

## Schéma régional des véloroutes 2020-2030

Séance plénière des 25-26 mai 2020

*Le présent schéma est un document de qualité. Il est toutefois dommage qu'il ne traite que des usages touristiques du vélo : développer tous les usages du vélo, y compris ceux du quotidien, doit être un axe fort de la politique régionale, au regard des crises climatique et sanitaire. Pour cela, l'élaboration d'une politique régionale du vélo en coordination avec les collectivités territoriales infrarégionales et leurs groupements semble indispensable.*

*Le Conseil régional, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités régionales, a un rôle à jouer en ce sens.*

*A plus court terme, le schéma pourrait être amélioré afin de s'assurer :*

- *Que les voies identifiées puissent convenir à des usages du quotidien ;*
- *Que les cyclistes, touristes ou non, aient un accès garanti aux TER et bus régionaux avec leur vélo ;*
- *Que les itinéraires cyclables ne fragilisent pas les milieux naturels ;*
- *Que la réhabilitation des voies ferrées en pistes cyclables ne se fasse pas au détriment de la réouverture ou du maintien des petites lignes ferroviaires ;*
- *Que les nouveaux outils numériques soient davantage utilisés pour accompagner le développement du vélo.*

Le schéma est de qualité, même si des points d'alerte sont à noter sur le développement du cyclotourisme

Le Schéma régional des véloroutes 2020-2030 aborde la pratique du vélo dans un cadre touristique. Après avoir établi un état des lieux des pratiques du cyclotourisme et de son potentiel de développement dans la région, il définit un maillage régional qui se veut équilibré et détermine un plan d'actions 2020-2030 pour développer les pratiques de cyclotourisme.

Le travail réalisé dans le cadre de ce schéma est de qualité ; le document est bien fait et cohérent avec les objectifs de la feuille de route Néo Terra et du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Toutefois, les usages numériques en appui du développement du cyclotourisme sont peu abordés dans le document, alors même que l'information numérique facilite les pratiques de cyclotourisme : ils mériteraient d'être approfondis.

De plus, deux points d'alerte sont à souligner :

- Premièrement, si l'utilisation des anciennes voies ferrées comme pistes cyclables est une opportunité pour diminuer l'emprise au sol de nouveaux aménagements, ces derniers ne doivent pas se faire au détriment d'un potentiel développement des petites lignes ferroviaires. L'usage ferroviaire de ces voies, lorsqu'il est envisageable, doit primer sur l'usage cyclable ; le développement de pistes cyclables ne doit pas servir de prétexte pour abandonner les petites lignes.
- Deuxièmement, les infrastructures cyclables peuvent elles aussi fragiliser les écosystèmes du fait des aménagements proprement dits et de l'accès facilité à ces espaces. Parfois, les voies de pénétration sont si larges que des engins volumineux peuvent de fait circuler à proximité ou à l'intérieur de réserves naturelles ou d'espaces sensibles. C'est le cas par exemple des voies créées à proximité de la réserve naturelle de Cousseau ou de celle traversant les zones humides de la Leyre. Il est dommage que le schéma ne prévoie aucune préconisation en la matière. Dès lors que les milieux sont sensibles, les aménagements cyclables doivent être réalisés avec une grande précaution.

#### **Préconisations :**

- **Renforcer les actions prévues pour l'accompagnement numérique du cyclotourisme ;**
- **Veiller à ce que la réhabilitation des voies ferrées en pistes cyclables ne se fasse pas au détriment de la réouverture ou du maintien des petites lignes ferroviaires ;**
- **Veiller à ce que les itinéraires cyclables ne fragilisent pas les milieux naturels.**

### **Au-delà des pratiques touristiques, il est essentiel d'encourager le développement des différents usages du vélo**

Il est dommage que le schéma, élaboré en amont de la crise sanitaire, ne traite que la question de l'usage touristique du vélo. En effet, le développement du vélo comme alternative à la voiture individuelle, dans un objectif de lutte contre le changement climatique, nécessite de favoriser également les usages du quotidien. La crise sanitaire, avec le risque de rebond d'utilisation de la voiture individuelle, rend d'autant plus urgente une politique globale du vélo. De nombreuses collectivités territoriales et de nombreux établissements publics de coopération intercommunale se sont saisis de cette question.

A court terme, deux mesures pourraient être prises par le Conseil régional pour développer le vélo. Celles-ci pourraient être intégrées au présent schéma.

- Premièrement, les itinéraires touristiques tels que définis dans le schéma doivent également pouvoir être pensés et utilisés pour des usages quotidiens. La visibilité de ces itinéraires doit être renforcée afin de faciliter leur utilisation.
- Deuxièmement, l'intermodalité doit être recherchée afin de développer l'usage du vélo<sup>1</sup>. Au-delà de l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, prévu par le présent schéma, ce dernier gagnerait à prévoir la possibilité généralisée pour les cyclistes de monter dans les TER et dans les bus régionaux avec leur vélo. Cette possibilité doit être garantie non seulement en période de vacances pour des usages touristiques, mais aussi toute l'année, pour des usages quotidiens.

A moyen terme, un travail de coordination avec l'ensemble des collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de politique cyclable est nécessaire. Il est essentiel de développer une vision régionale en faveur du vélo, pour tous les usages. Le Conseil régional pourrait par exemple réaliser un état des lieux des initiatives et investissements cyclables sur le territoire régional, au titre de son rôle d'autorité organisatrice des mobilités, et en proposer de nouveaux en tenant compte des spécificités géographiques.

Noter enfin que le développement du vélo nécessite que les voies réservées aux cyclistes soient sécurisées, en privilégiant la piste cyclable plutôt que la bande cyclable. La sécurité doit aussi

<sup>1</sup> Pour plus d'informations sur l'intermodalité, consulter le rapport *L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine* publié par le CESER Nouvelle-Aquitaine en 2017.

s'accompagner de pédagogie (respect mutuel, respect de la signalisation) et apprentissage des règles et panneaux du Code de la route. Accroître les dispositifs de stationnement (arceaux, parcs sécurisés...) est aussi une nécessité.

**Préconisations :**

- **Renforcer la complémentarité entre usages touristiques et usages quotidiens du vélo ;**
- **Renforcer l'intermodalité en garantissant en particulier aux cyclistes la possibilité de monter à bord des bus et TER avec leur vélo, même hors saison touristique ;**
- **Développer une politique régionale du vélo et renforcer la coordination entre toutes les collectivités compétentes.**



---

Proposition de la commission 3 « Environnement »  
Présidente : Christine JEAN ; Rapporteur : Bernard GOUPY



---

Vote sur l'avis du CESER  
« Schéma régional des véloroutes 2020-2030 »

**134 votants**  
**131 pour**  
**1 contre**  
**2 abstentions**

**Adopté à la majorité**

**Dominique CHEVILLON**  
Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine