

Mobilité - Action n°1

Coordonner et soutenir la pratique du vélo sur le territoire du PNR

Priorité de l'action	Difficulté de mise en œuvre	Energie économisée annuellement en 2028 (GWh/an)	Emissions évitées annuellement en 2028 (t CO ₂ e/an)
+++++	*****	21,6	6 603

✓ Contexte

Pour les courtes et moyennes distances, le vélo est très compétitif par rapport à la voiture individuelle, si l'on considère le temps pour se garer et l'encombrement aux heures de pointe. Le territoire du PNR, relativement plat, se prête avantageusement à cette pratique qu'elle soit quotidienne ou touristique, d'autant plus si des aménagements cyclables et des stationnements sécurisés sont mis en place sur les trajets les plus empruntés. Le vélo pourrait notamment constituer un bon moyen de rabattement vers les gares.

✓ Objectif

Le PNR n'est actuellement pas doté d'une stratégie en matière d'aménagements cyclables. Il suit et encourage les initiatives existantes mais n'est pas à l'origine de préconisations ou partie prenante du financement des installations. Pour donner un coup d'accélérateur aux politiques cyclables des acteurs locaux, le Parc doit s'engager plus fortement sur cette thématique, en coordonnant les démarches, en les cartographiant et en investissant dans des aménagements de qualité (pistes, bandes et stationnement).

La priorité sera donnée aux déplacements quotidiens (les trajets les plus directs et les plus fréquentés doivent être privilégiés) mais dans la mesure du possible, l'usage mixte sera recherché, en permettant également la découverte touristique, afin de ne pas multiplier les aménagements et les coûts.

✓ Descriptif

Le PNR doit développer une stratégie globale en faveur des déplacements cyclables, à savoir :

- **Recenser et coordonner toutes les démarches cyclables en cours sur le PNR (nationales, régionales, communales...)** dans un document unique. Intégrer ce schéma au SIG du Parc (et à la charte du Parc) pour faciliter sa prise en compte dans les projets d'aménagement du territoire. Mettre la cartographie des aménagements cyclables existants à disposition des habitants et visiteurs sur le site internet du Parc, au niveau des pôles intermodaux, des écoles, à la Maison du Parc, dans les offices du tourisme...
- **Associer à la cartographie des aménagements cyclables des recommandations et des orientations** : secteurs où le cahier des charges des aménagements devra être adapté à la nature et à la sensibilité des espaces traversés (critères à intégrer), secteurs où un compromis est à rechercher entre la qualité d'usage et la facilité de mise en œuvre, repérage des liaisons manquantes, des points noirs (carrefours dangereux, par exemple) ;
- **Développer les lieux dédiés au stationnement pour deux roues** : définition avec les communes et communautés de communes d'un type de mobilier commun à l'échelle du Parc (plusieurs équipements pourront être retenus pour des contextes ou usages différents : pôles gares, secteurs touristiques...), appel à projet auprès des communes qui en retour font connaître au Parc leurs souhaits sur le nombre et la nature des équipements qu'elles veulent mettre en place, sélection des projets les plus stratégiques et financement par le Parc d'une partie de l'investissement nécessaire à leur réalisation (équipement avec le logo PNR Oise – Pays de France) ;

- **Créer une offre d'animation ou de services autour du vélo** : partenariat avec une association ou une entreprise, pour développer des ateliers vélos (réparation, montage, découverte de vélos électriques, marquage, sécurité routière), service de location de vélo subventionné ou accueilli par la Maison du Parc (1^{er} week-end du mois de mai à octobre par exemple),
- **Inciter les communes à réaliser des aménagements cyclables**, en subventionnant des études opérationnelles permettant de passer rapidement en phase chantier. Ce dispositif peut être proposé à un nombre limité de communes suite à un appel à manifestation d'intérêt.

✓ **Actions en cours, références**

Dans le cadre du **Schéma d'Accueil du Public (SAP)**, des propositions d'itinéraires cyclistes ont été faites par le PNR : il s'agit maintenant de passer à la réalisation, avec les communes, de ces itinéraires et de réaliser un document « grand public » présentant ces circuits. Il faut également sortir de la vision principalement touristique développée dans ce schéma pour proposer en parallèle des circuits « utilitaires » et directs (avec stationnements associés à destination). Les aménagements cyclables (existants et en projet) et les documents à prendre en compte à ce jour sont les suivants :

- Eurovéloroute n°3 : Verberie, Senlis, Ermenonville
- Itinéraire régional Chantilly-Senlis-Mareuil/Ourq (inclus dans le Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes –VVV- de Picardie)
- Itinéraire départemental de la Trans'Oise
- Le schéma de circulations douces du Pays Sud Oise
- Schémas et plans de circulation douce des communautés de communes (schéma de l'aire cantilienne, plan de l'ex communauté de communes du Pays de Senlis, boucle cyclo-touristique de la Basse Automne...)

L'AU5V et son antenne creilloise ABC-Vélo est très active sur le territoire : <http://au5v.fr/>.

En termes d'animation, le PNR est partenaire de la Fête des Voies Vertes.

L'association Beau-Vélo, à Beauvais, organise des animations dans la région, et serait prête à intervenir au niveau du Parc : <http://beauvelo.org/>.

✓ **Difficultés identifiées, leviers et premières étapes de travail**

La qualité des aménagements demandés par certaines associations d'utilisateurs du vélo peut sembler exagérées : il convient néanmoins de les considérer pour garantir la praticabilité des équipements et de convenir avec les usagers du meilleur niveau de réalisation à exiger, en fonction de chacun des lieux et des possibilités financières de la commune. Le prix des aménagements est également à relativiser par rapport aux prix d'un rond point ou d'un parking pour voiture (dont on peut parfois se passer avec une bonne politique sur les modes alternatifs).

Le PNR peut aussi se placer comme acteur référent en matière de recommandations-qualité dans les espaces naturels. Le but est d'éviter les espaces écologiques ou paysagers les plus sensibles et d'adapter par ailleurs le cahier des charges des aménagements aux milieux traversés (éviter des aménagements à caractère urbain en zone rurale).

Pour que les actions d'animation autour du vélo fonctionnent, elles doivent faire l'objet d'une communication importante et si possible d'une régularité (1x par trimestre, tous les 1^{er} samedis du mois, etc.) pour mémoriser l'événement. Une première « accroche » auprès d'un public scolaire peut être intéressante pour lancer une animation.

✓ **Moyens**

Partenaires et porteur de l'action

Maître d'ouvrage	Maître d'œuvre	Partenaires
PNR	PNR, collectivités	Collectivités, DDT, SMTCO, ADEME, région, départements

Ressources humaines

- Chargé de mission du PNR (mobilité + SIG) : un quart temps environ est nécessaire mettre en place une réelle stratégie/dynamique autour du vélo
- Partenariat avec une association cycliste

Ressources documentaires ou techniques

- **Les principaux sites sur les déplacements**
 - site de la FUBicy (Fédération française des usagers de la bicyclette) : www.fubicy.org
 - site du CERTU (centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) : www.certu.fr
 - site du GART (groupement des autorités responsables des transports) : www.gart.org
- **Quelques sites sur les stationnements vélo**
 - site de l'association piétons & vélos VéloBuc (modes de déplacement actif et aménagements urbains) : <http://velobuc.free.fr/stationnement-velo.html> (nombreux exemples illustrés)
 - site de l'ADAV (association droit aux vélos – Lille), notamment ses fiches-conseils sur la qualité des aménagements cyclables et son « Guide du stationnement des vélos » : www.droitauvelo.org
 - <http://pagesperso-orange.fr/omondou.velo/pdu/parkingvelo.html> (un comparatif de produits et fournisseurs fait pour la ville de Douai)
- Guide "Comment concevoir des voies cyclables prenant au mieux en compte les exigences paysagères et environnementales des espaces fragiles traversés ?"
<http://www.projetdeterritoire.com/index.php/Espaces-thematiques/Gestion-de-l-espace-Urbanisme/Actualites/Concevoir-des-amenagements-cyclables-dans-les-espaces-protéges>
- La Région Bourgogne a développé un « produit » touristique autour du vélo , « Le Tour de Bourgogne® » (<http://www.le-tour-de-bourgogne-a-velo.com/>), associé à une charte de qualité des aménagements

Budget

	Coût	Financement possible
Réalisation de la cartographie des aménagements cyclables et préconisations	Intégré dans le fonctionnement	Budget PNR
Stationnements vélos	Arceaux-vélos ≈ 70 € par arceau (CERTU), soit pour 30 arceaux 2 100 € Box collectif : 150 à 600 € par vélo / Local « en dur » : 1 300 à 1 600 € par vélo (CERTU)	Intégré dans le budget d'investissement des communes + subvention PNR suite à un appel à projet
Animations	Variable selon matériel prêté ou mis à disposition par l'animateur – entre 500 et 1 000 euros/j	- PNR - Conseil régional, conseil général
Subventionnement d'études opérationnelles d'aménagements cyclables	Exemple de dispositif : subvention à un taux de 30%, sur une assiette maximum de 30 000 euros	- PNR

✓ Calendrier

- Mois 1 à 4 : Cartographie des aménagements cyclables sur le PNR, mise en place de la subvention
- Mois 4 à 12 : Elaboration – concertation avec les usagers et les collectivités pour établir les recommandations du PNR pour les aménagements cyclables sur le Parc
- Mois 1 à 6 : Appel à projet aux communes pour déterminer les projets de mise en place de stationnements cyclables
- Mois 6 à 12 : Commande et mise en place des arceaux vélos
- Chaque année : au moins 3 animations autour du vélo

✓ Indicateurs de suivi

Réalisation de la campagne d'information auprès des élus : nombre de séances de travail menées sur le territoire

Aménagements : nombre de km d'itinéraires cyclables / nombre de lieux de stationnement ou nombre de places aménagées / nombre d'études opérationnelles financées

ANNEXE

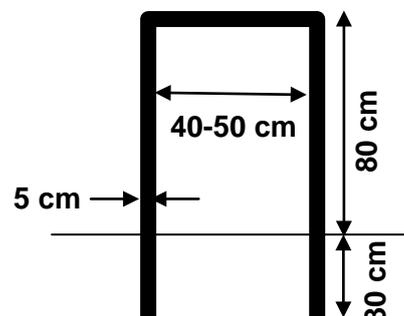
Les stationnements pour les vélos (d'après l'ADAV)

Principales caractéristiques des stationnements vélos selon la durée d'utilisation				
	Courte durée	Moyenne durée	Longue durée de jour	Longue durée de nuit
Exemple				
Durée du stationnement	moins d'une heure	quelques heures	du matin au soir	du soir au matin et les week-ends
Lieux types	petit commerce, service public	centre commercial, centre sportif, centre de loisirs, centre culturel	lieu d'études, lieu de travail, gare en périphérie	immeuble d'habitation, gare centrale, aéroport
Distance au lieu de destination	10 m maxi	20 m maxi	30 m maxi	50 m maxi
Surveillance	informelle	informelle ou fonctionnelle	fonctionnelle ou formelle	formelle (ou fonctionnelle)
Visibilité et transparence	indispensable	indispensable	indispensable	indispensable
Vidéosurveillance	inutile	parfois nécessaire	parfois nécessaire	parfois nécessaire
Fermeture/contrôle de l'accès	inutile	espace délimité, non fermé	enclos ou local fermé	enclos ou local fermé
Esthétique	indispensable	indispensable	indispensable	indispensable
Matériel d'ancrage des vélos	barre, arceau, appuie-vélo	arceau, appuie-vélo	arceau, appuie-vélo, arceau-étrier	arceau, appuie-vélo arceau-étrier
Couverture	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Eclairage	éclairage public ambiant	éclairage public ou spécifique	éclairage spécifique	éclairage spécifique
Maintenance	très réduite	réduite mais régulière	soutenue et très régulière	soutenue et très régulière
Tarification	non	non	non (ou à un prix modique)	oui (possible)
Signalisation	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Information	non	non	souhaitable	indispensable

Les arceaux et appuie-vélos représentent une solution peu coûteuse, peu encombrante, plutôt esthétique. Pour l'utilisateur, c'est une solution pratique et assez sûre si le cycliste a un bon antivol. Le vélo est bien stable.

Quelques éléments à respecter

- Hauteur : ≈ 80 cm, pour un bon appui et une bonne perception quand ils sont inoccupés
- Largeur : ≈ 40 à 50 cm, assez large pour permettre l'accrochage du cadre et éventuellement de chaque roue, mais pas trop large pour éviter de prendre trop de place en l'absence de vélos
- Épaisseur de la barre : maximum 5 cm pour permettre le passage de tout antivol en U



- Ancrage : équipement scellé au sol ou au mur (et non vissé), même dans un local collectif fermé
- Résistance au vandalisme : suffisamment solide pour éviter d'être scié ou cassé
- Résistance aux intempéries
- Distance entre arceaux ou appuie-vélos : ≈ 90 cm (selon la configuration, il est possible de diminuer cet espace, le but est d'éviter que les guidons s'entrechoquent)
- Surface de dégagement : $\approx 1,80$ m pour retirer son vélo

Normes indicatives de stationnement vélo selon la destination des bâtiments			
Type de bâtiment	Unité	Places par unité	Surface par unité
Habitat collectif et hôtels meublés	Logement 1-2 pièces	0,5	0,75 m ²
	Logement >3 pièces	1	1,5 m ²
Écoles primaires	100 élèves	10	15 m ²
Bureaux	100 m ² SHON	1	1,5 m ²
Commerces	100 m ² surface commerciale	1-2	1,5 - 3 m ²
Piscines publiques	100 utilisateurs en pointe	30	45 m ²
Équipements sportifs, culturels, culturels, sociaux	100 personnes accueillies	3 à 5	5 à 8 m ²