

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org*

**SCHÉMA DÉPARTEMENTAL CYCLABLE
DES ALPES-MARITIMES**

**AVIS et PROPOSITIONS
du GIR Maralpin**

**sur les études d'élaboration du projet
présentées par le Conseil Général des Alpes-Maritimes
lors de la réunion de concertation du 10 octobre 2003
(*seconde réunion de concertation*)**

27 Octobre 2003

**AVIS et PROPOSITIONS du GIR Maralpin
sur les études d'élaboration du projet
présentées par le Conseil Général des Alpes-Maritimes
lors de la réunion de concertation du 10 octobre 2003
(seconde réunion de concertation)**

TABLE DES MATIÈRES

PROPOSITIONS

Préambule

1. Insertion du plan départemental dans un cadre géographique élargi

- 1.1. Itinéraires nationaux véloroutes et voies vertes concernant le Département
- 1.2. Schéma régional cyclable
- 1.3. Les liaisons avec l'Italie

2. Information, formation, concertation et harmonisation

3. Esquisse d'une stratégie

- 3.1. État des lieux de l'ensemble des aménagements cyclables existants ou en projet
- 3.2. Les mécanismes de financement et d'échelonnement
- 3.3. Objectifs et choix stratégiques

4. Projets prioritaires et phasage

- 4.1. Liaison entre l'aménagement littoral de la Promenade des Anglais et les zones d'activités de la basse vallée du Var
- 4.2. Continuité de l'itinéraire littoral entre Nice et Antibes
- 4.3. Itinéraire transfrontalier de liaison avec la voie verte ligure
- 4.4. La route des Balcons de la Côte d'Azur et sa liaison avec le réseau varois
- 4.5. La boucle de liaison Littoral-Balcons à travers Sophia Antipolis
- 4.6. L'itinéraire national Nord-Sud (Nice-Digne) (*pour mémoire*)

5. Suivi du programme – Comité de pilotage

ANNEXE

Observations *non exhaustives* relatives aux planches soumises à examen

Planche 06 – Carte des pentes

Planche 07 – Pratique utilitaire

Planche 08 – Pratique récréative loisirs

Planche 09 – Pratique sportive et récréative tourisme

AVIS et PROPOSITIONS du GIR Maralpin
sur les études d'élaboration du projet
présentées par le Conseil Général des Alpes-Maritimes
lors de la réunion de concertation du 10 octobre 2003
(seconde réunion de concertation)

PROPOSITIONS DU GIR MARALPIN

Sous la présentation qui en a été faite lors de la réunion de concertation du 10 octobre 2003, le projet de schéma départemental cyclable constitue une avancée décisive dans la prise en compte des déplacements doux dans le département des Alpes-Maritimes.

Outre l'engagement fortement affirmé de la Présidence du Conseil général et de ses Services techniques, les études sur lesquelles cet engagement s'appuie s'inscrivent dans une démarche rationnelle et volontariste, telle qu'elle s'affiche sur les cartes mises à notre disposition, notamment pour ce qui concerne :

- la radicale remise en cause, par la cartographie des pentes [Planche 06], de l'axiome de prétendue impraticabilité du territoire au vélo,
- le souci de prendre en compte toutes les pratiques du vélo et de n'exclure de la réflexion aucun espace départemental [Planches 07, 08 & 09],
- l'analyse attentive des besoins en pratique utilitaire du vélo (par la prise en compte des zones d'activité et des établissements d'enseignement) [Planche 07],
- l'inscription des déplacements doux dans les plans de déplacements (avec notamment leur articulation autour des gares et haltes ferroviaires) [Planche 07].

L'ensemble de cette présentation, a été fort opportunément et judicieusement conçu pour annoncer clairement un programme ambitieux.

A ce stade d'élaboration cependant, les documents soumis à notre examen, se révèlent parfois imprécis, incomplets ou même erronés. Sans y attacher plus d'importance qu'ils ne le justifient, nous avons, en annexe, répertorié, sans prétention à l'exhaustivité, quelques points qui peuvent faire d'ores et déjà l'objet de retouches.

En revanche, nous avons porté toute notre attention sur les questions relevant de la stratégie à mettre en œuvre pour la réalisation d'un plan départemental cyclable :

- insertion du plan départemental dans un cadre géographique élargi,
- définition des objectifs prioritaires et phasage,
- concertation pluridisciplinaire et suivi des opérations.

Ces questions sont abordées dans les propositions qui suivent.

1. Insertion du plan départemental dans un cadre géographique élargi

Au carrefour des Alpes et de la Méditerranée, les Alpes-Maritimes constituent à la fois un pôle de convergence et un verrou dont l'accès et le franchissement doivent pouvoir être également assurés en matière de déplacements doux. Des dispositions en ce sens ont été prises par l'État, elles doivent l'être par la Région, elles sont ardemment sollicitées par nos voisins ligures.

1.2. Itinéraires nationaux véloroutes et voies vertes concernant le Département

Adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1998, le *Schéma national des véloroutes et voies vertes* (VVV) prévoit deux itinéraires intéressants les Alpes-Maritimes :

- un itinéraire Est-Ouest (Arles-Menton) de liaison avec l'Italie,
- un itinéraire Nord-Sud Nice-Grenoble.

1.2. Schéma régional cyclable

Donnant suite à sa décision de décembre 1998, l'État, dans sa circulaire interministérielle du 31 mai 2001, a demandé à chacune des régions françaises de constituer leur propre commission chargée de définir, avec plus de précision que le schéma national et dans le respect d'un cahier des charges national établi à cet effet, les portions d'itinéraires concernant leur territoire.

En Région Paca, la mise en place du *Comité régional de développement des VVV* s'est effectuée le 9 novembre 2001 ; elle doit s'ensuivre du lancement de l'étude régionale correspondante.

Dans l'intervalle, sont en cours d'étude, sur le secteur bordier des Alpes-Maritimes :

- l'itinéraire du Moyen Var, sur le tracé varois de la ligne ferroviaire déclassée des Chemins de fer de la Provence (CP) Nice-Meyrargues (cette étude est effectuée par le CETE-Méditerranée) ;
- un itinéraire de liaison par la vallée du Reyran, entre l'aboutissement Est de la piste cyclable Toulon – St. Raphaël et le lac de Carcès (cette étude, réalisée par le Conseil général du Var, établirait la connexion vers les Alpes-Maritimes avec l'itinéraire du moyen pays.

1.3. Les liaisons avec l'Italie

Lancé dès l'annonce de la décision du CIADT, le projet transfrontalier du GIR Maralpin visait à franchir le verrou maralpin par un itinéraire Nord-Sud selon l'axe Vallée de la Roya – Col de Tende et, le long du littoral, entre Bordighera et Nice, les solutions de continuité étant surmontées par intermodalité ferroviaire et, le cas échéant, maritime¹.

- Le premier de ces projets a été pris en compte pour une pratique différente, celle des VTT/VTC, dans le cadre du projet Interreg III A Alcotra "*Alpi del mare in bici*" piloté par la Province d'Imperia (Ligurie) et dont le CG 06 est le partenaire principal français.
- Le second de ces projets a donné l'élan au projet circumméditerranéen Interreg III B Médoc "*REVER-MED*" mais n'a pas encore abouti au niveau transfrontalier Alcotra, en dépit de la demande pressante de la Région Ligurie qui y voit le débouché Ouest de la grande voie verte d'ores et déjà programmée sur plus de 65 kilomètres le long de la *Riviera dei Fiori*.

2. Information, formation, concertation et harmonisation

Ainsi que l'ont souligné les études réalisées à la demande du Conseil général, aux pratiques actuellement majoritaires (vélo sportif et randonnée) s'ajoutent celles utilitaires et récréatives (peu représentées jusqu'ici mais dont les potentialités sont énormes, comme l'a établi la récente enquête du GIR auprès de la population étudiante azurélienne²).

Des divergences d'intérêt entre les catégories correspondantes d'utilisateurs du vélo se sont manifestées au cours des premières réunions de concertation. Elles sont légitimes mais nous paraissent pouvoir être aisément surmontées, certes par le désir collectivement partagé d'œuvrer

¹ BORTOLAMI Giancarlo (Prof.), BRANCUCCI Gerardo (Prof.), MOLINARI Jacques, TICHY Aldo
"*Itinéraire voies vertes circumméditerranéen – Franchissement du verrou maralpin – Un projet transfrontalier franco-italien*" – IIIème Congrès international des voies vertes – Gijon (Espagne), 19-21 octobre 2000

² GRÖNER Roderik – "*Enquête vélo auprès de la population étudiante azurélienne*" – GIR Maralpin/Faculté des Sciences du sport de l'Université de Nice [étude en cours de diffusion au niveau national par le CERTU]

en faveur du vélo, mais, plus encore, par la prise en compte de tous les enseignements et recommandations des services et des institutions se consacrant en France et à l'Étranger à la sécurisation et à l'essor de l'usage du vélo [Comité interministériel de suivi vélo, CERTU, Club des villes cyclables, Association des départements cyclables, Fubicy, etc.].

La réalisation d'un plan départemental cyclable nous paraît donc devoir s'accompagner, sinon être précédée, de :

- la formation des différents acteurs (élus, techniciens, associatifs) aux dernières avancées et recommandations relatives à la conception, réalisation et sécurisation des aménagements cyclables (notamment fiches techniques sur le vélo en ville et sur les VVV) [de telles formations, organisées sous forme de journées d'études, sont couramment dispensées dans d'autres départements par les services spécialisés de l'État (notamment le CETE)] ;
- l'élaboration d'une *charte* accompagnée d'un *cahier des charges* sur les contraintes techniques à respecter dans le département pour les différentes catégories d'aménagement.

3. Esquisse d'une stratégie

3.1. État des lieux de l'ensemble des aménagements cyclables existants ou en projet

La définition d'objectifs prioritaires devrait tout d'abord être précédée d'un *état des lieux* de l'ensemble des aménagements cyclables (ou prétendus tels) existants ou en projet dans le département. Or, tel qu'il semble apparaître sur certaines des cartes présentées, le présent état des lieux se révèle imprécis et comporte quelques lacunes et erreurs.

Un nouvel état des lieux est à dresser. Inventoriant toutes les réalisations et projets, qu'ils soient départementaux, territoriaux (PDUs) ou municipaux, il serait cartographié aux échelles requises et assorti de fiches descriptives précises.

3.2. Les mécanismes de financement et d'échelonnement

Le choix d'une stratégie et la définition d'un programme de réalisations sont directement dépendants des coûts et des délais de réalisation.

Pour ce qui concerne les coûts, ils ne devraient présenter aucun caractère dirimant dans la mesure où

- on se rappellera qu'il revient 100 000 fois moins cher de transférer un automobiliste de sa voiture sur un vélo que dans un transport en commun,
- et on ne tiendra compte que des seuls éventuels surcoûts dans tous les cas de réaménagement ou de création de voirie.

Les délais de procédure et de réalisation peuvent, en revanche, se révéler contraignants et imposent une analyse attentive des chemins critiques.

Une bonne illustration pourra en être donnée par quelques études de cas tirées de l'état des lieux précédent [cf. 3.1.].

3.3. Objectifs et choix stratégiques

Du point de vue du GIR Maralpin, devraient être engagées *sans tarder* des réalisations *peu nombreuses* mais *parfaitement ciblées* de manière à :

- couvrir l'ensemble des pratiques (utilitaires, récréatives loisirs, récréatives tourisme, sportives) ;
- permettre rapidement l'affichage aux yeux de la population de l'usage du vélo ;
- sécuriser les itinéraires les plus fréquentés et/ou les plus dangereux.
- inscrire le département dans une stratégie internationale, nationale et régionale.

On veillera donc à accorder la priorité aux pratiques utilitaires et récréatives sur des itinéraires à

plus forte potentialités, ces réalisations auront directement pour effet de populariser l'usage du vélo et de susciter l'engouement pour des aménagements fins au niveau municipal.

Dans la mesure où ces itinéraires sont, pour la plupart, accidentogènes, leur aménagement offrira également aux autres catégories d'usagers une circulation sécurisée.

Ainsi, plusieurs des objectifs précités peuvent-ils *conjointement* être atteints sur le même aménagement ou sur des aménagements contigus

4. Projets prioritaires et phasage

La liste suivante présente les projets jugés par le GIR Maralpin *indispensables* au lancement du plan vélo.

4.1. Liaison entre l'aménagement littoral de la Promenade des Anglais et les zones d'activités de la basse vallée du Var

[*objectif majeur : utilitaire****]

Une telle liaison depuis le centre de la Ville de Nice devrait autoriser la desserte maillée du CADAM, du stade Charles Ehrmann, de Nikaïa, des quartiers et bureaux des Moulins et de La Plaine ainsi que celle de la Faculté des Sports (où notre enquête a révélé le paradoxal moindre recours au vélo).

Cet aménagement devrait au moins aboutir à la gare CP de Lingostière, afin d'offrir une possibilité d'intermodalité ferroviaire vers le Moyen pays. Il constituerait, quoi qu'il en soit, la première portion de l'indispensable itinéraire de grande liaison nord-sud par ailleurs envisagée par la DDE 06.

4.2. Continuité de l'itinéraire littoral entre Nice et Antibes

[*objectifs : récréatif***, sécuritaire***, utilitaire**]

Cette continuité doit être menée de pair avec la réalisation d'une *piste cyclable en site propre* sur la RN 89, tronçon littoral le plus accidentogène du département.

4.3. Itinéraire transfrontalier de liaison avec la voie verte ligure

[*objectifs : tourisme***, loisirs**, utilitaire*, international***, méthodologique****]

Ce projet ne concerne que l'extrême Est du département mais l'arrime au projet ligure de 65 km de voie verte littorale programmée entre Bordighera et Finale Ligure via San Remo, Imperia Alassio et Albenga. Sa concrétisation, sollicitée avec insistance par la Région Ligurie, s'effectuerait dans le cadre d'un financement Interreg et offrirait en outre l'extrême intérêt d'un enrichissant échange d'expériences avec nos partenaires italiens, non seulement en matière de déplacements doux et d'aménagements touristiques et culturels, mais aussi en matière d'intermodalité ferroviaire et maritime³.

Un partenariat additionnel avec la Principauté de Monaco est également envisageable.

4.4. La route des Balcons de la Côte d'Azur et sa liaison avec le réseau varois

[*objectifs : loisirs***, tourisme**, national***, régional***]

La Route des Balcons, qui épouse sensiblement le tracé de l'ancienne ligne métrique Nice-Meyrargues, le plus fréquenté des itinéraires de loisirs, présente aussi la particularité de constituer l'unique possibilité de liaison nationale Est-Ouest.

Du fait de la progression vers l'Est de l'itinéraire littoral varois et du projet de liaison St. Raphaël – lac de Carcès, une connexion avec le Var serait envisageable à court terme, dans la mesure où les aménagements requis pour remettre en continuité les tronçons de l'ancienne ligne des CP seraient programmés à temps.

Ces raisons nous conduisent à positionner en haute priorité l'aménagement de la totalité du

³ MOLINARI Jacques et All. - "Itinerari non motorizzati sulle Riviere francese e italiana - Il patrimonio culturale e paesaggistico messo in rete" - Xth International Conference Vivere e Camminare in Città "Non motorized mobility and land resources" – Brescia/Milano, 12/13 juin 2003

Balcon *depuis sa limite varoise*. Cet aménagement pourrait bénéficier, au titre de cette continuité, du financement de l'État et de la Région.

4.5. La boucle de liaison Littoral-Balcons à travers Sophia Antipolis

[objectifs : *loisirs***, *tourisme***, *utilitaire***]

Les deux tracés, à déterminer avec soin (si possible, l'une au départ de La Brague, l'autre au départ de Golfe Juan) afin de retenir les profils les plus amènes et les parcours les plus attrayants, constitueront la liaison avec l'itinéraire des Balcons, future liaison nationale VVV, et surtout offriront une desserte des secteurs d'activité et établissements universitaires et scolaires de Sophia Antipolis, fort demandeurs en accès doux.

4.6. L'itinéraire national Nord-Sud (Nice-Digne) (pour mémoire)

[objectifs : *touristique***, *national****]

La réflexion sur la réalisation du tronçon Nice-Digne de l'itinéraire national Nice-Grenoble par couplage intermodal avec la ligne des CP a été amorcée par le GIR Maralpin dans le cadre d'une toute récente convention avec le Conseil régional Paca.

Dans un premier temps, l'accent sera porté sur l'intermodalité ferroviaire et la réalisation, le long du trajet, de courtes boucles "loisirs" dont l'une située dans les Alpes-de-Haute-Provence, a, par les soins du GIR Maralpin, déjà fait l'objet d'une préétude.

On remarquera que l'ensemble de ces projets prioritaires couvre toutes les pratiques et constitue un réseau directeur cohérent (la discontinuité littorale entre Nice et Monaco pouvant être provisoirement résolue par l'intermodalité que nous prônons par ailleurs).

La réalisation de ces projets prioritaires ne devra pas affecter celle des aménagements cyclables devant accompagner les créations routières ou les chantiers de rénovation programmés.

5. Suivi du programme – Comité de pilotage

L'élaboration de l'ensemble des projets et leur réalisation gagneraient à être débattus avec les principaux acteurs dans le cadre du *comité pluridisciplinaire de pilotage vélo* dont une ébauche a été esquissée lors de la réunion de concertation du 10 octobre.

Ce comité pluridisciplinaire aurait notamment pour tâche de procéder à l'analyse des pratiques sur les aménagements existants et de participer à la conception, à la réalisation et au suivi (analyse des pratiques et mises au point) des premiers aménagements nouveaux devant jouer le rôle de *sites-pilotes* pour l'ensemble du département.

ANNEXE

Observations *non exhaustives* relatives aux planches soumises à examen

PLANCHE 06 – Carte des pentes

Cette Planche, d'un grand intérêt, aurait gagné à disposer d'un échelonnement de pentes comportant le seuil de 3 % (celui considéré comme limite pour un tracé "voie verte"), seuil

d'ailleurs utilement repris en Planche 07 ("Pratique récréative loisirs")

- **Menton**
 - La profonde vallée du Borrigo (CD de Ste Agnès) constitue une indentation urbaine dense relevant de la plaine côtière(zone hachurée verte) ou d'un axe vert (pente << 2 %)
 - Le Boulevard de Garavan dont la requalification financée par le département est en cours est également justiciable d'un tracé vert.

PLANCHE 07 – Pratique utilitaire

Cette Planche constitue la carte maîtresse du projet. La mise en évidence des implantations des établissements d'enseignement, des stations ferroviaires et des premiers linéaments cyclables, répond au souci prioritaire du GIR Maralpin de promouvoir à la fois transports en commun et déplacements non motorisés en premier lieu en milieu scolaire et universitaire.

Bien que l'échelle cartographique se prête difficilement à une représentation précise et exhaustive de l'ensemble de la problématique, l'attention est appelée sur les points suivants.

- **Ferroviaire**
 - Avant Vintimille, il n'y a pas d'autre gare en territoire italien (et donc pas de halte à La Mortola)
- **Autres installations et centres publics à recenser**
 - CADAM
 - Nikaïa
 - Stades (du Ray, Charles Ehrmann, etc.)
- **Autres établissements d'éducation à recenser et répertorier**
 - Facultés [notamment celle du Sport dont l'écrasante majorité des étudiants se déplace en voiture (cf. Enquête GIR)]
 - Centres de formation des apprentis [Carros (900 élèves) ; ZI des 3 Moulins (1200 élèves) ; etc.]
 - Lycées [dont celui professionnel du bâtiment]

En ce qui concerne la représentation des aménagements cyclables existants, programmés ou potentiels (ce que semble devoir représenter la carte), l'attention est également appelée sur les points qui suivent.

- **Omissions**
 - Tracé cyclable (à sens unique) sur le trottoir à Villefranche
 - Piste cyclable associée à la requalification du CD 22 dans le val du Borrigo à Menton
- **Solutions de continuité à résoudre [et devant faire l'objet d'une mention particulière]**
 - Franchissement littoral du Loup [le détour par l'ouvrage ferroviaire se révèle d'autant plus dissuasif que le tracé cyclable s'impose en bordure maritime]
 - Liaison Fort Carré – Antibes [n'est-elle pas réalisable par dévolution des remparts ?]
 - Lacune de Pointe Fourcade entre Golfe Juan et La Croisette.

PLANCHE 08 – Pratique récréative loisirs

Cette Planche offre, en sa légende, la clef de déchiffrement de celles des planches 07 et 09. Sa lecture n'en est pas moins frustrante dans la mesure où l'identification des "Pistes cyclables des PDU" et "projets routiers" est souvent occultée par le surlignage en noir des "itinéraires récréatifs".

Une telle confusion rend indispensable la réalisation d'une Planche dédiée au seul état des lieux [cf. 3.1.].

Le relevé des tracés à pente inférieure à 3 % est parfaitement judicieux et tout à fait approprié à l'inventaire "pratique récréative" [cf. Planche 06]

Parmi les itinéraires loisirs de ce type à répertorier à ce titre, on relèvera notamment :

- Col de Ségra – Col du Farguet – Col de Braus (parcours aérien à profil facile pouvant fermer le parcours plus accidenté de Col des Banquettes – Castillon – Col St. Jean)

PLANCHE 09 – Pratique sportive et récréative tourisme

On ne se prononcera pas sur le tracé et le nombre des boucles proposées : de multiples combinaisons et variantes sont possibles. En dresser un catalogue, à l'aune des guides du Conseil général est tout à fait réalisable mais serait se cantonner à une pratique établie de longue date, sans prendre en compte l'aspiration de nombre de citoyens inexpérimentés à découvrir sans difficultés et à s'initier en famille et sans risques à la promenade et à la randonnée cycliste.

Ces raisons nous conduisent à porter l'accent sur la réalisation de boucles pilote, si possible accessibles *sans recours à la voiture* (desservies par chemin de fer et/ou autocars se prêtant à l'accueil et au chargement de vélos).

Des dispositions seraient à prendre pour favoriser, sur de telles boucles-pilotes, l'adaptation sinon la mise en place d'unités d'accueil et de commerce liées à la pratique du vélo, à l'image des réalisations éprouvées sur les itinéraires modèles en voie de multiplication en France et surtout dans d'autres pays, notamment nos pays voisins.
