



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

## COMITÉ RÉGIONAL VÉLO ROUTES ET VOIES VERTES / 2 JUILLET 2014

### \*\*\* COMPTE-RENDU \*\*\*

#### 1- RAPPEL DES POINTS MAJEURS DES INTRODUCTIONS

Au niveau national, la volonté d'accélérer le développement des véloroutes et voies vertes :

- Laurent MICHELS rappelle qu'en matière de véloroutes et voies vertes, l'État appuie les initiatives des collectivités et associations en proposant le cadre du Schéma national des véloroutes et voies vertes, adopté en 1998 puis révisé en 2010. Il prévoit la réalisation d'un réseau structurant de 21 000 km.
- L'installation, le 3 juin 2013, par le ministre des transports du comité de pilotage chargé d'élaborer le Plan d'Action pour les Mobilités Actives, qui prévoit d'accélérer la réalisation des véloroutes et voies vertes, dans le cadre des CPER 2014-2020 et par appel aux fonds européens.

Au niveau régional, le souhait d'inscrire le schéma au niveau national et de le produire de façon concertée :

- Jean-Yves PETIT a rappelé qu'il était prioritaire que le vélo trouve sa place parmi les autres moyens de transport.
- La Région a essayé de se poser en facilitateur pour le développement des aménagements cyclables en proposant en 2007 un premier schéma. La production de ce schéma par un bureau d'étude a eu pour désavantage qu'il n'y a pas eu de concertation avec les parties prenantes, ni validation par l'État. Ce schéma comprend des lacunes mais il y a eu des réalisations notables depuis 2007.
- La Région souhaite que cette mise à jour se fasse avec les collectivités locales et le réseau associatif. Elle doit traiter non seulement des grands itinéraires, mais aussi des connexions aux gares et des liaisons domicile-travail
- Enfin, la réforme territoriale à venir risque de redistribuer les compétences entre collectivités avec un transfert des voiries aux Régions. Si c'était le cas, il faudrait conserver la proximité la plus grande possible avec les projets de terrain.

#### 2-ENJEUX ET ORGANISATION POUR DÉVELOPPER MOBILITÉS ET TOURISME ACTIFS

##### 1. DREAL – Sébastien BAHOLET Fonctionnement des véloroutes et voies vertes (Voir diaporama)

Pour bien fonctionner, ces itinéraires doivent constituer un aménagement complet intégré au territoire. Les couches constitutives d'un schéma à prendre en compte sont les transports collectifs, les itinéraires eux-mêmes, leur signalisation, les services aux utilisateurs, un

système d'information local et de promotion, pour s'adresser à un public nombreux et diversifié. L'enjeu du schéma régional est de mettre en relation et de coordonner les acteurs de l'infrastructure et des services.

Comme enseignement de précédentes études plusieurs points ont été soulignés :

- plus on s'adresse à un large public (résidents, excursionnistes, touristes, vélotouristes itinérants), plus la fréquentation est importante ;
- un touriste à vélo dépense davantage qu'un touriste classique (75€ pour un itinérant contre 57€/ jour pour la moyenne des touristes en PACA) ;
- la région est bien placée pour tirer parti de l'essor du vélo, en attirant notamment des visiteurs étrangers.

Jean-Louis PONS est intervenu pour évoquer la sortie en octobre prochain d'un décret voie verte qui se veut plus opérationnel que le cadre actuel. Il a rappelé le processus d'élaboration du schéma régional :

- le comité régional des véloroutes et voies vertes établit le projet de schéma ;
- le conseil régional le valide ;
- la mission nationale des véloroutes et voies vertes l'approuve.

## **2. Conseil régional - François-Xavier JORROT : Bilan intermédiaire du schéma d'orientation des itinéraires de véloroutes et voies vertes (Voir diaporama)**

La Région est revenue sur son premier schéma d'orientation des véloroutes voies vertes de 2007. Avec l'appui d'un cabinet d'étude, une première carte du réseau régional a été proposée appuyée d'un dispositif financier incitatif.

En 2010-2011, le potentiel du dispositif financier n'étant pas exploité, il a été retouché et élargi à la desserte des équipements d'intérêt régional ainsi qu'à l'organisation de l'intermodalité TER-Vélo.

Aujourd'hui, le bilan des réalisations est plus positif avec 105 km de véloroutes et voies vertes programmés, en travaux ou réalisés de 2011 à juin 2014, contre 27 km en 2007-2008.

La mise à jour du schéma sera précieuse pour

- vérifier la faisabilité du premier schéma de 2007 ;
- apporter des pistes pour surmonter les « points durs » du réseau ;
- affiner les besoins financiers en distinguant les axes centraux des bretelles ;
- intégrer les schémas locaux à l'échelle régionale.

## **3-EXPRESSION DES ATTENTES DES MEMBRES DU COMITÉ : TROIS ÉCLAIRAGES POUR ALIMENTER LE DÉBAT**

### **1. André BERGER (Vélo Loisir Provence) (Voir diaporama)**

Le Parc du Luberon a été le 1er parc à créer des itinéraires cyclables. L'initiative est partie d'une association de professionnels afin que 100 km de voie cyclables soient réalisés. Aujourd'hui, le bilan est des plus positifs avec un réseau de 450 km, un référentiel d'accueil vélo, une application pour découvrir « les Ogres à vélo », des retombées économiques de 16M€/an pour 8 M€ d'investissement sur 12 ans.

Cela a été possible grâce à la confluence de l'initiative privée, d'un bon maillage du parc et d'un soutien sans faille des conseils généraux et régional.

- Attentes vis-à-vis du schéma :
  - Dépasser les infrastructures, tenir compte de la mise en réseau, de la promotion pour s'intéresser à la globalité des actions en faveur du vélo.
  - Encourager les itinéraires structurants puis développer les boucles.
- Point d'attention : la convergence des référentiels de services aux usagers.

## **2. Gilbert VEYRIÉ (Collectif Vélo en Ville de Marseille)**

Le Collectif Vélo en Ville est une association urbaine de cyclistes qui compte 12 000 adhérents. Il ont récemment organisé la fête du vélo à Marseille où se sont retrouvés de 3000 à 4000 cyclistes.

M. VEYRIÉ a proposé plusieurs itinéraires pour enrichir la desserte cyclable dans Marseille et en dehors : aménagements entre la place de Corbières et les Goudes ; rives de l'Huveaune ; Canal de Marseille ; Nord des Alpilles : ancienne piste des chemins de fer de Provence ; partie Sud des Alpilles : autre piste des chemins de fer de Provence ; pont Trinquetaille sur la Via Rhôna, à Arles, venant de Port St Louis

Il a aussi fait part de certains dysfonctionnements dans l'aménagement à l'instar de la démolition du pont métallique Eiffel à Orgon alors qu'une passerelle vélo aurait pu être réalisée sur les anciennes piles du pont. Il a aussi pointé du doigt les risques de concurrence dans l'usage du foncier notamment dans le cas de la zone de Fos. L'association Les vélos des Étangs a complété ce propos en expliquant que les aménagements sont pensés pour les voitures et poids lourds et non pour les vélos, ce qui est très dangereux pour les cyclistes qui transitent de la Camargue vers l'Est de la région.

Une pétition a été adressée à l'Union Européenne demandant une réservation des crédits pour les aménagements vélo. Qui gèrera ces crédits ? Les associations seront-elles associées ?

## **3. Thierry SERRES, Pierre CHARLOT (Conseil général des Hautes-Alpes) (Voir diaporama)**

Le conseil général des Hautes-Alpes est intervenu sur sa politique vélo, principalement sur les infrastructures, tout en donnant des éléments sur les actions du comité départemental du tourisme.

Pour l'instant à l'écart des grands itinéraires, l'enjeu du Département est de connecter les réalisations des Hautes-Alpes au réseau régional. Le schéma départemental est pensé sur 10 ans avec un budget de 17,7M€ décliné en quatre axes : sécuriser, aménager, promouvoir et coordonner.

Quelques enseignements peuvent être retenus de l'expérience du Département :

- Un travail patient d'instillation de la culture vélo dans les services ;
- L'intermodalité : des cars avec des supports pour vélos circulent ;
- L'entretien des aménagements doit être très régulier : par exemple, un balayage hebdomadaire des surlargeurs est prévu.
- Le défi de proposer à la fois des activités et des itinéraires pour le public touristique et sportif tout en continuant à développer les dessertes des collèges et des centres.
- De nombreux événementiels et outils de communication viennent animer le réseau cyclable : fermeture de plusieurs cols certains jours d'été, cyclosporives, appli velo05, label FFC...

## **4- PRÉSENTATION DU PROJET D'ÉTUDE DU CEREMA : JÉRÔME CASSAGNES ET BRUNO FIÉVEZ (VOIR DIAPORAMA)**

Le CEREMA a donné les trois grands axes de ses recherches :

- Préciser les itinéraires ;
- Identifier les potentiels du territoire ;
- Identifier les réglementations particulières.

Une fois l'étude lancée, il s'attellera à rencontrer les acteurs (Départements, Communautés de communes, d'agglomération, urbaines mais aussi les porteurs de projets associatifs), tout en reconnaissant le terrain afin d'identifier précisément les contraintes et les obstacles à la

réalisation des itinéraires. En parallèle, un travail de recueil des données sera mené pour les aspects touristiques, réglementaires et pour les schémas cyclables en cours.

Enfin, le CEREMA s'attaquera à la réalisation du schéma en reprenant les aménagements réalisés, intégrant les projets en cours et en faisant ressortir les points durs dans le maillage du territoire.

\*\*\*

## **SYNTHÈSE DES ATTENTES ET QUESTIONS SUR LA DÉMARCHE DU CEREMA**

- Aller vers une meilleure adéquation des projets portés par les associations et des projets portés par les collectivités ;
- Faciliter l'harmonisation :
  - entre itinéraires qui ont des états d'avancements différents ;
  - entre usages, afin d'éviter la concurrence avec des acteurs/usages incontournables à l'image du GPMM dans la zone industrialo portuaire ;
- Dépasser la vision centrée sur les infrastructures, tenir compte de la mise en réseau, de la promotion ;
- Avoir une estimation des retombées économiques.

Points d'attention :

- Être clair sur les critères de recevabilité (pentes) d'un aménagement pour qu'il soit inscrit au SR3V, notamment pour les itinéraires connexes. Néanmoins, le CEREMA a indiqué qu'il fera preuve de souplesse, par exemple dans le cas de points durs ou de tronçons exigeants techniquement, à condition qu'il y ait un effort de communication et si besoin des alternatives par train ou car ;
- Se donner un horizon de réalisation du schéma fin 2015 pour planifier les projets à long terme ;
- Constituer un comité technique qui suive de près l'avancement du schéma ;
- Faire en sorte pour qu'une fois le schéma réalisé, l'esprit de collégialité créé par la démarche soit entretenu.

De façon pratique :Le CEREMA en sortant de cette réunion, doit bien identifier les interlocuteurs pour chaque département et qu'il y ait le meilleur retour d'information possible. Les participants sont invités à lui communiquer toute information utile à l'élaboration du projet de schéma.

L'esprit de cette réunion de lancement est de favoriser la concertation afin que ce document-guide pour les aménagements vélos soit pertinent, accepté par tous et de ce fait, réalisable.