

Au-delà des mesures et des structures déjà existantes pour le développement des véloroutes et voies vertes, l'AF3V, association d'usagers, propose de retenir différentes mesures permettant de favoriser la mise en oeuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes adopté lors du CIADT du 11 mai 2010.

1 - Mesures institutionnelles

Constitution de la "France à vélo.ORG"

A l'issue du travail mené en 2008/2009 sur le développement de l'offre française en matière de tourisme à vélo, le Secrétariat d'Etat au Tourisme a accompagné la structure ayant vocation à promouvoir l'offre touristique existante.

Cependant, le volet "**développement des infrastructures**" n'a pas bénéficié de mesures similaires. Compte tenu de l'état actuel du réseau national, il apparaît évident que le développement des itinéraires est la base de tout développement économique lié au tourisme à vélo.

La France est une des destinations les plus prisées et attendues de la part des vélo-touristes étrangers. Pour faire du réseau actuel un vrai maillage efficace, les efforts et aménagements nécessaires peuvent être menés rapidement s'ils bénéficient d'une structure à même de déterminer les interventions nécessaires, avec un **vision très pragmatique et réaliste**.

➤ Un groupement issu des représentants des collectivités, des services de l'Etat et des usagers

Sa vocation serait de "dynamiser" la réalisation des itinéraires. Il serait chargé de développer les itinéraires à fort potentiel ou bénéficiant d'une volonté locale affirmée (comités d'itinéraires, politique régionale, proposition associative, ...), d'inventorier l'état de l'existant, d'identifier les aménagements nécessaires (linéaires, ponctuels, connexes), les améliorations souhaitables, les investissements à réaliser, et de préconiser leur réalisation tant au niveau des maîtres d'ouvrage, des services de l'Etat que des co-financeurs.

Ce groupement n'interviendrait pas en tant que maître d'oeuvre. Cette charge reste dévolue aux collectivités maîtres d'ouvrage et à leurs bureaux d'études.

NB : Des échanges avec la structure ".COM" seront bien évidemment indispensables.

Conforter la Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes

La MN3V assure la coordination des actions menées dans différents ministères concernés par le développement des VVV : écologie et transport, tourisme, santé, sports, agriculture et espace rural. Ce rôle s'étend aussi aux établissements publics sous tutelle de l'Etat : VNF, RFF, ONF, SNCF, CERTU, CETEs, ...

Sa vocation est de s'assurer de la cohérence des projets régionaux avec les schémas régionaux et le schéma national, de favoriser la réalisation des projets en assurant l'**animation des discussions entre services** pour aboutir à des positions applicables sur le terrain.

L'animation de la MN3V doit notamment porter sur la **relance des Comités de Pilotage des Schémas Régionaux des VVV (SR3V)**, avec en parallèle la constitution de **Comités Techniques Régionaux**, regroupant les Services de l'Etat, des Collectivités et les usagers, pour assurer le suivi de la réalisation concrète des projets, en faciliter l'aboutissement en levant les difficultés éventuelles au niveau technique, réglementaire ou administratives.

Cette animation des actions en matière de VVV vient en appui du Coordinateur Interministériel à la Politique Vélo. La MN3V doit donc être confortée dans le Plan Vélo.

Engagement de VNF en faveur du développement des véloroutes sur chemin de halage

Une majorité des véloroutes prévues au SN3V s'appuie sur les chemins de halage des canaux. Les dispositions réglementaires actuelles interdisent le passage des vélos (Décret de 1932). VNF demande la signature de convention d'affectation avec les collectivités souhaitant ouvrir ces itinéraires aux cyclistes.

Il conviendrait que VNF définisse une politique facilitant l'aménagement et l'ouverture des chemins de halage aux cyclistes pour contribuer au développement de nombreux itinéraires du réseau national des VVV. Plus souple tout en respectant les contraintes de gestion du domaine navigable.

Sans nécessairement recourir à une réfection de la bande de roulement (voire des berges), souvent hors de portée des finances locales (communauté de communes, départements), l'ouverture par convention de section **praticables "en l'état"** (minimum VTC) permettrait l'accès des cyclistes à des linéaires très importants.

Les modalités pratiques et techniques associées sont à discuter entre représentants de VNF, de l'Etat, des collectivités et des usagers.

Engagement de RFF pour la reconversion d'anciennes voies ferrées en voie verte

De la même manière, les anciennes voies ferrées sont d'importants supports pour la réalisation de voies vertes. En vertu d'une convention signée entre différentes fédérations et associations d'usagers, l'AF3V ne souhaite la reconversion que des lignes n'ayant plus de vocation commerciale manifeste. Cette reconversion est d'ailleurs un moyen de conserver le patrimoine pour un éventuel retour ultérieur vers le rail. Une identification des lignes et linéaires concernés serait intéressante, en concertation avec la FNAUT. Il serait opportun que la politique de RFF en la matière soit bien définie. L'utilisation des emprises RFF (gares, foncier) en milieu urbain pour l'implantation de voies cyclables ou de bâtiments pour les services associés (location, hébergements, locaux touristiques) serait aussi à examiner.

Engagement de l'ONF pour le développement des itinéraires cyclables

Les troisièmes supports pour les voies vertes sont souvent les pistes et allées forestières. L'ONF a présenté sa politique en matière de pistes cyclables. Un positionnement plus formel, définissant les contraintes techniques associées, serait opportun.

Engagement de la SNCF et des AOT en faveur du transport des vélos

L'accès aux itinéraires véloroutes se fait de plus en plus par le train avec transport de son vélo et de son matériel (la location de vélos sur place n'offre pas les garanties de confort et d'adaptation du matériel). Les trains grandes distances (TGV et assimilés, TEOZ, Intercités, ...) ainsi que les TER doivent pouvoir offrir les capacités d'emport adaptées à la fréquentation des destinations concernées. La prise en compte des vélos par la SNCF et les Régions (AOT pour les TER) doit pouvoir s'inscrire dans le Plan Vélo. De la même manière, les autocars devraient pouvoir offrir un service adapté.

2 - Mesures réglementaires

Intégration du SN3V dans le SNIT

LE SN3V constitue un réseau national à vocation touristique mais aussi de déplacements. Il doit donc pouvoir être inscrit dans le SNIT. Sa prise en compte, si possible associée à des moyens financiers, permettra de préserver les emprises et continuités d'itinéraires lors de travaux d'infrastructures. Au delà de la validation en CIADT, cette intégration au SNIT sera également un élément de justification pour l'engagement des projets sur les itinéraires nationaux.

Adoption d'un statut pour les aménagements mixtes piétons-cyclistes

Lorsqu'une mixité entre piétons et cyclistes est envisagée à l'occasion de l'aménagement de voiries, les maîtres d'ouvrages et leurs techniciens se trouvent dépourvus de supports réglementaires. Le recours au statut de la "voie verte" et au panneau associé est pour eux la solution idéale. Cependant, au cours des 3 dernières années depuis l'adoption du nouveau panneau, son utilisation s'est faite pour tout type d'aménagement, et très souvent dans des situations totalement inadaptées. De plus, certains aménagements ne garantissent pas du tout la sécurité des piétons. Pour répondre aux attentes des élus et techniciens et pour éviter que le statut de "voie verte" ne soit dénaturé par de tels aménagements, il conviendrait que soit défini un statut d'aménagement "mixte piétons-cyclistes", comme cela existe d'ailleurs dans de nombreux pays européens. Pour garantir la **sécurité des piétons**, il conviendrait aussi de définir les conditions en-deça desquelles un tel aménagement ne pourrait pas être retenu : largeur disponible, flux, configuration, visibilité, dangerosité. Les cyclistes auront eux toujours la possibilité de circuler sur la chaussée, charge à l'aménageur de leur garantir alors leur sécurité, quitte à ce que ce soit au détriment de la voiture ! Le panneau et la définition actuels de la "voie verte" dans le Code de la Route pourrait donc tout à fait être adapté à ces aménagements mixtes. Panneau et définition pourraient donc être transférés à ce nouveau statut de voie. Il ne serait plus question de voie verte mais de "**voie mixte piétons-cyclistes**". Le terme "Voie verte" ne serait alors plus utilisé que pour des voies labellisées comme telle (voir ci-dessous). Il ne serait plus question de "voie verte" de 100 m de long sur un trottoir, voire d'un passage de 20 m au niveau d'un rond-point !

3 - Mesures techniques

Constitution d'un label "Voie verte"

En complément de ce qui est proposé ci-dessus concernant l'utilisation des définition et panneau de la "voie verte" au profit d'un statut de "voie mixte piétons-cyclistes", le statut de "voie verte" pourrait faire l'objet d'une **labellisation** plutôt que d'une définition réglementaire.

Garant de la qualité de l'aménagement, ce label serait attribué sur la base d'une grille d'analyse. **Cette grille serait établie suite à une concertation entre aménageurs et utilisateurs.** Elle serait conçue de manière à inciter à la réalisation d'aménagement de qualité.

Plusieurs niveaux pourraient être retenus suivant la nature du revêtement, la sécurisation ou encore l'environnement.

L'attribution de ce label par les utilisateurs (AF3V) serait une garantie d'impartialité et de qualité pour les utilisateurs.

Réflexion sur les périphéries urbaines

A l'approche des villes, les véloroutes se heurtent souvent à l'absence d'aménagements dans les périphéries urbaines. Le réseau cyclable est souvent développé dans le cœur de la ville centre et devient diffus voire inexistant dès que l'on s'éloigne du centre.

La constitution de "**radiales cyclables**" offrirait des axes d'entrée et de sortie d'agglomération très utiles à la fois pour les vélotouristes mais aussi pour les cyclistes locaux, sportifs pour gagner les routes à faibles trafic, de loisirs pour s'échapper du noyau urbain.

Cela nécessiterait aussi de favoriser les réflexions de **schémas cyclables d'agglomération**, avec des axes structurants, et de faire évoluer éventuellement les compétences des collectivités en ce sens (réglementairement au niveau national ou statutairement au niveau local).

L'utilisation de "voies mixtes piétons-cyclistes" trouverait des domaines d'application très nombreux dans ces périphéries urbaines.

Réflexion sur les voies vertes en milieux sensibles (naturel, patrimonial)

Suite au travail mené en 2011 sur la réalisation d'aménagements cyclables dans des espaces sensibles, des préconisations seraient nécessaires pour en faciliter la réalisation. Les voies vertes peuvent être d'excellents supports de découverte de ces espaces. Elles doivent en respecter le caractère et la sensibilité. Cependant, les procédures administratives et réglementaires sont souvent lourdes, complexes, voire réhabilitaires, décourageant les promoteurs de tels aménagements.

Sans dénaturer les espaces concernés, avec des choix de matériaux et de techniques adaptés, la réalisation de voies vertes dans ces milieux doit être facilitée.

Programme de formation des ingénieurs et techniciens

Afin d'éviter les erreurs rencontrées sur certains aménagements et pour faire bénéficier des solutions "qui marchent", des journées de formation pourraient être mises en place à l'attention des ingénieurs et techniciens, des services de l'Etat, des collectivités, des bureaux d'études ou encore des associations.

Des fiches techniques à vocation très pratique pourraient également être proposées : barrière, contrôles d'accès, itinéraires partagés, zones naturelles, ...

La structure ".ORG" pourrait en être chargée dans l'idée de dynamiser les projets par des échanges entre ingénieurs et techniciens sur les bonnes pratiques.

4 - Mesures financières

Inscription de volumes financiers pour le développement des infrastructures

La réalisation des itinéraires du schéma national ne peut s'envisager sans une contribution financière de l'Etat. L'importance de cette contribution reste à préciser en fonction des contraintes budgétaires annuelles. Cependant, au regard des bénéfices attendus, notamment en matière de retombées touristiques et d'impact sur les coûts de santé liés au développement des activités physiques via les modes de déplacements actifs, l'Etat ne saurait être absent de ces projets.

L'engagement financier pourrait porter sur des points particuliers où la réalisation d'ouvrages de génie civil s'avère nécessaire : franchissement d'infrastructures routière, ferroviaire, d'ouvrage, de cours d'eau, de canaux, ...

Il pourrait aussi porter sur la réalisation de continuités "aux limites" : continuité transfrontalière, entre régions ou départements.

La contribution de l'Etat pourrait également s'inscrire dans les politiques de développement du territoire : espaces ruraux, revitalisation, ...

- Un **volume annuel de 5 à 6 M€** serait une base souhaitable pour contribuer au développement des itinéraires et à la suppression des principales discontinuités.
- La participation de l'Etat à la signalisation et au jalonnement des itinéraires serait également un volet intéressant. Un volume annuel de **500 000 € sur trois ans** permettrait d'accompagner les collectivités maîtres d'ouvrage.

- Concernant la structure ".ORG", un accompagnement de l'Etat à hauteur de **150 000 €/an** (pour un budget annuel de 200 000 €) permettrait à cette structure d'assurer pleinement son rôle d'animation et de développement des itinéraires nationaux.

Par ailleurs, dans les **prochains contrats Etat-Régions** qui entreront en discussion dès **2012**, les projets VVV devront également faire partie des projets susceptibles d'être retenus.

L'identification par la structure ".ORG" des discontinuités, des supports potentiels (halage, réseau ferré déclassé,...) devra permettre de chiffrer avec plus de précisions les inscriptions budgétaires nécessaires par région.

Enfin, les projets à caractère européen (Eurovéloroutes, itinéraires transfrontaliers) devront également être intégrés à partir de **2014** dans les nouveaux programmes pluriannuels de financements européens (FEDER, INTERREG, FEADER, ...) et leur contractualisation régionale.

Inscription de crédits pour le soutien aux associations nationales (MEDDTL/SG) et régionales (DREAL)

En accompagnement du développement du réseau national, un soutien financier est attendu pour les associations oeuvrant pour le développement des itinéraires, que ce soit au niveau national pour l'AF3V, ou au niveau régional pour ses délégations et relais. L'implication et la valeur ajoutée des associations, des utilisateurs, est en effet un point essentiel pour s'assurer de la pertinence des projets et de leur compatibilité avec les attentes des futurs utilisateurs.

Ce soutien doit pouvoir porter bien évidemment sur la participation des membres bénévoles aux différents niveaux de concertation, sur la réalisation de supports d'information (site Internet, cartes, plaquettes, flyers, guides, ...), sur des animations à destination du grand public, sur la collecte d'informations de terrain, ...

Ce soutien doit aussi aider au fonctionnement des structures. De nombreuses tâches sont réalisées par des bénévoles mais l'augmentation et la complexification des actions à mener ou à suivre nécessite un appui salarié.

- Avec un budget annuel de 150 000 €, l'AF3V pourrait contribuer très efficacement au développement du réseau national des véloroutes et voies vertes. Ceci représenterait une participation de l'Etat à hauteur de **100 000 €**.

Mise en oeuvre d'un plan national de promotion des modes actifs favorables à la santé

Comme l'étude sur l'économie du vélo l'a démontré, un impact majeur du développement de l'usage du vélo se situe en matière d'économie de santé. Un vaste programme d'incitation à la pratique du vélo, sous toutes ses formes, quotidien, utilitaire, loisirs, tourisme, aurait un impact évident sur l'état de santé général de la population française. Les économies de coûts de santé compenseraient largement les dépenses engagées.