurs communes rurales (délibération Département juillet 2016)<br>- sur les Communes urbaines des CA et CU.  | <p><u>Signalisation directionnelle :</u><br/>Hors CA et CU sauf leurs communes rurales (délibération Département juillet 2016) initiative et maîtrise d'ouvrage départementale et participation du bloc communal. Financement départemental pouvant aller jusqu'à 70 % du coût réel.</p> <p>Sur les Communes urbaines des CA et CU et dans le cadre d'un nouveau PTS, initiative et maîtrise d'ouvrage du bloc communal avec subvention départementale pouvant aller jusqu'à 30 %.</p> |
| <b>Réseau irriguant</b>  | Non concerné en principe  | <p><u>Hors agglomération :</u> Initiative et maîtrise d'ouvrage départementale et participation du bloc communal. Financement départemental pouvant aller jusqu'à 70% du coût réel des bandes ou pistes cyclables s'il s'agit de réaliser des rabattements vers le réseau structurant ou de relier des villages « satellites » à des bourgs ou villes-centres (ou pôles d'attraction).</p> <p>Sinon, financement selon les ratios de subvention prévus pour les aménagements en accotement (Cf. délibération du 16 avril 2018 : 10 €/m<sup>2</sup> de bande ou piste + 30 €/ml pour le bloc bordure/caniveau en limite de chaussée + 40 €/ml de busage).</p> <p><u>En agglomération :</u><br/>Initiative du bloc communal – Maîtrise d'ouvrage à définir selon l'importance des travaux sur chaussée – Financement des bandes ou pistes cyclables selon les ratios de subvention pour les aménagements en accotement (Cf. délibération du 16 avril 2018 : 10 €/m<sup>2</sup> de bande ou piste + 30 €/ml pour le bloc bordure/caniveau en limite de chaussée + 40 €/ml de busage).</p> | <p>Dans le cadre d'un nouveau PTS, initiative et maîtrise d'ouvrage du bloc communal avec subvention départementale pouvant aller jusqu'à 30 % en distinguant 2 cas :<br/>- hors CA et CU sauf leurs communes rurales (délibération Département juillet 2016)<br/>- sur les Communes urbaines des CA et CU</p> <p>Pour les réalisations suivantes :<br/>- Liaisons de rabattement nécessaires vers le réseau traversant.<br/>- Liaisons intercommunales de moins de 5 kilomètres entre les villages « satellites » et les bourgs ou villes-centres (ou pôles d'attraction : gares, collèges, etc.), hors agglomération.<br/>Néanmoins, il sera demandé de favoriser l'achèvement du réseau traversant.</p> | <p>Jalonnement réseau points-nœuds :<br/>Hors CA et CU sauf leurs communes rurales (délibération Département juillet 2016) initiative et maîtrise d'ouvrage départementale et participation du bloc communal. Financement départemental pouvant aller jusqu'à 70 % du coût réel.</p> <p>Sur les Communes urbaines des CA et CU et dans le cadre d'un nouveau PTS, initiative et maîtrise d'ouvrage du bloc communal avec subvention départementale pouvant aller jusqu'à 30 %.</p>     |

### Cas particuliers :

- 1) Franchissement de RD à fort trafic par le réseau traversant ou irriguant ou résorption des points durs : le Département pourra financer jusqu'à 100 % de l'aménagement hors agglomération dès lors qu'il s'intègre dans un itinéraire aménagé.
- 2) Si le passage hors RD remplace une liaison de rabattement sur RD entre hameaux et villages satellites ou vers le réseau structurant, le Département pourra s'élever sa participation afin que le passage hors RD n'augmente pas le reste à charge du bloc communal.

# Proposition de politique cyclable :

## Maitrise d'ouvrage départementale

- Des chaînons manquants sur RD hors agglomération
- Du jalonnement et signalétique lorsque sa part de financement est majoritaire
- Des voies vertes départementales

Pour l'entretien de la signalisation directionnelle et jalonnement du réseau points-nœuds, les règles de cofinancement de l'investissement s'appliquent





## Proposition de politique cyclable :

### Suite depuis le vote du schéma :

- Concertation sur les cartes avec le bloc communal (novembre-décembre)
- Echanges avec partenaires (octobre-décembre)
  - Région dans le cadre du schéma régional des véloroutes voies vertes et SRADDET
  - ONF, VNF, MBM (7-11-2018), PNR
- Délibération définitive (décembre-février)
  - PTS cyclable (CD 19-11-2018)
  - Validation des cartes



# Proposition de politique cyclable :

## Engagement financier du Département

- Proposition d'afficher des montants « sanctuarisés »
  - 500K€/an au sein de l'enveloppe consacrée aux projets de développement local de la Voirie (8 M€/an)
  - 500K€/an au sein de l'enveloppe pour l'aménagement des voies vertes et de jalonnement de la DSTDL (1M€/an)
  - 500K€/an sur un PTS cyclable à enjeu départemental