

## **Campagne AF3V : Des Voies Vertes de qualité pour favoriser le VELOTAF**

L'AF3V demande aux élus des Départements et des Régions d'aménager des Voies Vertes de qualité (bon revêtement en dur, priorité aux intersections, bonne largeur, ...) car cela favorise leur utilisation pour les déplacements quotidiens, ...

Vous avez sollicité la liste L'Occitanie en Commun pour se prononcer sur les « 10 engagements pour développer le vélotaf grâce aux voies vertes ».

Au nom de l'ensemble de mes colistiers.ères, je vous fais parvenir ci-dessous notre réponse. La majorité sortante du Conseil Régional d'Occitanie a fait du vélo une de ses priorités en matière de mobilité en complément des modes de transport plus lourds ou en substitution à la voiture individuelle. Nous avons en Occitanie, la chance de bénéficier de conditions climatiques et topographiques très favorables à l'usage du vélo que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour ceux liés aux loisirs. Malgré ces atouts, de trop nombreux obstacles perdurent et notamment ceux liés à la sécurité des infrastructures cyclables. C'est la raison pour laquelle, le « **Plan régional Vélo, Intermodalités et Nouvelles Mobilités** » adopté par l'Assemblée Plénière du 19 novembre 2020 dans le cadre du vote du Pacte Vert, fait de l'aménagement et de la sécurisation des itinéraires le pilier de la politique cyclable de la Région.

Ce plan que je joins à la présente réponse va dans le même sens que les 10 engagements proposés par l'AF3V et m'autorise à répondre favorablement à votre sollicitation avec toutefois certaines réserves liées au champ de compétence du Conseil Régional.

### **1. Créer des comités d'itinéraire avec les usagers**

*Pour mieux prendre en compte leurs besoins en mobilité du quotidien*

**Oui.**

Plusieurs comités existent déjà à l'initiative de nos partenaires institutionnels et notamment des Conseils Départementaux qui disposent de la maîtrise d'ouvrage du réseau routier départemental. La Région sera un partenaire assidu de ces comités et s'engage à financer les opérations concourant à l'atteinte des objectifs du plan régional.

### **2. Employer des revêtements lisses et durables**

*Pour encourager les déplacements utilitaires et favoriser l'inclusion sociale*

**Oui.**

L'Occitanie en Commun souhaite soutenir la réalisation d'aménagements qualitatifs : des chaussées cyclables réservées suffisamment larges, visant à permettre une vitesse aussi constante que possible, avec **un revêtement routier approprié, pérenne et confortable.**

### **3. Aménager les voies vertes en enrobé plutôt qu'en stabilisé**

*Pour préserver l'environnement, grâce au meilleur bilan écologique de*

*l'enrobé*

**Oui.**

Dans le cadre du Plan Régional Vélo, la majorité régionale actuelle a déterminé dans ses critères d'éligibilité au financement, des conditions relatives à la qualité de l'aménagement. Ainsi, pour les liaisons cyclables du quotidien, le maître d'ouvrage doit privilégier des revêtements confortables, éprouvés et pérennes. Le choix de bétons bitumineux à rugosité moyenne ou réduite sera préféré (ou des revêtements de qualité, confort et pérennité équivalents). Il convient en particulier d'éviter autant que possible les enduits routiers vieillissant prématurément (émulsion / calcaire vectrice de nids de poule en particulier). A l'exception d'une fonction d'étanchéité sur ouvrage d'art, l'emploi de bitume sera à proscrire, dans la mesure où le bitume a une tendance au fluage, ce qui génère des flaques d'eau particulièrement désagréables pour les cyclistes. En cohérence avec votre préoccupation, sachez donc que notre dispositif prévoit déjà que les sections de pistes cyclables et voies vertes non revêtues (stabilisé...) rapidement ravinées et dont l'accès se limite très rapidement aux seuls VTT et VTC, ne seront pas soutenues par l'Occitanie en Commun.

#### **4. Créer des corridors biologiques distincts des voies vertes**

*Pour sauvegarder la biodiversité le long des voies*

**Oui.**

L'aménagement paysager des sections cyclables déjà aménagées sera également soutenu. Ces aménagements participent au maintien de la biodiversité mais également à la qualité visuelle des itinéraires et apportent un grand confort lié à l'apport de fraîcheur notamment en été qui est aussi la saison principale de pratique du cyclotourisme.

Le traitement paysager est aussi essentiel pour valoriser les éléments patrimoniaux proches en maintenant les séquences paysagères qui se succèdent sur le tronçon.

#### **5. Supprimer les barrières inadaptées et les potelets dangereux**

*Pour améliorer l'accessibilité universelle des voies vertes*

**Oui.**

C'est à ma connaissance ce qui est déjà fait sur les voies vertes départementales (gestionnaires de la voirie). Pour autant, même si je comprends et partage cette préoccupation, l'action de la Région en la matière ne pourra aller au-delà de la simple recommandation et je me refuse à vous faire des promesses que je ne suis pas certaine de pouvoir tenir. En effet, vous comprendrez que la Région peut conditionner son soutien financier au respect de ce critère (vigilance sur l'implantation de mobilier urbain) lors de la réalisation de nouveaux aménagements mais ne peut en revanche imposer aux gestionnaires de voirie la suppression de mobiliers existants.

#### **6. Généraliser la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes**

*Pour mieux sécuriser les intersections des voies vertes*

**Oui**

La sécurisation des itinéraires constitue le socle de l'intervention régionale en matière de modes doux. Ainsi, les itinéraires soutenus par la Région devront être sécurisés : ils devront par conséquent être soit en site propre (piste cyclable, voie verte), soit sous forme de véloroute sur des voiries à très faible trafic et parcourues à faible vitesse par les automobilistes.

Les interfaces avec la voirie automobile et en particulier à grande circulation, devront faire l'objet d'aménagements spécifiques afin de préserver la sécurité des cyclistes et piétons en traversée de voirie à grande circulation: passage dénivelé, échangeurs, sas de terreplein central....

## **7. Raccorder les voies vertes aux gares et aux stations de transports collectifs pour renforcer l'intermodalité et fluidifier les déplacements**

### **Oui.**

Le *Plan Régional Vélo et Intermodalités* adopté en fait un enjeu primordial pour la Région, gage d'une politique de Mobilités efficace et attractive.

Le vélo est l'allié naturel du train et du transport public, et la combinaison itinéraire cyclable sécurisé + transport public lourd permet d'offrir une alternative attrayante à la voiture particulière sur des liaisons où le transport public seul (commune non desservie par le train ou le tramway p.ex.) ou bien le vélo seul (distances trop importantes) ne constitueraient pas une proposition satisfaisante.

Ainsi, le vélo contribue à accroître significativement l'aire d'attraction des gares ferroviaires et routières, et celle des stations de métro ou de tramway.

Dans ce contexte, L'Occitanie en Commun prévoit que **la Région, qui est cheffe de file de l'intermodalité, soutienne des itinéraires cyclables sécurisés en rabattement sur les gares :**

- **Des liaisons répondants aux enjeux de domicile-travail / études** dans une logique transport public + vélo en rabattement ou diffusion

- **Des liaisons de proximité** : permettant le rabattement des pôles principaux de la commune (centre-bourg, pôles d'emploi, pôles touristiques, collège, lycée...) vers la gare.

Les aménagements ainsi soutenus peuvent par ailleurs être un complément des actions réalisées dans le cadre du dispositif des PEM.

La création d'itinéraires cyclables sécurisés en rabattement sur les points d'arrêt d'autocar du réseau liO pourra donner lieu à un soutien, au cas par cas.

## **8. Prévoir une largeur de 5 m pour les voies vertes**

*Pour faciliter la cohabitation entre les usagers, plus nombreux chaque année*

### **Oui.**

La largeur de 5m n'est pas toujours atteignable en raison de contraintes extérieures. C'est notamment le cas sur un axe majeur de l'Occitanie, le long du canal du Midi.

En matière de largeur des chaussées, nous pensons qu'il faut que la Région exige du maître d'ouvrage le respect des recommandations figurant dans le guide des aménagements cyclables édité par le CEREMA, ainsi que les fiches d'aménagement cyclables du CEREMA. En particulier, il doit veiller à maintenir une largeur de piste suffisante pour permettre le croisement de cyclistes et le dépassement.

Sur les pistes cyclables où la fréquentation prévue devrait être importante, le maître d'ouvrage devra ainsi, si cela est possible, privilégier une largeur plus importante afin de faciliter un dépassement récurrent des cyclistes (autoroute vélo).

**9. Assurer l'entretien régulier et la maintenance hivernale des voies vertes** *pour garantir la qualité de l'infrastructure toute l'année, comme pour le réseau routier et TER*

**Oui.**

Je comprends et partage cette préoccupation, toutefois ce engagement relève du gestionnaire de la voirie et non de la Région néanmoins je soutiens cette demande.

**10. Soutenir le projet Vélo expresS porté par l'AF3V** *Pour favoriser l'autonomie des publics précaires dans leur mobilité grâce aux voies vertes*

L'accompagnement des publics précaires est un axe essentiel de la politique menée par la majorité régionale actuelle et je souhaite qu'il le demeure pour le mandat à venir. De nombreux dispositifs existent à destination de ces publics et notamment en matière de mobilité avec le titre SolidariO' qui offre 20 trajets gratuits par semestre et 75% de réduction sur les trajets suivants. De la même façon, je considère que l'ensemble des engagements précédents participent à l'amélioration de la mobilité de tous les publics.

**Enfin, l'infrastructure est certes un enjeu essentiel mais le préalable à la mobilité cyclable réside dans la possession du vélo. C'est la raison qui a conduit l'actuelle majorité à mettre en place un écochèque mobilités dont le montant varie selon les conditions de ressources et que je souhaite voir perdurer.**

**Carole DELGA**

Pour la liste l'Occitanie en Commun