

COMITÉ RÉGIONAL VÉLO ROUTES ET VOIES VERTES

22 janvier 2015

*** RELEVÉ DES ÉCHANGES ET DÉCISIONS ***

Ordre du jour

- Ouverture : Jean-Yves Petit (Conseil régional) – Anne-France Didier (DREAL)
- Présentation de la démarche de révision du schéma régional des véloroutes et voies vertes.
- Avancement de l'étude : présentation de la méthode et de critères prévus pour :
 - affiner les tracés du schéma de 2007 ;
 - les enrichir d'itinéraires d'intérêt régional identifiés avec les maîtres d'ouvrage ;
 - planifier leur réalisation.
- Connexion et traversée d'agglomérations
 - Contexte, enjeux, opportunités et outils pour assurer un aménagement des véloroutes et voies vertes cohérent dans les nombreuses zones urbaines de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1- OUVERTURE

Jean-Yves Petit, vice-président délégué aux transports et à l'éco-mobilité du Conseil régional

Cette réunion est la 2e après le lancement de la révision du schéma régional des véloroutes et voies vertes qui avait eu lieu à la DREAL le 2 juillet 2014.

L'actualité autour des grands itinéraires cyclables s'annonce particulièrement riche en 2015 :

- En fin d'année, la Via Rhôna doit être homologuée comme itinéraire EuroVelo 17, avec une continuité de parcours assurée fin 2016 ;
- L'EuroVelo 8, véloroute de la Méditerranée, va se voir dotée en 2015 d'un comité d'itinéraire interrégional, rassemblant les territoires de Languedoc-Roussillon et de Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Les contrats État/Région en cours de signature prévoient un soutien à ces véloroutes.

La révision du schéma régional doit nous permettre de mettre en cohérence ces différents projets, d'articuler les itinéraires principaux avec des itinéraires d'intérêt régional et d'accélérer la réalisation d'une offre adaptée à l'itinérance pour tous.

Cette révision est aussi l'occasion pour la Région de repositionner son cadre d'intervention en faveur des itinéraires cyclables. Celui-ci permet aujourd'hui à la Région de soutenir la réalisation des véloroutes et voies vertes, les liaisons urbaines pour relier des équipements publics régionaux, le stationnement des vélos en gare. En matière d'intermodalité TER/vélo, une expérimentation d'installation d'abris à vélos sécurisés dans plusieurs gares commence, grâce à un partenariat entre les collectivités locales et la Région.

L'objet de notre futur schéma est double : il doit proposer un cadre pour que les maîtres d'ouvrages concernés se coordonnent pour la planification de leurs itinéraires respectifs et il doit servir de référence aux acteurs responsables du développement touristique et de la promotion de l'offre vélotouristique auprès du public.

Ce comité de pilotage a pour but de présenter les premières pistes d'évolution du schéma et en particulier : les critères de sélection lorsqu'il existe plusieurs tracés concurrent dans le schéma actuel, les critères d'inscription de nouveaux itinéraires et les principes pour concentrer les moyens sur certaines portions stratégiques du réseau à réaliser rapidement.

Au printemps, le Conseil régional va proposer une journée de rencontre aux acteurs du vélo de la région.

Anne-France Didier, directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Au cours des dernières années, l'augmentation des déplacements en voiture particulière s'est infléchie sur la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; cependant ils représentent toujours la majorité des déplacements effectués, y compris au sein des grandes agglomérations de la Région. Le vélo est un mode sous utilisé dans la région : sa part modale est de 0,8% versus 2,6% en France.

Par ailleurs, la France est sous le coup d'un contentieux européen pour un dépassement des normes de particules fines (PM10) : les 5 grandes agglomérations de Provence-Alpes-Côte d'Azur sont en dépassement de ces normes d'émissions de PM10. Entre 30% et de 40% de ces émissions sont directement imputables au transport routier.

Afin de limiter les impacts sanitaires et environnementaux de ces déplacements mécanisés, l'État souhaite développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture, parmi lesquels les modes actifs (marche et vélo) ont toute leur place compte tenu notamment du contexte budgétaire actuel. En particulier, le vélo est reconnu pour ces bénéfices sur la santé et sur l'environnement et pour son faible coût d'aménagement au kilomètre.

Si le développement des infrastructures vélo repose principalement sur les initiatives des collectivités locales et des associations d'usagers, l'État les appuie en créant un cadre pour accompagner et amplifier ces dynamiques.

Au niveau national, un Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) a été publié par le ministre des transports le 5 mars 2014. Il affirme le rôle de facilitateur et d'animateur de l'État en faveur des modes actifs. Il vise à encourager ces modes de déplacement actifs et à inciter notamment à l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail. Quelques mesures exemplaires :

- Concernant le partage de l'espace public, les mesures annoncées permettront, par exemple, aux collectivités de mettre en place plus facilement et plus largement des zones de circulation apaisée, où la vitesse sera réduite.
- S'agissant de l'incitation financière à l'usage du vélo, une expérimentation, auprès d'entreprises volontaires, du versement d'une indemnité kilométrique aux salariés se rendant au travail à vélo vient de se terminer, nous sommes en attente de ses conclusions.
- Pour faire progresser la part modale du vélo et de la marche, il convient d'impulser et d'animer grâce à différents leviers :
 - par les liens avec les politiques d'urbanisme et de logement en développant par exemple l'offre de stationnement pour les vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux,
 - par les conditions de stationnement des vélos aux abords des gares et la possibilité de réserver sur internet un billet de train avec emport de vélo à bord,
 - par l'utilisation des nouveaux services numériques comme les calculateurs d'itinéraires intégrant le vélo,
 - par le développement du tourisme à vélo

Au niveau régional, les démarches « air-climat-énergie » convergent et sur le volet mobilité / transport, le vélo a sa place. Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) et le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) sont mis en œuvre. Les 4 PPA de la région ont été approuvés par arrêté préfectoral en 2013 et 2014. Ils prévoient tous une action qui incite au report modal, au développement des transports en commun et des modes actifs. Le SRCAE de Provence-Alpes-Côte d'Azur a été approuvé par l'assemblée régionale le 28 juin 2013 et arrêté par le préfet de région le 17 juillet 2013. Une des actions porte sur l'augmentation de la part des déplacements réalisés à pied ou en vélo : l'objectif est d'atteindre en 2030, 50% des déplacements effectués en vélo ou à pied dans les grands centres urbains (c'est ce qui est observé aujourd'hui à Strasbourg), 40% dans les centres urbains moyens et 30% ailleurs. Dans le cadre de la Conférence Régionale sur la Transition Énergétique, la DREAL propose une action sur la sensibilisation aux modes actifs afin d'accompagner les collectivités et de mieux répondre à cet objectif du SRCAE. Ainsi, la DREAL souhaite mobiliser des moyens sur le vélo afin qu'il ait une place dans tous les projets de développement des transports.

De plus, l'État prévoit de financer dans le cadre du CPER et du CPIER Plan Rhône des sections inscrites au SR3V qui pourront prioritairement servir aux déplacements quotidiens.

Le SR3V peut en effet constituer l'élément structurant de la politique cyclable urbaine qui enclenche un changement de comportement pour les déplacements pendulaires notamment. Compte tenu du retard de la région en la matière, le SR3V constitue, outre un vecteur du tourisme, un outil intéressant pour lancer le développement d'une réelle politique vélo à l'échelle des agglomérations.

2- PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU SCHÉMA RÉGIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

(Voir le diaporama 1)

QUESTIONS / ÉCHANGES :

→ Il ne faut pas seulement parler de vélo, les voies vertes concernent aussi d'autres modes de déplacements : handicapés, rollers...

→ Pour les financements, il manque des informations sur les financements européens. Un milliard d'euros pour le vélo par an à l'échelle européenne avait été annoncé, qu'en est-il ?

→ Nous n'avons pas encore d'information sur la programmation de ces financements, qui ne sont pas encore disponibles.

→ Pour Via Rhôna, est-ce que la DREAL pourrait alléger les procédures environnementales et favoriser une ouverture rapide ?

→ Une approche techno-proportionnée est à rechercher, mais un minimum de procédure est à assurer sous peine de contentieux avec l'Europe. Si le projet entre dans la catégorie des « cas par cas », les procédures pourraient être allégées si l'impact du projet sur l'environnement est minime; dans le cas contraire, une étude d'impact devra être menée. Il est conseillé aux porteurs de projet de rencontrer la DREAL (autorité environnementale) e au plus tôt dans l'élaboration de leurs projets afin d'aborder ce point.

→ Est-ce qu'on a un aperçu des structures touristiques capables d'accueillir les cyclistes ?

→ Non, seulement sur des portions du territoire (Luberon, Verdon...).

→ L'AF3V doit faire un recensement des établissements touristiques pour les cyclistes sur la Via Rhôna, à la demande de la Région Rhône-Alpes.

3- AVANCEMENT DE L'ÉTUDE

(Voir le diaporama 2)

Ce point d'avancement de l'étude est l'occasion de :

- partager les critères utilisés pour affiner les tracés du schéma adopté en 2007 ;
- échanger sur les principes proposés pour accélérer la réalisation du schéma ;
- présenter des cartes illustrant ces deux démarches.

QUESTIONS / ÉCHANGES :

→ Pour les choix des itinéraires, quelles seront les propositions pour la cible des sportifs ?

→ On n'a pas encore abordé ce thème. Un travail parallèle aux infrastructures 3V doit être mené avec les acteurs du tourisme pour favoriser le développement des itinéraires, faciliter l'accès aux parcours mythiques. Nous aurons à travailler sur les thèmes des tracés, de la signalisation, des services... A minima, nous pourrions travailler sur les connexions à jalonner entre ces itinéraires et le réseau régional.

→ Où en est la jonction de la véloroute littorale avec la Via Rhôna ?

→ Le CG13 travaille sur son schéma directeur vélo, en complément du schéma régional. La connexion entre la Via Rhôna et la V65 est identifiée comme étant à traiter, mais n'a pas de solution définitive aujourd'hui.

→ Un recensement des schémas directeurs départementaux est en cours pour que le schéma régional soit en cohérence avec eux.

→ Le schéma doit-il comporter uniquement des itinéraires à réaliser d'ici 2020 ?

→ On ne pourra pas s'éparpiller. La Via Rhôna suppose de mobiliser plusieurs millions d'euros, l'EuroVelo 8 encore davantage. Nous devons chercher à réaliser rapidement des continuités attractives.

→ Pour se donner des échéances proches, sur EV8 une réflexion sera menée sur des itinéraires provisoires pour des ouvertures à court terme. Ces itinéraires provisoires peuvent être aménagés sur de petites routes ou sur un revêtement stabilisé provisoire.

→ Un schéma est un outil de planification. La définition d'itinéraires provisoires est du ressort des maîtres d'ouvrage, ils ne seront pas intégrés au schéma. C'est un des objets des comités d'itinéraires que d'imaginer les itinéraires provisoires.

→ Une connexion au PNR des Baronnies en cours de création serait à prévoir par Sisteron et Laragne vers la Drôme.

→ Les traversées de villes posent de grandes difficultés. Toulon Provence Métropole (TPM) révisé son PDU, les associations veulent y intégrer les continuités des véloroutes à travers l'agglomération.

→ La DREAL rédige actuellement le porter à connaissance de l'État et y intègre la prise en compte du SR3V.

→ Qui sont les participants aux comités d'itinéraires ? Dans les Alpilles, on pourrait s'appuyer sur les professionnels du tourisme à vélo pour identifier des itinéraires qui manquent pour le moment.

→ A priori, tous les acteurs concernés sont conviés aux comités d'itinéraires. Une formation restreinte, le comité de pilotage, réunit les co-financeurs et prend les décisions.

4- CONNEXION ET TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATIONS

(Voir le diaporama 3)

Compte-tenu du temps restant, le diaporama n'est pas présenté dans son intégralité. Son contenu a vocation à devenir un volet du futur schéma régional des véloroutes et voies vertes. Il présente les enjeux de la traversée des agglomérations par les véloroutes et voies vertes et liste arguments et solutions techniques pour que les collectivités puissent bien prendre en compte ces itinéraires.

Les participants sont invités à communiquer au CEREMA toute remarque qui permettra de compléter ce document.

QUESTIONS / ÉCHANGES :

→ La traversée d'agglomérations telles que Bordeaux, doit nous inspirer sur ce qu'il faut réaliser. Un soin particulier doit être porté aux liaisons avec les gares, comme Avignon ou Marseille, pour envisager l'accès depuis les grandes villes européennes. Dans le même temps, on facilite l'accès aux gares pour les déplacements pendulaires.

→ Il manque des rappels du code de route, en particulier le panneau rappelant les distances de dépassement entre voitures et cyclistes. Manque aussi le chaucidou.

→ Le panneau en question n'est pas réglementaire, il ne peut donc pas faire partie des préconisations.

→ Le plan d'action pour les mobilités actives prévoit la création de la chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou). Un exemple existe à Villeneuve-les-Avignon. Cela fonctionne tant qu'il n'y a pas trop de fréquentation voiture.

→ L'aménagement de voies vertes en agglomération est-il pertinent ?

→ La voie verte est un outil d'aménagement adapté en ville ou hors ville. Ce qui n'est pas possible, c'est l'annexion d'un trottoir pour en faire une voie verte.

5- CALENDRIER

Le prochain comité de pilotage de la révision du schéma régional des véloroutes et voies vertes aura lieu en juin, à une date à définir.

Le prochain comité technique aura lieu à Grasse mi-mars.

Liste des participants

(Liste établie sur la base du formulaire d'inscription, merci de signaler les ajouts éventuels aux organisateurs).

DREAL	Anne-France DIDIER
DREAL	Isabelle GOSSMANN
CONSEIL RÉGIONAL	Jean-Yves PETIT
CONSEIL RÉGIONAL	Sébastien BAHOLET
CEREMA	Jérôme CASSAGNES
CEREMA	Bruno FIEVEZ
PARC NATUREL RÉGIONAL DU LUBERON	Serge MARTY
VELO LOISIR PROVENCE	Sylvie PALPANT
DCKV	Guillaume CLOT
F.F.C.T. PROVENCE ALPES	Alain POUSSEL
CONSEIL GENERAL 04	Nadège MARBOUTIN
CUMPM	Johann CECCALDI
BOUCHES DU RHÔNE TOURISME	Thomas KREISER
PNRA	Lydie DEFOS DU RAU
CRT Provence-Alpes-Côte d'Azur	Ariane SIMON
MAIRIE DE MARSEILLE	Sam COHEN
PAYS DE HAUTE PROVENCE	Lionel MOUTIER
SUN-E-BIKE	Maxime VIAL
AF3V	Alain MICHEL
CONSEIL GÉNÉRAL 06	Laurent LAVOINE
CONSEIL GÉNÉRAL 13	Ségolène CHIGNARD
SNCF - TER	Nathalie AMIEL
CONSEIL GÉNÉRAL 13	Christophe PAUCHON
MAIRIE D'ARLES	Evelyne MAURIN
CONSEIL GÉNÉRAL 05	Thierry SERRES
CONSEIL GÉNÉRAL 05	Pierre CHARLOT
MAIRIE DE SALON DE PROVENCE	Stéphanie SERRIERE
MAIRIE DE SALON DE PROVENCE	Alain COORNAERT
PARC NATUREL REGIONAL DE CAMARGUE	Capucine SER
CCI DE RÉGION	Christophe GLORIAN
CONSEIL GÉNÉRAL 04	Olivier BRIGAND
VILLE D'ARLES	Claude LECAT
VÉLO LOISIR PROVENCE	Camille PERRETTA
CNR	Céline ARNAUD
ASSOC TVD	Jean-Paul KLEIN
PARC NATUREL RÉGIONAL DU QUEYRAS	Hélène BERTHIER
CODEP 13 CYCLOTOURISME	Jean-Paul JOLY
CONSEIL GENERAL DU VAR	Frank DESROCHES
VAR TOURISME	Sabine ROUBAUDI
MÉTROPOLE NICE COTE D'AZUR	Alexandre BALERIN
PAYS DURANCE PROVENCE	Jessica TESTON
COLLECTIF VÉLOS EN VILLE	Serge LOURIE
COLLECTIF VÉLOS EN VILLE	Gilbert VEYRIÉ