

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

Schéma Directeur vélo

Stratégie



39, rue Furtado - 33800 Bordeaux
tél. : 05 56 31 46 46 - fax : 05 56 31 40 77
erea@erea-conseil.fr - www.erea-conseil.fr
SIRET : 501 499 537 00014 - APE : 7112B
TVA Intracommunautaire FR 08501499537 - SARL au capital de 22 650 €

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
1 DIAGNOSTIC	4
UN TERRITOIRE FAVORABLE A LA PRATIQUE DU VELO	
LES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS	
LES PRATIQUES ACTUELLES ET LA DEMANDE	
LES OPPORTUNITES A SAISIR	
2 ENJEUX	12
3 STRATEGIE DU SCHEMA DIRECTEUR VELO	12
ORIENTATION N°1 : DEVELOPPER LE RESEAU, AMELIORER SA COHERENCE, SA LISIBILITE ET SECURISER LES PRATIQUES	
ORIENTATION N°2 : PLACER LE RESEAU CYCLABLE AU SERVICE DES TERRITOIRES, DE LEUR DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DU CADRE DE VIE QUOTIDIEN DES HABITANTS	
ORIENTATION N°3 : FAVORISER L'USAGE DU VELO DANS LE CADRE D'UNE POLITIQUE DE DEPLACEMENTS COHERENTE	
4 DECLINAISON EN PLANS D' ACTIONS	20
PLAN D' ACTION N°1 : LE DEPARTEMENT, MAITRE D'OUVRAGE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES	
PLAN D' ACTION N°2 : LE DEPARTEMENT PARTENAIRE DES TERRITOIRES	
PLAN D' ACTION N°3 : ENCOURAGER LA MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT ET FAVORISER L'INTERMODALITE	
PLAN D' ACTION N°4 : VALORISER LE RESEAU ET LA PRATIQUE CYCLABLE PAR LE BIAIS D'EQUIPEMENTS DE JALONNEMENT	
PLAN D' ACTION N°5 : DEVELOPPER DES SERVICES EN APPUI DE LA POLITIQUE D'INFRASTRUCTURES ET DE LA POLITIQUE TOURISTIQUE	
PLAN D' ACTION N°6 : SENSIBILISER, COMMUNIQUER ET DEVELOPPER DES PARTENARIATS EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
MISE EN ŒUVRE	25

INTRODUCTION

La politique du Département en faveur du vélo, largement dynamisée par les orientations prises dans le cadre des Etats Généraux de Provence annoncées début 2016, a vocation à se traduire au travers d'un schéma directeur vélo.

Il s'agit aujourd'hui de définir les orientations stratégiques de ce futur Schéma qui permettront d'orienter la politique du Département dans ce domaine et couvriront l'ensemble des thèmes constitutifs de la politique cyclable : les infrastructures, les équipements et les services, la communication, la sensibilisation et l'animation.

La stratégie proposée tient compte :

- Des annonces volontaristes des Etats Généraux de Provence en janvier 2016
- De la cohérence avec le Schéma Directeur Routier Départemental
- Des Schémas Européen et Régional de Véloroutes et Voies Vertes
- De la prise en compte de l'ensemble des pratiques cyclables

1 DIAGNOSTIC

La méthode de travail employée pour l'élaboration du diagnostic s'est appuyée sur un large dispositif de concertation :

- Une enquête auprès des 119 communes et 9 EPCI du département,
- 40 entretiens avec des acteurs pouvant participer ou être intéressés par une politique cyclable départementale (associations d'usagers, associations d'entreprises, Région PACA, grandes entreprises, services déplacements des principales communes ...)
- Des ateliers de concertation pour identifier notamment les itinéraires du Schéma Vélo et les actions relevant de thématiques complémentaires aux infrastructures : les services et l'intermodalité, la communication et la sensibilisation, et les équipements (jalonnement et stationnement)

Les analyses se sont également appuyées sur des données fournies par les services du Département.

Un territoire favorable à la pratique du vélo

Le territoire présente de nombreuses caractéristiques favorables au vélo, par :

- Son **dynamisme socio-économique**,
- Sa **forte densité d'habitat et d'emplois**, à nuancer par une relative dispersion de l'urbanisation sur l'ensemble du département,
- Une **richesse patrimoniale et paysagère**, avec des sites touristiques très fréquentés et donc attractifs,
- **De nombreux projets en faveur du développement de l'intermodalité**, aussi bien sur les réseaux de transport collectifs départementaux que régionaux,
- **Un climat et une topographie plutôt favorables**, avec toutefois, davantage de relief à l'Est du département plus propice au vélo sportif.

Toutefois, cette analyse territoriale illustre **une organisation multipolaire et le positionnement souvent excentré des zones d'activités**, rendant plus difficile leur accès.

Les aménagements cyclables existants

Les accotements revêtus colorés

Les accotements revêtus aménagés le long des routes départementales constituent jusqu'à présent l'armature principale des aménagements en faveur des cyclistes dans les Bouches-du-Rhône. Le département dispose en effet d'un réseau étoffé d'environ **473 km d'accotements revêtus colorés**. D'une largeur de 1,5 m environ, ces accotements ont également une fonction de sécurisation des véhicules circulant sur la chaussée.

Les accotements revêtus, accessoires de la route pour garantir la sécurité des usagers, ne satisfont pas tous ces usagers, et principalement les cyclistes. Ils sont en revanche appréciés des cyclo-sportifs lorsqu'ils sont suffisamment entretenus et balayés. Pour les cyclistes qui ont une pratique utilitaire, de promenade ils ne procurent pas un sentiment de sécurité suffisant.



RD 5 entre Istres et Martigues

Les pistes cyclables et les voies vertes

Le département dispose de trois itinéraires aménagés en site propre :

- **La ViaRhôna** est l'itinéraire cyclable reliant le Lac Léman à la Mer Méditerranée. Cet itinéraire est inscrit au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes. Il représente environ 42 km dans le Département dont 37 Km aménagés.
- **La Méditerranée à Vélo (Itinéraire européen EuroVelo 8)**, itinéraire reliant Athènes à Cadix. Il représente environ 55 km dans le Département dont 11 Km aménagés, Cet itinéraire est inscrit au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes.
- **Une piste cyclable bidirectionnelle d'environ 12 km** entre Trets et La Barque le long de la RD 6.
- **Des pistes cyclables le plus souvent bidirectionnelles**, réparties sur le territoire départemental, représentent environ 10 Km.

Au total, le département compte **75 km** d'aménagements en pistes cyclables ou voies vertes.



*Une intégration paysagère réussie
Via Rhône*



*Un revêtement qui nécessite un
entretien régulier
Via Rhône*



La Méditerranée à vélo (EuroVelo 8) à l'Est de Saint-Rémy-de-Provence

Les bandes cyclables

Cet aménagement cyclable consiste en un marquage au sol matérialisant la voie de circulation des cyclistes. Cet aménagement est particulièrement adapté en agglomération. De par ses domaines d'intervention situés principalement hors agglomération, le Département n'a réalisé que **4 km** de bandes cyclables notamment à Martigues, à Marseille et à Châteauneuf-les-Martigues.



Bande cyclable
Châteauneuf-les-Martigues



Bande cyclable
Marseille

Les boucles du 13

Il s'agit d'itinéraires balisés pour la promenade cyclable sur les routes secondaires du réseau départemental et parfois des réseaux communaux. Il existe 13 « Boucles du 13 » à ce jour, permettant de parcourir près de **470 km**.

Il n'y a pas d'aménagement physique particulier sur ces itinéraires, mis à part un jalonnement spécifique mis en place par le Département en partenariat avec les communes. Ce jalonnement s'adresse aux cyclotouristes. Bouches-du-Rhône Tourisme propose une application smartphone et des topoguides destinés aux touristes, afin de faire connaître ces boucles et de guider les cyclotouristes.



Boucle cyclable
« L'arbre et le patrimoine »



Signalisation directionnelle de la boucle
« Les taureaux et la vigne »

En synthèse

Le département des Bouches-du-Rhône bénéficie d'un réseau d'aménagements existants important, qui malgré ses discontinuités constitue **une armature pour le développement d'un réseau cyclable**.

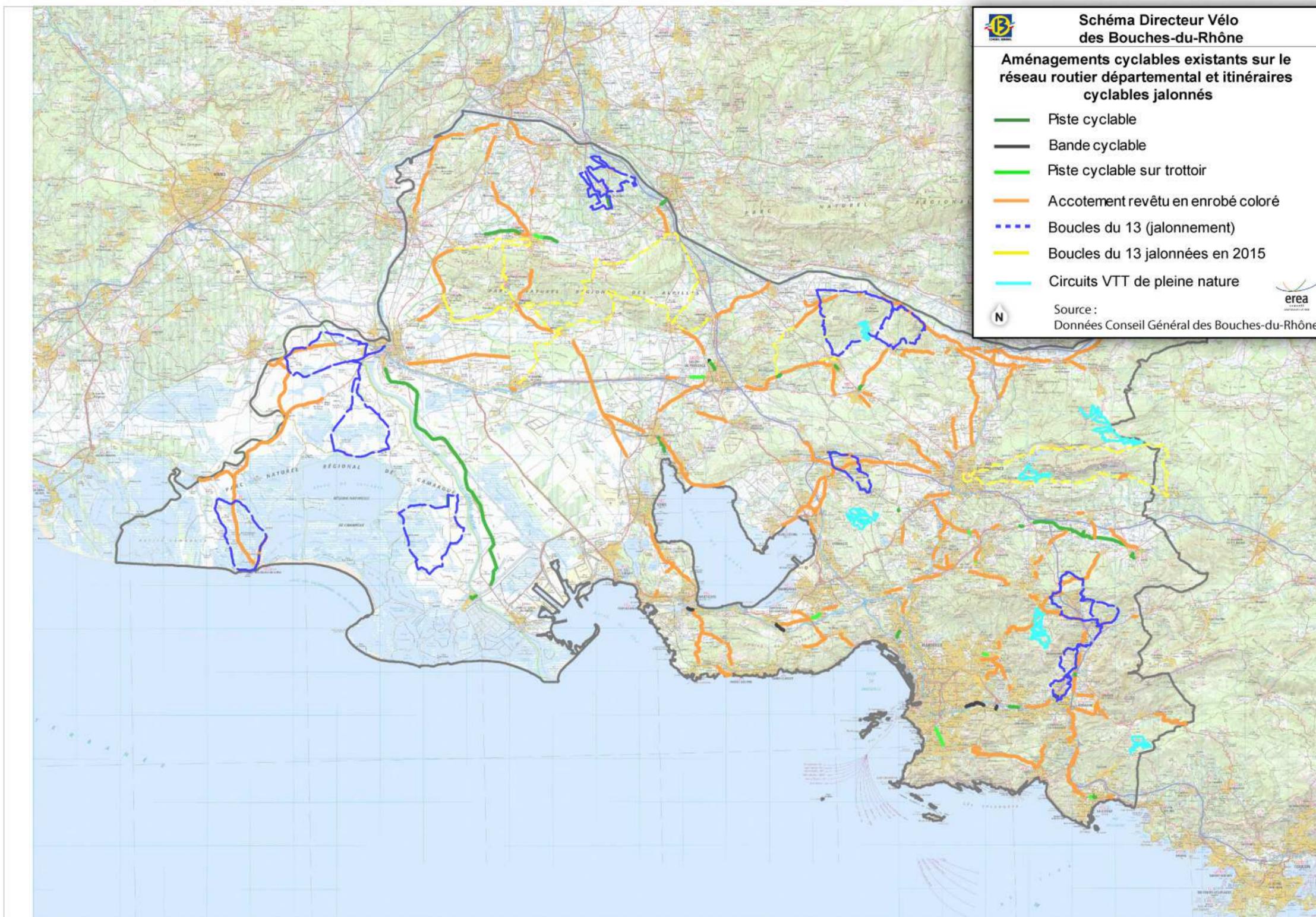
Les boucles du 13, ainsi que les **circuits VTT** des Bouches-du-Rhône sont de **réels atouts** pour les pratiques de loisirs et sportives.

Toutefois, l'analyse territoriale, les retours des enquêtes et des entretiens ont alerté sur le manque de continuité des aménagements et donc la difficile lisibilité d'itinéraires. L'**entretien insuffisant** (constaté et exprimé par les rencontres avec les acteurs concernés) et le **manque d'équipement** (jalonnement, stationnement) **nuisent à leur valorisation** et à leur utilisation.

De plus, plusieurs acteurs ont indiqué que les **accotements revêtus colorés ne répondent pas à l'ensemble des pratiques** cyclables (loisirs, utilitaire), et **ne sont pas suffisamment sécurisants** pour tous les publics (familles, touristes...).

Par ailleurs, **la multiplicité des maîtres d'ouvrage** pour l'aménagement de certains axes représente une contrainte pour leur réalisation en continu. Ainsi, les principaux enjeux de développement du réseau cyclable résident dans :

- Un besoin de sécurisation et de mise en cohérence des aménagements,
- Un besoin de coordination à l'échelle départementale pour répondre à la multiplicité des projets et des maîtres d'ouvrage.



Les pratiques actuelles et la demande

Une faible pratique du vélo utilitaire et de loisirs

L'approche quantitative fait ressortir :

- Une très faible utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens (moins de 1%)¹,
- Des trajets à vélo relativement courts : 2,5 km,
- Un sentiment d'immobilisme en matière de politique cyclable.

Globalement, le vélo est peu utilisé. La pratique se limite essentiellement à des motifs liés aux loisirs, sur de petites distances et de courtes durées. Il est identifié par de nombreux usagers, comme un mode de déplacement ayant connu peu d'évolutions au cours des dernières années précédant l'enquête.

Un usage du vélo tourné vers la pratique sportive

Les observations et les tendances ressenties par l'ensemble des acteurs² font état d'un usage du vélo axé vers les pratiques sportives, encouragé par l'existence de plusieurs itinéraires cyclables et de circuits sportifs en lien avec les espaces naturels du département.

Le vélo n'est à ce jour que rarement utilisé comme moyen de transport quotidien pour effectuer des déplacements dits « utilitaires ».

Les freins au développement d'une diversité des pratiques cyclables sont :

- Un sentiment d'insécurité lié à l'absence d'infrastructure en site propre et aux discontinuités du réseau cyclable,
- Une surestimation de l'insécurité attribuée aux accotements revêtus,
- Un entretien inégal des aménagements cyclables, n'incitant pas à leur usage,
- Une intermodalité limitée, (exception : l'ex intercommunalité d'Agglopolo Provence propose des lignes de bus équipées de porte-vélos et la gare d'Aix-en-Provence est équipée de stationnements vélos sécurisés),
- Une lisibilité difficile de l'offre touristique, même si les tour-opérateurs ont identifié un potentiel pour le développement cyclo-touristique qu'ils exploitent en proposant des séjours essentiellement pour les cyclo-sportifs

Les attentes des collectivités, des usagers ...

La concertation engagée au cours du diagnostic a également permis de recenser les attentes des acteurs locaux, en fonction des éléments d'analyse territoriale, des constats en termes de culture vélo, de pratiques identifiées

¹ Source : Enquête Ménages Déplacements 2009

² Lors des entretiens individuels avec les acteurs locaux et des ateliers

Les freins majeurs au développement de la pratique cyclable recensés :

- le manque de continuité des infrastructures cyclables et de cohérence des itinéraires indiqués par une majorité de communes,
- le sentiment d'insécurité de la part des cyclistes, qui limite l'attractivité de ce mode de déplacement,
- le relief du territoire dans plusieurs secteurs pénalisant les déplacements cyclables utilitaires et de loisirs ; certaines communes misent sur le développement des vélos à assistance électrique pour compenser cet inconvénient.

Les attentes :

- Développer la culture du vélo, et un travail coordonné entre les divers acteurs impliqués,
- Développer les liaisons cyclables:
 - Au sein des polarités urbaines
 - entre les pôles urbains et les pôles d'activités éloignés
- Réduire l'insécurité pour les cyclistes.
- Prendre en compte l'ensemble des pratiques cyclables

Les opportunités à saisir

Points forts des pratiques cyclables et de la demande pour l'avenir

- L'existence d'une véritable culture de la pratique sportive dans le département
- La demande de diversification de l'offre pour répondre à toutes les pratiques : loisirs, utilitaires et sportives
- L'émergence d'une prise en compte du vélo dans les documents de planification et dans le cadre d'actions de sensibilisation
- Des pratiques différenciées selon les secteurs géographiques

Opportunités pour développer l'offre d'aménagements cyclables

- Les projets routiers : une opportunité pour la réalisation d'aménagements cyclables
- Les projets de transports collectifs
- Les actions d'accompagnement à développer (les équipements (stationnement et jalonnement), les services, la sensibilisation et la communication)

2 ENJEUX

A l'issue du diagnostic et des débats menés au cours de la concertation, plusieurs enjeux ont pu être dégagés. Partagés par les acteurs locaux participants en collaboration avec les services du Département, ils ont permis de définir les principales orientations de la stratégie du Schéma Directeur Vélo.

- Elaborer une stratégie qui vise toutes les thématiques du développement de la pratique cyclable : les infrastructures, la communication et la sensibilisation, les équipements, les services et l'intermodalité.
- Diversifier les types d'aménagement et les sécuriser pour s'adapter aux pratiques utilitaires et de loisirs, en favorisant notamment les sites propres
- Résorber les principales discontinuités du réseau en particulier :
 - au sein des pôles urbains et sur les liaisons desservant les zones d'activités
 - au sein des pôles touristiques et sur les liaisons les reliant aux centres urbains
- Promouvoir les Bouches-du-Rhône comme destination cyclo-touristique
- Améliorer l'intermodalité pour faciliter les déplacements utilitaires et de loisirs

3 STRATEGIE

DU SCHEMA DIRECTEUR VELO

Viser un objectif volontariste

La stratégie proposée pour le schéma directeur vélo est de porter, à une échéance décennale, le linéaire d'aménagements cyclables à environ 1200 km (le réseau actuel comprend 550 km d'aménagements cyclables, dont 80 km de sites propres). Les Etats Généraux de Provence ont renforcé l'ambition de la politique cyclable départementale, en visant un réseau de 500 km de pistes cyclables dans le département dès l'horizon quinquennal. **Cet objectif traduit une volonté forte de développer toutes les pratiques cyclables, avec un souci de sécurisation permanent.**

Pour satisfaire cet objectif, trois orientations sont retenues. Elles sont le résultat de la prise en compte des Etats Généraux de Provence, des constats partagés lors du diagnostic, de la concertation avec les acteurs locaux et les partenaires associés, et de l'ensemble des débats menés lors de l'élaboration du Schéma Directeur Vélo :

- Développer le réseau, améliorer sa cohérence, sa lisibilité et sécuriser les pratiques
- Placer le réseau cyclable au service des territoires et de leur développement touristique, et du cadre de vie quotidien des habitants
- Favoriser l'usage du vélo dans le cadre d'une politique cohérente

Ces orientations visent l'ensemble des pratiques cyclables et tous les types de public. Elles se déclinent sur tout le territoire.

ORIENTATION N°1 : Développer le réseau, améliorer sa cohérence, sa lisibilité et sécuriser les pratiques

Aménager un réseau d'itinéraires cyclables répondant aux besoins

Les recensements des itinéraires existants et des projets d'aménagements cyclables ont mis en évidence les discontinuités sur le réseau départemental :

- Sur les principaux axes d'entrée et de sortie d'agglomération,
- Pour l'accès aux principales zones d'activités les plus éloignées des pôles urbains,
- Sur les liaisons touristiques majeures.

Grâce à l'analyse des pôles générateurs de déplacements (grands pôles urbains, zones d'activités, et zones naturelles remarquables...), les besoins par type de pratique cyclable (utilitaire, touristique, sportive...) ont été mis en évidence.

Ainsi, les enjeux de développement des pratiques cyclables portent sur :

- la pratique utilitaire sur les liaisons reliant les pôles urbains et les zones d'activités, ainsi que les liaisons vers les pôles multimodaux,
- les pratiques de loisirs, touristiques, familiales et sportives au sein des pôles touristiques et sur les liaisons reliant ces pôles aux zones urbaines.

Ainsi, l'un des enjeux du Schéma Directeur Vélo sera de proposer des aménagements en site propre (pistes cyclables et voies vertes) qui garantissent un niveau de sécurité suffisant pour les pratiques utilitaires, de loisirs et familiale.

Cf. carte **Potentiels de développement de la pratique cyclable et discontinuités**

A partir de cette analyse, deux niveaux hiérarchiques d'itinéraires cyclables ont été retenus :

- **les itinéraires supra-départementaux** qui constituent l'armature générale du réseau, correspondent pour la plupart à des itinéraires nationaux et internationaux, répondent majoritairement aux pratiques cyclo-touristiques, de loisirs, et peuvent servir également pour les pratiques utilitaires si elles traversent des communes,
- **les itinéraires d'intérêt départemental** qui relient les principaux pôles urbains du département, les pôles d'emplois et les zones touristiques majeures, maillent le territoire départemental, et répondent majoritairement aux pratiques utilitaires mais également aux pratiques de loisirs.

Cf Carte **Itinéraires cyclables du Schéma Directeur Vélo**

Les itinéraires supra-départementaux

Ces itinéraires sont également inscrits au Schéma Régional de Véloroutes et Voies Vertes (SR VVV), pour lequel le Département a été associé à son élaboration. Il s'agit de :

- **La Voie Verte n°60A ou Via Rhôna (future EV 17)**, itinéraire longeant le Rhône depuis le Lac Léman jusqu'à son embouchure à Port-Saint-Louis-du-Rhône.
- **La Voie Verte n°64 (V64) reliant Grenoble à Marseille**, dont le tracé n'est pas encore précisé au SR VVV ; elle devrait desservir Aix-en-Provence et Marseille ou le sud-est de l'Etang de Berre.
- **La Voie Verte n°65 (V65)** : un itinéraire littoral entre Fréjus et l'extrémité ouest du département des Bouches-du-Rhône en Camargue.
- La Méditerranée à Vélo ou **EuroVelo 8**, itinéraire à l'échelle européenne qui reliera à terme Athènes à Cadix via notamment l'Italie et la France.
- **Le Val de Durance** : itinéraire provenant des Alpes-de-Haute-Provence, longeant la Durance pour rejoindre son confluent, et se connecter à la Via Rhôna.

Itinéraires supra départementaux dans les Bouches-du-Rhône	Distance en km	Linéaire aménagé
Via Rhôna (EuroVelo 17)	39,8	37
Azur – Camargue (V 65)	152,7	5,7
Grenoble – Marseille (V 64)	52,4	0,0
La Méditerranée à vélo (EuroVelo 8)	55,0	12,0
Val de Durance	32,6	0,0
Total	332,5	49

Au final, l'objectif sera de réaliser **environ 280 km d'itinéraires cyclables supra-départementaux**, en plus de ceux déjà aménagés.

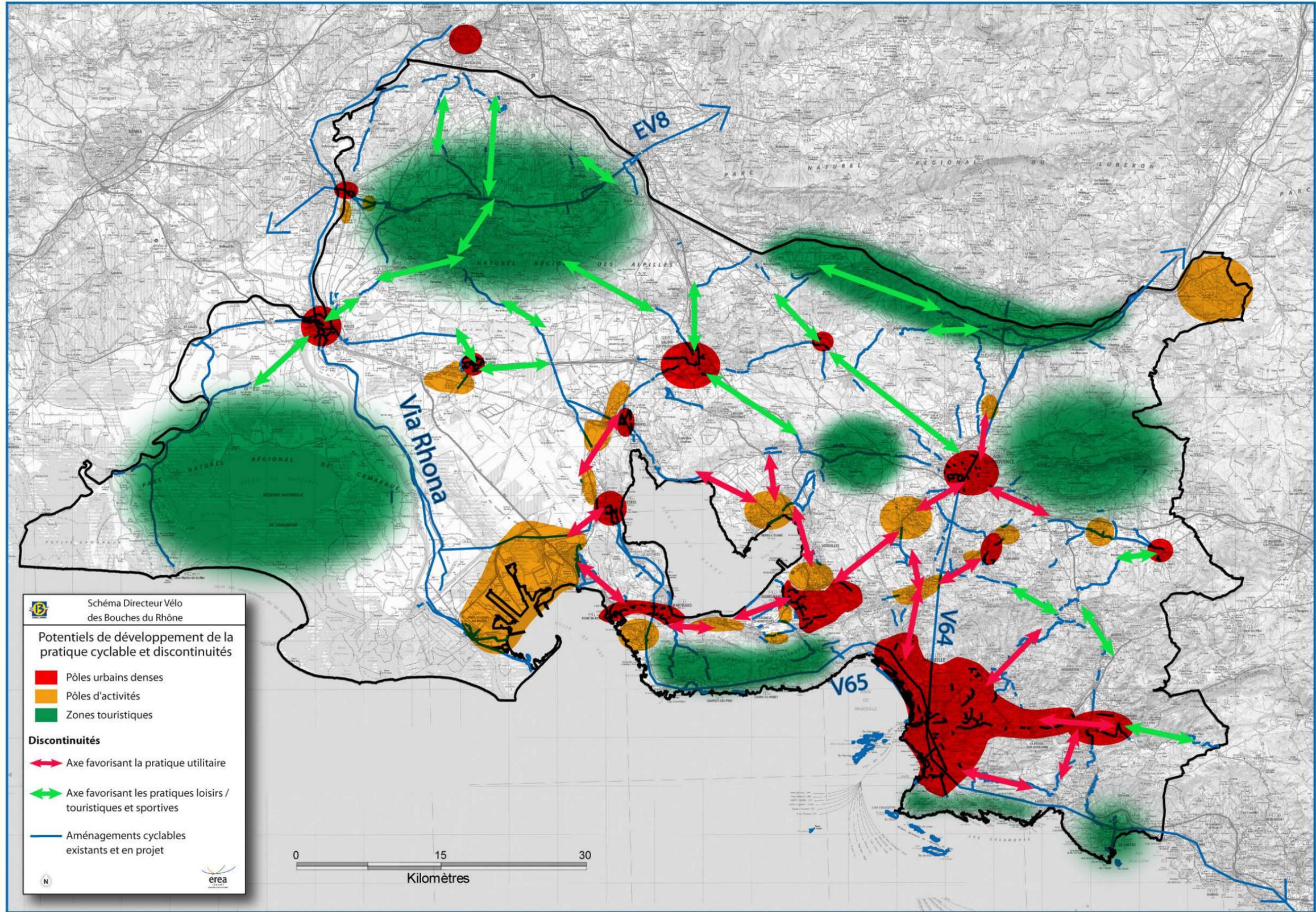
Les itinéraires d'intérêt départemental

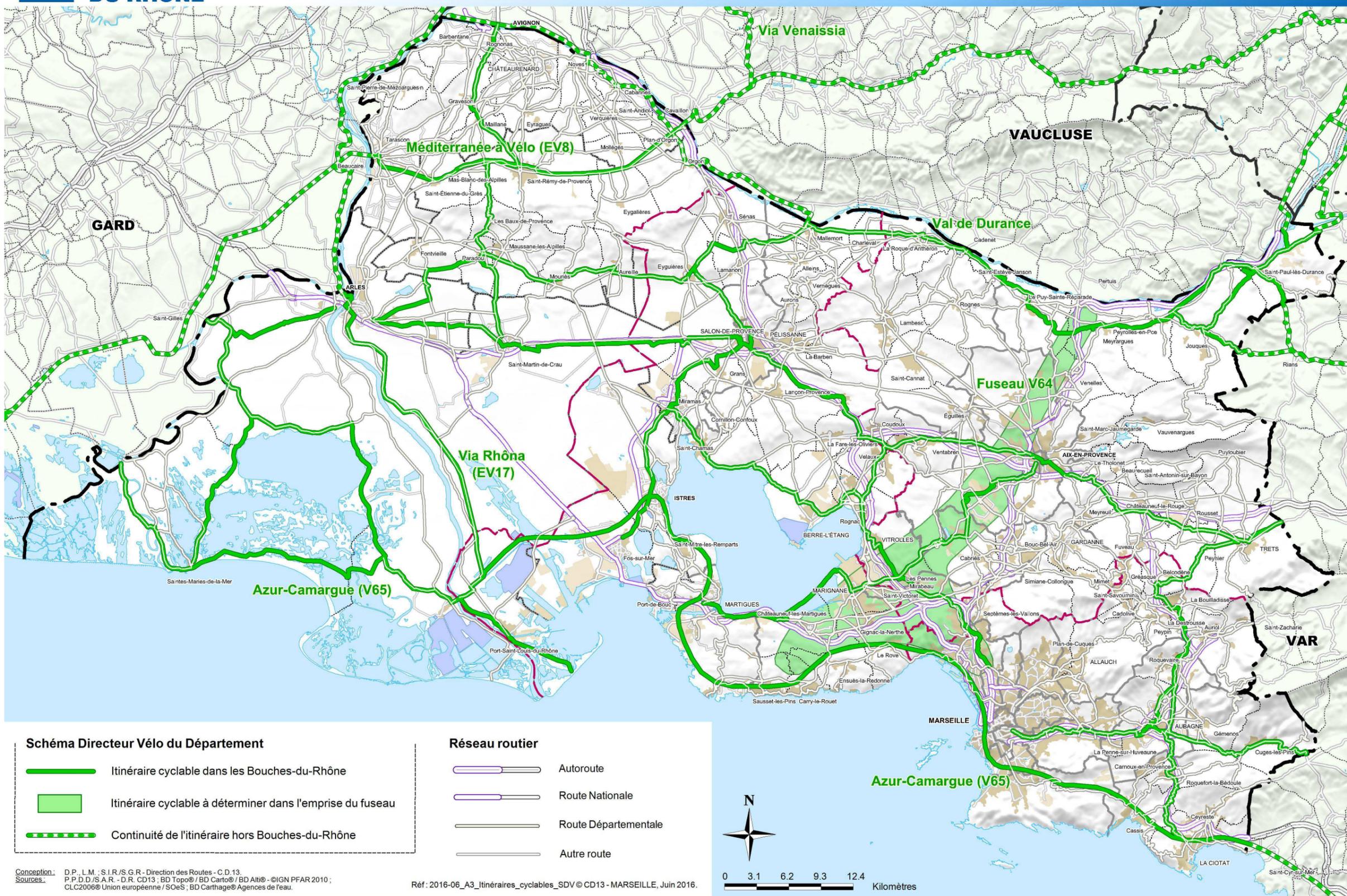
Il s'agit d'itinéraires reliant les principaux pôles urbains et d'intérêt touristique et les zones d'activités. Ils empruntent le plus souvent des routes départementales (RD) et parfois des voies communales (VC) lorsque les conditions de circulation offrent davantage de sécurité et de confort.

Les itinéraires identifiés sont les suivants :

Itinéraires d'intérêt départemental	Linéaire total (km)	Linéaire aménagé (km)
Arles – Le Var	101,6	37,5
Trets – La Ciotat	43,2	23,2
Marseille – Le Var	32,8	10,3
Miramas - Marseille	50,6	17,6
Arles – Mallemort	51,5	3,7
Eyguières – Fos-sur-Mer	37,8	7,5
Arles – Saintes-Maries-de-la-Mer	40,5	8,9
Saint-Martin-de-Crau – Avignon	40,0	8,8
Aix - Martigues	49,1	7,0
Nord-ouest Vaccarès - Port-Saint-Louis	24,5	0,0
Coudoux - Rognac	6,2	0,0
Total	478	125

Au final, l'objectif sera de réaliser environ **350 km d'itinéraires cyclables d'intérêt départemental**, en plus de ceux déjà aménagés.





ORIENTATION N°2 : Placer le réseau cyclable au service des territoires, de leur développement touristique et du cadre de vie quotidien des habitants

Encourager la mise en place de dispositifs de stationnement adaptés et favoriser l'intermodalité

L'une des orientations du Schéma Directeur Vélo est de faciliter les déplacements quotidiens des habitants lors de leurs déplacements **domicile-travail** et **domicile-école**. Cette orientation se traduit par le choix de relier les zones d'habitat aux zones d'activités et aux pôles scolaires (collèges, lycées...), par des aménagements cyclables en site propre sécurisés.

Si la réalisation d'infrastructures est nécessaire pour développer la pratique cyclable, la mise en place d'équipements en accompagnement offre davantage de potentiel de développement de la pratique. Ces équipements pourront se développer en particulier sur les lieux d'intermodalité : ports, gares, arrêts majeurs de transports collectifs...

L'objectif sera de faciliter la pratique intermodale pour assurer les trajets quotidiens des habitants.

Développer les services en appui de la politique d'infrastructure et touristique

Le développement du vélo entraîne des **retombées économiques** favorables aux territoires. Un cyclotouriste dépense en moyenne 70 euros par jour au bénéfice des territoires qu'il traverse, contre 40 euros pour un automobiliste. Par ailleurs, les bénéfices sanitaires apportés sont notoires pour les habitants (baisse des émissions de polluants bénéfiques à l'environnement, amélioration de la santé liée à l'activité physique,...).

Il est ainsi nécessaire de développer des services vélo en appui du développement touristique. Le diagnostic a permis d'identifier une forte demande en matière de cyclotourisme, ainsi qu'un potentiel de développement important.

Ces services consisteront à encourager les établissements à proposer des services d'accueil destinés aux cyclotouristes, faciliter leurs déplacements sur des trajets longs grâce à la promotion de produits touristiques multimodaux (les labels accueil vélo offrent une très bonne visibilité aux niveaux régional et national).

L'objectif sera de faire connaître les Bouches-du-Rhône en tant que destination touristique « vélo » en visant le public le plus large possible : familles, retraités, touristes, sportifs...

Valoriser le réseau par le biais de dispositifs de jalonnement

Si les infrastructures sont indispensables pour le développement de la pratique du vélo, le jalonnement du réseau routier permet de compléter les aménagements cyclables en site propre pour mettre en valeur les territoires ou desservir des secteurs en particuliers via des voies apaisées. Plusieurs types de jalonnement peuvent être proposés en fonction des contextes (urbain, rural ou périurbain) et de la fréquentation cyclable (utilitaire ou touristique).

La mise en œuvre d'une politique de jalonnement nécessite la définition d'un plan stratégique, afin de définir les cibles et le réseau d'itinéraire à jalonner. Plusieurs priorités ont été identifiées : le jalonnement des itinéraires cyclables d'intérêt départemental (inscrits au futur Schéma Directeur Vélo) à destination des touristes, et la valorisation du dispositif de jalonnement de boucles locales.

L'objectif sera de disposer à terme d'un jalonnement cohérent sur le réseau d'intérêt départemental, visant à valoriser le territoire.

ORIENTATION N°3 : Favoriser l'usage du vélo dans le cadre d'une politique de déplacements cohérente

Sensibiliser le plus grand nombre à la pratique du vélo

Le diagnostic a permis de mettre en évidence un manque de culture partagée sur le vélo, de la part de tous : élus, techniciens, aménageurs, usagers... Il s'agira donc de sensibiliser le plus grand nombre à la pratique du vélo en communiquant grâce à des messages adaptés. Pour une plus grande efficacité, l'ensemble des actions de communication devra être coordonné dans un plan global de communication et de promotion du vélo à l'échelle départementale.

L'objectif sera que la communication en faveur de la pratique cyclable touche un large public, pour tous les motifs de déplacements (utilitaire, loisirs, touristiques et sportifs).

Communiquer et agir pour lever les freins psychologiques

Les entretiens auprès des acteurs locaux et les ateliers de concertation ont permis de mettre en évidence une forte insécurité ressentie lors des déplacements à vélo. Si cette perception est bien souvent fondée et liée au trafic automobile, elle est également surévaluée, en particulier par les non cyclistes n'ayant pas d'expérience en la matière.

Par ailleurs, le partage de l'information numérique sur les parcours existants permettra de renseigner davantage les usagers.

Ces actions de communication devront s'appuyer notamment sur des données quantifiées et des informations qualitatives, c'est pourquoi il est nécessaire de mettre en place à la fois des campagnes d'enquêtes et de comptages et mettre en œuvre un suivi des données.

Une communication ciblée et la mise en place d'actions pour lever les freins psychologiques constituent un objectif majeur du Schéma Directeur Vélo en lien avec le développement progressif des aménagements en site propre.

Poursuivre et développer les partenariats établis avec les associations et les réseaux de collectivités

Lors des entretiens avec les acteurs locaux et de la concertation, les associations ont réellement été identifiées comme porteuses de projet. De plus, elles rassemblent des personnes, qui constituent une véritable frange de cyclistes émergents, sur lesquels il peut être intéressant de s'appuyer pour développer plus largement la pratique.

Les associations offrent une très bonne visibilité et drainent un nombre de cyclistes important. De plus, elles organisent ou participent déjà à un certain nombre de manifestations. Le Département pourra donc s'appuyer sur le tissu associatif pour créer des manifestations dédiées au vélo. Il s'agira de définir au préalable le type d'évènement, puis de cibler les associations qui pourront participer à leur mise en œuvre et leur promotion.

L'objectif sera de s'appuyer sur ce tissu associatif pour développer plus largement la pratique cyclable.

4 DECLINAISON EN PLANS D' ACTIONS

Principe préalable

Une politique cyclable renvoie à des enjeux multiples : le développement économique des territoires (grâce au vélo-tourisme), la mobilité pour tous à moindre coût (y compris celle des collégiens), la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique. C'est un outil de santé publique et un atout pour le cadre de vie qui correspond à une demande sociétale plébiscitant le tourisme vert, des déplacements plus « propres », ...

La mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo impliquera plusieurs Directions ou partenaires du Département, en fonction des compétences identifiées :

- Direction des Routes
- Direction de la forêt et des espaces naturels
- Direction de l'Education et des Collèges
- Direction de la Jeunesse et des sports
- Direction de la Vie Locale
- Direction de l'Architecture et de la Construction
- Direction des Etudes, de la Programmation et du Patrimoine
- Direction de la Communication
- Bouches-du-Rhône Tourisme
- Les associations

La stratégie sera déclinée en collaboration avec les directions et partenaires identifiés dans le cadre des 6 plans d'actions suivants.

Plan d'action n°1 : le Département, maître d'ouvrage des aménagements cyclables

Elaborer une charte des aménagements cyclables

L'élaboration de la charte des aménagements cyclables visera à :

- Etablir un cadre de référence des aménagements préconisés par le Département, le diffuser à tous les services concernés et le communiquer ultérieurement aux autres collectivités Maîtres d'Ouvrage d'aménagements cyclables;
- Proposer une liste des types d'aménagements cyclables, qui serve de guide lors de la mise en œuvre de projets,
- Définir des normes « minimales » afin de garantir une certaine homogénéité et qualité de traitement sur l'ensemble du département, gage de lisibilité et de sécurité pour les cyclistes ; offrant ainsi de la liberté aux maîtres d'ouvrage pour tenir compte des spécificités liées aux contextes locaux.

Cette charte sera élaborée à partir des documents en vigueur, de la réglementation, les recommandations fournies par le Cerema, et des spécificités souhaitées par la Direction des Routes du Département des Bouches-du-Rhône.

En particulier, elle permettra d'aider au choix du type d'aménagement cyclable le plus adapté en fonction des contextes de trafic, de vitesse réglementaire autorisée, de pratique privilégiée ...

L'objectif sera de disposer de profils types, de schémas ... d'aménagements cyclables ou adaptés aux cyclistes, cohérents et lisibles sur l'ensemble du réseau d'itinéraires cyclables du département.

Définir les principes d'entretien des aménagements cyclables

Les principes d'entretien sont actuellement définis dans le Schéma Directeur d'Entretien des Routes Départementales (SERD).

Un balayage des différents aménagements cyclables est effectué régulièrement (une fois par mois). Il s'effectue avec une approche par itinéraire.

L'entretien est un élément incontournable de la valorisation des aménagements cyclables, qui ne seront pas utilisés s'ils ne sont pas correctement entretenus.

Il est nécessaire de distinguer plusieurs types d'entretien :

- **L'entretien périodique** qui comprend le revêtement au sol et les équipements (signalétique...),
- **L'entretien régulier** des aménagements, afin de maintenir leur état général. Il s'agit du balayage et du fauchage. Il comprend également des interventions aléatoires sur incidents, accidents, ou événement climatiques.

Le Schéma Directeur Vélo cible **toutes les pratiques** (touristique, familiale, sportive, utilitaire).

L'objectif sera de disposer d'un bon entretien sur l'ensemble des aménagements cyclables du réseau d'intérêt départemental et ce en affectant les moyens matériels et humains adaptés au linéaire de réseau cyclable aménagé.

S'appuyer sur les aides des partenaires

Le Département et les communes peuvent bénéficier du dispositif mis en place par la Région PACA pour la réalisation des véloroutes et voies vertes du Schéma Régional des VVV.

Le Département pourra continuer à rechercher le soutien financier de la Région PACA, mais également d'autres partenaires tels que la Compagnie Nationale du Rhône, voire l'Etat.

Plan d'action n°2 : Le Département partenaire des territoires

Les dispositifs financiers

Le Département pourra apporter **un soutien aux maîtres d'ouvrages** qui assureront la réalisation d'aménagements cyclables, sous réserve qu'ils s'inscrivent en cohérence avec le Schéma Directeur Vélo Départemental et selon des modalités techniques et financières qui seront définies ultérieurement.

L'aide du Département à destination de ses partenaires

Le dispositif de l'aide aux communes permet d'ores et déjà de financer des aménagements cyclables ou des équipements, dans le cadre de projets d'aménagements contractualisés avec les communes.

Ce soutien financier pourrait être adapté dans le cadre d'un dispositif spécifique, existant ou à créer, pour répondre aux objectifs fixés par le Schéma Directeur Vélo. Les modalités de l'aide seraient à déterminer en fonction de la situation des aménagements cyclables (en agglomération et hors agglomération) et de leur participation à la valorisation du réseau cyclable départemental.

Les critères d'éligibilité pressentis sont les suivants :

- itinéraire du Schéma Directeur Vélo
- boucles locales et itinéraires de rabattement, connectés au réseau départemental cyclable ou valorisant de ce dernier
- desserte d'un collège dans un rayon de 3 km
- desserte de zones d'activités
- stationnement sécurisé des vélos
- contexte (en agglomération / hors agglomération, ...)

Pour inciter les maîtres d'ouvrages, le Département pourrait se doter de taux d'intervention fixes, comme cela est pratiqué par la Région. Ces taux seraient modulés selon la nature de la demande de financement : études, acquisitions foncières, ou travaux.

Plan d'action n°3 : encourager la mise en place de dispositifs de stationnement et favoriser l'intermodalité

Actuellement, il n'y a pas de recensement de l'intervention du Département en matière de stationnement cyclable. Le Département assure la maîtrise d'ouvrage de l'équipement en stationnement vélo des collèges récents. Aucune gare routière (exceptée Aix-en-Provence) n'est équipée en stationnement sécurisé pour les vélos.

Bien qu'il existe un programme d'équipement des collèges porté par la Direction Architecture et Construction, il semble nécessaire de recenser les stationnements vélos existants dans les collèges, les usages et les besoins.

Les actions du Département en matière de stationnement cyclable pourront s'articuler autour des trois axes suivants :

- Contribuer à offrir du stationnement cyclable sécurisé sur des sites pertinents (équipements touristiques, sportifs, accueillant du public ...)
- Equiper les nouveaux collèges de stationnements cyclables et des anciens collèges pilotes
- Mettre en place des stationnements vélo sécurisés pour favoriser l'intermodalité (pôles d'échanges, principaux arrêts de car, aires de covoiturage...)

Plan d'action n°4 : valoriser le réseau et la pratique cyclable par le biais de jalonnement

Le Département a mis en place un dispositif de jalonnement dans le cadre des boucles du 13 à vocation touristique. Ce dispositif consiste à disposer des panneaux sur des routes départementales, avec un entretien pris en charge par le Département sur les routes départementales et par les communes sur les voies communales.

Actuellement, il existe un seul autre dispositif de jalonnement et de signalisation, il s'agit de l'itinéraire de substitution à la RD 6 entre Bouc Bel Air et Trets.

Les actions du Département en matière de jalonnement cyclable pourront s'articuler autour des trois axes suivants :

- Définir une stratégie pour le jalonnement et la signalisation du réseau (à destination des touristes)
- Mettre en œuvre un plan de jalonnement sur les itinéraires principaux du SDV 13
- Entretien et valoriser le dispositif boucles du 13

Plan d'action n°5 : développer des services en appui de la politique d'infrastructures et de la politique touristique

Il a été constaté une demande en matière de cyclotourisme forte dans le département, ainsi qu'un potentiel de développement important. Les services sont utiles pour les cyclotouristes désireux de disposer d'une offre complète sur place. En effet, le manque de continuité de la chaîne de transport ou l'absence d'hébergement adapté peuvent par exemple décourager certains touristes d'effectuer un parcours à vélo dans le Département. Par ailleurs, la mise en place de services « dédiés » peut également permettre de favoriser la pratique utilitaire. Les labels accueil vélo offrent une très bonne visibilité aux niveaux régional et national.

Les actions du Département en matière de développement de services pour les cyclistes pourront s'articuler autour des quatre axes suivants :

- Mettre en place un réseau de services utiles aux cyclistes
- Développer et promouvoir des produits touristiques multimodaux (train + vélo / car + vélo)
- Encourager le développement de sites labellisés « Accueil Vélo »
- Communiquer sur la destination touristique vélo pour les Bouches-du-Rhône

Plan d'action n°6 : sensibiliser, communiquer et développer des partenariats en faveur de l'usage du vélo

Les actions à engager devront permettre de lutter contre l'insécurité ressentie en ciblant le public le plus large possible et en s'appuyant sur des données quantitatives. La bonne praticabilité des aménagements existants est également indispensable.

Par leur pratique quotidienne du vélo sur le territoire, les associations offrent à la fois une très bonne connaissance des pratiques locales, du terrain et des attentes des usagers. Elles mènent un certain nombre d'actions chaque année (communication, événements, balades...) permettant de rendre le vélo plus visible et de développer la pratique.

Les actions du Département en matière de sensibilisation, de communication et de partenariat pourront s'articuler autour des axes suivants :

- Etablir un plan de communication et de promotion de l'usage du vélo
- Proposer des actions de sensibilisation dans les collèges
- Participer à des journées spécifiques
- Organiser des échanges entre élus, techniciens et associations pour faire connaître le Schéma Directeur Vélo et la pratique du vélo en général
- S'appuyer sur les associations pour créer des manifestations dédiées au vélo
- Poursuivre l'adhésion et la participation aux comités d'itinéraires
- Communiquer sur les messages en matière de bonne pratique cyclable
- Partager et mettre à jour l'information numérique sur les parcours existants
- Compléter le dispositif d'exploitation pour veiller à la bonne praticabilité des aménagements cyclables
- Quantifier et qualifier l'usage cycliste

MISE EN ŒUVRE

La collectivité s'est dotée, à l'occasion des Etats Généraux de Provence, d'un objectif ambitieux sur 5 ans, de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés.

Cette ambition confirme l'enjeu pour le Département, de disposer d'un Schéma Directeur Vélo, garant de la cohérence et de la lisibilité de sa politique cyclable. Ce cadrage permettra également de guider les collectivités territoriales partenaires, d'encourager le démarrage des projets et de coordonner leur réalisation sur le territoire.

Le Schéma Directeur Vélo constituera le cadre des interventions de la politique cyclable du Département à moyen terme.

Les itinéraires cyclables identifiés représenteront l'armature de référence des futurs programmes d'aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage du Département ; ils devront être complétés par des aménagements répondant localement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et pourront faire l'objet d'une programmation pluriannuelle de leur financement et de leur réalisation. Pour ce faire il sera nécessaire d'étudier plus finement les aspects de maîtrise foncière, de complexité des procédures (notamment environnementales et patrimoniales), de coûts et de faisabilité technique afin de pouvoir les prioriser, guider leur programmation, puis organiser leur mise en œuvre opérationnelle.

La mise en valeur des investissements réalisés en matière d'infrastructures et d'équipements constitue également un point important, conditionnant l'essor des différentes pratiques cyclables dans le département.

Ainsi, suite à la définition de la stratégie, il convient désormais de mettre en œuvre les six plans d'actions par la mise en place de groupes de travail afin de définir précisément un programme d'actions.