

FICHE 4 - PROJET MAQUETTE MEMORANDUM

Nom du projet : Connexions transfrontalières fonctionnelles pour le vélo quotidien	
Renforcer l'utilisation du vélo pour effectuer des déplacements quotidiens : encourager la pratique et créer une infrastructure cyclable plus efficace	
Partenaires flamands	Région flamande (et les "vervoerregio's" concernés) Province de Flandre occidentale Westtoer LEIEDAL WVI
Partenaires wallons	IDETA/ Maison du Tourisme - Nicolas Plouvier Province de Hainaut Région wallonne (SPW) IEG
Partenaires français	MEL + communes frontalières Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) , Communauté de communes Flandre intérieure (CCFI) , Communauté de communes Hauts de Flandre (CCFH) Valenciennes Métropole Région Hauts de France État Département du Nord
Lien avec les programmes européens	OP 3 : une europe plus connectée OS 3.2 : Mettre en place une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face au changement climatique aux niveaux national, régional et local, notamment en améliorant l'accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière

Objectif

En parallèle du développement de transports publics transfrontaliers cohérents et efficaces le long de la frontière, en vue d'une réelle intégration de la région frontalière dans le cadre de vie et de travail, des espaces publics cyclables doivent être tout aussi performants pour accueillir les cyclistes de plus en plus nombreux et ceux à venir.

Les déplacements fonctionnels (travail, formation, école, activités régulières, ...) en vélo deviennent un élément de plus en plus important du transfert modal que nous poursuivons en tant qu'alternative à la circulation automobile. Dans la région frontalière, cependant, les infrastructures cyclables ne sont pas toujours adaptées les unes aux autres ; en outre, les possibilités de relier des lieux dotés d'équipements fonctionnels de part et d'autre de la frontière par une infrastructure cyclable adéquate sont parfois ignorées. Les données sur l'utilisation de la bicyclette dans un contexte transfrontalier font également défaut.

Dans nos régions, donner une part beaucoup plus importante au vélo au quotidien comme pour le tourisme constitue aussi une contribution volontariste, significative dans la résolution des problèmes climatiques.

Ainsi, les itinéraires cyclables à concrétiser peuvent relier les zones résidentielles aux zones d'activités (zones industrielles, parcs d'activité professionnelle, zone de concentration d'emplois administratifs, etc) et à d'autres zones présentant un potentiel d'utilisation intensive du vélo (équipements de loisirs, zone marchande, zone de tourisme, ...).

L'objectif est à terme de créer un éco-système de mobilité douce identitaire de l'eurométropole et de se connecter aux autres territoires de manière cohérente.

Il s'agit donc de :

- Connecter les liaisons cyclables au-delà de la frontière pour les déplacements quotidiens ; adapter le balisage, la signalétique
- En créer quand elles n'existent pas et qu'elles s'avèrent manquantes; les baliser ; informer les citoyens-communicuer (+ accords sur les réglementations d'usages).
- Développer des liaisons cyclables amenant vers le Carré Bleu de l'Eurométropole depuis son extérieur et son intérieur (« Octopus »). Ces circuits peuvent aussi être empruntés pour des usages quotidiens.
- Prévoir les possibilités d'intermodalité du vélo avec les gares, les hubs de mobilité, les stations de bus) et prévoir les usages de transport vélos dans les transports publics.
- Communiquer sur les possibilités de liaisons vélo (production de plans, signalétique, encouragements dans les comportements, ...)
- Promouvoir la pratique du vélo en proposant notamment des vélos électriques (prêts à l'instar de Teskaravaan par exemple) ; il s'agit d'encourager le transfert modal (de la route vers le vélo)
- Développer des services et équipements de services : transport de bagage, mixité de transports, stations de lavage, hébergements rando, accueil des vélos dans les autres transports (péniche, train, bus, ...), ...

Pourquoi :

- ➔ Manque de possibilités pour traverser la frontière par des moyens de transports alternatifs à la voiture solo (en collectif ou non).
- ➔ De nombreuses liaisons cyclables existent de part et d'autre de la frontière, mais ne sont pas connectées entre elles ou ne sont pas assez sécurisées pour des trajets réguliers.
- ➔ La pratique du vélo au quotidien : plus propre (pour l'environnement et les humains), plus sain (pratique physique régulière). Elle est à encourager sous réserve de proposer des infrastructures et des conditions de sécurité adéquates.

Comment :

Action 1 : identifier et préparer les investissements potentiels pour des liaisons transfrontalières continues

Grâce à des recherches conjointes sur le terrain, préparer les investissements potentiels pour des infrastructures cyclables :

1. **Lancer une étude de faisabilité pour un certain nombre de routes cyclables** (par exemple 15) :
 - > Coordonner et effectuer des **relevés précis des situations locales** : recherche conjointe sur le terrain et analyse des données (notamment celles de la *Testkaravaan*)
 - > Établir une **cartographie** commune pour visualiser l'existant, les projets des acteurs et les hiatus à la frontière. Puis sélection des liaisons à connecter des deux côtés de la frontière.Dans l'optique d'une électrification plus poussée de la bicyclette (qui permet l'allongement des distances parcourues), des itinéraires permettant une circulation qualitative, sûre et rapide des vélos devront être aussi mis à l'étude (autoroutes à vélo/fietsnelwegen)

> faire appel à un **bureau d'études** spécialisé qui sera nourri des travaux des trois versants et des GECT.

2. **Organiser des plans d'action budgétisés et opérationnalisés pour un certain nombre de sections** (par exemple 10) ;
vélo du quotidien et domicile-travail

Action 2 : Testkaravaan transfrontalière permettant la collecte de données : test grandeur nature

Encourager l'utilisation de vélos pour effectuer des déplacements fonctionnels en fournissant en prêt à 10 groupes x 20 vélos à Assistance électrique (aux partenaires/autorités locales/entreprises de la région frontalière) ;

Imaginer un Track&trace si usage du *Testkaravaan* (*prêt pendant un temps donné à des habitants/ des salariés d'entreprises pour tester des vélos et vélos à assistance électrique*)

> **appel à Bureau d'études pour monter projet technique** (cartographie + priorisation des projets + identification des partenaires aux niveaux compétents)

Lier la collecte de micro-données à cette dernière (tracking) en vue d'analyser :

- Distance moyenne parcourue avec un vélo électrique : VAE (vélo à assistance électrique), Speed pedelec (vélo à haute vitesse), vélo-cargo
- Le type de pôles fonctionnels le plus souvent visité à vélo
- les tracés empruntés pour envisager de nouvelles voies cyclables de meilleure qualité

Action 3 : Réalisations et poursuite de l'accompagnement des communes frontalières (Comines, Comines-Warneton, Armentières, Mouscron, Tourcoing, Wattrelos, Tournai, ...) pour les mises en œuvre de missing links

- pour la **mobilité quotidienne** :
 - > infrastructures (aménagement propres au vélo et passerelles)
 - > paysagement des abords immédiats des voies cyclables
 - > balisage et signalétique
- pour les **liaisons de et vers le Carré Bleu** : Liaisons « Octopus » (vélo récréatif)
 - >>> à intégrer dans le projet Eurocyclo 2
 - > cartographie
 - > aménagements de certains tracés
 - > balisage et signalétique
 - > développement de nouvelles boucles majeures (les icones routes)
- pour créer des éléments totémiques structurants et identitaires du territoire (cf Limbourg)

Action 4 : Communication commune (encouragements à l'utilisation du vélo/ promotion/ Information/ ...) après la mise en œuvre des connexions cyclables effectuées.

À noter que la communication nécessite la mise en œuvre des connexions cyclables.

Exemples de Liaisons transfrontalières :

- 1/ Dunkerque - Oostende
- 2/ Watten - Veurne
- 3/ Saint-Omer - Roeselare
- 4/ Thiennes - Diksmuide
- 5/ La Gorgue - Waregem
- 6/ Lille - Veurne
- 7/ Lille – Roeselare
- 8/ Comines-Warneton-Comines -Quesnoy/Deûle >Lille et Comines-Warneton (Poegsteert) -Armentières
- 9/ Armentières-leper
- 10/ Kortrijk-Mouscron-Tourcoing/Wattrelos > Lille
- 11/ Halluin- Menen
- 12/ Lille-Tournai
- 13/ ...

Point de contact du GECT (peut changer en fonction de l'état d'avancement de la mise en œuvre)

GECT Eurométropole	Séverine Flahault / Catherine Christiaens
GECT Dunkerque	
GECT Plaines Scarpe-Escaut	

Coût total estimé du projet :	12.570.000 €
Structure du projet :	
Action 1 (préparation-étude)	3 études (1 par GECT) = 120.000€ Note de démarrage concret pour 20 cas (20x50.000€) : 1 million €
Action 2 (tests sur le terrain)	1 million €
Action 3- réalisations	10 millions
Action 4 - Communication	200.000 €
Coûts communs	1 coordinateur : 80.000 / an = 250.000 euros Traduction /interprétariat