

LE CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN
AU  DE VOS VIES



PLAN véLO 2020



www.bas-rhin.fr

éDITO



Quel chemin parcouru depuis l'adoption du premier Plan Vélo en 1992 ! Cela démontre bien à quel point ce mode de déplacement est plébiscité par les Bas-rhinois. Les chiffres sont impressionnantes et les montants consacrés par le Conseil Général du Bas-Rhin aux équipements tant au niveau du nombre de pistes construites que des distances parcourues, témoignent de notre volonté d'encourager cette pratique.

Depuis 1990 ce sont en effet près de 45 millions d'Euros qui ont été consacrés à cette thématique de manière totalement volontariste de la part du Conseil Général du Bas-Rhin, avec à la clé plus de 735 kilomètres d'itinéraires cyclables réalisés. Ces deux décennies écoulées ont été mises à profit pour encourager la pratique du vélo dans les trajets quotidiens, mais aussi en tant que loisir sportif. L'accent a été mis sur la création d'un réseau structurant entre les principaux pôles urbains départementaux, la sécurité des cyclistes et l'encouragement à la pratique du vélo. Les résultats sont au rendez-vous, puisque le Bas-Rhin se situe aujourd'hui dans le peloton de tête des départements français où la pratique du vélo est la plus développée.

Aujourd'hui, les objectifs de ce Plan Vélo 2020 s'inscrivent dans la lignée du précédent en conservant un caractère volontariste, conformément aux souhaits des Conseillers Généraux qui ont pris part à sa réalisation. Les axes d'intervention du Conseil Général restent similaires, mais ont toutefois été adaptés au contexte, car les attentes ont évolué depuis le début des années 1990. Il s'agit désormais de renforcer la pratique du vélo afin d'en faire un mode de déplacement à part entière, au même titre que les autres moyens de transports, et toujours aussi un loisir accessible à tous. Ce Plan Vélo 2020 est donc un outil qui s'efforce de répondre, d'une part aux enjeux de cette décennie en termes de déplacements, et aux attentes des cyclistes, et d'autre part aux nécessaires évolutions techniques et juridiques intervenues depuis les vingt dernières années.

Je vous invite donc à le consulter et à prendre connaissance dans le détail de cette politique du Conseil Général du Bas-Rhin pour les années à venir.

Guy-Dominique KENNEL

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Guy-Dominique KENNEL".

SOMMAIRE

PARTIE UNE : FINALITÉ ET OBJECTIFS DU PLAN VÉLO 2020

Chapitre 1 : Le Plan Vélo de 1992	5
Chapitre 2 : Bilan des réalisations	6
Chapitre 3 : Eléments de constat de cette politique volontariste du Département	6

PARTIE DEUX : LES PRINCIPES D'INTERVENTION POUR LES AMÉNAGEMENTS EN MAÎTRISE D'OUVRAGE PROPRE DU DÉPARTEMENT

Chapitre 1 : Un schéma de référence des itinéraires cyclables structurants du Bas-Rhin, inscrits dans le schéma européen « Eurovélo » et le schéma national des véloroutes et voies vertes	7
Chapitre 2 : Développer l'usage quotidien du vélo : une politique d'aménagements cyclables le long du réseau routier principal du Département pour des déplacements durables	8
Chapitre 3 : Adopter un schéma de jalonnement des itinéraires cyclables structurants du Bas-Rhin	9
Chapitre 4 : Adapter les aides départementales pour l'aménagement des traverses d'agglomération	9
Chapitre 5 : Expérimentations et orientations nouvelles	10

PARTIE TROIS : L'INTERVENTION DU DÉPARTEMENT AUPRÈS DES TERRITOIRES

Chapitre 1 : Implication du Département auprès des acteurs locaux (communes et EPCI)	11
Chapitre 2 : Education à l'usage du vélo	11
Chapitre 3 : Mise à la disposition des acteurs locaux de l'expertise acquise par le Département	11

PARTIE QUATRE : VALORISER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS

Chapitre 1 : Evolution vers un réseau de voies vertes, s'appuyant largement sur les itinéraires cyclables déjà réalisés	12
Chapitre 2 : Valorisation touristique des itinéraires cyclables	12

PARTIE CINQ : CLARIFIER LE STATUT JURIDIQUE (VOIES VERTES NOTAMMENT) ET ORGANISER LA GESTION DES ITINÉRAIRES

Chapitre 1 : Les voies vertes	13
Chapitre 2 : Les itinéraires cyclables sur le domaine de tiers (hors emprises départementales)	14
Chapitre 3 : L'entretien des aménagements cyclables	14
Chapitre 4 : Propositions d'expérimentation d'une augmentation des niveaux de services en matière d'itinéraires cyclables « utilitaires »	16

ANNEXES

17

LE « PLAN VÉLO 2020 » DU BAS-RHIN DÉCRIT ET PRÉCISE LES DIVERSES IMPLICATIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN POUR LES ITINÉRAIRES CYCLABLES ET POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO DANS LE DÉPARTEMENT.

PARTIE UNE : FINALITÉ ET OBJECTIFS DU PLAN VÉLO 2020

Le « Plan Vélo 2020 » se propose d'actualiser cette politique départementale adoptée en 1992 :

- En intégrant les évolutions intervenues en 1999 pour la réalisation d'aménagements utilitaires sur RD de 3^{ème} catégorie.
- En intégrant les évolutions intervenues en 2008 dans le cadre de la contractualisation territoriale (priorités partagées - volet 2 des contrats de territoires).
- En valorisant sur le plan touristique les itinéraires cyclables existants
- En intégrant divers aspects réglementaires pour la gestion et l'exploitation des itinéraires cyclables (voies vertes notamment).

Le Département du Bas-Rhin s'est engagé dans la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants qui relie les principaux pôles du département. Il complète ce réseau par des liaisons utilitaires entre communes le long des routes principales et très circulées, elles-mêmes complétées par des circuits d'intérêt local à l'initiative des communes et Communautés de Communes.

Pour atteindre ces objectifs, notre politique laisse également une large place à l'initiative locale.

Ainsi un subventionnement existe dans le cadre de l'aide à la voirie communale, pour la réalisation de liaisons d'intérêt local qui viennent compléter le réseau des aménagements départementaux à disposition des cyclistes. Ces aides du Département aux projets locaux peuvent atteindre 50% pour les « priorités partagées » inscrites au volet 2 des contrats de territoires (voir annexe 2).

Chapitre 1 : Le Plan Vélo de 1992

Rappel des **objectifs du Plan Vélo de 1992** :

- > Sécuriser les déplacements des cyclistes
- > Mettre en œuvre un réseau départemental d'itinéraires à longue distance desservant les principaux pôles d'attraction du Bas-Rhin (à vocation principale de « loisirs »)
- > Encourager l'utilisation du vélo, y compris pour les déplacements quotidiens des bas-rhinois.

Les enjeux financiers de cette politique volontariste :

Depuis la fin des années 80, ce sont plus de 45 millions d'Euros que notre collectivité a consacré à la mise en œuvre de cette politique en faveur des déplacements à vélo.

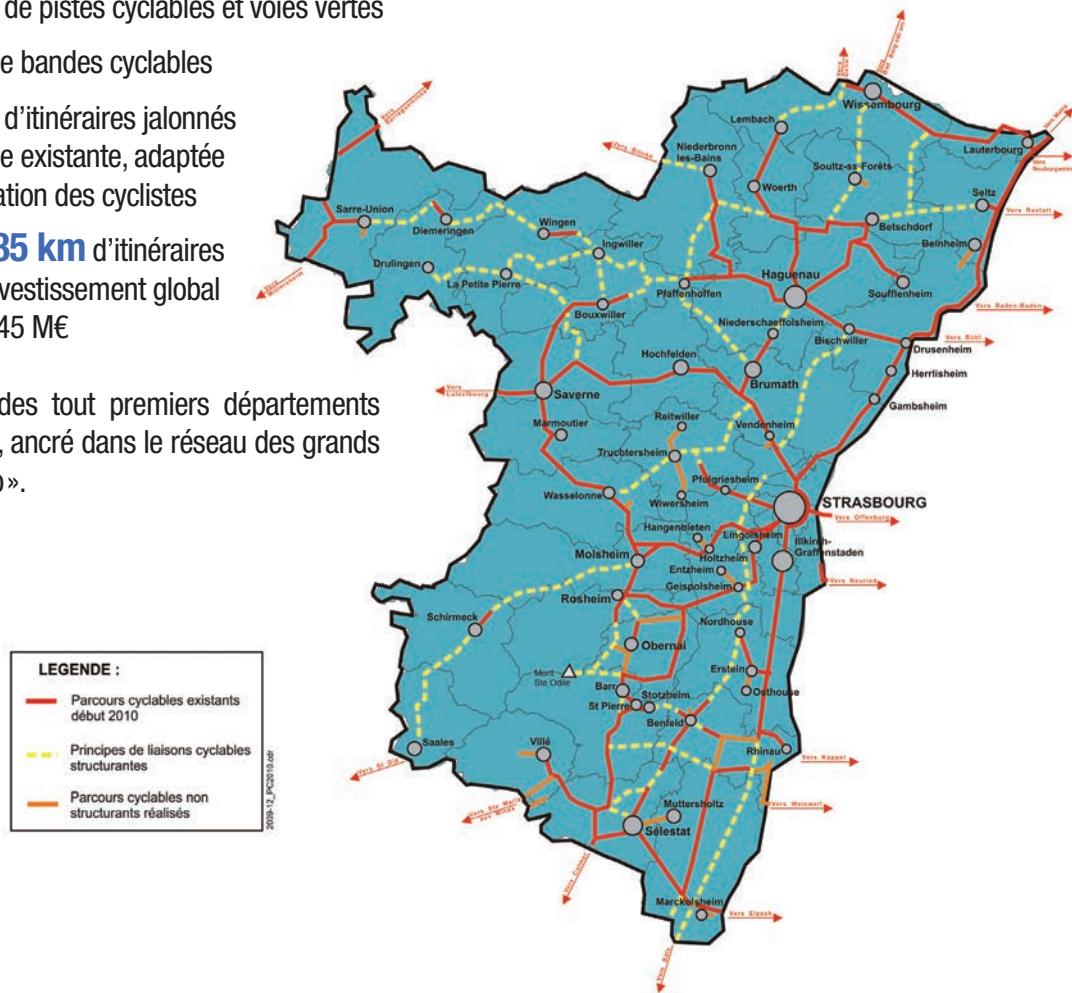
Le budget annuel moyen « **circulations douces** » - consacré jusqu'ici à ces opérations se répartit de la manière suivante :

- > 3 000 000 € investissements
- > 400 000 € fonctionnement (entretien des aménagements)

Chapitre 2 : Bilan des réalisations

- **258 km** de pistes cyclables et voies vertes
- **60 km** de bandes cyclables
- **417 km** d'itinéraires jalonnés sur la voirie existante, adaptée à la circulation des cyclistes
- plus de **735 km** d'itinéraires pour un investissement global d'environ 45 M€

Le Bas-Rhin : un des tout premiers départements cyclables de France, ancré dans le réseau des grands itinéraires « Eurovélo ».



Chapitre 3 : Eléments de constat de cette politique volontariste du Département

- > un usage quotidien du vélo en plein essor ; jusqu'à 8% des déplacements quotidiens des bas-rhinois se font à vélo (source : enquête ménage de 2009 - exemple du secteur de Sélestat)
- > un potentiel touristique à faire connaître et à valoriser.
- > un besoin de clarification ...
 - critères pour les aménagements « utilitaires » le long des RD
 - articulation du réseau structurant (grands itinéraires) et des aménagements locaux (Département et territoires)
 - entretien des aménagements
- > un besoin d'actualisation de notre politique volontariste...
 - intégration des politiques transversales : contrats de territoires, Agenda 21, espaces et sites de sports de pleine nature...
 - la valorisation touristique des grands itinéraires cyclables

... sans bouleverser un système qui répond à l'attente des cyclistes et qui a fait ses preuves.

PARTIE DEUX :

LES PRINCIPES D'INTERVENTION POUR LES AMÉNAGEMENTS EN MAÎTRISE D'OUVRAGE PROPRE DU DÉPARTEMENT.

Chapitre 1 : Un schéma de référence des itinéraires cyclables structurants du Bas-Rhin, inscrits dans le schéma européen « Eurovélo » et le schéma national des véloroutes et voies vertes.

La finalité de ce schéma de référence (voir annexe 1) est de desservir les principaux pôles d'attraction du département (chefs lieux de cantons et quelques sites touristiques principaux majeurs) dans une logique principale de vélo loisirs et de découverte touristique.

Les itinéraires cyclables structurants prévus à ce schéma de référence sont étudiés, financés (à 100 %) et réalisés par le Département du Bas-Rhin. L'avancement des itinéraires cyclables structurants ; environ 2/3 des itinéraires prévus en 1992 ont été réalisés.

Les évolutions du schéma des itinéraires cyclables structurants de 1992 pour aboutir au schéma 2020 ont consisté en des mises en cohérence :

- à l'échelle départementale et des territoires, en lien avec les attentes des cyclistes
- avec les grands itinéraires nationaux et européens
- avec les aménagements qui ont pu être réalisés entre-temps selon des itinéraires alternatifs à ceux prévus en 1992.

Les itinéraires structurants qui restent à réaliser se heurtent à de nombreuses contraintes foncières, topographiques ou réglementaires (procédures administratives, réglementations environnementales, Natura 2000,...), qui nécessitent des études préalables de plus en plus précises et complexes, sans pour autant garantir la faisabilité du projet.

Aussi, il est de plus en plus nécessaire de disposer d'outils permettant d'inscrire la réalisation de ces itinéraires structurants dans les différents documents de planification et de gestion des espaces, afin de faciliter à terme la cohérence et la compatibilité avec les réglementations en vigueur (Scot, PLU, arrêtés de protection, documents d'objectifs Natura 2000, grandes infrastructures et développements urbains susceptibles de créer des effets de coupure,...).

Le schéma de référence des itinéraires cyclables structurants (principes de liaison) a été soumis à l'avis des commissions territoriales début 2010.

Les commissions territoriales se sont prononcées favorablement pour l'essentiel des adaptations proposées ; par ailleurs, des suggestions de liaisons complémentaires ont été formulées.

Ces propositions ont été intégrées lorsqu'elles correspondaient à une fonction structurante à l'échelle du département. D'autres propositions, bien que pertinentes, sont plutôt à considérer comme des projets locaux ou des évolutions à plus long terme.

Chapitre 2 : Développer l'usage quotidien du vélo : une politique d'aménagements cyclables le long du réseau routier principal du Département pour des déplacements durables

Finalité : favoriser et sécuriser les déplacements quotidiens le long des RD importantes, à fort trafic. A cet effet, il est nécessaire de se doter de critères objectifs et cohérents, afin de se concentrer sur les aménagements à forts enjeux de sécurité, sachant qu'il n'est pas envisageable de réaliser des aménagements spécifiques le long des 3 700 km de voirie départementale.

De tels critères étaient définis dans le cadre du Plan Vélo depuis 1992, et ils ont évolué en 1999. Il s'agit aujourd'hui de les actualiser et de les conforter.

Les grands principes d'intervention pour la mise en œuvre des liaisons cyclables utilitaires entre agglomérations (non inscrites au schéma des itinéraires cyclables structurants) sont les suivants :

- > maîtrise d'ouvrage du Département avec prise en charge des études, procédures et travaux sur le budget départemental
- > partenariat avec les acteurs locaux (communes et/ou EPCI) pour la mise à disposition du foncier nécessaire à la réalisation des travaux

Les critères de réalisation d'une liaison cyclable intercommunale «utilitaire» selon les critères de 1992, complétées en 1999, sont actuellement les suivants :

- > aménagements «utilitaires» entre deux communes, le long du réseau routier principal (RD de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie)
- > sur routes secondaires (RD de 3^{ème} catégorie) : mélange des cyclistes à la circulation générale en raison du trafic faible ou modéré (pas d'aménagement spécifique), sauf cas exceptionnels de routes secondaires «importantes» (rappel des critères adoptés en 1999, susceptibles de justifier une dérogation) :
 - trafic moyen journalier supérieur à 2 000 véhicules par jour (soit 2 à 3 véhicules/sens/minute en heure de pointe)
 - taux de poids lourds élevé (supérieur à 5 %, soit au moins 100 PL par jour dans les deux sens)
 - vitesses pratiquées élevées (dépassement de la vitesse de 90 km/h supérieur à 20 %)
 - besoins en terme de déplacements cyclables utilisateurs particulièrement justifiés (proximité d'un collège ou d'équipements publics et de services, générant d'ores et déjà des déplacements à vélo). Dans le cas d'un collège, il conviendra notamment de considérer l'existence ou non d'un circuit de transport scolaire.



L'actualisation adoptée dans le cadre du Plan Vélo 2020 est une simplification de l'expression des critères pour les liaisons «utilitaires» entre communes, le long des routes départementales :

- > **trafic moyen journalier** supérieur à **2 000 véhicules par jour** (soit 2 à 3 véhicules /sens /minute à l'heure de pointe)
- > **trafic poids lourds élevé** (supérieur à 5 %, soit au moins 100 PL par jour dans les deux sens)
- > **besoins avérés en termes de déplacements cyclables utilitaires** particulièrement justifiés (proximité d'un collège, d'un lycée ou d'équipements publics et de services à vocation intercommunale, générant d'ores et déjà des déplacements à vélo). Considérer en outre l'existence ou non d'un circuit de transports scolaires (pas de circuit scolaire organisé par le CG pour des distances inférieures à 3 km).

Il est à noter que le Département réalise sous sa maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables uniquement **hors agglomération**. Les dispositifs de réinsertion des cyclistes dans la circulation générale en entrée d'agglomération sont à réaliser sous maîtrise d'ouvrage locale, avec les aides habituelles au titre de la voirie communale et des traverses d'agglomération.

Les aménagements cyclables qui ne rempliraient pas ces conditions d'intervention en maîtrise d'ouvrage départementale pourront toutefois être réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage locale, avec une subvention du Département (au titre de la voirie communale).

Chapitre 3 : Adopter un schéma de jalonnement des itinéraires cyclables structurants du Bas-Rhin

Les cyclistes souhaitent un jalonnement continu et lisible des itinéraires cyclables, comme pour les itinéraires «routiers». Les principaux itinéraires cyclables du Département ont déjà bénéficié d'une signalisation directionnelle ; celle-ci est actuellement obsolète dans certains secteurs (non conforme aux normes actuelles), et souvent incomplète.

Afin d'améliorer le service rendu aux cyclistes, mais également pour améliorer la lisibilité du réseau des itinéraires cyclables du Bas-Rhin, le Département a engagé l'élaboration **d'un schéma de signalisation directionnelle des itinéraires cyclables départementaux** : dénomination des IC, hiérarchisation des destinations (pôles générateurs de trafic cyclistes), principes de rabattements, ...)

La démarche d'élaboration d'un tel schéma est en cours (approbation prévue fin 2011), et facilitera la mise en cohérence de ces jalonnements avec les itinéraires locaux, comme cela a été fait en 2009 à Haguenau par exemple. La mise en œuvre sur le terrain de la nouvelle signalisation directionnelle interviendra à partir de 2012.

Chapitre 4 : Adapter les aides départementales pour l'aménagement des traverses d'agglomération

Parallèlement au Plan Vélo 2020, le Département a engagé une refonte des aides pour l'aménagement des traverses d'agglomération et de la voirie communale.

Cette actualisation des principes d'intervention du Département pour la voirie communale et les RD en traverse d'agglomération s'attache en particulier à mieux prendre en compte les aménagements en faveur de la sécurité des usagers «vulnérables», dont les cyclistes.

Chapitre 5 : Expérimentations et orientations nouvelles

Afin de développer davantage l'usage quotidien du vélo, les actions suivantes pour améliorer la complémentarité entre vélo et transports en commun seront conduites en fonction des opportunités :

- > améliorer le rabattement vers les gares TER, hors agglomération
- > améliorer le rabattement vers les points d'arrêt majeurs du « Réseau 67 » : 1^{ère} étape = expérimentation dans le cadre du projet TSPO
- > mettre en place des stationnements vélo sécurisés à proximité des parkings de rabattement (« P+R »), prévus le long du TSPO
- > réfléchir à l'accessibilité vélo des collèges : expérimentation de « plans de déplacements d'établissements scolaires » (PDES) à mener (notamment en lien avec la démarche Agenda 21) avec le concours actif des collèges.
- > informer les usagers : rabattement vers les transports en commun et expérimentation d'un outil de choix des itinéraires (Système d'Information Multimodal) ; une telle démarche est engagée d'une part avec les autres « autorités organisatrices de transports » dans le cadre du système d'information multimodal « Vialsace » qui prendra en compte les modes actifs, et avec le calculateur d'itinéraire du Rheinland-Pfalz, dans le cadre du partenariat transfrontalier.



Exemple d'un stationnement sécurisé « vélo » à proximité d'un arrêt Réseau 67 à Niedermodern réalisé par la Région Alsace sur l'arrêt commun TER - Réseau 67.

Des évolutions de notre politique « vélo » pourront être proposées ultérieurement en fonction des résultats obtenus et des conclusions de ces expérimentations.

PARTIE TROIS :

L'INTERVENTION DU DÉPARTEMENT AUPRÈS DES TERRITOIRES

Le Département n'est pas la seule collectivité en charge de la problématique des déplacements à vélo : l'Etat, la Région, les EPCI et les communes ont chacun des domaines de compétences propres. Seule une action concertée sera à même de favoriser l'émergence d'une complémentarité efficace entre modes doux et transports en commun à l'échelle du Bas-Rhin.

Chapitre 1 : Implication du Département auprès des acteurs locaux (communes et EPCI)

Finalité : favoriser et sécuriser les déplacements quotidiens des cyclistes dans les territoires

- > intérêt d'un schéma local qui constitue un cadre de référence et de planification (subvention 50 % dans le cadre des Contrats de Territoires)
- > « priorités partagées » (volet 2) des contrats de territoires : possibilité de 2 opérations « bonifiées » (subvention jusqu'à 50%), par contrat de 6 ans
- > subventions « voirie communale » (volet 1) des Contrats de Territoires

Le tableau de synthèse des modalités d'intervention du Département dans le cadre des contrats de territoires est joint en annexe 2 au présent document.

Chapitre 2 : Education à l'usage du vélo

En partenariat avec les associations, la Prévention routière et l'Education nationale, poursuite des actions de formation à l'usage du vélo, en particulier à l'attention des collégiens.

Rappel des actions :

- > opérations « vélo-sécurité » dans les collèges - contrôle technique des vélos
- > interventions du CADR- formations à l'utilisation du vélo, centres et pistes d'éducation à la sécurité routière, en partenariat avec « La Prévention Routière »
- > plan départemental d'actions de la sécurité routière : poursuite de l'implication du Département dans cette démarche initiée par l'Etat, pour mieux appréhender et améliorer la sécurité des cyclistes.



Chapitre 3 : Mise à la disposition des acteurs locaux de l'expertise acquise par le Département

Le Département du Bas-Rhin a acquis depuis une vingtaine d'années, une compétence technique reconnue en matière d'itinéraires cyclables et de promotion de l'usage du vélo.

Il est proposé de mettre ces compétences à la disposition des acteurs locaux sous forme de conseil technique, notamment dans le cadre de l'élaboration :

- des schémas locaux d'itinéraires cyclables décidés dans le cadre des Contrats de Territoires
- des projets locaux d'aménagement des traverses (projets bénéficiant d'une subvention du CG)
- de plans de déplacements locaux (entreprises, établissements scolaires,...)
- de schémas locaux de jalonnements

Par ailleurs, un «référentiel technique pour les aménagements locaux de circulations douces» pourra utilement être mis à la disposition des acteurs locaux. Ce document rassemble l'ensemble de la réglementation et des normes applicables, ainsi que les fiches techniques pour les aménagements cyclables et les équipements adoptés par le Département.

PARTIE QUATRE : VALORISER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS

Projets concertés, équipements d'accueil adaptés et gestion locale devraient se conjuguer pour offrir un «produit» conforme aux attentes des usagers et pour favoriser des retombées économiques dans les territoires.

Chapitre 1 : Evolution vers un réseau de voies vertes, s'appuyant largement sur les itinéraires cyclables déjà réalisés

Les voies vertes qui ont récemment été instituées dans le Code de la Route (en 2004), permettent de disposer d'un statut juridique adapté à l'ensemble des usagers, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, rollers, etc... Les voies vertes constituent également un produit touristique bien identifié, répondant à une demande croissante de tourisme vert et permettant de valoriser les territoires. Par ailleurs, cela permettra au Département de se positionner par rapport au «schéma national des Véloroutes et Voies Vertes», adopté en 1998 en Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire et actualisé en 2010.

Chapitre 2 : Valorisation touristique des itinéraires cyclables

L'Agence de Développement Touristique (ADT) du Bas-Rhin édite depuis 1998 une brochure présentant le Bas-Rhin à travers 22 circuits de découverte. Outil promotionnel et pratique pour le cyclotourisme, ce document bénéficie d'une diffusion dans les salons et revues spécialisées dans ce domaine.

Des pistes «nouvelles» sont à explorer afin d'améliorer encore l'attractivité du territoire :

- > mise en place d'une **signalétique d'animation touristique** des principaux itinéraires cyclables : réalisée en



concertation avec la Région Alsace (notamment le long des canaux) et les EPCI, une telle signalétique répondrait aux attentes des cyclotouristes en matière d'information sur le patrimoine local, les services (restauration, points d'eau, etc...)

- > mise en place de «**relais informations et services - RIS**» offrant des services très pratiques aux cyclotouristes : point d'eau, sanitaires, possibilité de «petites réparations», informations de proximité. Ces structures relèvent d'une gestion et animation locale et pourraient être intégrées aux futurs Contrats de Territoires.
- > **mise en réseau des acteurs** : information et échanges avec les acteurs locaux sur les enjeux liés au cyclotourisme, et les retombées économiques possibles pour les territoires.

Une étude pour une meilleure «**mise en tourisme** de l'Alsace à vélo» est en cours, financée par les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, la Région Alsace et l'Etat (DRT). L'étude sera économique, par l'évaluation des effets directs et indirects du tourisme à vélo, prospective par l'exploration de scénarios de valorisation, mobilisatrice par la concertation et la participation des acteurs concernés par la mise en œuvre des recommandations de l'étude. Elle s'attachera à explorer les pistes d'un partenariat entre les principaux acteurs pour faire de l'Alsace une destination incontournable du cyclotourisme, pratique en plein essor en Europe.

PARTIE CINQ :



CLARIFIER LE STATUT JURIDIQUE (VOIES VERTES NOTAMMENT) ET ORGANISER LA GESTION DES ITINÉRAIRES

Chapitre 1 : Les voies vertes

Un concept venu d'ailleurs : le concept de «voie verte» est d'origine anglo-saxonne (Greenway) ; quelques milliers de kilomètres de réalisations ont ainsi vu le jour aux Etats-Unis, au Canada et en Angleterre depuis une vingtaine d'années.

En 1998, la France a adopté son schéma national des véloroutes et voies vertes ; plus de 8 000 km d'itinéraires cyclables à mettre en place par les Régions et Départements, assurant la plupart du temps la maîtrise d'ouvrage des aménagements.

Les voies vertes sont définies à l'article R110-2 du Code de la route (Décret n°2004-998 du 16 septembre 2004) comme des «routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers».

Dans le Bas-Rhin, le concept de mixité des usages et de cohabitation a été pris en compte dans le Plan Vélo dès le début : la plupart des itinéraires structurants sont en effet qualifiés de «parcours cyclables», et non de pistes cyclables qui excluent de fait les autres usagers.

Une première «voie verte» a été instaurée sur l'ancienne emprise ferroviaire entre Molsheim, Wasselonne et Romanswiller (arrêté du Président du Conseil Général de 2008).

En matière de communication et de valorisation touristique il conviendra d'étendre ce «label» à d'autres itinéraires

qui présentent des caractéristiques adaptées permettant le partage de l'espace entre tous les modes doux.

Chapitre 2 : Les itinéraires cyclables sur le domaine de tiers (hors emprises départementales)

Dans le cadre de la définition des itinéraires et du choix des aménagements à réaliser, il peut être pertinent, dans un souci d'utilisation rationnelle de l'espace, d'emprunter, en **alternative** à la création d'un nouvel aménagement spécifique, des voies ou emprises appartenant à des tiers, parfois de droit privé (chemin rural d'une commune, association foncière, personne privée,...). Dans ce cas, une convention entre cette personne et le Département est à instaurer, définissant les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

Les principes généraux de ces conventions sont les suivants :

- > autorisation d'ouverture à la circulation publique (non motorisée) de l'aménagement
- > réalisation des travaux et prise en charge de la signalisation directionnelle de l'itinéraire cyclable par le Département
- > entretien et gestion ultérieurs par le propriétaire de l'emprise (dans le cas d'un acteur de droit privé, la commune ou l'EPCI concerné peut se substituer)
- > ces conventions sont établies au cas par cas et soumis à la validation de la Commission Permanente préalablement à la signature.

Par ailleurs, les politiques en faveur des activités de sports de pleine nature, de préservation et d'ouverture des espaces naturels et nos partenariats avec les gestionnaires des espaces naturels et agricoles prendront en compte les modes doux et les itinéraires cyclables.

Chapitre 3 : L'entretien des aménagements cyclables

Pour les cyclistes, l'entretien des aménagements est un élément essentiel qui influe sur l'attractivité des itinéraires.

De manière générale et en l'absence de convention particulière, l'entretien des itinéraires et aménagements cyclables est



assuré par le propriétaire de la voie ou de l'emprise empruntée. Dans le cas de conventions de superposition de gestion entre le Département et l'Etat (pour des aménagements le long des canaux ou en forêt domaniale par exemple), l'entretien des aménagements réalisés incombe au Département.

Le tableau ci-après illustre la répartition habituelle des interventions selon le type d'aménagement :

TYPE D'AMÉNAGEMENT	ENTRETIEN LOURD - revêtement - équipements (barrières, signalisation)	ENTRETIEN COURANT - fauchage - balayage - plantations
PARCOURS CYCLABLES À LONGUES DISTANCE (financés à 100% par le CG 67) <ul style="list-style-type: none"> > Anciennes voies ferrées > Canaux > Routes forestières > Chemins ruraux 	Département Département Département Communes ou EPCI (+subvention du Département)	Département Département + navigation («surentretien») ONF dans le cadre d'une convention pluriannuelle Communes ou EPCI
PISTES ET BANDES CYCLABLES «utilitaires» le long des RD principales	Département	Département (centres techniques territoriaux)
CIRCUITS LOCAUX	Communes ou EPCI	Communes ou EPCI

Dans la plupart des cas, l'entretien du jalonnement des itinéraires cyclables structurants est mis en place et entretenue par le Département, dans un souci de pérennité et de cohérence des indications indispensables à un bon guidage des usagers.

Pour assurer cet entretien, le Département met à disposition des gestionnaires ou du service de la Navigation, du matériel d'entretien spécifique, et un crédit annuel est affecté aux dépenses courantes d'entretien confié à des entreprises ou au Parc départemental d'Erstein (entretien du canal du Rhône au Rhin par exemple).

Par ailleurs, le Département a mis en place depuis 1998, un «patrouillage» qui sillonne régulièrement l'ensemble du réseau cyclable structurant afin de relever les interventions d'entretien à effectuer, et de procéder le cas échéant aux réparations urgentes éventuelles (signalisation). Dans le cas d'une section d'itinéraire dépendant d'un gestionnaire

autre que le Département, celui est informé des désordres constatés, afin qu'il puisse prendre les mesures appropriées.

Chapitre 4 : Propositions d'expérimentation d'une augmentation des niveaux de services en matière d'itinéraires cyclables « utilitaires »

Un des objectifs de l'actualisation du Plan Vélo est le développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, en alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.

Afin d'y parvenir, outre la réalisation d'aménagements adaptés et notamment le rabattement vers les gares TER et les arrêts du Réseau 67 sur les lignes cadencées, un niveau de service optimal est à offrir aux usagers.

Aussi, il est envisagé de mener des expérimentations en lien avec les acteurs locaux pour améliorer les conditions de circulation des cyclistes toute l'année sur ces itinéraires.

Ces expérimentations porteront notamment sur :

- > l'optimisation des entretiens courants (notamment balayage)
- > l'éclairage des aménagements durant les horaires de déplacements (heures de pointe - à l'initiative des communes)
- > une information adaptée des utilisateurs cyclistes : dans le cadre du système d'information multimodal « Vialsace » ou tout autre dispositif opportun...
- > une réflexion sur la viabilité hivernale (adaptée aux besoins des usagers quotidiens de ces itinéraires)

Ces adaptations doivent prendre en compte les contraintes budgétaires liées aux dépenses de fonctionnement.

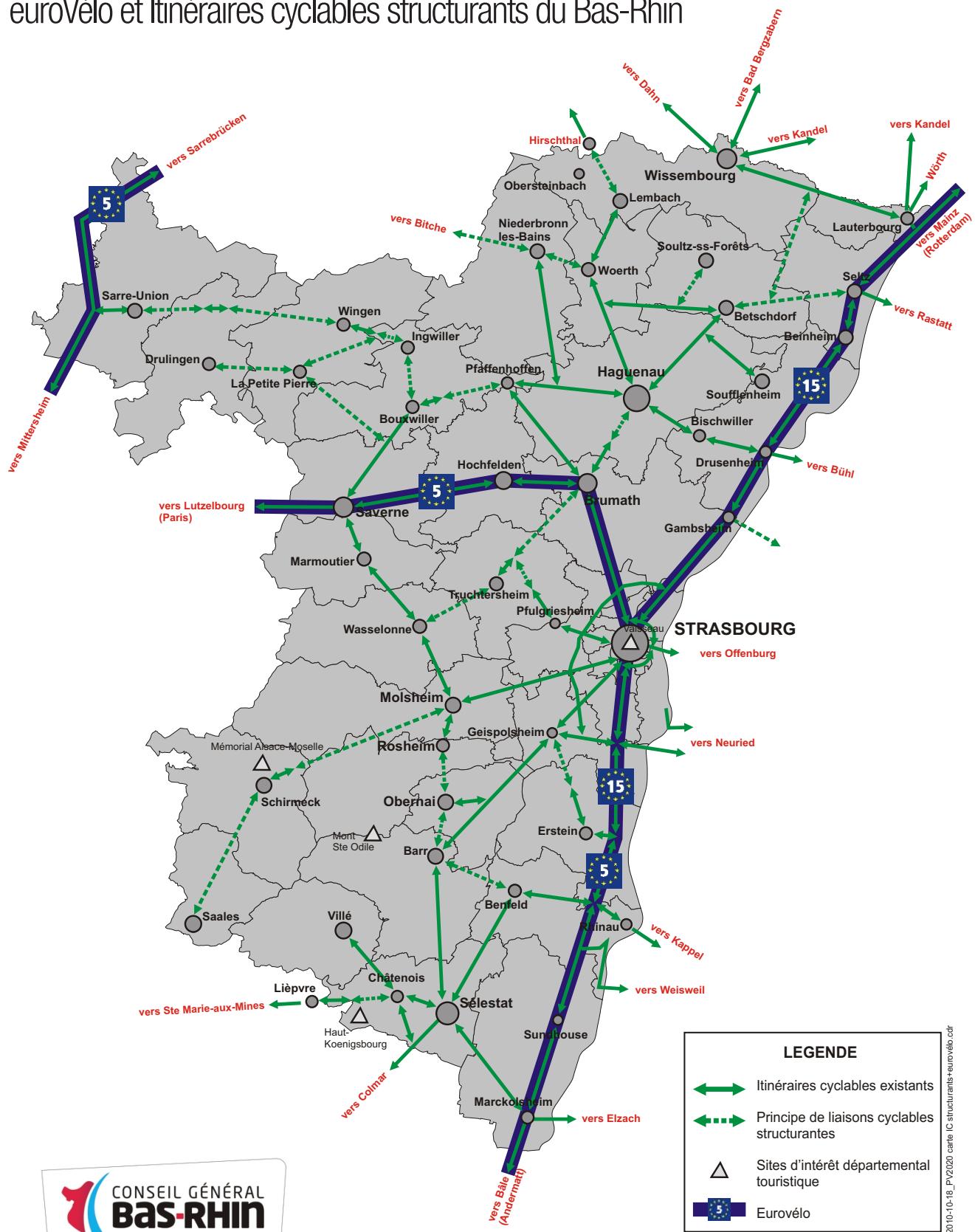
annexes

Annexe 1 : Schéma de référence des itinéraires structurants du Bas-Rhin	19
Annexe 2 : Contrats de Territoires et itinéraires cyclables : les grands principes	20
Annexe 3 : Les principes généraux pour l'examen des demandes et l'étude des itinéraires cyclables du Bas-Rhin	22
Annexe 4 : La communication en faveur des itinéraires et déplacements à vélo	24
Annexe 5 : Le développement et la promotion du tourisme à vélo (1998-2010)	26

ANNEXE 1 - Schéma de référence des itinéraires structurants du Bas-Rhin.

PLAN VÉLO 2020

euroVélo et Itinéraires cyclables structurants du Bas-Rhin



Service Entretien des Routes Départementales

1°) Eléments de contexte :

Le développement des circulations douces est un enjeu de la stratégie départementale de déplacement. Il s'inscrit également dans une vision transversale de politique de développement durable et de lutte contre l'effet de serre.

L'action du Département est guidée par un souci de cohérence des réalisations et l'optimisation des chaînes de déplacement en améliorant notamment les interfaces entre modes doux et transports en commun.

L'accent doit être mis sur le développement de l'usage quotidien des modes doux (vélo et marche), notamment pour l'accès à des équipements publics, des pôles d'échanges modaux, aux collèges,....

2°) Périmètre d'intervention du Conseil Général :

Aux actions en maîtrise d'ouvrage propre prévues par le Plan Vélo (itinéraires cyclables structurants) s'ajoute une aide aux intercommunalités dans le cadre des contrats de territoires.

Le **volet 3** des contrats de territoire recense les opérations programmées par le Département dans le cadre du Plan Vélo départemental. Il comprend les infrastructures suivantes :

- Les itinéraires structurants prévus dans le Plan Vélo (les itinéraires structurants)
- Des liaisons intercommunales à caractère utilitaire, uniquement dans les cas suivants :
 - aménagements le long des RD de 1ère et 2ème catégorie
 - aménagements le long des RD de 3^{ème} catégorie répondant aux critères du Plan Vélo (notamment trafic, nombre de PL, besoins avérés en matière de déplacements cyclables...).

La maîtrise d'ouvrage de ces opérations est assurée par le CG. Dans le cas des liaisons intercommunales, le foncier est mis à disposition par l'EPCI ou les communes concernées (conformément aux dispositions du Plan vélo).

Tous les autres projets sont d'initiative locale et peuvent être inscrits au **volet 1 du contrat de territoire**. Ils bénéficient alors de l'intervention du Département au titre des aides classiques en matière de voirie (subvention au taux modulé dans le cadre de l'enveloppe affectée au territoire).

Parmi ces projets, ceux qui s'avèrent d'un intérêt partagé, c'est-à-dire qu'ils présentent manifestement un intérêt évident pour le Département parce qu'ils complètent le réseau cyclable départemental dans l'esprit du « Plan Vélo » (par exemple pour la desserte d'équipements publics, de gares, de collèges,...) peuvent être inscrits en **volet 2**. Ils restent à maîtrise d'ouvrage locale, mais bénéficient d'une aide bonifiée. Ils sont limités à deux sections au maximum par contrat de 6 ans.

Le volet 2 concerne également :

- L'aide à l'élaboration d'un schéma intercommunal de circulations douces. Ce schéma devra respecter les prescriptions du « référentiel de qualité et de cohérence » en cours d'établissement par le Conseil Général et listant des critères tels que l'analyse des besoins existants, le choix et la priorisations des aménagements, la nature des services et équipements.
- La valorisation touristique des grands itinéraires cyclables existants : favoriser le tourisme durable et de répondre à des besoins forts exprimés par les acteurs du tourisme départemental (usagers et consommateurs, ADT, intercommunalités, professionnels...). Cette valorisation peut passer par l'aide aux équipements et services adaptés pour le tourisme de passage et aux véloroutes et voies vertes.

Tableau de synthèse des interventions du Conseil Général pour la réalisation d'itinéraires cyclables dans le Bas-Rhin

	LISTE DES OPERATIONS ELIGIBLES	TAUX ET PLAFOND D'INTERVENTION	CRITERES ET CONDITIONS
Volet 3	- Itinéraires structurants prévus au Plan Vélo de 1992 - Liaisons intercommunales à caractère utilitaire le long des RD de 1 ^{ère} et 2 ^{ème} catégorie (avec intervention exceptionnelle sur RD de 3 ^{ème} catégorie sous réserve de critères liés au trafic et besoins réels)	Opérations réalisées sous maîtrise d'ouvrage du Département	Pour les aménagements utilitaires, mise à disposition des emprises par les structures locales
Volet 1	Aménagements cyclables d'intérêt local	Subvention au taux modulé de la commune ou de l'EPCI concerné	Conformité aux normes et recommandations en vigueur.
Volet 2	<p>Etude en vue de l'établissement d'un schéma intercommunal des circulations douces (assurer le développement cohérent des aménagements cyclables)</p> <p>- Liaisons intercommunales à caractère utilitaire le long des RD de 3^{ème} catégorie, n'entrant pas dans les critères définis dans le plan Vélo.</p> <p>- Voie communautaire ou voie d'intérêt communautaire desservant les équipements importants suivants (même en agglomération) : collèges, gares ou pôle intermodal, grands équipements socioculturels ou sportifs d'importance communautaire, zones d'activités.</p>	<p>Subvention de 50% plafonnée à 10 000 euros au maximum.</p> <p>Subvention de 50% du coût HT du tronçon.</p>	<p>Conformité au « référentiel de qualité et de cohérence », en cours d'élaboration au CG.</p> <p>- cohérence avec le Schéma intercommunal de circulations douces. - au maximum 2 sections par contrat, sélectionnées en fonction de l'intérêt partagé pour l'itinéraire, notamment sur la base des orientations du schéma intercommunal des circulations douces (ou du plan vélo local) et de la politique départementale</p>
	Valorisation des grands itinéraires cyclables et promotion du tourisme durable : équipements et services spécifiques accompagnant ces grands itinéraires, afin de favoriser les retombées économiques locales.	Subvention de 50% du coût HT des investissements.	Respect du cahier des charges national et des critères du futur label « France à vélo ».

ANNEXE 3 - Les principes généraux pour l'examen des demandes et l'étude des itinéraires cyclables du Bas-Rhin.

Pour la réalisation des itinéraires cyclables structurants, il vous est proposé de maintenir les principes actuels :

Maîtrise d'ouvrage des itinéraires structurants prévus au schéma de référence :

Conseil Général

Financement : financement intégral sur la ligne budgétaire spécifique « Itinéraires cyclables »

Validation du tracé retenu : Commission Déléguée aux Transports, Routes et Voies de communications

Acquisitions foncières : Conseil Général, avec intégration dans le patrimoine départemental (ou superposition de gestion si emprise Etat)

Signalisation directionnelle des itinéraires : Département, dans le cadre du schéma départemental de signalisation des itinéraires cyclables structurants en cours d'élaboration.

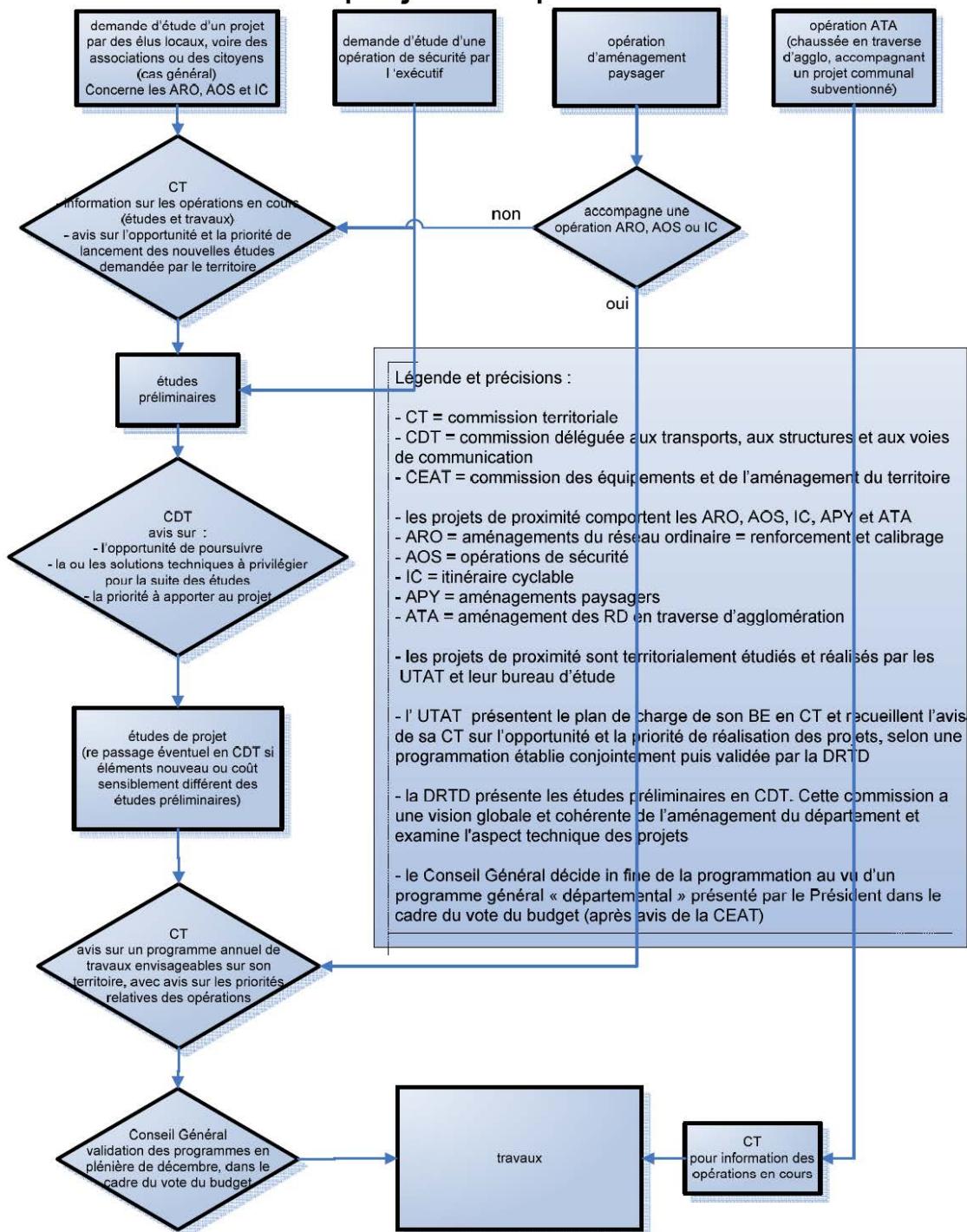
Pour l'étude des **itinéraires cyclables structurants dont le principe figure dans le schéma départemental de référence** les principes suivants sont prévus :

- Tracé des itinéraires structurants : **recherche systématique d'itinéraires parallèles** (routes et chemins peu circulés) pour utiliser au mieux les infrastructures existantes (économie de coût et d'espace); et comparaison des variantes suivant une grille d'analyse multicritères en prenant en compte les usages à privilégier
- **Etude comparative systématique de toutes les variantes envisageables pour assurer une liaison cyclable**, de manière à choisir le type d'aménagement optimal en termes de sécurité, coût, agrément, emprises, etc... La validation du tracé est déléguée à la CDT.

Principes de réalisation des itinéraires cyclables « utilitaires » (aménagements entre deux communes, le long des RD importantes):

- Avis Commissions territoriales sur l'opportunité des demandes d'aménagements, avant engagement des études préliminaires sur la base des critères « Plan Vélo »
- Comparaison technico-économique de toutes les variantes envisageables.
- Consultation des acteurs locaux et accord pour la mise à disposition du foncier
- Avis de la Commission Déléguée aux Transports sur l'avant projet de l'opération, et l'inscription au titre des opérations à l'étude du programme « opérations de proximité ».
- Etudes techniques et procédures administratives (loi sur l'eau, impacts, DUP,...)
- **Mise à disposition du foncier par les acteurs locaux** territorialement concernés
- Programmation des travaux dans le cadre du budget du programme « Opérations de proximité », après avis des commissions territoriales.
- Réalisation des travaux sur les crédits d'investissement du Département
- Information annuelle des Commissions Territoriales sur les travaux réalisés

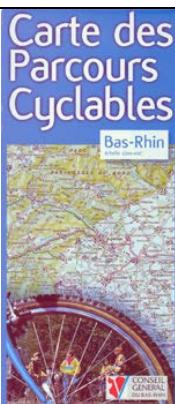
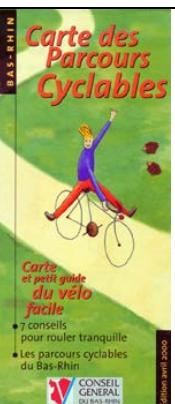
processus de validation de la programmation des projets de proximité



ANNEXE 4 - La communication en faveur des itinéraires et déplacements à vélo.

Parallèlement à la mise en place d'aménagements cyclables, le Conseil Général mène une politique de communication ciblée. En effet, il ne suffit pas de créer des aménagements pour que les cyclistes les utilisent, mais il est nécessaire de faire connaître les itinéraires et l'intérêt d'utiliser le vélo.

Depuis 1995, le Conseil Général édite et diffuse gratuitement une carte des parcours cyclables existants ou en projet. Cette carte a été réactualisée en 1997, 2000 et 2003 ; **une nouvelle édition a été rééditée en 2010.**

1995	1997	2000	2003	2010
				

Elle est composée

- d'une face qui matérialise sur un fond de carte les itinéraires cyclables structurants (tracé continu : pistes, bandes ou balisage sur routes secondaires, voies existantes) et les projets en cours.
- Le verso est consacré à des informations diverses sur le vélo, les types de parcours et des conseils pour un usage du vélo en toute sécurité.

Enfin, des dossiers thématiques sont régulièrement publiés dans la revue départementale « Tout le Bas-Rhin ».

Autres actions de promotion de la politique vélo du Département :

- En 1996, le Conseil Général a organisé un colloque sur le thème "Les aménagements cyclables à l'échelle d'un département". Cette journée technique a rassemblé 250 participants d'origines très diverses. Des élus, des techniciens, des associations venant de 52 départements différents ont échangé leur expérience, le Bas-Rhin étant l'exemple principal. Cette manifestation a abouti à la création de « l'Association des Départements Cyclables », qui a évolué pour devenir en 2009 les « Départements et Régions Cyclables » (62 départements adhérents, ainsi que 4 régions et 2 Com-Com).
- **Départements et Lands limitrophes :**, le département du Bas-Rhin s'est rapproché de différents partenaires pour créer des itinéraires transfrontaliers, notamment dans le cadre des programmes Interreg. Ces démarches sont intéressantes car elles permettent de relier les différents réseaux cyclables ; les partenariats en cours concernent l'itinéraire cyclable de la Lauter et la Véloroute Rhin (entre Andermatt et Rotterdam).
- création d'un système d'information intermodal « **Vialsace** » : le système arrêté par l'ensemble des dix AOT alsaciennes devrait permettre aux usagers de planifier leurs trajets intermodaux de porte-à-porte en tenant compte de tous les modes de transport disponibles dans la chaîne de déplacement à l'échelle régionale avec une dimension transfrontalière. Le système en cours de déploiement comprend des fonctionnalités plus ou moins complexes (support cartographique, besoins des personnes à mobilité réduite, informations circonstancielles...).

ANNEXE 5 - Le développement et la promotion du tourisme à vélo (1998-2010).

S'appuyant sur un réseau important de parcours cyclables développé par le Conseil général du Bas-Rhin, cette thématique a connu dès 1998 un grand succès. Depuis, parmi les voyagistes spécialisés vélo, tous les spécialistes scandinaves, la plupart des Allemands, sans compter de nombreux nord-américains, programment notre destination. Les hébergeurs hôteliers, sous réserve qu'ils s'investissent dans l'accueil des cyclotouristes réalisent pour certains une part intéressante de leur chiffre d'affaires annuel avec cette clientèle. Elle peut représenter un mois de remplissage pour certains hôtels strasbourgeois et, en dehors de Strasbourg, jusqu'à 40% de la clientèle tout au long de la période estivale. A présent certains réceptifs locaux vivent pour une bonne part de cette clientèle. Il est à souligner que le marché allemand, grand émetteur de clientèle cyclotouristique, connaît toujours actuellement une croissance annuelle à deux chiffres.

Parmi les actions concrétisées depuis 1998 de manière à affirmer et à consolider notre positionnement parmi les destinations de tourisme à vélo, il est à relever :

La création d'itinéraires

6 itinéraires transversaux Nord-Sud et Est-Ouest pour les touristes à bicyclette en transit, 16 boucles pour les touristes souhaitant recevoir des propositions de courts séjours dont un itinéraire de découverte de Strasbourg ont été inventoriés. Ces suggestions s'appuient sur les réseaux routier et ferroviaire du département, ainsi que sur les ressources touristiques (hébergements, ravitaillement, visite). Ils tiennent compte de la capacité physique de la clientèle - résolument plats, vallonnés ou particulièrement difficiles et sont sous tendus par un thème. **Nota** : un groupe de travail - comprenant les représentants du Conseil Général du Bas-Rhin, du C.A.D.R. (Comité d'Action Deux Roues du Bas-Rhin), des structures intercommunales ayant une expérience en la création de circuits à bicyclette – avait été constitué pour réfléchir à ces propositions et les mettre en œuvre.

La communication

- Les 22 suggestions d'itinéraires ont été publiées de 1998 à 2005 sous la forme d'une brochure papier tirée à 100.000 exemplaires. Depuis 2006, l'ensemble de la publication a été dématérialisée et fait l'objet d'une remise à jour annuelle. Une publication légère, tirée à 100.000 exemplaires invite à télécharger ces itinéraires sur www.tourisme67.com (au cours de l'année 2009, 475.000 visites ont été comptabilisées sur le site internet de l'ADT, dont 172.936 ouvertures de pages cyclo, dont 20.057 ouvertures de pdf cyclo).
- Une liste des loueurs de bicyclettes et des hébergements avec location de bicyclettes a également été mise en ligne. Un 23^{ème} itinéraire se rajoutera au cours de 2010, en l'occurrence la « Piste des Forts » en voie de finition.
- Un nouveau support sur les canaux et véloroutes d'Alsace a été développé en 2010 en liaison avec VNF. Tiré à 50.000 exemplaires, il présente les 3 véloroutes européennes traversant notre région :
 - l'Eurovélo 5 de Londres à Brindisi qui chemine sur les berges du canal des houillères de la Sarre, du canal de la Marne au Rhin et du canal du Rhône au Rhin – branche nord,

- l'Eurovélo 15 de Andermatt à Rotterdam, l'actuelle Véloroute Rhin,
- l'Eurovélo 6 de Nantes à Budapest qui emprunte le chemin de halage du canal du Rhône au Rhin – branche sud.

Il renvoie vers 11 itinéraires faisables au départ des canaux (parmi les 22 pdf téléchargeables cités ci-dessus).

La promotion

- L'activité vacances à vélo est promue à travers la participation à des foires et salons spécialisés dans les activités de pleine nature, (par ex. : Fahrrad & Reisen - CMT Stuttgart , Salon de la Randonnée – Paris, Tour Natur - Düsseldorf...) et généralistes, professionnels et grand public, au total quelque 25 manifestations par année.
- Des kakémonos relatifs aux activités de pleine nature ont été réalisés spécialement pour une meilleure mise en avant notamment des vacances à vélo lors de ces grandes occasions.

La presse

- Des accueils presse sont régulièrement assurés sur cette thématique.
- Une assistance rédactionnelle aux maisons d'éditions spécialisées dans la publication de topo-guides cyclo (par ex. : Radwanderkarte Nordelsass PIETRUSKA, carte des itinéraires cyclables de l'Ortenaukreis, Radatlas Elsass Esterbauer) a été mise en place. Les titres les plus vendus comme la Véloroute Rhin sont remis à jour annuellement avec la participation de l'ADT.

L'animation des réseaux

- Une enquête biennale est menée auprès des hôteliers sur les services proposés aux cyclotouristes. Cette enquête suggère aux prestataires de proposer les services essentiels, qui font partie du référentiel Bett & Bike de l'ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club), la norme européenne de référence.
Dans le Bas-Rhin, 191 hôtels répartis sur 101 communes proposent un garage à bicyclettes.
dont 72 hôtels assurent le transport des bagages à l'étape suivante (dont 19 Logis Vélo),
109 proposent un petit déjeuner buffet,
74 fournissent un panier repas pour le déjeuner,
54 mettent du petit matériel de réparation à disposition.
- Une mission de conseil est assurée auprès des structures intercommunales (A.D.E.A.N., de la Communauté de Communes du Pays de Sarre-Union et la Communauté de Communes de l'Alsace Bossue, Grand Ried,...) qui souhaitent développer cette activité touristique.
- Une journée de formation destinée aux hébergeurs, aux personnels touristiques des structures intercommunales et des offices de tourisme du département a été consacrée aux vacances à vélo au cours de l'automne dernier.
- Un appui technique a été apporté à la création et au lancement de l'association « Vélo Rando Hôtels Alsace » pour l'aider dans sa promotion de la destination (élaboration de la charte d'accueil, cahier des charges du site Internet,...).

Veille/benchmarking/stratégie

- Participation active aux rencontres des Départements et Régions Cyclables de France.
- Une étude pour une meilleure mise en tourisme de l'Alsace à vélo a été commandée par les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, la Région Alsace et l'Etat (DRT). L'étude sera économique, par l'évaluation des effets directs et indirects du tourisme à vélo, prospective par l'exploration de scénarios de valorisation, mobilisatrice par la concertation et la participation des acteurs concernés par la mise en œuvre des recommandations de l'étude. L'ADT a participé à la rédaction du cahier des charges et est associée au suivi technique de l'étude qui a démarré au printemps 2010.

Coopération internationale : la Véloroute Rhin

- INTERREG II : Simultanément à la réalisation de ce grand itinéraire international qui relie Bâle à Mayence, l'Agence a contribué au travail de promotion de ce parcours. Ainsi, en relation avec ses partenaires du tourisme haut-rhinois, des Länder de Rhénanie-Palatinat et de Baden-Würtemberg, elle a participé au travail de rédaction de la publication d'appel, ainsi qu'à l'élaboration des panneaux d'information disposés sur le parcours.
- INTERREG IIIC : L'itinéraire initial de Bâle à Mayence a été prolongé en Suisse, jusqu'à la source du Rhin à Andermatt aux Pays-Bas et jusqu'à l'estuaire à Rotterdam. Dans ce cadre, une nouvelle publication a vu le jour et un site Internet a été créé. La gestion de l'information touristique a également été assurée par les ADT.
- INTERREG IVB : Le dossier présenté aux instances européennes a été déclaré recevable au printemps 2010. Les premières actions de ce programme seront engagées à l'automne.

INFO+



CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN
HÔTEL DU DÉPARTEMENT
Place du Quartier Blanc / 67964 STRASBOURG cedex 9
Tél : **03 88 76 67 67** / Fax : **03 88 76 67 97**

www.bas-rhin.fr