

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

COMITÉ TECHNIQUE 15 DÉCEMBRE 2014 *RELEVÉ DE DÉCISIONS*

1 OBJECTIFS

La réunion avait pour but :

- de faire le point sur l'avancement de l'étude menée par le CEREMA - notamment de présenter des éléments méthodologiques sur les critères de choix de tracés - et de discuter des moyens d'améliorer la faisabilité du schéma ;
- d'impliquer les agglomérations dans la réalisation du schéma.

Les propositions concernant ces différents points seront présentées au comité de pilotage du 22 janvier 2014 pour validation.

2 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU SCHÉMA

Voir diaporama 1

Ces rappels liminaires étaient destinés aux participants qui n'ont pas suivi les premières étapes de la révision du schéma, en particulier les représentants des agglomérations, qui n'étaient pas conviés aux précédentes réunions.

Un financement pour les véloroutes et voies vertes a été annoncé dans le cadre du contrat de plan État – Région 2015-2020.

3 AVANCEMENT DE L'ÉLABORATION DU SCHÉMA

Voir diaporama 2

L'objectif de cette partie est tout d'abord de proposer des critères pour **affiner les tracés de 2007**, puis les **principes pour envisager une réalisation plus efficace** du schéma.

PARTICIPANTS

Magalie AMARÉ	Dracénie
Sébastien BAHOLET	Région PACA
Alexandre BALERIN	Nice Côte d'Azur
Jérôme CASSAGNES	CEREMA
Johann CECCALDI	Marseille-Provence
Antoine CENTONZE	CG 83
Pierre CHARLOT	CG 05
Christophe CHARRAS	Avignon
Ségolène CHIGNARD	CG 13
Sam COHEN	Marseille
Alain DELES	Avignon
Franck DESROCHES	CG 83
Florent FERRUCCI	Dracénie
Bruno FIEVEZ	CEREMA
Gérard GAZZA	CG 84
Isabelle GOSSMANN	DREAL PACA
Frédéric JALABERT	Martigues
Thomas KREISER	Bouches-du-Rhône tourisme
Valérie LAGIER	Aix-en-Provence
Laurent LAVOINE	CG 06
Nadège MARBOUTIN	CG 04
Raphaël MARI	Pays d'Aix
Alain MICHEL	AF3V
Lionel MOUTIER	Pays de Haute Provence
Jean-François RICHON	Marseille-Provence
Sabine ROUBAUDI	Var Tourisme
Vincent SCHIAZZA	Gap
Thierry SERRES	CG 05
Aurélien TRESCAZES	Grand Avignon
Aurélie VARITTO	Menton
Sébastien VONNER	Martigues
Thierry YEROLIMOS	Martigues

En préambule, la méthode mise en place pour réaliser le schéma est rappelée. Elle inclut une forte participation des différentes collectivités, à travers les COTECH d'une part, à travers également le travail d'expertise mené par le CEREMA auprès de chacune d'elles. En effet, le CEREMA a pour mission d'échanger avec les collectivités concernées afin de prendre en compte, dans la mesure du possible, les projets de véloroutes et voies vertes du territoire. **L'objectif de la Région et de l'État est d'arriver à un schéma concerté avec l'ensemble des collectivités.**

Concernant les critères, le CEREMA a proposé 5 types de critères et les a développés.

DISCUSSION

Suggestions : pour les itinéraires interrégionaux, il ne faut pas limiter la cartographie aux frontières de la région.

Pourquoi la bande cyclable n'est pas citée comme solution pour supporter un itinéraire ?

→ **Il n'est pas souhaitable de mettre en avant ce type d'aménagement**, il n'est d'ailleurs pas inclus dans le cahier des charges véloroutes et voies vertes, car la bande cyclable convient mieux à des usages soit sportifs soit « utilitaires » mais beaucoup moins à des usages famille et loisirs. Néanmoins, en ville il peut constituer une solution pour de courtes distances et doit être constitué d'une bande de largeur de 1,50m à minima.

En interurbain, les bandes sont souvent aménagées sur des routes à fort trafic et donc insatisfaisantes du point de vue du confort (voire de la sécurité) pour les utilisateurs de type famille et loisir, au même titre que les pistes cyclables longeant des routes très circulées.

Rappel

→ Les 3% de pente sont un objectif général pour les véloroutes et voies vertes. Pour les itinéraires **en zone de montagne, il est possible de déroger à cette exigence.**

Le maillage local est important, il faut qu'il soit **connecté aux grands axes** et pour cela l'adhésion des maîtres d'ouvrage est nécessaire.

Il faut penser au raccordement des grands axes avec les villes et villages. Dans le cas des Alpes-de-Haute-Provence, ce sont les communes qui sont compétentes. Le schéma devra ensuite être **pris en compte dans les documents de planification** type SCOT, PLU, PDU.

Critères : Pourrait-on ajouter un critère sur la gouvernance ? Ainsi, retenir des axes sur lesquels les collectivités ont des projets et programment en commun leur réalisation. Les projets portés politiquement seraient alors inscrits prioritaires.

→ **L'horizon du schéma dépasse les mandats électifs** : il ne faudrait pas pénaliser définitivement un territoire parce que ses élus actuels ne sont pas mobilisés sur les véloroutes. Toutefois, entre deux tracés alternatifs équivalents, si l'un est porté politiquement, il sera prioritaire. Ce portage politique doit être réel, en se concrétisant par exemple par une inscription de la voie au PLU communal (voire au SCOT et au PDU de l'agglomération). Ce critère pourrait aussi être pris en compte dans les comités d'itinéraires, pour prioriser les réalisations à court terme.

Choix techniques : le coût des itinéraires dans la région semble supérieur à ce que l'on observe ailleurs (Languedoc-Roussillon par exemple), peut-on envisager une moindre qualité, au moins dans un premier temps, pour pouvoir réaliser plus vite les itinéraires ?

Ce n'est **pas une bonne option**, elle risque de décevoir des utilisateurs (vélos de route, tricycle enfants, rollers...). Les chantiers après la mise en service d'un itinéraire sont mal perçus car souvent aucune déviation acceptable n'est possible. La tenue des stabilisés est mauvaise en raison du climat de la région et risque d'engendrer des coûts d'entretien très importants.

En revanche, des ouvertures de tracé « provisoire » sur des itinéraires parallèles peuvent contribuer à offrir plus rapidement une continuité sur un linéaire plus important en attendant la réalisation définitive.

Doit-on restreindre le linéaire du schéma, aujourd'hui de 1500 km, pour se donner un horizon plus raisonnable de réalisation :

→ **L'accueil de la proposition est plutôt favorable.**

Choisir des sections prioritaires pour aménager à moyen terme (2020) des tronçons aptes à recevoir des séjours itinérants (à déterminer autour de 60 / 100km ?) :

- L'AF3V est favorable à donner la priorité aux itinéraires européens (EuroVelo 8 et Via Rhôna).
- Il ne faut pas désavantager les territoires qui ont déjà réalisé des sections d'itinéraires.
→ Au contraire, l'idée peut être de s'appuyer sur les sections existantes pour réaliser ces sections de moyenne distance.

Cette proposition revient à phaser la réalisation du schéma régional et ne suscite pas de réactions défavorables.

Pour la réunion du comité de pilotage du 22 janvier 2014, il paraît utile d'illustrer le débat avec des **cartes montrant** :

- **les possibilités de simplification du schéma**
- **les sections d'itinéraire prioritaires envisageables**

La démarche d'élaboration du schéma peut se résumer ainsi : le CEREMA identifie les potentiels d'itinéraires autour des axes du schéma régional de 2007 et du schéma national de 2010. Le comité de pilotage doit prévoir la meilleure réalisation possible des itinéraires. Pour cela, État et Région, pilotes du schéma, doivent s'accorder avec les maîtres d'ouvrage pour faire les choix de tracés et de priorisation, qui conditionneront une mise en œuvre optimale du réseau.

4 CONNEXION ET TRAVERSÉE DES AGGLOMÉRATIONS

- Quels enjeux pour les agglomérations à participer à la réalisation de ce schéma ?
- Éléments techniques sur la réalisation de véloroutes et voies vertes en milieu urbain.

Voir diaporama 3

La « traversée et la connexion des d'agglomérations aux itinéraires » est identifiée comme prioritaire dans l'élaboration du schéma, car c'est un travail de longue haleine de faire adhérer les agglomérations à des projets de véloroutes et voies vertes. Il faut attirer l'attention des collectivités sur :

- **la nécessité d'avoir une bonne continuité des itinéraires dans les traversées des agglomérations ;**
- **la bonne connexion des villes aux itinéraires, en termes de services et d'accès aux itinéraires.**

REMARQUES

Le taux élevé d'activités culturelles (visites de villes, de musées...) des vélotouristes est-il lié au fait qu'ils recourent à des tour-opérateurs ?

→ Parmi les personnes interrogées dans les enquêtes, les clients des tour-opérateurs sont très minoritaires (à peine quelques %). Le tourisme à vélo est un tourisme de découverte : les clients des tour-opérateurs comme les vélotouristes qui s'organisent eux-même ont les mêmes pratiques.

Loi Laure : L'article 20 de la loi LAURE impose en agglomération la réalisation d'itinéraires cyclables « sous forme de pistes, bandes ou couloirs » pour toute voirie nouvelle ou réfection. Il est admis que par l'apaisement des vitesses des véhicules motorisés les sections de rues en zone 30 permettent, en règle générale, d'assurer la continuité des itinéraires cyclables en bonne sécurité. Cependant dans certains cas de figure des aménagements cyclables pourront être réalisés dans les zones 30 (pentes importantes, volume du trafic motorisé important, volume du trafic vélo attendu important...).

Message important : les axes du SR3V en ville peuvent constituer l'élément structurant du réseau cyclable urbain, En terme d'aménagement et notamment aux intersections avec le réseau viaire, il conviendra de toujours envisager de **donner la priorité à l'aménagement cyclable**.

DISCUSSION

Au delà de la loi Laure, il n'y a pas d'autres obligations pour développer les modes actifs ?

→ Loi Laure fournit déjà une bonne base de travail.

Pour les financements de la Région ou des Départements, il est contre productif de ne cibler que les voies vertes : les aires piétonnes, zones 30 doivent faire partie des solutions éligibles.

→ (Réponse hors réunion) : le cadre d'intervention de la Région mentionne que **tous les aménagements préconisés par le cahier des charges national des véloroutes et voies vertes sont éligibles.**

La présentation ne détaille pas la signalisation : comment ne pas noyer la signalisation spécifique aux cyclistes ? Des solutions et bons exemples seraient utiles aux maîtres d'ouvrage.

→ Le **jalonement de la véloroute et la signalisation de rabattement vers les services sont à ajouter au document**. Il est possible également de **produire une charte de signalisation** sur la base de celles qui existent pour les grands itinéraires (Via Rhôna par exemple). Le schéma régional offre l'occasion de mutualiser ce type de document au bénéfice des différents itinéraires.

La présentation sur les enjeux et les solutions techniques pour traiter la connexion et la traversée des agglomérations par les véloroutes et voies vertes a vocation à être complétée à partir des échanges ci-dessus. Ensuite, **elle pourrait être annexée au schéma régional des véloroutes et voies vertes**, afin de porter ces références à la connaissance des maîtres d'ouvrage et autres acteurs de la réalisation des itinéraires.

5 PROCHAINS COMITÉS TECHNIQUES

SCINDER LE COMITÉ TECHNIQUE ?

Faut-il organiser des comités plus locaux, par exemple en réunissant les départements 2 à 2 ?

→ On pourrait organiser une réunion avec les départements 13 / 04 / 83 / 84 sur la définition des tracés de l'EuroVelo 8, V64 et Val de Durance.

→ Une réunion sera programmée courant janvier.

Pour le moment, il n'y a pas d'autre sujet à programmer avec une partie de ce comité.

QUELS SUJETS TRAITER LORS DE PROCHAINES RÉUNIONS ?

L'observation, les comptages, pour mieux évaluer la pertinence de la politique vélo. Plus d'une dizaine de compteurs sont opérationnels dans la région (Vaucluse, Var), de nouveaux sont en cours d'installation. Mettre en commun les résultats et envisager le recueil de données qualitatives est utile. On pourrait ajouter le travail d'estimation de la fréquentation des futurs itinéraires prévu lors de l'élaboration du schéma.

Le passage des véloroutes et voies vertes en espaces protégés est un sujet délicat, notamment relevé à Martigues et Avignon. Des projets de voie verte pourraient être détournés en projets de cheminements piétons pour répondre aux contraintes réglementaires (liées aux zones Natura 2000, aux Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), etc).

Les franchissements... (voir point suivant).

PROCHAINE RÉUNION

Les franchissements de points noirs d'infrastructure, de « frontières » administratives, de voies d'eau sont prioritaires à traiter. L'utilisation de rives de canaux en lien avec EDF peut se rattacher au sujet.

Le Département des Alpes-Maritimes suggère une réunion à Grasse, en lien avec une visite de terrain sur le site du Viaduc de la Siagne ,enjeu de continuité majeur pour l'EuroVelo 8.

La réunion aura lieu entre le 9 et le 13 mars 2015, à choisir à partir de ce [sondage](#).

6 COMITÉ DE PILOTAGE DU 22 JANVIER 2015

Pour préparer les propositions à examiner lors de la réunion :

- Le document technique « Traversée et connexion des agglomérations aux véloroutes et voies vertes » sera complété en fonction des échanges du comité technique ;
- Des scénarios cartographiés seront établis pour illustrer les critères et les choix de priorité d'aménagement évoqués ;
- Les contacts et rencontres entre le CEREMA, les Départements, les agglomérations et villes se poursuivent.

Il est important que les élus des collectivités soient invités au comité de pilotage, si possible par courrier cosigné de la DREAL et du Conseil Régional.

7 CALENDRIER ACTUALISÉ DE LA RÉVISION DU SR3V

Lancement de la révision	7 juillet 2014
Comité technique « organisation »	15 octobre 2014
Comité technique « Traversée et connexion des agglomérations »	15 décembre 2014
Comité de pilotage	22 janvier 2014
Comité technique « Franchissements »	Mars 2015
Comité technique...	Juin 2015
Comité de pilotage...	Avant 10 juillet 2015
Comité technique...	Octobre 2015
Comité de pilotage « approche finale »	Novembre 2015
Délibération du conseil régional	Fin 2015
Approbation de la mission nationales des véloroutes et voies vertes	Début 2016

Contacts

Pilotage de la révision du schéma régional des véloroutes et voies vertes	Isabelle Gossmann, DREAL 04 86 94 68 53 / Isabelle.Gossmann@developpement-durable.gouv.fr
	Sébastien Baholet, Région 04 88 73 69 11 / sbaholet@regionpaca.fr
En charge de l'étude préalable à la révision du schéma régional	Jérôme Cassagnes, CEREMA 04 67 20 90 44 / jerome.cassagnes@cerema.fr
	Bruno Fiévez, CEREMA 04 67 20 90 48 / bruno.fievez@cerema.fr