



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

## SCHÉMA RÉGIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**COMITÉ TECHNIQUE**  
9 MARS 2015

### **COMPTE-RENDU**

**Présents :**

BAHOLET	Sébastien	Région PACA
GOSSMANN	Isabelle	DREAL PACA
CASSAGNES	Jérôme	CEREMA
FIEVEZ	Bruno	CEREMA
CENTONZE	Antoine	CG 83
CHIGNARD	Ségoène	CG 13
GAZZA	Gérard	CG 84
LAVOINE	Laurent	CG 06
MARBOUTIN	Nadège	CG 04
MICHEL	Alain	AF3V
SERRES	Frédéric	Club salon entreprendre (GPMM)
ALBERIGO	Jean-Claude	Région PACA
PALPANT	Sylvie	Vélo Loisir Provence
BOUCLIER	Jean-Marc	CG06
FABRE	Loïc	CA Pays de Grasse
FLATOT	Raphaël	CA Pays de Grasse
BALERIN	Alexandre	Métropole NCA
MOUTIER	Lionel	Pays Haute Provence

### **INTRODUCTION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE**

Raphael Flatot a rappelé en préambule l'engagement du Pays de Grasse et de son président pour la promotion du vélo. Outre le développement du vélo dans un but touristique, le Pays de Grasse travaille actuellement sur l'élaboration d'un schéma vélo à l'échelle de la communauté d'agglomération afin de favoriser les déplacements quotidiens à vélo.

### **AVANCEMENT DE L'ETUDE**

**Voir diaporama 1**

## Focus sur l'EV8 : analyse de la reconnaissance terrain entre Céreste et Menton

Le CEREMA a présenté les différentes séquences (6 au total) de l'EV8 repérées sur le terrain entre Céreste et Menton.

- Les Alpes-de-Hautes-Provences ont une réelle problématique liée à la disponibilité du foncier. En effet, à différents endroits, la plateforme ferrée est passée dans le champ privé.
- Dans le Var, le potentiel foncier lié à l'ancienne plateforme ferrée est préservé pour la grande majorité du linéaire. Il existe peu de points difficiles (camp militaire à l'est de Draguignan notamment). L'AF3V confirme que la partie entre Rians et Salerne constitue aujourd'hui la partie la plus facile à aménager sur cet itinéraire. Le CG83 souhaite travailler en priorité sur la partie ouest de l'EV8.
- Dans les Alpes-Maritimes, un linéaire important a été réalisé sur la côte. Les points durs identifiés sont la traversée de la Siagne (à la limite avec le Var), la zone urbanisée entre Nice est et Menton et la frontière italienne.

Le travail fin du CEREMA sur cet itinéraire permet de tracer de façon plus détaillée l'EV8 sur le schéma.

Le cotech infra de l'EuroVelo 8 aura lieu le 7 avril à St Maximin, au conseil général du Var. L'invitation sera adressée aux participants dans la semaine du 9 au 14 mars. Les éléments du COTECH SR3V pourront utilement être utilisés pour le cotech infra de l'EV8.

Le CG du Vaucluse a envoyé à la Région les résultats de la dernière campagne de comptages automatiques. Ce document est annexé au présent relevé de décisions.

### Avancement de l'étude

La nécessité de prioriser les itinéraires et de diminuer le linéaire inscrit au SR3V fait consensus auprès des techniciens qui suivent l'élaboration du schéma.

A ce stade de l'avancement de l'étude, le CEREMA a mené l'exercice de définir, en lien notamment avec les CG sur des points particuliers, les itinéraires qui pourraient être inscrits au schéma pour répondre à ces objectifs de priorisation et de diminution de linéaires programmés. Cette carte a été présentée en COTECH et est disponible en pièce jointe.

L'objectif de la Région et de l'État est de finaliser le schéma d'ici la fin de l'année. Le prochain COPIL aura lieu début juillet ; d'ici là, un travail important sur la définition des itinéraires sera mené par le CEREMA.

D'ici le début de l'été, le CEREMA va ainsi poursuivre et achever son travail de reconnaissance terrain et rencontre des différents acteurs. Pour information, Jérôme Cassagnes et Bruno Fievez se sont répartis l'analyse des itinéraires : Jérôme traitera plus particulièrement de la V65, V64 et du val de Durance alors que Bruno s'occupera de la Via Rhôna et de la Venaissia.

Ce travail devrait permettre d'affiner certains tracés de la carte proposée. La carte présente en effet des niveaux de précision très différents liés à l'avancement de l'étude. Ainsi, certains itinéraires sont très précis (EV8 sur certaines portions) alors que d'autres restent définis à l'échelle de fuseaux de tracé (V65). Le CG04 et la DLVA soulignent cette hétérogénéité de la carte qui peut prêter à confusion.

## THÈMES À TRAITER DANS LE SR3V

Lors du COPIL de juillet 2015, un calendrier des comités techniques traitant des différents thèmes sera proposé jusqu'à validation du schéma. Plusieurs thèmes seront abordés d'ici la fin du schéma :

- l'intermodalité,
- la traversée des espaces protégés (zone Natura 2000, sites classés ...)
- les itinéraires avec pentes importantes (y compris itinéraires sportifs)

Il est choisi de traiter lors du prochain COTECH le thème des itinéraires à pente importante (dans les départements alpins entre autre) incluant la problématique des itinéraires sportifs. En effet, lors du COTECH d'octobre 2014, les partenaires ont exprimé le choix de s'adresser à tous les territoires de la région et à différents publics. L'objectif n'est pas de transiger sur la sécurité des itinéraires à proposer, mais de proposer des itinéraires dénivelés qui peuvent être choisis car dorénavant les VAE permettent au plus grand nombre d'affronter des reliefs difficiles.

Lors de ce COTECH, il s'agira notamment de traiter les dérogations possibles (en termes d'infra, de critères pour la marque Accueil Vélo).

Vélo Loisir Provence souhaite que soit menée une réflexion plus large sur le maillage des différents itinéraires et tours proposés dans la Région avec les itinéraires inscrits au SR3V. Ainsi, il pourrait être ajouté au schéma des préconisations pour un maillage des différents types d'itinéraires existants et tours touristiques proposés (qu'ils soient sportifs ou non) avec le SR3V.

Au sein de la Région, des contacts sont en cours entre le service des transports et le service chargé de l'aménagement du territoire, qui intervient en appui aux collectivités pour organiser des liaisons locales. Il s'agit d'articuler les actions des deux services dans le cadre d'intervention en faveur des déplacements à vélo.

L'AF3V indique son souhait de voir prioriser le schéma pour un public familial et de ne pas inclure les sportifs dans les cibles du schéma.

## DÉMARCHE DE CONCERTATION

La Région et l'État souhaitent solliciter officiellement les maîtres d'ouvrages sur ce projet de schéma Véloroutes et Voies Vertes. Un courrier sera adressé aux maîtres d'ouvrage suite aux élections départementales pour :

- Solliciter officiellement la contribution des maîtres d'ouvrage : participation aux réunions du comité technique et du comité de pilotage,
- Rappeler le calendrier du SR3V,
- Exposer les principes d'évolution du schéma et la première carte qui les traduit (avec des explications sur les différents tracés, le niveau d'étude différent, les manques sur les itinéraires montagneux).

Les destinataires seront les maîtres d'ouvrage (CG et collectivités) ainsi que le PNR du Luberon, la communauté de Haute-Provence. Les membres du COTECH SR3V non maîtres d'ouvrage seront informés du courrier.

Pour fiabiliser les données intégrées au SR3V, des rencontres entre le CEREMA et les CG et intercommunalités seront programmées en tant que de besoin

## COUPURES ET FRANCHISSEMENTS

### Voir diaporama 2

Différents types de coupures ont été identifiés par le CEREMA mais tous les exemples recensés par le CEREMA n'ont pu être présentés en détail lors de la réunion pour cause de temps. Ils sont disponibles dans le diaporama joint.

L'objectif est d'identifier les cas difficiles de coupures et de présenter des solutions par l'intermédiaire d'un catalogue d'expériences permettant d'envisager le franchissement de ces coupures. La fin du diaporama présente la structure de ce catalogue de solutions et les préconisations du CEREMA ; elles seront annexées au schéma régional.

#### Commentaires sur les cas présentés

- Pont de Manosque : la solution trouvée apportera une continuité de l'itinéraire avec des caractéristiques identiques à l'amont et l'aval du pont (par une voie verte).

- Passerelle de Cavaillon : éclairée à son ouverture.

#### Ajouts proposés

- Cas d'espace protégé : au sud de Martigues, une partie de l'itinéraire de la V65 est en zone propriété du conservatoire du littoral.
- Cas de reliefs à franchir : Contrefort grassois
- Cas de dénivelés importants : à l'entrée est de Marseille sur la V64
- Cas du franchissement d'un cours d'eau : le CG13 souhaite que le pont de Mallemort qui est un ouvrage classé soit emprunté par l'EV8. Il constitue une opportunité pour renforcer l'intérêt de l'itinéraire à cet endroit. Le coût de la restauration et du franchissement est à estimer, mais il y a de multiples possibilités de financement.
- Cas de voies ponctuellement interdites à la circulation pour des raisons liées à la nature du site (boisé) et de la météo : par exemple, lors de grand vent la RD 41a (route des crêtes entre Cassis et la Ciotat) est fermée par des barrières. Pour l'instant, le CG13 n'a pas mis en place d'alternatives pour les cyclistes.
- Cas de tunnels à faible largeur : certains tunnels ne peuvent pas accueillir un aménagement cyclable en sus des voies routières

La discussion envisagée sur les cadres d'intervention de la Région est reportée à un autre cotech. Elle pourra porter sur d'autres sujets que les seuls ouvrages de franchissement (plafond de subvention pour les études notamment).

## FRANCHISSEMENT DE LA VALLÉE DE LA SIAGNE

Le diaporama présente les 12 franchissements à assurer sur l'EV8 et la route des balcons d'Azur (dite « la provençale » dans le schéma régional 3V), dans le département des Alpes-Maritimes.

Le Viaduc de la Siagne détruit par les allemands était en structure métallique (type Eiffel).

Trois solutions sont présentées par le CG06 pour que l'EV8 et la Provençale puissent franchir la Siagne à cet endroit :

- Reconstruire le viaduc qui a une portée de 300 mètres. Cependant le coût est estimé à plusieurs millions d'euros (6 à 8M€).
- Reconstruire le Vieux Pont médiéval qui se situe en amont du viaduc détruit également à la fin de la seconde guerre mondiale. L'ouvrage d'une portée de 20 mètres semble plus facile à reconstituer (en béton armé ou en pierre, mais pour un coût double), cependant les chemins d'accès au pont présentent des dénivelés bien supérieurs aux 3% de pentes inscrites dans le cahier des charges national sur les VVV.
- Reconstruire le vieux pont médiéval et remettre en état le chemin médiéval qui longe la Siagne vers l'aval. Cette solution permettrait, moyennant une investigation plus approfondie pour rejoindre ensuite la plateforme ferroviaire, de limiter les pentes de l'itinéraire côté Var.

Ce passage de l'EV8 se situe à la frontière administrative du Var et des Alpes-Maritimes. Il pourrait ainsi concentrer un financement relativement important pour les études et pour les travaux des différentes collectivités impliquées, Région comprise.

Le montant nécessaire à l'étude de ce type d'ouvrage paraît mal pris en compte par le cadre d'intervention de la Région, la subvention plafonnée à 38 000€ par projet étant peu incitative.

Cependant, le CG83 indique qu'il ne constitue pas une priorité pour le Var qui souhaite en premier lieu s'atteler à aménager la partie allant de Draguignan vers Rians, puis de Draguignan vers les Alpes-Maritimes (prévu à un horizon long terme).

## FRANCHISSEMENT DE LA FRONTIÈRE FRANCE/ITALIE

L'EV8 franchit la frontière italienne par 2 fois dans les Alpes-Maritimes : au niveau de Menton puis au niveau de Breil. Un problème est identifié par le CG06 pour ce 2ème point : en effet, la traversée à Breil-la-Roya par le tunnel de Tende est interdite aux vélos.

Plusieurs discussions sont en cours ou devraient avoir lieu sur le tracé de l'EV8 vers l'Italie et plus largement les franchissements cyclables des Alpes :

- Dans le cadre d'Alcotra : rencontre le 17/3
- Difficulté pour discuter avec Cuneo qui a déjà développé les aménagements cyclables.
- Jonction par le col de l'Arche, interdit aux vélos, jonction de Briançon
- Dans le cadre de l'EuroRégion, PACA, Rhône-Alpes, Piémont et la Ligurie pourraient travailler sur un programme vélo + train de franchissement des Alpes et de la frontière.

Une difficulté supplémentaire réside dans le fait que s'agissant de pays différents, les discussions doivent passer par les ministères concernés.

## PLANNING

Le prochain COTECH est fixé le 28 mai à Digne.