



# Révision du schéma des véloroutes et voies vertes de Provence – Alpes – Côte d'Azur

Comité technique « agglomérations »

**Avancement de l'étude préalable à la révision du schéma**

15 décembre 2014



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur



Direction régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement



Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

# Contenu d'une révision SR 3V

- Préciser les itinéraires – notion de maillage
  - Européens, nationaux, régionaux
- Identifier les potentiels du territoire,
  - Tourisme, services...
- Identifier les réglementations particulières
  - Sites classés, inscrits, Natura 2000, littoral, Parcs, Grand site, znieff....



# Méthode

## 1- Rencontres avec les acteurs

- Maîtres d'ouvrages,
- Porteurs de projets,
- Partenaires (associations, VNF, CNR, RFF...)

## 2- reconnaissance de terrain

- Parcourir l'ensemble du territoire pour visualiser les réalisations, les projets, les contraintes, le potentiel...

## 3- recueil de données

- Tourisme (offre, chiffres des fréquentations...)
- Réglementation (cartographies des zones réglementaires)
- Schémas cyclables en cours ou en projet (départemental, communautaire, communal)



# Méthode

## 4- Élaborer le schéma - maillage

3 cas de figure

1/ Les aménagements sont réalisés

- Validation de l'itinéraire et des aménagements (intégration dans le schéma)

2/ Identifier tous les projets en cours

- Intégration dans le schéma

3/ Maillons manquants – Points durs

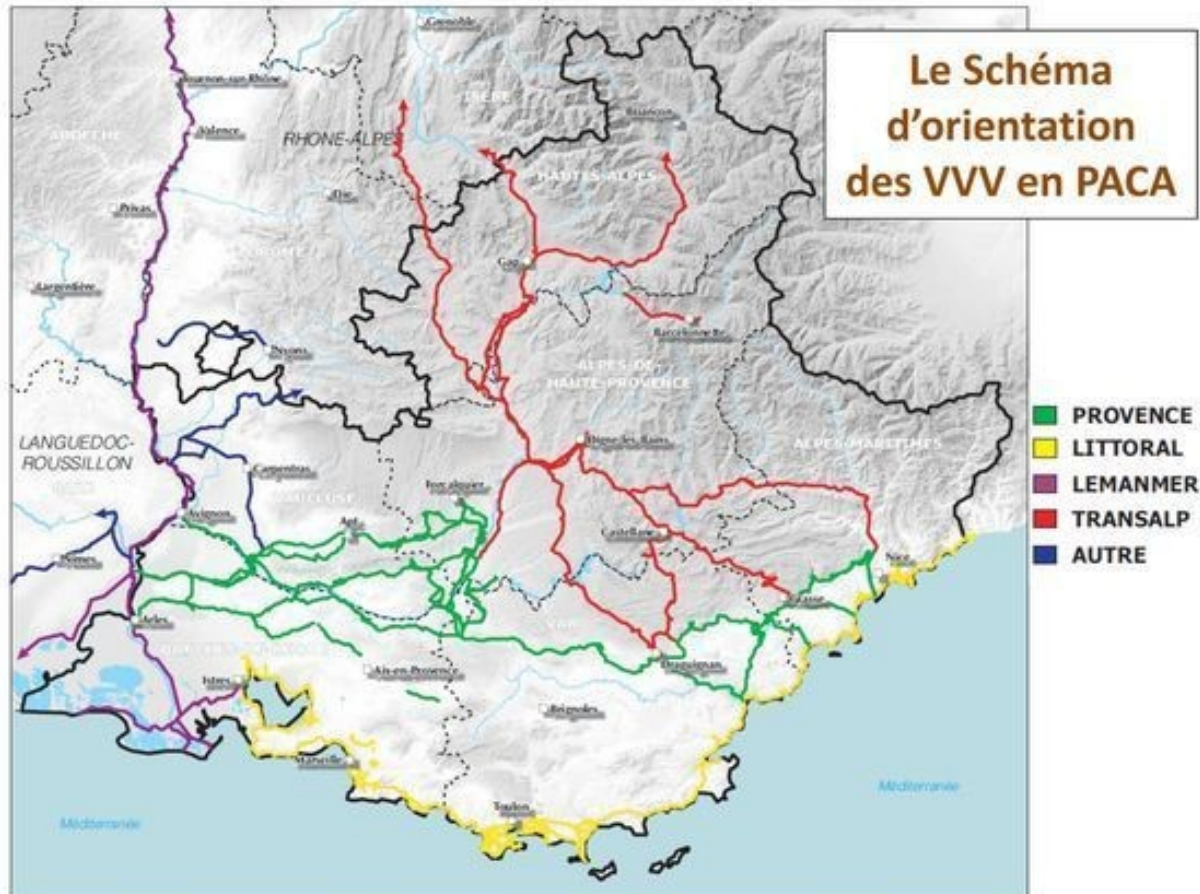
- Propositions de tracé et d'aménagement (recherche de tracé, utilisation des réflexions des associations)



# Objectifs

Affiner les tracés à partir du schéma d'orientation de 2007

Source : Région PACA



# Définition des critères

Affiner les tracés à partir du schéma d'orientation de 2007

**à partir du cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes (5 janvier 2001) :**

→ **définitions de critères**

Les véloroutes et voies vertes doivent répondre aux exigences du cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes

## **La véloroute :**

Emprunte des voies de statuts différents : voies vertes, pistes cyclables, routes tranquilles de moins de 1000 veh/jour. Et pour le milieu urbain, outre les voies réservées, les zones de circulation apaisées (zones de rencontre, zones 30), seront privilégiées.



# Définition des critères

*Les véloroutes et voies vertes doivent répondre aux exigences du cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes*

## **La voie verte :**

- « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » *code de la route article R.110.2*
- Le cahier des charges précise qu'elle doit être accessible au plus grand nombre sans exigence physique particulière, qu'elle doit être sécurisée et jalonnée.
- Caractéristiques :
  - de profil en travers (> 3m),
  - de profil en long (pente < 3%),
  - de dispositifs interdisant les accès aux véhicules motorisés,
  - de revêtement,
  - de traitement des intersections avec le réseau routier
  - de traitement paysager.



# Définition des critères

## ■ Les 8 critères de qualité

- bonne connexion au milieu urbain,
- continuité et mise en réseau,
- proximité d'espaces de loisirs,
- richesse du patrimoine,
- qualité paysagère du site,
- qualité technique de l'aménagement (revêtement, largeur...),
- présence d'aménagements connexes et services,
- dynamisme de la promotion et de l'animation.





# Critères

## **A - Choix du tracé dans un fuseau**

Pour les itinéraires européens et nationaux les fuseaux de tracés sont donnés par le schéma national 3v (CIADT du 11 mai 2010) incluant les itinéraires européens (ECF)

***Dans les fuseaux le choix de tracé peut être déterminé par les critères suivants :***

### **1/ Techniques :**

- avancement des aménagements (pourcentage de réalisations actuelles),
- facilité technique de réalisation,
- facilité foncière de réalisation,



# Critères

***Dans les fuseaux le choix de tracé peut être déterminé par les critères suivants :***

## **2 / Agrément**

- attrait des paysages naturels ou urbains
- pourcentage de réalisation potentielle en voies vertes (ou pistes cyclables) par rapport à des aménagements de type routes partagées avec véhicules motorisés,
- pourcentage de réalisation potentielle en « voie verte » à l'écart des routes par rapport à des aménagements de pistes associés à une route,
- linéaire de pente <3 %
- allongement de parcours / services, agréments... supplémentaires
- sécurité des usagers



# Critères

***Dans les fuseaux le choix de tracé peut être déterminé par les critères suivants :***

## **3/ Financiers**

- coût de la réalisation (€/ml),
- réalisation d'ouvrage spécifique ou possibilité d'utilisation d'ouvrage existant,

## **4/ Desserte (services, tourisme)**

- traversées et dessertes de villes et villages,
- dessertes de pôles multimodaux,
- dessertes de pôles touristiques,
- dessertes des professionnels du cycle et du tourisme



# Critères

## *Critère pour ajout d'un itinéraire régional*

### 5/ création d'un nouveau fuseau régional

- liaison d'intérêt régional :
  - la liaison proposée est interdépartementale,
  - relie un pôle **d'intérêt régional**
    - Touristique (classement UNESCO, grand sites...)
    - Services (gares, hébergement en fonction de l'offre sur le parcours...)
- maillage équilibré du territoire,
  - pas de redondance,
  - liaison entre itinéraires nationaux ou européens



# Quels choix pour une planification réaliste ?

## **Problématique : vermicelles ou spaghettis ?**

Trop d'itinéraires, sans priorité d'aménagement

- = saupoudrage
- = petits tronçons peu attractifs
- = public restreint



# Quels choix pour une planification réaliste ?

## **Idée 1 : rationaliser les ambitions**

- Interco, Départements, Région, État ont des moyens limités.
- Proposition : identifier un linéaire à réaliser en correspondance avec les moyens estimés sur ?? ans.
- Choix techniques : curseur entre « qualité » et longueur des linéaires à réaliser ?



# Quels choix pour une planification réaliste ?

## **Idée 2 : concentrer les moyens**

Hiérarchiser les interventions selon les réseaux :

- européen
- national / régional
- autre

Hiérarchiser dans le temps

- réseau prioritaire : X % des moyens sur 5 ans par exemple ?



# Contacts



Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction territoriale Méditerranée



Direction régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

- Jérôme Cassagnes - 04 67 20 90 44  
[jerome.cassagnes@cerema.fr](mailto:jerome.cassagnes@cerema.fr)
- Bruno Fiévez - 04 67 20 90 48  
[bruno.fievez@cerema.fr](mailto:bruno.fievez@cerema.fr)
- Isabelle Gossmann - 04 86 94 68 53  
[Isabelle.Gossmann@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Isabelle.Gossmann@developpement-durable.gouv.fr)
- Sébastien Baholet – 04 88 73 69 11  
[sbaholet@regionpaca.fr](mailto:sbaholet@regionpaca.fr)