



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

### COMITÉ TECHNIQUE

28 MAI 2015

#### Relevé de décisions

#### *Présents :*

Alain	MICHEL	Association française de développement des véloroutes et voies vertes
Loïc	FABRE	Communauté d'agglomération du Pays de Grasse
Jérôme	CASSAGNES	CEREMA
Laurent	LAVOINE	Département des Alpes-Maritimes
Gérard	GAZZA	Département du Vaucluse
Nadège	MARBOUTIN	Département des Alpes-de-Haute Provence
Olivier	BRIGAND	Département des Alpes-de-Haute Provence
Ségolène	CHIGNARD	Département des Bouches-du-Rhône
Pierre	CHARLOT	Département des Hautes-Alpes
Antoine	CENTONZE	Département du Var
Isabelle	GOSSMANN	DREAL de Provence-Alpes-Côte d'Azur
Manu	DANJOU	Grande Traversée des Alpes
Caroline	MACLE	Pays du Grand Briançonnais
Sébastien	BAHOLET	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Sylvie	PALPANT	Vélo Loisir Provence

PJ : diaporama modifié accompagnant le relevé de décisions

### → CALENDRIER ET DÉROULEMENT DE LA DÉMARCHE DE RÉVISION

Compte tenu du calendrier contraint par les élections régionales, le comité technique propose une validation du schéma régional en deux temps, selon le calendrier présenté dans le diaporama joint :

→ Octobre 2015 : valider la carte des itinéraires, le travail de diagnostic étant suffisamment avancé. Une carte d'ensemble sera présentée au comité de pilotage du 30 juin.

→ Début 2016 : valider le schéma finalisé comprenant la carte des itinéraires validées, une cartographie détaillée des itinéraires et les outils nécessaires à la mise en œuvre homogène du réseau des véloroutes et voies vertes de la région.

La carte sera adressée au membres du comité technique avant le comité de pilotage du 30 juin pour anticiper la réponse des principales collectivités concernées.

Elle devra préciser les extrémités et jonctions des différents itinéraires du schéma.

Elle comportera un minimum de variantes, sur de courtes sections. Pour le secteur Jouques-Manosque-Rians, des tracés distincts pour l'EuroVelo 8 et la V64 resteront inscrits, pour ne pas obérer de futures opportunités de franchissement.

## → PROJET DE DOCUMENT DE PRÉSENTATION DU SCHÉMA

### Compléments, précisions :

#### Charte de signalisation

Son contenu serait celui de la ViaRhôna, dont les préconisations sont réglementaires ou validées au niveau national par les autorités en charge de la sécurité routière : CEREMA, DSCR. Celle-ci a également exprimé les préconisations de signalisation des boucles à Vélo Loisir Provence.

#### Mise en œuvre de l'infrastructure

→ Services non marchands : tables, bancs, points d'eau... Intégrer les préconisations de la fiche « Relais-vélo » de la MN3V. Tenir compte d'une mise en œuvre partagée par les Départements et les communes. Prévoir leur éligibilité dans les financements de l'infra.

→ Aménagement des cols de la *route des grandes Alpes*

→ *Mieux signaler la partie sur le stationnement*

#### Promotion / communication :

→ Ajout des associations territoriales

#### Financement

→ L'estimation du coût des itinéraires est un élément important du schéma.

Un plan de financement des itinéraires serait intéressant pour estimer la faisabilité à court, moyen et long terme de l'itinéraire, mais il peut être délicat pour les collectivités de s'engager sur ces échéances. Cette partie sera maintenue dans le document final si suffisamment de données sont disponibles.

→ Les actions "tourisme" sont aussi à prendre en compte.

→ Ajouter une partie sur le montage des dossiers : Région, CPIER...

#### Calendrier : échéance du schéma

→ Peu de schémas régionaux des véloroutes et voies vertes comportent des échéances. Il est cependant utile de se donner un objectif global pour mobiliser les acteurs de la réalisation du schéma.

→ 2020, date objectif de réalisation des EuroVelo et terme des contrats de plan régional, peut être reprise pour l'ensemble du schéma.

→ Selon les itinéraires des échéances plus lointaines pourront être fixées.

→ C'est le rôle des comités d'itinéraires de définir des échéances plus précises par itinéraire.

#### Suivi du schéma

→ Proposer que le comité de suivi actualise/révise le schéma à moyen terme (2020)

#### Annexe cartographique

## → AVANCEMENT DE L'ÉTUDE / VÉLOROUTES À FORTES PENTES

Une modification de tracé de l'EuroVelo 8 serait à proposer à l'ECF, compte-tenu des difficultés de remonter la vallée de la Roya, en poursuivant l'itinéraire vers l'Italie le long du littoral.

### **VÉLOROUTES À FORTES PENTES**

Le CEREMA propose de distinguer les itinéraires du schéma en fonction de leur niveau de difficulté. Cette connaissance fine des itinéraires permettra de prévoir une communication adaptée aux différents publics, calée sur les préconisations nationales qui doivent être connues courant juin 2015 (comité national du tourisme à vélo, DRC, FVT, FFCT...).

Le découpage des itinéraires devra se faire par grandes sections homogènes. L'appréciation des fortes pentes doit être faite en fonction de l'ampleur de la section considérée et de la capacité des

usagers ciblés à accepter la difficulté. Le sens de parcours de l'itinéraire peut faire varier la difficulté du parcours et doit donc aussi être pris en compte.

La réflexion s'appuie sur un usage des itinéraires en vélo classique, le moyen d'accès le plus grand public. Dans chacun des cas, une alternative sera étudiée pour acheminer le maximum de cyclistes à destination (TC, VAE, ...).

Le VAE est une alternative possible, pour ouvrir des itinéraires à des publics peu sportifs, mais il est encore peu diffusé. Il reste cher à l'achat comme en location.

Outre la question de l'infrastructure, la question des services devra être traitée très en amont. Par exemple, tout itinéraire (alternatif ou non) devra présenter un nombre d'hébergements significatifs répondant aux besoins des cyclistes.

## **PROPOSITIONS D'ITINÉRAIRES À ÉTUDIER**

### Route des grandes Alpes

L'itinéraire proposé par la Grande traversée des Alpes, appuyée par le Département des Hautes-Alpes présente plusieurs intérêts :

→ Il permet de mettre l'accent sur une pratique itinérante avérée, certes réservée à un public restreint d'experts, mais dotée d'une image forte et de retombées économiques intéressantes comparées aux faibles investissements à consentir.

→ L'itinéraire a une dimension interrégionale et maille une partie du territoire peu dotée dans le schéma de 2007.

→ L'itinéraire fonctionne et peut rapidement venir enrichir la communication sur l'itinérance à vélo dans la région. Inscrire l'itinéraire au schéma permettra de communiquer auprès de tous les publics.

L'itinéraire renverse les codes des véloroutes en projet : au lieu de rechercher les parcours les plus faciles, il cible les cols les plus ardues. C'est un itinéraire déjà aménagé, seules des améliorations ponctuelles sont à envisager.

Par ailleurs, sur certaines sections, il présente a priori un « fort » niveau de trafic en été. Ce qualificatif demande à être mieux apprécié pour mesurer l'éventuelle dérogation au cahier des charges national des véloroutes et voies vertes sur ce point.

La route des grandes Alpes serait donc mentionnée en marge du schéma des véloroutes et voies vertes, en tant qu'itinéraire hors normes, pour mettre en avant la diversité de l'offre cyclable à promouvoir par les institutions touristiques.

Une inscription similaire en région Rhône-Alpes et au niveau national pourrait compléter logiquement ce choix.

### Ubaye

Souhaitée par le Département des Alpes-de-Haute-Provence, l'inscription de cet itinéraire ne paraît pas apporter une plus-value suffisante au projet régional. En particulier, son étendue géographique ne satisfait pas au critère exigeant que tout nouvel itinéraire soit interdépartemental. La connexion envisagée vers l'Italie est pour le moment impossible, la route envisagée étant interdite aux cyclistes. Les contraintes d'aménagement de l'itinéraire sont très fortes.

Cet itinéraire n'est pas dépourvu d'intérêt, mais il ne cadre pas avec l'échelle du schéma. S'il se précise et s'étoffe, il pourra faire l'objet d'un examen dans le cadre du suivi du schéma régional.

## **→ INTERMODALITÉ**

Compléments, précisions :

### Gares longue distance

Aix TGV et Avignon TGV recèlent des enjeux particuliers par rapport à l'accès longue distance de la Région. Pour fluidifier le parcours des cyclistes en entrée et sortie de ces gares, un partenariat innovant est à construire entre les collectivités et les gestionnaires des zones d'activité (délégation

de la CPA pour Aix TGV).

Des financements particuliers pourraient être destinés aux liaisons entre ces équipements intermodaux et les itinéraires.

Une carte superposant les itinéraires du SR3V et les pôles d'échange de transport (gares, aéroport) bien desservis de la région sera proposée pour prioriser les gares à aménager en premier dans cet objectif de les relier aux itinéraires du schéma.

#### V64

Déviée de son axe actuel vers l'ouest, elle pourrait desservir la gare d'Aix TGV et l'aéroport de Marignane.

#### Dessertes diverses

→ Haltes fluviales : il est important de prévoir les liaisons vers la ViaRhôna pour les clients des bateaux de tourisme.

→ Le Vaucluse engage la reconnaissance d'itinéraires de desserte des pôles touristiques, en particulier en utilisant des boucles existantes.

→ Les opérations d'aménagement des quartiers de gares prennent en compte le vélo pour les relier aux zones habitées.

#### Aéroports internationaux

→ Nice : le projet de liaison cyclable aéroport - littoral - vallée du Var est bloqué mais temporairement (difficulté à trouver une solution).

→ Bien aménagés pour l'accès à vélo : États-Unis, Genève...

→ Les aménagements sont nécessaires, des services de cars peuvent cependant éviter des parcours peu intéressants.

#### Alertes sur le train

→ Trains d'équilibre du territoire : menacés, ils constituent une bonne part des dessertes potentielles des itinéraires en train + vélo.

→ Les autorités organisatrices du transport ferroviaire doivent prévoir l'afflux de cyclistes et anticiper le développement des capacités d'accueil des vélos dans les trains. En particulier, les gares de la ViaRhôna, mais aussi Meyrargues... vont rapidement devenir des points chauds.

→ Pour le rabattement vers/depuis les gares : difficultés à obtenir la coopération de la SNCF pour la signalisation. Par exemple : à Cavillon pour implantation des panneaux de VLP.

→ Vélo-stations : préconiser un usage mixte pour les projets (Antibes, Salon...). Ce sera le cas à Cannes, dont la vélo-station sera accessible aux abonnés et extérieurs (Livraison prévue en mai 2016). Proposition que la Région demande à la SNCF de déployer des abris vélos sécurisés sur domaine SNCF avec usage mixte quotidien/tourisme (consigne vélo + bagages).

#### Aménagement des gares

Bons exemples de passages dénivelés : Bédarieux, Bollène, la continuité cyclable est assurée de plain-pied pour accéder aux quais.

#### Cars

→ Carreize : vélos en soutes : cars hauts (récents), vélos debout ; cars anciens : vélos couchés.

→ Navette Aix-Marseille : 1/3 de cars « hauts ». Sur 950 000 voyageurs/an, 1% voyage avec un vélo.

→ Alpes-de-Haute-Provence : une délibération prévoit l'ouverture de certaines lignes au transport des vélos.

→ 2 lignes sur 4 le permettent en Vaucluse.

→ Alpes-Maritimes : 1 ligne accepte les vélos l'été, en montagne station de ?Valberg ?

→ Grasse : nouveau réseau en septembre 2015. Embarquement des vélos en soute testé sur une ligne.

→ Expérimentation Arles-Stes Marie : service testé puis abandonné.

→ Sur certaines lignes, le chargement n'est possible qu'en début et fin de ligne : Nantes - Noirmoutiers et la Voulte – Vallée de l'Eyrieux (Dolce Via)

→ Car internationaux : des autocaristes néerlandais ou britanniques notamment opèrent dans la région. Exemples [1](#) – [2](#) - [3](#) vers Avignon, Arles, Orange et Nice.

#### Services + qui facilitent l'itinérance multi-modale

→ Location de vélos (dont aller simple), sacoches, vélos adaptés à la randonnée

→ Camping : location de tentes montées.

→ Taxis : pallient le manque d'intermodalité. Intérêt d'un référentiel pour apporter un service adapté à travers les démarches Accueil Vélo : remorque obligatoire, peut être partagée par plusieurs taxis.

→ Transport à la demande : faible coût pour un service qui peut aussi se destiner aux cyclistes.

#### Suite

→ Organiser l'info recueillie, pour diffuser les bonnes pratiques.

→ Sélectionner les principales problématiques pour alerter les autorités organisatrices de transport et définir des démarches de résorption des points durs d'intermodalité :

- Gares : négocier avec la SNCF la pose de dispositifs de franchissement des escaliers dans toutes les gares (goulottes, rampes vélos/valises)
- Gestionnaires des zones autour des grandes gares TGV
- Alerte sur l'afflux prévisible de cyclistes dans les gares TER et routières.

## INFOS

#### L'évolution du décret voie verte

Un projet de décret a été écrit par le CEREMA, le processus de validation officielle est en cours.

## PLANNING

Prochain comité de pilotage : 30 juin 2015 à la DREAL PACA.