

La politique cyclable du Pays Houdanais

Alors que de nombreux panneaux dénoncent la bétonisation des chemins ruraux par la Communauté de Communes du Pays Houdanais, il convient de donner à chacun les éléments d'appréciation sur la réalité des orientations qui se dessinent dans le cadre du schéma cyclable en cours d'élaboration et sur le projet de liaison Bazainville, Tacoignières, Richebourg, Gressey.

Pourquoi une politique cyclable en pays houdanais

D'abord pour atteindre les objectifs 2030 du Plan Climat Pays Houdanais : le secteur mobilités représente 41 % des émissions et séquestration des Gaz à Effet de Serre dans le pays houdanais : atteindre une part modale du vélo de 12 % en 2030 permettrait de réduire de 35 % ces émissions.

Il suffit pour cela qu'un déplacement local sur 10 se fasse en vélo : le vélo pour aller à la gare, au centre de soins, pour aller à l'école, au collège, à la piscine, pour faire ses courses, ...

L'usage du vélo du quotidien est aussi une voie de réduction des dépenses familiales ...

La politique cyclable du Pays Houdanais n'est pas envisagée pour quelques usagers « loisir » du week-end mais d'abord pour les habitants du Pays Houdanais pour leurs déplacements quotidiens.

Pour ces déplacements du quotidien, le vélo à assistance électrique permet d'envisager que des trajets de 5 à 10 kms puissent être une distance courante à vélo à condition que :

- . les itinéraires cyclables soient continus et sécurisés (*suivant synthèse des 1018 réponses au questionnaire en ligne*) ;
- . les dispositifs sécurisés de stationnement soient multipliés ;
- . la sensibilisation à la pratique du vélo soit généralisée dès le plus jeune âge.

Cette politique répond aussi aux priorités de l'Etat, des Régions Centre et Ile de France et des Départements d'Eure et Loir et des Yvelines en matière de politique cyclable. Leurs subventions ont été accordées pour la mise en œuvre des projets contestés par le monde agricole.

Quels itinéraires continus et sécurisés

Les recommandations techniques du CEREMA, des associations nationales comme « Vélos et Territoires » et la réponse des habitants du Pays Houdanais (1018 réponses) au questionnaire en ligne de la CCPH donnent une base claire pour choisir les infrastructures capables de répondre, hors agglomération, à cette exigence de sécurité continue.

Deux situations permettent d'y répondre en utilisant le réseau routier existant qu'il soit départemental ou communal :

- . les petites routes tranquilles avec trafic de moins de 1 000 véhicules/jour avec aménagement de certains points à faible visibilité ;
- . les pistes cyclables avec séparation physique de la chaussée (actuellement liaison Havelu Bazainville).

Lorsque ces possibilités n'existent pas pour relier les communes à des centres d'intérêt du quotidien (gares, collèges, équipements de santé ou sportifs, etc.) le recours aux chemins ruraux, propriété communale, peut être envisagée en respectant l'accès liés aux usages agricoles des espaces traversés.

En Pays Houdanais, force est de constater que pratiquement aucune route ne permet d'envisager de réaliser des pistes cyclables sans une mise à disposition par le monde agricole (propriétaires et exploitants) des assiettes foncières nécessaires de 3 à 4 m de largeur ou davantage lorsque la route est avec talus. Il faut aussi noter que la généralisation des pistes cyclables, en supposant qu'elle puisse compter sur une maîtrise foncière, consommerait beaucoup de terres agricoles et demanderait des investissements couteux puisqu'il faudrait réaliser des chaussées, à trafic léger certes, mais complètes.

Le recours à l'aménagement des chemins ruraux est donc la solution à laquelle on doit recourir lorsqu'une petite route tranquille ou un aménagement de pistes cyclables ne sont pas envisageables.

Quels aménagements pour une voie verte sur un chemin rural

La voie verte doit garantir l'accès des engins agricoles sans pour autant mettre en péril l'infrastructure réalisée.

En matière de voies vertes, les recommandations du CEREMA sur lesquelles s'appuient nos subventionneurs imposent une largeur de 3 m.

Après concertation avec CEREMA et la Direction Territoriale des Territoires il a été admis qu'en configuration d'utilisation de chemin rural, une largeur de 2 mètres serait admise. Sur chemin rural, la partie aménagée peut donc avoir une largeur de 2m en bidirectionnel ou deux bandes de 1 m en monodirectionnel dont l'écartement doit tenir compte de l'empatement des engins agricoles.

La surface de l'infrastructure cyclable doit tenir compte de l'usage (vélo et trottinette) et assurer une roulabilité par tout temps sans trou ni obstacle. Elle doit donc résister aux passages des roues crantées d'engins agricoles, être facile de nettoyage et d'entretien. Un revêtement en sable compacté demanderait d'être scarifié et recompacté tous les trois à quatre ans pour supprimer végétation et ravinements.

C'est donc la surface en enrobé qui paraît la plus apte à répondre à l'ensemble de ces exigences. Elle est recommandée par les organismes techniques comme le CEREMA et plébiscitée par les répondants à l'enquête proposée par la CCPH.

Pour prendre en compte les contraintes de ruissellement, l'enrobé ne sera pas drainant mais reposera sur une structure d'assise plus large qui elle sera drainante ce qui est un facteur d'amélioration par rapport au caractère imperméable des chemins actuels.

Pour un meilleur respect de l'environnement, elle peut utiliser des liants d'origine végétale au lieu de liants d'origine pétrolière.

Elle peut aussi être traitée de couleur marron ou ocre pour une meilleure intégration paysagère.

Pour retrouver le caractère rural des chemins ruraux, quelques plantations peuvent aussi être envisagées.

Pour les tronçons sans passage de tracteurs ni d'engins lourds, des revêtements de type sable compacté peuvent être envisagés mais limiteront l'usage pour les trottinettes et demanderont un entretien plus lourd et plus coûteux.

Les photos ci jointes donnent une idée de l'intégration paysagère de ces parties cyclables dans les chemins.



Un premier circuit « test » pour le Pays Houdanais cyclable

Sur la base des considérations précédentes, une boucle cyclable est envisagée :

Houdan, Maulette, Bazainville, Tacoignières, Richebourg, Gressey, Saint Lubin, Havelu, Houdan.

Cette boucle permet de desservir des gares, des équipements publics, des commerces, des zones d'emplois.

Elle s'appuie sur :

. **une liaison existante** en pistes et bandes cyclables sur le tronçon Havelu Bazainville (en jaune et en marron);

. **une liaison en projet** Bazainville Tacoignières Richebourg Gressey s'appuyant sur l'utilisation de chemins ruraux (en orange), de l'aqueduc de l'Avre ((en vert) et de rues en agglomération en

limitation de vitesse à 50 km/h ou en zone 30 dont la présentation avec la nature des aménagements proposés par tronçons est donnée sur le schéma ci-avant ;

. **une liaison en petite route tranquille** (en violet) Gressey Saint Lubin Havelu qui demandera balisage et sécurisation de certains points à risques.



Cette boucle de presque 34 kms au total se décompose en 9,2 kms de pistes cyclables soit 27%, en 1,1 kms de bandes cyclables soit 4%, 3,1 kms sur aqueduc de l'Avre soit 9%, en 6,9 kms de chemins ruraux aménagés soit 20%, en 7,7 kms de rues en agglomération soit 23% et en 5,8 kms de petites routes tranquilles hors agglomération soit 17%.

Cette boucle permettrait donc de tester des infrastructures différentes, leur fréquentation, les cohabitations, les conflits d'usages.

Un groupe de suivi sera mis en place réunissant CCPH, communes traversées, associations cyclistes et associations d'usagers dont collèges, structures du monde agricole, DDT, CEREMA, Départements et Régions.

La multiplication de dispositifs sécurisés de stationnement et le développement de services d'accompagnement de l'usage du vélo

Des itinéraires cyclables continus et sécurisés ne suffisent pas à assurer la progression rapide d'une part modale pour le vélo. Il importe en effet de garantir en tous lieux et au plus près des équipements des points de stationnement eux-mêmes sécurisés. Le coût élevé de certains vélos à assistance électrique renforce cette exigence.

Les gares, les collèges et tous les équipements publics devraient être rapidement équipés. Cela sera relativement facile car il n'y a pas besoin de foncier spécifique et Régions, IDF Mobilités, Départements encouragent ces installations dans les équipements qui dépendent d'eux (collèges, lycées, gares, etc) et accordent des subventions importantes pour équiper les rues et équipements communaux.

Ces offres de stationnement pourraient être complétées par des opérations de marquage de vélos

L'entretien et la réparation des vélos doit pouvoir faire l'objet d'une offre sur le territoire et il faut se féliciter que dès maintenant une offre de réparation à domicile ait été développée et proposée aux habitants du Pays Houdanais. Dans la même ligne une offre de location de vélo est en cours d'étude par des acteurs privés.

La sensibilisation à la pratique du vélo soit généralisée dès le plus jeune âge

Il est important de mener sous toutes les formes des actions de sensibilisation pour mettre ou remettre en selle les habitants du Pays Houdanais pour ces trajets du quotidien et cela dès le plus jeune âge

- . en accompagnant les initiatives très nombreuses des enseignants du primaire, des associations de cyclistes en faveur de l'apprentissage du vélo chez les plus jeunes y compris en situation réelles de circulation

- . en développant tous les arguments justifiant du caractère bénéfique de l'usage du vélo : moindre consommation d'énergie et absence de rejet d'émissions polluantes, impact bénéfique sur la santé et sur le pouvoir d'achat

- . en accompagnant les directions des collèges dans toute initiative encourageant l'usage du vélo par les collégiens

- . en travaillant avec les entreprises à des plans de mobilité pour leurs employés permettant d'encourager le vélo (parc de stationnement au sein de l'établissement, points de recharge, mise à disposition de vélos, instauration de primes vélo, etc).

- . en organisant des fêtes du vélo, en tenant des stands vélo dans des événements de type brocante, foires, marchés.