

AVIS

# Aménagement de 1 000 km de voies cyclables

MARS 2023





AVIS  
**Aménagement de 1 000 km  
de voies cyclables**

Assemblée plénière du 6 mars 2023

Rapporteur : Georges EROME  
Président de la commission 2 « Environnement et transition  
énergétique »

Résultats des votes :

114 votants

109 ont voté POUR

1 a voté CONTRE

4 se sont abstenus

38 n'ont pas pris part au vote

Numéro de l'avis : 2023-04

## Sommaire

Introduction	4
1 Le contexte et les éléments de bilan	5
1.1 Le contexte européen	6
1.2 Le contexte national	7
1.3 Le contexte régional et le lien avec le SRADDET	8
1.4 Le bilan du dispositif VVV 2016 - 2021	9
1.4.1 Les principes :	9
1.4.2 Rappel des engagements du premier dispositif	10
1.4.3 Les avancées depuis 2016	11
2 Le contenu du rapport : les 3 grands axes de l'objectif : les infrastructures, la mise en tourisme et l'innovation	14
2.1 La Région développe des infrastructures cyclables : soit en tant que maître d'ouvrage ou bien en tant que co financeur.	14
2.2 Poursuite de la mise en tourisme	15
2.3 Le soutien à l'innovation :	15
3 Les remarques du CESER	16
Conclusion	20
Déclarations des groupes	21

# Introduction

Le CESER est saisi pour avis sur le rapport du Conseil régional concernant l'objectif d'aménagement de 1000 kms de voies vertes en Auvergne-Rhône-Alpes.

En effet, La Région a approuvé lors de l'Assemblée Plénière du 29 juin 2017 les orientations de sa politique visant à organiser et aménager les itinéraires cyclables d'intérêt régional. Elle s'est fixée comme objectif de devenir la région européenne leader sur le tourisme à vélo en portant une politique ambitieuse et ciblée, en concordance avec les politiques de développement touristique (soutien aux itinérances touristiques, promotion des itinéraires par le comité régional du tourisme).

L'avis du CESER s'organisera en trois parties :

- Le contexte et les éléments de bilan 2016-2021,
- Le contenu du rapport : les 3 axes d'intervention : les infrastructures, la mise en tourisme et l'innovation,
- Les remarques du CESER.

# 1 Le contexte et les éléments de bilan

Les Véloroutes Voies Vertes (VVV) permettent de répondre à de multiples enjeux de développement et d'aménagement du territoire régional quel que soit le niveau auquel celui-ci est considéré : européen, national, régional et local.

Les infrastructures cyclables participent au développement économique et à l'attractivité du territoire notamment par la dimension touristique, permettant de privilégier le caractère durable de cette dernière.

Elles jouent un rôle important pour les déplacements locaux, quotidiens ou de loisirs, mais également pour l'environnement.

En effet, le transport est en tête des secteurs responsables de la pollution atmosphérique, avec une part qui ne cesse d'augmenter. En Auvergne-Rhône-Alpes, le seul transport routier est responsable de 55 % des émissions d'oxyde d'azote, de 17 % des émissions de particules et de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>), alors qu'il consomme 30 % de l'énergie finale en région. Ces chiffres sont très similaires à ce qui est constaté en France sauf pour les émissions de CO<sub>2</sub>, où la part régionale est supérieure à la moyenne française (27 %) et à l'Île-de-France (32 %)

L'importance de la maîtrise des émissions des gaz à effets de serre, et spécialement ceux émis par les déplacements est une priorité identifiée par de nombreuses collectivités. Le CESER dans son avis donné sur le SRADDET identifie également que « la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre doit également passer par la réduction de la consommation de carburants d'origine pétrolière dans les véhicules ».

Ajoutons à cela que tout aménagement cyclable et donc infrastructure n'est pas sans conséquences pour l'environnement et la biodiversité.

## **Les définitions**

### Véloroute

Une véloroute est un itinéraire de moyenne et longue distance pour les cyclistes, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Cet itinéraire doit être linéaire, continu, jalonné, adapté à la pratique des cyclistes, sûr et incitatif. Les véloroutes relient les régions entre elles et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions. Elles se trouvent implantées sur des itinéraires agréables, sans dénivelé excessif (pas supérieur à 3 %) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Les véloroutes empruntent des voies vertes ou bien des voies à faible trafic, des bandes cyclables, pistes cyclables et autres aménagements.

### Voie verte

Une voie verte désigne un type d'aménagement cyclable disposant d'un régime de circulation particulier. Elle est définie dans le Code de la route comme suit : « routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (article R. 110-2 du Code de la route).

## **1.1 Le contexte européen**

**EuroVelo** est le réseau des véloroutes européennes. Porté par la **Fédération européenne des cyclistes** (ECF), le projet EuroVelo comporte 17 itinéraires cyclables européens répartis sur tout le continent. Les 17 itinéraires EuroVelo représentent **91 500 km** et traversent 42 pays. La France est concernée par 10 EuroVelo, soit **8 820 km, réalisés à 93 % au 1er janvier 2022**. Dans notre Région, sur 800 km du Lac Léman à la Méditerranée c'est l'EuroVelo 17 - ViaRhôna que l'on connaît.

L'itinéraire offre une continuité de 99 %. Sous la forme d'un partenariat entre les trois régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur), la ViaRhôna fait l'objet d'un comité d'itinéraire depuis 2013 avec la région Auvergne-Rhône-Alpes comme chef de file.

Cette coopération a pour objet le développement de l'itinéraire, la mise en place d'outils de communication et de promotion et le portage d'actions conjointes comme la candidature à EuroVelo en lien avec les partenaires suisses.

## 1.2 Le contexte national

La France est dotée d'un **Schéma national des véloroutes**, validé la première fois en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) le 15 décembre 1998, puis dans une deuxième version le 11 mai 2010. Alors que la première version du Schéma national des véloroutes comptait environ 13 000 km d'itinéraires de principe, le schéma actualisé de 2010 en présentait 19 500 km.

Après dix-huit mois de travaux d'actualisation animés par Vélo & Territoires, en partenariat et pour le compte du ministère de la Transition écologique et en lien avec l'ensemble des territoires, Vélo & Territoires a publié la version actualisée du Schéma national des véloroutes en avril 2020. Le Schéma actualisé compte 58 itinéraires, dont 10 EuroVelo, pour un linéaire total de 25 670 km.

La **LOM** (loi d'orientation des Mobilités) introduit dans la législation le Schéma national des véloroutes et affirme son rôle stratégique. Ce Schéma structurant est officiellement adopté et rendu public par l'arrêté publié au Journal officiel le 22 janvier 2021. Les maîtres d'ouvrage d'infrastructure doivent désormais le prendre en compte lors de leurs travaux.

Notons également que la LOM introduit les véloroutes dans le code de la voirie routière.

Le but du Schéma national des véloroutes est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Ces itinéraires nationaux doivent répondre à un cahier des charges publié en mai 2001.

### ▮ Le Plan Vélo et mobilités actives en Auvergne-Rhône-Alpes

Présenté en septembre 2018, le Plan « Vélo et mobilités actives » est une des réformes prioritaires de l'État. Il a pour objectif de tripler la part modale du vélo pour atteindre 9 % des déplacements en 2024.

Le Plan vélo s'articule autour de **4 grandes orientations** : la sécurisation des déplacements à vélo, la lutte contre le vol, la mise en place d'un cadre incitatif, notamment fiscal, et la promotion d'une véritable culture du vélo.

La DREAL accompagne en région l'objectif national du plan vélo et mobilités actives. La question de la continuité des pistes constitue souvent un enjeu pour rendre le réseau cyclable cohérent et sûr.

Les 3 premiers appels à projets ont eu un **succès important en Auvergne Rhône Alpes**. Ce sont ainsi **68 projets lauréats, au sein de 46 collectivités, qui ont reçu au total 32 M€ de subventions de l'Etat** pour créer 168 km de pistes cyclables.

### **1.3 Le contexte régional et le lien avec le SRADDET**

Avec l'adoption de la loi MAPTAM, le législateur a fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des AOM et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La loi NOTRe (du 7 Août 2015) a confié à la Région le rôle d'AOT sur son territoire en complément de sa compétence ferroviaire. Elle organise à ce titre le transport interurbain et le transport scolaire depuis le 1er septembre 2017.

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) devrait permettre à la Région de prendre le rôle d'AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) sur les territoires où les collectivités n'auraient pas pris ce rôle.

La Région intervient ainsi sur les nouvelles mobilités à deux titres principaux : son rôle d'Autorité Organisatrice des transports d'une part et son rôle de cheffe de file de l'intermodalité d'autre part.

La Région développe son réseau de véloroutes et voies vertes : architecture structurante connectée au réseau cyclable européen et maillé par les réseaux départementaux.

Par ailleurs, la région interface ce mode avec son réseau de transport interurbain (gares, TER et Car).

#### **► Le SRADDET**

Le SRADDET comprend un volet mobilité, composante du projet régional. Ce volet correspond à l'élaboration du Plan Régional de l'Intermodalité (PRI) et du Plan Régional des Infrastructures de Transports (PRIT), et porte sur les transports de personnes et de marchandises.

L'action présentée ce jour et renouvelée s'inscrit pleinement dans les **objectifs du SRADDET**.

- Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale (**Objectif 1.4**)

Les déplacements sont une source importante d'émissions de polluants. En Auvergne-Rhône-Alpes, le seul transport routier (marchandises et voyageurs) est responsable de 60 % des émissions d'oxyde d'azote, de près de 15 % des émissions de particules et de 35 % des émissions de gaz à effet de serre.



Dans un souci de renforcer et poursuivre les actions pour préserver la santé et le cadre de vie de ses habitants, l'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est de concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale.

- Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et les services en fonction des spécificités des personnes et des territoires **(Objectif 2.3)**

Au regard de ces défis, l'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est de diversifier les offres en réponse à la spécificité des besoins de mobilité des personnes et des territoires.

Pour ce faire, à l'horizon 2030, il conviendra de développer les offres de mobilité « régionales » selon une approche intégrée tous modes, tous services de mobilité publics comme privés. Favoriser en particulier dans ce cadre le développement des modes actifs (marche à pied, vélo), et des infrastructures et équipements correspondants sécurisés, et leur lien avec les initiatives en matière de santé et de développement de pratiques sportives.

- Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaires des infrastructures de transport tous modes **(Objectif 5.2)** et  
Veiller à la cohérence des aménagements par la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échange **(Objectif 5.3)**

L'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est d'identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage stratégique cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes. Contribuer au développement des circulations, en particulier touristiques, sur les véloroutes voies vertes par, le développement d'itinéraires régionaux structurants adaptés. Contribuer également à un maillage complémentaire des réseaux d'intérêt local, et à leurs connexions aux pôles d'échanges pour les mobilités quotidiennes. Assurer les aménagements pour les connexions aux réseaux supports des modes actifs (marche à pied, stationnement vélo, etc.) et aux services de mobilité émergents (câbles, navettes autonomes etc.).

## **1.4 Le bilan du dispositif VVV 2016 - 2021**

### **1.4.1 Les principes**

- Une délibération de l'assemblée plénière du 29 juin 2017 pour organiser et aménager les véloroutes voies vertes d'intérêt régional,
- Un ciblage sur les 6 itinéraires les plus emblématiques,
- Une politique régionale sur l'aménagement des infrastructures et la mise en tourisme de façon complémentaire et coordonnée au travers de :

- La politique « itinérances touristiques » adoptée le 9 février 2017,
- La politique « aménagement des véloroutes et voies vertes d'intérêt régional adoptée le 29 septembre 2017,
- Une intervention complémentaire en direction des projets d'intérêt local au travers des contrats avec les territoires.



## 1.4.2 Rappel des engagements du premier dispositif

1/ Réaliser les 6 itinéraires d'intérêt régional (Les 6 itinéraires d'intérêt régional sont : ViaRhôna (E17), Via Fluvia (V73), La Saône (V50), Le Val d'Allier (V70), La Loire (V71) et Les traversées alpines (V61, V62, V63).

- ➔ Réaliser un minimum de 200 kms d'infrastructures en 3 ans
- ➔ Porter la maîtrise d'ouvrage directe quand cela le nécessite :

- ➔ Soutenir le développement touristique en accompagnant les initiatives publiques et privées permettant le développement de produits touristiques : aménagements, équipements, développement d'activités et d'emplois
- ➔ Valoriser et promouvoir les itinéraires d'intérêt régional,
- ➔ Soutenir et s'impliquer dans la gouvernance des six itinéraires aux côtés des acteurs locaux

2/ réaliser 200 kms supplémentaires sur des itinéraires locaux.

3/ Intégrer ces itinéraires au SRADDET pour assurer les réserves suffisantes et la protection des ouvrages.

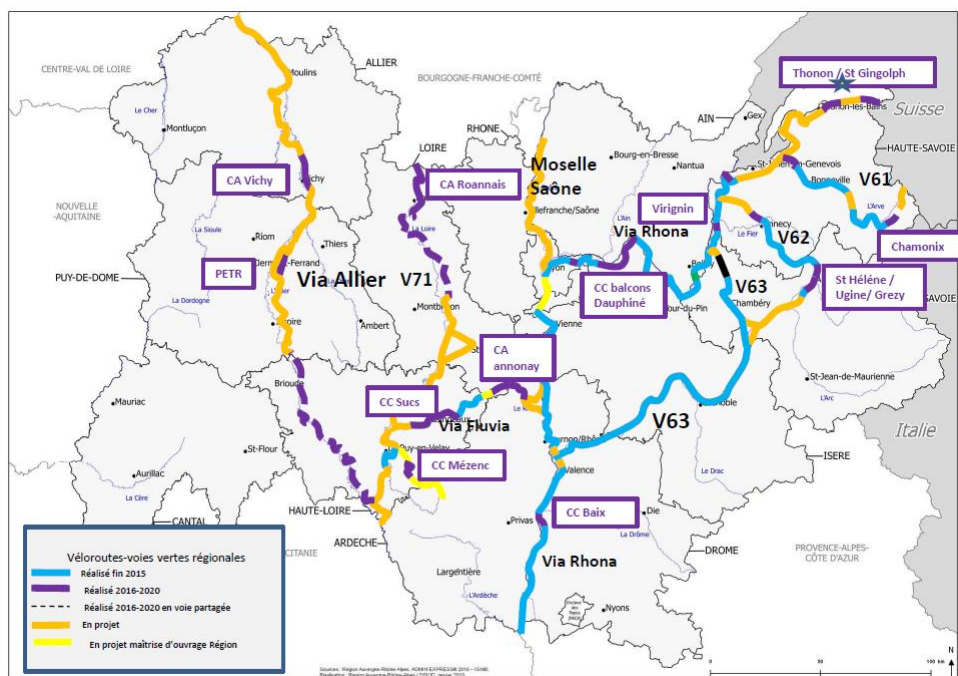
4/ Innover en réalisant la véloroute du futur.

5/Mobiliser les 40M€ inscrits dans les différents contrats avec les territoires.

### 1.4.3 Les avancées depuis 2016

- ➔ Nous pouvons compter 800 km de voies réalisés au total de 2016 à 2022 dont 500 km en maîtrise d'ouvrage Région puis en cofinancement pour un budget global de 4 millions d'euros. Dès 2022 on observe une montée en charge (notamment avec l'appui des fonds FEDER) c'est ainsi qu'en 2028 nous pourrions atteindre 1800 km d'aménagement (avec une moyenne de 160 km de réalisation par année).

- ➔ L'objectif de porter la maîtrise d'ouvrage directe quand cela le nécessite, étude et/ou travaux a été respecté.



- 36 projets de mise en tourisme subventionnés pour un montant de 2 841 880 € :
  - Poids grandissant des projets d'aires d'arrêt/accueil/services et parkings d'accès que la Région souhaite accompagner prioritairement.
  - 14 projets d'hébergements légers (AAP sur le développement d'hébergements légers et abordables pour le tourisme à vélo dans les campings) accompagnés pour un total de subventions de 150 281 €.
  
- Divers outils (comme la refonte de la carte AURA outdoor en français et anglais) et participation à des salons et autres regroupements pour valoriser et promouvoir les itinéraires d'intérêt régional.
  
- Quant à l'objectif : Innover en réalisant la véloroute du futur :
  - Un tronçon de 8 km sur ViaRhôna sur le territoire de Vienne-Condrieu Agglomération, en partenariat avec CNR
  - Nouveau revêtement biosourcé sur l'île du Beurre,
  - Pôle de service aux cyclistes (recharge vélo, réparation, stockage bagages...),
  - Expérimentation d'un service de vélos Hydrogène

### **Les grandes réalisations par itinéraire**

➔ ViaRhona Sud de Lyon : un tracé concerté avec les partenaires ; Avant- Projet finalisé avec un tracé arrêté sur l'ensemble du linéaire du projet (secteurs urbains et secteurs naturels) ; enquête publique en septembre 2021 ; démarrage des travaux en 2022.

➔ ViaFluvia : étude de tracé Tracol terminée ; échanges politiques pour validation : réunion programmée mi-mars.

➔ Connexion Gerbier - V71 Loire : étude de tracé terminée ; échange politique pour validation à venir.

➔ Maurienne : prise en charge de la maîtrise d'ouvrage.

#### **Pour la Via Rhona :**

- Un comité d'itinéraire relancé avec une gouvernance par tronçon
- 21 dossiers d'infrastructures financées pour 37 km et 6,6M€ de soutien Région
- Mise en tourisme : 22 projets soutenus pour 1 935 161 €
- 11 projets d'acquisition d'hébergements légers pour le tourisme à vélo : 118 038 €

#### **Pour la Via Allier :**

- 8 M€ de soutien Région sur 5 projets
- 22,7M€ inscrits au CPER et au pacte Allier, avec un taux de soutien de 60%

#### **Pour la Via fluvia :**

- 8 subventions votées pour 2,17M€ (infrastructures)
- Mise en tourisme : 2 projets soutenus en 2016 pour 105 800 € : Aire de repos de la CA Annonay (42 672€) et de la CCMP (63 150 €).
- Un site internet

#### **Pour la Voie bleue :**

- Un comité d'itinéraire en place animé par le Département de Haut Saône
- Une identité définie
- Études de tracé terminées dans l'Ain : soutien Région de 0,6M€
- L'ensemble du linéaire hors métropole de Lyon soutenu : 3,3M€ de subvention Région pour 55 km
- Mise en tourisme : 5 projets soutenus pour 321 981 € :

#### **Pour Véloire :**

- Infrastructures : 5 subventions attribuées pour 2,24M€
- Mise en tourisme : 3 projets pour 68 416 € de subvention

## 2 Le contenu du rapport : les 3 grands axes de l'objectif : les infrastructures, la mise en tourisme et l'innovation

Avec les 800 km d'infrastructures déjà existantes et les 1 000 km supplémentaires à prévoir d'ici à 2028 ; La Région AURA prévoit donc de renforcer son rôle de leader pour l'aménagement de ce réseau de véloroutes voies vertes. Pour rappel, cette action renouvelée s'inscrit dans les objectifs du SRADDET (1.4, 2.3, 5.2 et 5.3, comme décrit plus haut dans la partie contexte).

### 2.1 La Région développe des infrastructures cyclables : soit en tant que maître d'ouvrage ou bien en tant que co financeur

Elle interviendra donc sur :

- a. Les itinéraires Véloroutes Voies Vertes d'intérêt régional : ViaRhona (EV17), Viafluvia (V73), Voie Bleue Moselle Saône (V50), Via Allier (V70), le long de la Loire jusqu'aux sources (V71), la Belvia (V62-V63), l'itinéraire -V61 entre Léman et Montblanc, Maurienne (V67), ainsi que l'itinéraire des 5 lacs,
- b. Des axes locaux prioritaires, intégrant :
  - La connexion des points d'intérêts régionaux majeurs (lycées, accès aux gares, pôles régionaux majeurs, zones d'activité économique),
  - Des projets à vocation touristique complémentaires au réseau régional prioritaire.

Lorsqu'elle sera maître d'ouvrage :

La Région porte les coûts d'aménagement des projets, déduction faite des cofinancements européens (FEDER), nationaux (CPER ou appels à projet ponctuels) ou des Départements) qu'elle aura pu mobiliser :

- En complément, une contribution minimale des communautés de communes et d'agglomération et métropoles concernées par le projet pourra être demandée.
- Au vu de contraintes particulières, et pour des raisons d'efficacité et de pragmatisme, la Région pourra déléguer ponctuellement la maîtrise d'ouvrage à une collectivité
- La Région ne prend pas en charge la gestion et l'entretien. Les collectivités gestionnaires portent la responsabilité de l'infrastructure et la garantie de son bon entretien.

Lorsqu'elle sera co-financier :

La Région poursuivra le soutien à l'aménagement aux itinéraires Véloroutes Voies Vertes d'intérêt régional avec un taux d'intervention de 20% maximum.

Pour la desserte plus fine du territoire régional, la connexion des points d'intérêts régionaux majeurs (lycées, accès aux gares, pôles régionaux majeurs, zones d'activité économique), ainsi que des projets à vocation touristique complémentaires au réseau régional prioritaire pourront être accompagnés. Les projets et modalités d'intervention seront définies par les contrats et conventions territoriaux.

## **2.2 Poursuite de la mise en tourisme**

En matière de développement touristique, la Région s'engage à poursuivre son accompagnement aux initiatives publiques et privées permettant le développement de produits touristiques autour des véloroutes et voies vertes : aménagements, équipements, développement d'activités et d'emplois. (dans le cadre du dispositif « thématiques d'excellence - tourisme itinérant et grandes randonnées » et au travers de l'action d'Auvergne-Rhône-Alpes-Tourisme.)

## **2.3 Le soutien à l'innovation**

La Région poursuivra son engagement pour le soutien à l'innovation et à l'expérimentation autour des aménagements cyclables et du vélo, tout particulièrement par la collaboration avec les entreprises de la filière en région et les collectivités partenaires des itinéraires d'intérêt régional. Les innovations pourront concerner tant l'infrastructure que les services à apporter aux usagers des véloroutes.

### 3 Les remarques du CESER

La mobilité durable consiste à satisfaire la liberté de déplacement des personnes tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur l'environnement.

La part du vélo dans les déplacements courte distance était de 3 % au niveau national en 2018. La stratégie nationale bas carbone prévoit qu'elle passe à 12 % en 2030, puis à 15 % en 2050.

Les ¾ des déplacements du quotidien s'effectuent sur des distances inférieures à 7 km. Le potentiel de développement du vélo est considérable : 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5 % à vélo (INSEE, 2021).

Plus largement la mobilité décarbonée, notamment électrique et la mobilité partagée (covoiturage, autostop, autopartage), représentent un enjeu majeur pour réduire l'utilisation des carburants fossiles, les émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques.

#### **Concernant les infrastructures- cyclables :**

En préambule, Le CESER attire l'attention sur le fait que 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. Il préconise donc d'avoir recours à des études d'impacts et d'étudier le plus souvent possible la réutilisation des chemins de terre déjà existants.

- Le CESER se félicite que le Conseil Régional puisse continuer à privilégier et augmenter le tourisme à vélo car il peut contribuer à la préservation et à la protection de la biodiversité de plusieurs façons. Mais le développement et la promotion du cyclotourisme, notamment dans les espaces naturels, doit se faire en gardant à l'esprit la biodiversité - en utilisant des matériaux durables lors de la construction de nouvelles infrastructures et en le faisant avec le moins d'impact possible sur les écosystèmes et les itinéraires empruntés par la faune et la flore de la région, tout en gardant les zones les plus fragiles sous une protection stricte.
- Le CESER souligne l'importance d'inclure des conditions d'intégration de ces aménagements cyclables au sein des plans de restauration et de protection de la nature tels que les trames vertes et bleues ou bien les zones Natura 2000 (désormais compétence régionale).



- Le CESER appelle le Conseil régional à veiller particulièrement à la mise en chantier des infrastructures. En effet ne pas altérer les zones fragiles lors de l'installation des chantiers notamment lors des périodes de nidification est particulièrement important, de même que veiller au maintien des ornières éphémères qui sont souvent des zones de reproduction d'espèces (ex du crapeau calamite).
- Le CESER préconise une réflexion globale sur le partage de l'espace entre piétons et cyclistes et l'utilisation des infrastructures par d'autres équipements de déplacements personnels : trottinettes, gyropodes. De même il attire l'attention sur la nécessaire amélioration des zones d'accueil des vélocyclistes (toilettes sèches et douches sur des emprises déjà utilisées (voir grille d'analyse des CEN <sup>1</sup>).
- Le CESER attire l'attention sur l'existence d'une fracture territoriale majeure en matière de pratique du vélo en France : les difficultés sont plus importantes en secteur rural.
- La Région ne prenant pas en charge la gestion et l'entretien, ce qui est tout à fait pertinent et facilitant pour la gestion au quotidien. Le CESER attire cependant l'attention sur la nécessité d'assurer la résilience et la possibilité d'entretenir à moindre coût financier et d'ingénierie pour les collectivités une fois l'ouvrage livré. Le CESER suggère également que la Région assure une base de service et d'entretien afin d'assurer une uniformisation territoriale.
- En ce qui concerne l'intermodalité le CESER souhaite attirer l'attention sur le fait qu'un manque d'interopérabilité entre le vélo et les autres modes de transport pourrait être un frein au développement du vélo dans les territoires et au déploiement d'un système de mobilité complet et inclusif. Il insiste donc sur l'importance de travailler le plus possible les conditions de raccordement des VVV aux gares et aux bus et cars avec une facilitation de l'accessibilité des vélos dans ses transports.

#### **Concernant la mise en tourisme :**

- Le CESER salue la volonté du conseil régional de faire du cyclotourisme un enjeu stratégique grâce à un accompagnement solide sur la mise en tourisme, la promotion et la communication.
- La mise en tourisme de ces axes risque d'augmenter la fréquentation dans les milieux très fragiles. Il semble donc nécessaire d'être très prudent à ce sujet.

---

<sup>1</sup> *Espaces Naturels et Via Rhôna Janvier 2021 Note de synthèse du projet « La ViaRhôna, un trait d'union entre les zones humides protégées et gérées de la vallée du Rhône »*

Selon l'étude RhônaVél'eau de 2019, la première attente des usagers de la ViaRhôna est la découverte des espaces naturels ! Ce constat allant de pair avec le fait vérifié que l'on respecte toujours mieux ce que l'on connaît, le CESER se félicite donc que le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes porte une attention particulière sur le travail de La Fédération des conservatoires d'espaces naturels qui a élaboré une grille d'analyse des conditions d'accueil des cyclistes dans les sites naturels préservés, proches de la ViaRhôna, En effet, faire connaître cette démarche à d'autres itinéraires cyclables pourrait participer à l'essaimage de cette dernière sur d'autres itinéraires. De même que répliquer cette expérience et cette réflexion pourrait faire en sorte que la région devienne réellement l'ensemblier et renforce ainsi son rôle moteur tout en assumant son rôle de « chef de file pour la biodiversité ».

### Concernant l'innovation :

La performance des systèmes de transports sera décisive dans les années à venir, autant pour assurer un développement économique compétitif et durable que pour réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement.

- Sur le sujet de l'innovation le CESER émet donc une remarque préalable. En effet, il pense qu'une des innovations la plus pertinente serait de valoriser et de réutiliser l'existant en réutilisant un maximum les chemins de terre et en longeant les voies de chemins de fer et autoroutes afin de recréer des corridors écologiques pouvant pallier les ruptures occasionnées par ces grosses infrastructures.<sup>2</sup>
- Il souhaite doubler son alerte en incitant le Conseil régional, lorsqu'il est maître d'ouvrage, à choisir un revêtement n'ayant aucun impact négatif sur l'environnement.

---

<sup>2</sup>Les coupures formées par le réseau routier ont créé des discontinuités écologiques qui fragmentent déjà notre territoire et constituent des points noirs en termes de trames vertes et bleues. L'aménagement de pistes cyclables le long des infrastructures routières existantes peut permettre de constituer de nouveaux corridors écologiques pour les espèces, par exemple, en associant ces aménagements cyclables à une politique de plantation de haies. Les haies peuvent par ailleurs permettre de protéger les cyclistes du vent, de la pollution (atmosphérique et sonore) liée aux véhicules motorisés et favorisent la sécurisation de l'infrastructure en éloignant les cyclistes des véhicules. De même, la résorption de certains points noirs et coupures pour les circulations cyclables (lignes ferroviaires, voies rapides...) peut également participer à la restauration de certaines trames écologiques. (« Les impacts environnementaux des aménagements cyclables » - étude BL evolution).

### De manière générale :

- Cet avis étant porté par la commission 2 « environnement et transition énergétique » il présente naturellement un regard plus appuyé d'un point de vue environnementaliste sur ce rapport à prédominance touristique et économique. Le CESER se questionne donc sur le manque d'un volet environnement et préservation de la biodiversité plus affirmé. Il alerte spécifiquement sur le fait que les itinéraires cyclables ne doivent pas fragiliser les milieux naturels.
- En ajoutant les 800 km de voies vertes déjà réalisées entre 2016 et 2022 ; en 2028 nous approcherons des 1800 km d'infrastructures VVV. Ne serait-il pas temps de penser à un schéma régional comme en région Grand Est - Hauts de France ou bien Nouvelle Aquitaine ? Certes Le schéma régional des véloroutes d'Auvergne-Rhône-Alpes est intégré au SRADDET mais peut être qu'une communication dédiée permettrait d'identifier plus précisément la Région cheffe de file ? Une action plus globale permettrait également de développer une politique régionale du vélo et de renforcer la coordination entre toutes les collectivités compétentes. Sur ce même registre, le CESER souligne encore une fois le rôle essentiel de la Région qui constitue un pivot dans le déploiement de cette politique de mobilités douces et durables essentielle pour mener à bien les transitions.

# Conclusion

Notre Assemblée souhaite souligner ici l'intérêt de la Société Civile pour cette politique en direction des mobilités douces et durables. Pour autant, nous regrettons une consultation tardive dans le processus concernant ces objectifs de développement touristiques, économiques et de sensibilisation à l'environnement par la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Le CESER se félicite de la volonté du Conseil Régional de faire du cyclotourisme un enjeu stratégique grâce à un accompagnement solide sur la mise en tourisme, la promotion et la communication.

Pour autant il préconise d'insérer un volet environnement et de créer un lien plus fort avec les politiques de protection de l'environnement et de la biodiversité et plus particulièrement avec le réseau des sites Natura 2000. En effet, les Régions étant devenues Cheffes de file en matière de biodiversité et se sont vu confier la gestion du réseau Natura 2000 terrestre en 2023. (Un décret, en fixe les modalités en application de la loi 3DS).

Le CESER pense qu'une attention particulière doit être portée aux déplacements travail/domicile et du quotidien et à leur maillage avec ces VVV.

Comme indiqué dans le dossier de presse « véloroutes et voies vertes. Devenir la Région leader sur le tourisme à vélo » - Conférence de Presse du 26 juin 2017 : Auvergne-Rhône-Alpes peut s'appuyer sur la richesse de ses territoires et terroirs, sur une palette de paysages variés et uniques, pour offrir un produit touristique singulier et attractif. En retour de ce service rendu par la nature, notre Région a donc un devoir de préserver ses ressources et cette biodiversité qui font sa richesse et son image unique reconnue internationalement.

C'est d'ailleurs en ce sens que les conseillers de la commission 2 ont souhaité dès juillet 2022 s'intéresser plus spécifiquement au lien entre activité humaine, économique et environnement. Ainsi notre commission s'intéressera plus particulièrement aux solutions ou expérimentations qui vont permettre de concilier biodiversité et économie. Pour les conseillers du CESER, préconiser pour faire en sorte qu'écologie et économie deviennent une force co-construite et mutualisée pour une nécessaire transition est un devoir et ils souhaitent mener à bien cette tâche en 2023.

# Déclarations des groupes

## **Intervention de Frédéric FRUCTUS, au nom du Collège 1**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Bien que cette saisine de la Région nous parvienne tardivement, globalement le Collège 1 ne peut que valider ce texte sur les aménagements cyclables de 1000 km envisagés.

Que ce soit en vue de multiplier le tourisme vert et (ou) la mobilité des déplacements locaux, ces voies de déplacements décarbonés ne peuvent qu'améliorer l'évolution écologique et la biodiversité de notre région.

Reste néanmoins à coordonner de manière efficace les créations ou aménagements de ces voies entre la Région et les autres collectivités, afin d'obtenir un réseau cohérent, de bonne qualité, et également d'en conserver un bon niveau d'entretien dans le futur. Ce sujet reste sans doute un point sensible du dossier et pour lequel les solutions ne sont pas forcément évidentes.

Enfin le bon usage de ces VVV Vélo routes Voies Vertes nécessite un aménagement des liaisons entre les gares qu'elles soient routières ou ferroviaires et ces itinéraires verts afin de sécuriser ces voies d'accès et d'y installer une signalisation de qualité, notamment pour le tourisme.

Sous réserve d'interventions individuelles, le Collège 1 votera ce texte.

## **Intervention de Denise MILBERGUE, au nom du Collège 2 - CFE/CGC, CFTC, CGT, FSU, Solidaires et UNSA**

Le ceser est une nouvelle fois saisi dans la limite des délais légaux par le conseil régional pour 3 avis : Le volet métropolitain du CPER-Le schéma des formations des techniciens et ingénieurs-1 000 km de pistes cyclables.

Ces textes concernent les habitants de la région, nos mandants à tous, quel que soit notre collège. Ils ont fait l'objet de discussions, de concertations, d'un travail préparatoire avant leur élaboration. La consultation du ceser aurait eu à ce moment tout son sens et sa place, permettant d'enrichir la politique régionale par la participation à la concertation de l'ensemble de la société organisée. Mais comme une fois encore, le Conseil Régional se contente de respecter la lettre de la loi et non son esprit, et transforme les apports du Ceser en exercice formel dénué de sens, et sans que les élus aient pu prendre connaissance de nos avis et préconisations.

Comment imaginer éclairer et donner son avis en 10 jours, week-end compris, sur des sujets aussi complexes ? Comment imaginer que la Région tienne compte de nos avis rendus la veille du vote en assemblée plénière ? Certains se désolent de la perte de sens civique et de la qualité du débat démocratique.

La Région a la chance d'avoir pour la conseiller une instance rare, unique, qui permet un dialogue entre tous les acteurs de la société civile organisée de notre région, un dialogue apaisé dans l'objectif de l'intérêt général, une instance qui permet de faire des propositions d'amélioration des politiques publiques. Ces conditions d'exercice de la mission de la seconde assemblée régionale constituent un gigantesque gâchis, pour les élus régionaux, pour les conseillers du Ceser, et surtout pour les habitantes et les habitants de notre Région et les acteurs de nos territoires.

Dans la perspective du renouvellement de mandature, le collège 2 propose une rencontre entre le CESER et le conseil régional afin de trouver des modalités de fonctionnement plus satisfaisantes. Chaque organisation se déterminera sur son vote.

### **Intervention de Frédérique RESCHE-RIGON, au nom des Collèges 3 et 4**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, chers collègues,

Nous adressons nos remerciements au Président de la Commission 2 ainsi qu'à la chargée de mission Valérie Marion, tout particulièrement compte tenu du temps limité pour l'élaboration de l'avis.

Les collèges 3 et 4 ont apprécié le travail de synthèse effectué dans la première partie, cette acculturation étant fondamentale pour appréhender le contexte européen, national et bien évidemment régional, rappeler le lien avec le SRADDET et quelques éléments de bilan. La deuxième partie présente les trois grands axes du rapport, les infrastructures, la mise en tourisme et l'innovation.

En troisième partie, les remarques du CESER nous paraissent toutes justifiées. Nous allons en souligner quelques aspects et ajouter quelques remarques complémentaires.

Les collèges 3 et 4 considèrent que les projets de véloroutes et voies vertes doivent être soumis à des études environnementales et à une étude d'impact au même titre que les autres infrastructures, routières, ferroviaires, navigables ...

En conséquence :

- Le développement et la promotion du cyclotourisme ne doivent pas se faire au détriment de la biodiversité, des écosystèmes et des continuités écologiques ; la fragilité des milieux traversés doit être considérée ;
- Les zonages de restauration et de protection de la nature doivent être respectés, y compris lors des chantiers, avec une précaution sur les périodes (nidification, reproduction...) ; la réutilisation de voies et chemins existants doit être recherchée, ainsi que la qualité de revêtements ayant peu ou pas d'impact sur l'environnement ;
- Les enjeux d'intermodalité et des possibilités de vélo au quotidien doivent être intégrés, en particulier en cohérence avec certains des objectifs cités du SRADDET (à savoir et pour rappel : concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale / répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et les services en fonction des

spécificités des personnes et des territoires / veiller à la cohérence des aménagements par la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échange) ;

- La qualité de la concertation avec les territoires nous paraît déterminante, garantie de l'acceptabilité, de l'usage et de l'entretien des voies cyclables ;
- En ce qui concerne le tourisme, de proximité ou plus lointain, les attentes des usagers en matière de découverte des milieux naturels et paysagers pourraient être comblées par une démarche pédagogique dont la forme reste à définir (livrets, cartes d'itinéraires illustrées, panneaux dans les zones d'accueil...), qui informerait sur les patrimoines naturels et culturels et sur les comportements à adopter.

Nous considérons évidemment favorablement l'ambition de développer les voies cyclables en Auvergne-Rhône-Alpes. Ce développement doit se faire dans une volonté d'équilibre avec la préservation du milieu naturel. Insérer un volet environnement et créer un lien plus fort avec les politiques de protection de l'environnement et de la biodiversité, particulièrement avec le réseau des sites Natura 2000, constituerait certainement une garantie en ce sens.

Sauf expression contraire individuelle, les membres du collège 3 et 4 voteront en faveur de cette contribution.

## AVIS

Le CESER a été saisi pour avis sur le rapport du Conseil régional concernant « l'objectif d'aménagement de 1000 km de voies vertes en Auvergne-Rhône-Alpes ».

En effet, La Région a approuvé lors de l'Assemblée Plénière du 29 juin 2017 les orientations de sa politique visant à organiser et aménager les itinéraires cyclables d'intérêt régional. Elle s'est fixée comme objectif de devenir la région européenne leader sur le tourisme à vélo en portant une politique ambitieuse et ciblée, en concordance avec les politiques de développement touristique (soutien aux itinérances touristiques, promotion des itinéraires par le comité régional du tourisme).

Dans cet avis, les deux premières parties se veulent pédagogiques en explicitant le contexte européen et national des VVV et en reprenant les éléments de bilan du premier dispositif. Le CESER exprime dans la troisième partie des observations ou remarques ciblées sur les différents points constitutifs du dispositif ou bien de sa mise en œuvre.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE |  
AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE |  
AMENAGEMENT TOURISTIQUE | BIODIVERSITE |  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE | ITINERAIRE  
CYCLABLE | MOBILITE DOUCE | REGION  
AUVERGNE-RHONE-ALPES | VELO | VELOURTE  
| VOIE VERTE

Crédits photos :123RF

[ceser.auvergnerhonealpes.fr](http://ceser.auvergnerhonealpes.fr)



### **CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON**

8 rue Paul Montrochet – CS 90051 – 69285 Lyon cedex 02  
T. 04 26 73 49 73 – F. 04 26 73 51 98

### **CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / CLERMONT-FERRAND**

59 Bd Léon Jouhaux – CS 90706 – 63050 Clermont-Ferrand  
Cedex 2  
T. 04.73.29.45.29 – F. 04.73.29.45.20