



conseil de développement...

Groupe mobilité Compte-rendu des débats avec les élus de la CACTLF...

Compte-rendu rédigé par Pierre KLIMOWICKZ...

Restitution de la présentation sur l'avancement des travaux du schéma directeur vélo de la CA CTLF

Présentation des grandes lignes du schéma cyclables de la Communauté d'agglomération au stade de l'ébauche.

Etaient présents 2 représentants de la communauté d'agglomération et 2 représentants du CODEV.



Il est rappelé que la communauté d'agglomération est **Autorité Organisatrice de la Mobilité** et que seules les communes décideront des aménagements.

Le département est également partie prenante.

Seuls les aménagements proposés dans le cadre du schéma cyclable pourront bénéficier de demandes de financements.

L'axe urbain Ognès/Chauny/Tergnier/La Fère/Charmes est proposé pour être la colonne vertébrale.

Des axes secondaires perpendiculaires tels que Caumont/Autreville et Mennessis/Amigny-Rouy sont étudiés sur toute la longueur de l'axe vertébral.

Il n'est pas envisagé de maillage dans la communauté d'agglomération.

Les trajets domicile/lieux scolaires sont également étudiés.

Les voies vertes urbaines, pistes cyclables et chaussidoux sont évoquées.

Les aménagements sont chiffrés avec un coût théorique afin d'avoir un ordre de grandeur.

La concertation avec les usagers n'a pas été évoquée.

La validation est envisagée à la fin de l'année 2023.

l'échange verbal n'a pas permis de clarifier les éléments de langages employés, en effet la différence entre schéma mobilité douce et schéma cyclable pourtant bien définie n'a pas été expliquée, la confusion est totale.

L'échange s'est poursuivi sur les projets proposés par le CODEV...



Le projet d'aménagement du rond point de Viry-Nouveau présenté par le CODEV est dans sa globalité similaire à ce qui est proposé dans le Schéma directeur Cyclable. Une voie verte est à l'étude. Seule la partie co-voiturage est retoquée, le parking du centre commercial aurait la préférence, la présence de véhicules motorisés sur la voie verte est écartée de l'étude. L'étude de la traversée de la D1 prévoit la mise en place d'un feu tricolore... La traversée de la D338 n'a pas été étudiée.



Le projet de parcours pédestre et Cyclable proposé par le CODEV est écarté du schéma cyclable. Le motif est que seuls les itinéraires utiles sont retenus, mais aussi qu'une personne seule sur un chemin peut se trouver en situation d'insécurité et ne peut-être secourue. Ce projet est classé touristique donc il appartient au département d'étudier sa réalisation.

L'échange s'est poursuivi en toute honnêteté d'esprit sur le projet de voie verte vers Saint-Gobain. Il est considéré sans appel que la voie verte Chauny/Saint-Gobain pouvant donner une vocation touristique à la forêt de Saint-Gobain n'a pas de raison d'être.

Une simple question sur les discontinuités de l'Euro Vélo 3 reste sans réponse... En effet le point dur du pont de la Frette qui est une discontinuité de l'EuroVélo 3 a été évoqué. La zone est accidentogène, le cycliste qui se dirige dans le sens beautor/Tergnier est contraint de tourner à gauche pour accéder à la partie en site propre de la véloroute, cet accès est partagé avec une sortie de parking privé... De plus certains automobilistes doublent alors que le cycliste a le bras tendu pour tourner. il a été suggéré par le CODEV de passer sous le pont avec un aménagement de seuil afin d'éviter cette manœuvre délicate dans une zone accidentogène. De plus cet aménagement faciliterait la manœuvre pour monter la côte dans le sens inverse. Il a été pris note de cette proposition.

Il n'a pas été convenu d'envisager une nouvelle entrevue.

Synthèse du cahier des charges Techniques Particulière du schéma directeur vélo de la CA CTLF

Le marché consiste à l'élaboration d'un schéma directeur vélo couvrant l'ensemble des actions à mettre en œuvre pour faire émerger le système vélo à l'échelle de la CTLF.

L'implication citoyenne est incluse dans ces actions à mettre en œuvre. La CTLF souhaitant candidater au projet AVELO a pour enjeu d'augmenter la part modal du vélo sur le territoire.

Le territoire est composé d'un axe urbain et d'une zone rurale plus ou moins peri-urbanisée, l'élaboration du schéma vélo porte sur l'ensemble.

Outre la réduction de l'empreinte écologique le projet vise à favoriser les activités physiques avec toutes les conséquences bénéfiques que cela peut avoir sur la santé.

Les déplacements actifs, dans les territoires urbains et ruraux, constituent l'un des sujets centraux des compétences d'AOM, pour adapter aux territoires de nouveaux services de mobilités actives, avec leurs infrastructures.

Sur le territoire de la CTLF le covoiturage est considéré comme peu développé, le réseau viaire laisse peu de place aux modes actifs, il y a donc opportunité à développer et à sécuriser la pratique du vélo.

Les déplacements domicile-travail à vélo sont évalués comme marginaux.

La desserte des établissements scolaires et des centres-villes sont une priorité pour le maître d'ouvrage engagé au côté des villes de Chauny, Tergnier, La Fère dans le programme petites villes de demain.

Les trois villes citées disposent d'une configuration favorable au développement des mobilités actives. la quasi absence d'aménagements cyclables sur les voies reliant les communes entre elles ne favorise pas leur usage par les vélos.

Dans le cadre des politiques locales à favoriser, l'intermodalité combinant les modes doux et le covoiturage sont placés au premier plan. Les logiques urbaines et rurales sont différentes en matière de stratégie de mobilité douce, une recherche des continuités d'itinéraires cyclables est à assurer. Dans le cadre du schéma départemental des véloroutes un axe Nord-Sud s'appuyant sur des infrastructures fluviales et routières tel que la RD1 serait à l'étude, cet itinéraire relirait St-Quentin / Tergnier / Chauny / Soissons / Château-Thierry. Le conseil départemental de l'Aisne a pour objectif de développer 330 Km d'itinéraires ouvert gratuitement à la balade dont 235 en site propre. Certaines d'entre-elles traversent le territoire de la CACTLF et ces tronçons seront à intégrer dans le futur schéma vélo. L'ensemble des documents tel que le CRTE, le projet de territoire de la CACTLF, ainsi que le PCAET expriment des positions convergentes en faveur des mobilités actives.

Un comité technique et un comité de pilotage assureront le suivi et le pilotage. la première tranche comprend le diagnostic, ainsi le prestataire dressera un état des lieux sur l'usage du vélo à vocation quotidienne, loisir, touristique, et sportive.

Une analyse de la situation locale avec un regard critique portera sur les itinéraires et les aménagements existants avec identification des points dur et des discontinuités du réseau actuel. L'enquête en ligne sera complétée par des enquêtes flash sur le terrain.

Les nouvelles zones à urbaniser, les chemins existants et à aménager, les travaux de voirie sur l'espace public ainsi que la révision du schéma départemental des véloroutes et voies vertes nécessitent une hiérarchisation. Une phase de concertation avec la population permettra de présenter la démarche et les premiers éléments de diagnostic, les attentes de la population seront prise en compte dans les différents scénarii.

Un travail de concertation avec des partenaires et des personnes ressources sera mené sous forme d'entretiens et de questionnaires.

Une première carte présentant schématiquement les grands axes de demandes de liaisons cyclables à l'échelle de l'agglomération sera élaborée, une attention particulière sera portée aux communes de l'axe urbain de la CACTLF.

La deuxième tranche comprend l'élaboration des scénarii et des choix stratégiques. La création d'un maillage hiérarchisé du réseau s'appuiera sur les aménagements cyclables, zones de rencontres, voies vertes et chemins boisés compris.

La réduction des zones accidentogènes est dans les priorités.

La troisième tranche comprend la rédaction du schéma directeur vélo. Les orientations fixeront un objectif de la part modal du vélo à atteindre.

Un plan de communication grand public pourra utilement être proposé pour faire connaître à la population l'existence du schéma directeur vélo et l'avancement des actions.

Au-delà de cette communication il s'agit de définir les actions d'animations ou événementielles à mener afin de faire émerger une culture vélo sur le territoire.