

COMMENT PERMETTRE LA PRISE EN COMPTE DU VELO AU SRADDET ?

CONSTAT

Le SRADDET¹ est un document stratégique majeur de planification régionale pour l'aménagement du territoire. Introduit par la loi NOTRe², il intègre plusieurs schémas et doit être adopté par toutes les Régions d'ici juillet 2019 à la suite d'une large concertation.

Intégrer le SR3V³, schéma de planification régionale du vélo, au SRADDET sera déterminant pour l'avenir du vélo et le développement d'aménagements cyclables dans les territoires. Le SRADDET s'appliquera en effet aux documents d'urbanisme locaux⁴ par la prise en compte de ses objectifs et la compatibilité des dispositions des documents avec ses règles générales.

Le SRADDET a été conçu comme un document intégrateur, permettant des réflexions croisées entre de nombreuses compétences, par la fusion de différents schémas. Le SRIT⁵ et le SRI⁶ constituent par exemple le volet Intermodalité et Transports du SRADDET et c'est au titre de ce volet que l'intégration du SR3V doit être envisagée. Le SRIT, le SRI, et même le SRCAE⁷ ont pu comprendre des dispositions sur le vélo, en tant qu'outil de mobilité durable, d'intermodalité, de qualité de l'air.

Pourquoi intégrer le SR3V au SRADDET si ce dernier est déjà repris dans le SRDTL⁸ ? **L'intégration du SR3V doit être soutenue tant dans le SRADDET que dans le SRDTL.** Le SRDTL est parfois inclus dans le SRDEII⁹, schéma prescriptif fixant les orientations stratégiques d'une région en matière économique. Le SR3V peut faire écho à des enjeux touristiques, mais il est avant tout un outil d'aménagement du territoire : le tourisme à vélo n'est qu'une des dimensions du SR3V qui est par ailleurs le support de mobilités durables. Il a donc sa place dans le volet mobilité du SRADDET. S'il est cohérent que la stratégie touristique d'une région renvoie au SR3V, il est donc essentiel que des objectifs en matière de véloroutes et voies vertes soient aussi considérés par les documents d'urbanisme subordonnés au SRADDET.

Pour parvenir à intégrer les SR3V aux SRADDET, les DRC proposent de mobiliser l'argumentation et les actions suivantes auprès des instances régionales en charge de l'élaboration de ce super schéma.

¹ Schéma Régional de l'Aménagement, du Développement Durable et de l'Égalité des Territoires

² Nouvelle Organisation du Territoire de la République

³ Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes

⁴ SCoT, PNR, PCAET, PDU, ou, à défaut de Scot, PLU/i, cartes communales ou documents en tenant lieu

⁵ Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

⁶ Schéma Régional de l'Intermodalité

⁷ Schéma Régional Climat Air Energie

⁸ Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs

⁹ Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation

DEMONTRER LA PERTINENCE DU SR3V AU REGARD DES ENJEUX DU SRADDET

Le SRADDET est composé d'un rapport comprenant les objectifs visés par le schéma et d'une carte synthétique à valeur indicative illustrant ces objectifs, d'un fascicule de règles générales qui auront la plus forte valeur prescriptive, et enfin d'annexes, à caractère indicatif également. L'inscription du SR3V pourrait se faire idéalement au titre du rapport et de sa carte synthétique ou des annexes au SRADDET.

Le SRADDET cherche déjà à identifier « *les **voies et axes routiers** mentionnés au troisième alinéa de l'article L.4251-1 **qui constituent des itinéraires d'intérêt régional*** »¹⁰. Les véloroutes doivent être incluses dans ces voies et axes routiers même si cette mesure n'est pas axée à titre principal sur les véloroutes et voies vertes. En effet, ces dernières peuvent être assimilées à des voies et axes routiers, si l'on se réfère à l'article L.111-1¹¹ du Code de la voirie routière et à l'article R.110-2¹² du Code de la route. Elles relèvent souvent du domaine public routier. Inscrites au SR3V, elles constituent un maillage cohérent du réseau cyclable à l'échelle régionale.

L'article L4251-1 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que « *ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers* ». Parmi ces usagers figurent les cyclistes, dont la sécurité est corrélée à la réalisation d'aménagements cyclables. Les voies et axes routiers définis comme itinéraires d'intérêt régional ne pourront faire abstraction du vélo dans leur mise en œuvre.

Au cœur du SRADDET, tant le rapport que le fascicule devront traiter de **l'intermodalité**. A cet égard, il est pertinent de l'articuler avec la mobilité à vélo. Le vélo est un des rouages indispensables pour une intermodalité complète. L'intermodalité train-vélo, essentielle, est en effet prise en compte dans les SR3V où les aménagements nécessaires aux connexions train-vélo sont identifiés. Ces connexions se caractérisent par du stationnement sécurisé, des services vélo, et des infrastructures cyclables sous forme de liaisons avec les itinéraires prioritaires à l'échelle régionale, c'est-à-dire ceux inscrits aux SR3V.

Le SRADDET vise également à **répondre à la demande et aux besoins des usagers** en matière de transports, ainsi qu'aux évolutions prévisibles de cette demande. Le [rapport d'analyse de la fréquentation 2015 des DRC](#) élaboré à partir des données de la Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF) met à jour une croissance globale des fréquentations vélo de 14,5% entre 2013 et 2015. La plupart des itinéraires du SN3V ont vu leur nombre de passages augmenter autour de 5% entre 2014 et 2015. Ces chiffres démontrent que la mobilité à vélo, touristique ou utilitaire, est sur une courbe ascendante et s'impose comme une forme de mobilité incontournable en France. Réaliser

¹⁰ Article R. 4251-9 du [Décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires](#)

¹¹ Art. L.111-1 du Code de la voirie routière :

« Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la **circulation terrestre**, à l'exception des voies ferrées ».

¹² Article R.110-2 du Code de la Route :

En vertu de l'alinéa 9, le terme « **chaussée** » désigne les « *parties de la route normalement utilisée(s) pour la circulation des véhicules* » et en vertu de l'alinéa 11, le terme « **piste cyclable** » désigne « *une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues* ».

Ainsi une piste cyclable étant une chaussée et une chaussée étant une partie de la route, il est donc possible d'estimer qu'une piste cyclable est une partie d'une route.

des aménagements cyclables, identifiés dans les SR3V, c'est répondre à une demande des usagers et anticiper l'augmentation de cette demande dans les années à venir.

De plus, le SRADDET cible particulièrement les **déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail**. Or, le vélo a une portée utilitaire significative. Dans un rayon de 5 à 7 km à vélo ou de 10 à 15 km avec assistance électrique, il est une réelle alternative à l'autosolisme. Combiné au train, il complète des trajets de porte à porte et offre une solution durable de mobilité. Des itinéraires régionaux cohérents et qualitatifs soutiennent et encouragent la pratique du vélo pour des déplacements domicile-travail.

FAIRE ENTENDRE CETTE ARGUMENTATION AUPRES DES INSTANCES REGIONALES

Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, une concertation qui fait intervenir des personnes publiques est mise en place. La concertation est plus ou moins large selon les régions, mais toujours présente pour assurer une bonne articulation avec les documents infrarégionaux et une bonne application par l'ensemble des acteurs concernés.

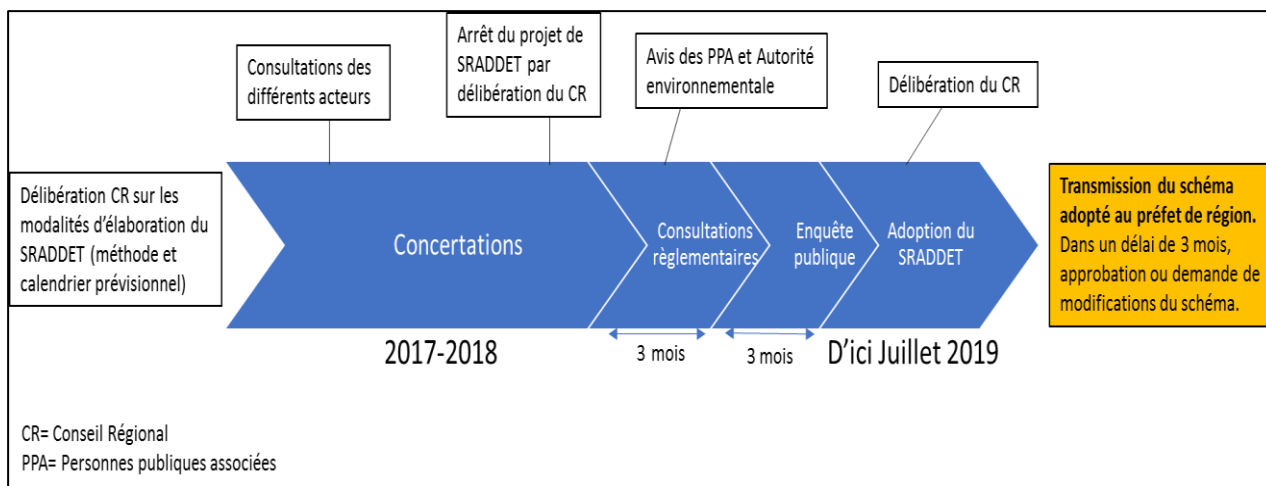
Les **Conseils départementaux** auront légitimité à s'exprimer, puisqu'ils devront prendre en compte les orientations définies par le SRADDET sur les voies et axes routiers dans le cadre de leurs interventions. Ils peuvent donc demander l'intégration du SR3V au SRADDET à la Région en mobilisant l'argumentation ci-dessus.

De même, les **Intercommunalités** porteuses de SCOT ou PLU seront sollicitées lors de l'élaboration du volet Intermodalité et Transports du SRADDET, et pourront également mobiliser cette argumentation.

La **CTAP**¹³, instaurée par la loi MAPTAM, sera un lieu d'information et de débat pour les territoires durant cette démarche d'élaboration des SRADDET. Le projet de schéma une fois arrêté par la Région sera soumis pour avis aux Métropoles, aux collectivités à statut particulier, aux EPCI compétents sur le PLU, la DREAL. La CTAP offrira une dernière occasion à ces acteurs publics de rappeler l'intérêt du SR3V s'il n'a pas été pris en compte jusqu'alors.

En dernier lieu, le projet de schéma sera soumis à une **enquête publique**, qui aura pour objectif d'informer la population, de recueillir son opinion et ses suggestions préalablement à l'approbation du SRADDET. A cette occasion, les associations d'usagers du vélo (FUB, AF3V...) et particuliers pourront faire valoir la pertinence de l'intégration du SR3V.

¹³ Conférence Territoriale de l'Action Publique



À Lyon, le 29 juin 2017