

La Réunion que nous construisons ensemble



## Plan Régional Vélo

Des actions structurantes pour développer le vélo à La Réunion



# Sommaire

---

**3 Le Plan Régional Vélo : un démarche globale pour développer la pratique du vélo**

---

**10 Des actions concrètes en faveur du vélo**  
- Ruban Bleu de la FFCT : la Région récompensé pour son action en faveur du vélo

---

**15 La politique régionale en matière de transport**

---



## Le Plan Régional Vélo (PRV) : une démarche globale pour développer la pratique du vélo



# Le Plan Régional Vélo (PRV) : une démarche globale pour développer la pratique du vélo

Le Plan Régional Vélo est une démarche régionale globale pour que le vélo occupe une véritable place par rapport aux autres modes de transports et faire de La Réunion une île cyclable. Ce plan s'inscrit dans la politique régionale en faveur des transports établit dans son Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT)

Lors de la première phase de diagnostic, le Plan Régional Vélo a établi les constats suivants :

- Un accroissement de la population toujours soutenu et une urbanisation s'essoufflant ;
- Pour le développement du vélo, des enjeux de taille à intégrer aux réflexions à toutes les échelles :
  - ➡ les **déplacements liés au travail** ou aux études sont majoritairement internes à la commune (personnes habitant la commune et s'y déplaçant au quotidien sans avoir besoin d'en sortir) ;
  - ➡ les **déplacements des scolaires** ou d'accompagnement d'enfants : une génération de nouveaux cyclistes à former dès aujourd'hui ;
  - ➡ l'utilisation du vélo **pour les loisirs et la promenade** : un enjeu pour sensibiliser de nouveaux cyclistes ;
  - ➡ la **recherche de cohérence sur l'ensemble de l'île**, avec une forte implication des partenaires.



## LES PARTENAIRES DE LA DÉMARCHE RÉGIONALE DU PRV

Le pilotage du PRV est assuré par la Région qui :

- ajuste le planning des actions à lancer annuellement et les soumet au comité de pilotage PRV (COPIL) ;
- assure le suivi et l'évaluation des actions et soumet les résultats au COPIL ;
- prépare les instances de partage de savoir-faire ;
- anime les séances du COPIL.

Un Comité de Pilotage a été mis en place afin de proposer aux différents acteurs concernés par le vélo de participer à la démarche. Son rôle est de pouvoir, lors d'une assemblée annuelle :

- débattre des propositions d'actions à lancer et coordonner ;
- alimenter le suivi et l'évaluation des actions ;
- coordonner les manifestations événementielles « grand public » pour la promotion du vélo ;
- soumettre des propositions de nouvelles actions à ajouter au programme pluriannuel.



## **Les partenaires associés et leurs actions en faveur du vélo**

➔ **La DEAL** : Le vélo est l'objet d'une priorité du Document Général d'orientations 2013-2017, et décliné dans le Plan Départemental de la Sécurité Routière (PDSR). Des aides aux projets menés par les collectivités existent, même si la DEAL reçoit peu de demandes.

➔ **Conseil Général** pilote le Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI)/ sports nature, dans lequel sera intégré le Plan des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Ce plan intègre 110 kms de pistes VTT (sites du Maïdo/Mégavalanche; Etang-Salé : 36 km réalisés; le Volcan...)

➔ **L'île de La Réunion Tourisme** est en attente du développement de l'offre cyclable et travaille actuellement avec les agences de voyages lorsqu'il y a une demande de parcours à vélo.

➔ **Le Parc National de la Réunion** a mis en place une charte d'aménagement qui précise les aménagements et matériaux compatibles sur les chemins ouverts à la circulation des cyclistes.

### ➔ **Les EPCI**

- le TCO et la CIVIS ont la réflexion la plus avancée en matière d'aménagements cyclables et de services grâce à leurs schémas directeurs intercommunaux vélo ;

- la CINOR, grâce au sentier du littoral, a déjà une expérience d'infrastructure très fréquentée. La politique globale en faveur du vélo est inscrite dans le PDU, cependant et pour l'heure, aucune action d'envergure n'a été entreprise pour augmenter le nombre d'utilisateurs/jour ;

- la CIREST, malgré une pratique VTT bien développée, peine à développer l'offre de vélo dans les zones urbaines. En revanche, une pratique se développe sur son littoral et dans les Hauts ;

- la CASUD créée en janvier 2010 déploie au fur et à mesure ses champs de compétences communautaires (traitement des déchets...).

➔ **Les Communes** ayant créé des aménagements cyclables sur les voies communales sont peu nombreuses et l'offre n'est pas équilibrée sur le territoire : les communes de Saint-Denis, Sainte-Marie, Saint-Pierre et Le Port sont les plus avancées en matière d'offre cyclable, même si dans ces communes aussi, les aménagements cyclables manquent encore de lisibilité, de maillage et de continuité.

**L'ensemble des acteurs propose de mettre en place une charte partenariale** pour la mise en oeuvre du PRV qui devra inclure :

- les actions prioritaires et leurs pilotages ;
- le planning du programme PRV ;
- les aides et lignes budgétaires sur lesquelles chaque partenaire pourrait émerger ;
- un volet spécifique pour les aménagements de voirie adaptés aux cyclistes.

A terme, elle devra être élaborée et approuvée par l'ensemble des acteurs et partenaires volontaires.

## LE SCHÉMA RÉGIONAL DES ITINÉRAIRES CYCLABLES (SDRIC)

Le SDRIC est un réseau à terme, réseau « idéal », permettant une couverture satisfaisante du territoire, avec ;

- des liaisons hiérarchisées ;
- la réalisation de la Voie Vélo Régionale qui se poursuit, épine dorsale du SDRIC qui traduit la volonté de maillage de l'île ;
- certains itinéraires déjà inscrits dans les SDV des EPCI mais aussi dans le SDRIC pour appuyer leur intérêt régional ;

Les projets déjà engagés :

- les tronçons de la VVR;
- les itinéraires forestiers régionaux;
- les voies de TCSP pouvant accueillir les cyclistes.

En cumulant ces itinéraires, cela représente une trentaine de projets en phase opérationnelle. (VVR : 90kms mis en service et 40 kms à venir.)



## **PRIORITÉ 1**

### **Aménager les centres urbains et les zones résidentielles et d'emplois denses / choisir 5 sites expérimentaux à court terme**

#### **➔ Qui est concerné ?**

- Les actifs travaillant dans leur commune de résidence ;
- Les actifs venant d'autres communes en transports collectifs et qui effectuent le « dernier kilomètre » et / ou leurs déplacements professionnels à vélo ;
- Les personnes se déplaçant au sein de sa commune (achats, loisirs, etc.) ;
- Les scolaires.

#### **➔ Principes d'aménagement**

- **Mise en zone 30 des voiries en centre ville et zones urbaines denses** : marquage des entrées de la zone 30 par de la signalétique et des aménagements de rétrécissement ou des plateaux, aménagements ponctuels en section par des modérateurs de vitesse (mini giratoire, plateaux, écluses, etc.) ;
- Stationnement public : **rationalisation du nombre de places en créant des zones de stationnement de durée limitée (zone bleue)** ou du stationnement payant. Créer des poches de stationnement public aux portes de la zone 30 et limiter le stationnement sur voirie à l'intérieur ;
- Identifier et aménager en conséquence **les rues commerçantes par des zones de rencontre ou des aires piétonnes** pour faciliter la circulation à pied dans ses rues.

#### **➔ Qui pilote ?**

- Les centres urbains et d'emplois sont aménagés par les communes ;
- Un appel à projets sera inscrit au PRV pour **1 ou 2 sites par EPCI à titre d'expérimentation** et d'exemplarité pour de futures zones ;
- Le choix des sites sera validé par le COPIL PRV et une subvention sera mise en place afin de mener à bien les projets.



## PRIORITÉ 2

### Aménager les liaisons intercommunales répondant aux besoins de déplacements utilitaires et de loisirs

#### ➔ Qui est concerné ?

- Les actifs et étudiants utilisant le vélo (seul ou en complémentarité aux transports collectifs) pour se rendre dans une autre commune que leur lieu de résidence ;
- Les personnes se déplaçant vers un site de loisirs, un centre commercial, etc.

#### ➔ Principes d'aménagement

- Créer, lorsqu'il est nécessaire et possible, des aménagements cyclables en site propre ;
- Lorsque cela n'est pas possible, choisir des voies où il est possible de modérer la vitesse afin de garantir une circulation à vélo sécurisée ;
- S'appuyer sur les projets de liaisons routières inscrits au SAR et au SRIT ;
- Lorsque c'est possible, s'appuyer sur des chemins agricoles. Mettre en place des conventions de partage des chemins avec les agriculteurs.

#### ➔ Qui pilote ?

Le portage de la réalisation des aménagements se fait par les gestionnaires de la voirie : Région, CG974, EPCI (TCSP), communes.

## PRIORITÉ 3

### Aménager les liaisons intercommunales permettant de créer des boucles de loisirs / touristiques avec la VVR, ou les liaisons de la priorité 2

#### ➔ Qui est concerné ?

- Les habitants qui souhaitent faire des balades à vélo (de quelques heures à une journée) ;
- Les touristes à la journée ou en itinérance.

#### ➔ Principe d'aménagement

Il s'agit du même principe d'aménagement que pour la priorité 2 mais en s'appuyant plus fortement sur la desserte des sites touristiques, en créant des boucles avec les autres itinéraires cyclables.

#### ➔ Qui pilote ?

Le portage de la réalisation des aménagements se fait par les gestionnaires de la voirie : Région, CG974, EPCI (TCSP), communes.

## Des actions concrètes en faveur du vélo



# Des actions concrètes en faveur du vélo

## **ORIENTATION 1 : COORDONNER LES ACTIONS VÉLO À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE**

### ➔ Objectifs

- Inscrire le vélo comme mode de déplacements au même titre que la voiture et les transports collectifs dans la politique des transports de La Réunion ;
- Réfléchir à l'ensemble de la chaîne des déplacements (et non plus de manière sectorielle/ à chaque échelle de manière isolée) ;
- Elaborer une politique cyclable plus volontariste ;
- Développer des outils d'aménagements et des services communs à toute l'île.

## **ORIENTATION 2 : CRÉER DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS, CONTINUS ET LISIBLES**

### ➔ Objectifs

- Pallier le manque d'infrastructures cyclables sur l'île en facilitant par des aides financières et d'ingénierie la mise en oeuvre de projets locaux ;
- Mailler les aménagements cyclables en « réseau ».

### ➔ Pilote principal

Selon la compétence liée à l'action :

- la Région réalise les aménagements sur les RN et aide au financement sur les autres voies) ;
- le Conseil Général les réalise sur les RD ;
- les EPCI les réalisent sur les voies d'intérêt intercommunal ;
- les Communes les réalisent sur les voies communales.

### **ORIENTATION 3 : DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES COORDONNÉE**

#### **🔗 Objectifs**

- Mailler le territoire de services dédiés aux cyclistes et faciliter leur mise en place rapide ;
- Créer une boîte à outils pour développer des services coordonnés et reproductibles dans toutes les collectivités.

Selon la compétence liée à l'action, les maîtres d'ouvrage principaux sont:

- Région (services aux futurs pôles d'échanges du RRTG) ;
- Conseil Général (services aux pôles d'échange du Car Jaune) ;
- EPCI (services aux pôles d'échanges locaux, services aux équipements intercommunaux) ;
- Communes (services sur les espaces publics, services aux équipements communaux).

### **ORIENTATION 4 : PROMOUVOIR LE VÉLO**

#### **🔗 Objectifs**

- Communiquer sur le vélo, sur les réalisations, sur les offres touristiques ;
- Organiser des manifestations événementielles

Selon la compétence liée à l'action, les maîtres d'ouvrage principaux sont:

- Région (actions PRV, itinéraires forestiers et touristiques) ;
- Conseil Général (actions PDIPR) ;
- EPCI (intérêt intercommunal) ;
- Communes (promotion d'actions communales).



## **Ruban Bleu de la Fédération Française du Cyclotourisme**

### La Région récompensée au niveau national pour son action en faveur du vélo

La Région Réunion mène depuis plusieurs années une politique volontariste en faveur du vélo afin d'améliorer les conditions de sécurité de circulation des cyclistes. Elle se voit aujourd'hui récompensée du ruban bleu, distinction initiée par la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT)

La FFCT salue ainsi la politique régionale et ses actions concrètes pour le développement des pratiques autour du vélo. Cette politique se traduit notamment par les réalisations suivantes :

- ➔ son Plan Régional Vélo qui fait un diagnostic sur la problématique vélo à La Réunion et dont l'objectif est de mettre en route le projet de faire de La Réunion une « Ile cyclable » en collaboration avec les autres collectivités locales,
- ➔ la Voie Vélo Régionale au tour de l'île (210 km) dont 90 km déjà réalisés et une quarantaine de kilomètres en études opérationnelles,
- ➔ l'aménagement vélo sur le nouveau franchissement de la Rivière Saint-Etienne et la transformation de l'ancien ouvrage pour les modes doux et les transports en commun,
- ➔ l'aménagement d'accotements de revêtement clair (40 km),
- ➔ un régime d'aide financière aux communes et aux communautés de communes pour les aménagements vélo urbain,
- ➔ la mise en place d'une politique volontariste de balayage des itinéraires et aménagements cyclables se traduisant par la définition de niveaux de service de balayage et leur traduction financière en termes de crédits dédiés,
- ➔ la transformation de la 2x2 voies de la Pointe au Sel en une voie automobile et une voie mode doux,
- ➔ la mise en place d'une signalisation directionnelle vélo,
- ➔ l'équipement du réseau cyclable régional de 12 compteurs automatiques vélo / piétons,
- ➔ l'organisation annuelle de la plus grande concentration de vélo sur une journée au plan national, « Route libre » (fermeture de 9 km de 2x2 voies) avec près de 20 000 cyclistes et piétons et la participation à une manifestation vélo grand public « la Sorefi Cyclo Tour » réunissant près de 2 000 cyclistes.

## **Le Ruban bleu : une distinction nationale de la FFCT pour récompenser les initiatives Vélo**

Dans le cadre d'un de ses objectifs majeurs, la sécurité, la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) a créé en 1993 le Ruban Bleu de la Sécurité. Cette distinction récompense et honore à titre individuel ou collectif, les membres et les structures de la Fédération ayant oeuvré de manière exemplaire en faveur de la sécurité des cyclistes. En 2003, la FFCT décide d'étendre cette distinction aux organismes et collectivités partenaires n'appartenant pas à la Fédération, tels que les Conseils Régionaux ou Généraux, les Communes, les Communautés de communes etc. Ces institutions et collectivités font partie des partenaires privilégiés qui œuvrent pour le développement du vélo et pour la sécurité routière.

Les huit premiers distingués sont les Conseils Généraux de Savoie, de l'Ardèche et de la Drôme, des Communautés de communes de Vesoul et de Grenoble, de la Commune de Villard de Lans (Isère) et du Collectif «Partageons la route en Cévennes» Alès (Gard), le Conseil Général du Bas Rhin.



**La politique régionale en matière  
de transport : le Schéma Régional  
des Infrastructures de Transports**



# La politique régionale en matière de transport : le Schéma Régional des Infrastructures de Transports

La Région Réunion élabore son Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT) en concertation avec les différents acteurs dans le domaine des transports. Le SRIT, volet infrastructures et transports du Schéma d'Aménagement Régional (SAR), a pour objectif de définir les grandes orientations en matière d'infrastructures et Transports à horizon 2015-2020-2030.

La Région est chargée de l'élaboration du SRIT en association avec l'Etat, dans le respect des compétences des Départements, et en concertation avec les Communes et leurs groupements. Il est élaboré en concertation avec les partenaires. Un comité technique et de pilotage ont été constitués réunissant l'Etat, le Conseil Général, les autorités organisatrices de transport urbains, l'Agorah, la SA Aéroportuaire, la CCIR, la Chambre des Métiers, la Chambre d'agriculture, l'IRT, la SPL Energie, le SM Pierrefonds.

Document de planification, le SRIT concerne à la fois le transport public de personnes, leurs mobilités, le transport de marchandises ainsi que les infrastructures terrestres, maritimes et aériennes correspondantes.

Le SRIT de La Réunion s'inscrit dans la continuité du SNIT (Schéma National des Infrastructures et des Transports), ainsi que du SAR. Il fixe des objectifs à horizons 2020-2030 déclinés en actions ciblées dans le domaine des infrastructures et des transports. Il s'appuie aussi sur les démarches stratégiques régionales du SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie).





L'élaboration du SRIT s'est réalisée en plusieurs étapes :

- Elaboration d'un diagnostic de l'offre et de la demande en matière de transports
- Définition des orientations stratégiques du SRIT
- Elaboration d'un plan d'actions.
- ➔ validation prévue courant 2014

Le SRIT se décline en 7 objectifs :

· **Développer une offre de transport en commun performante**

➔ la hiérarchisation du réseau de transport collectif, la réalisation de TCSP dans le cadre du Trans Eco Express, la réalisation du RRTG (Réseau Régional de Transport Guidé), la réalisation de parc-relais pour encourager l'intermodalité.

· **Hiérarchiser le réseau routier existant et l'optimiser, en cohérence avec la hiérarchisation du réseau de transport en commun**

➔ la réalisation d'une route du littoral sécurisée, des déviations d'agglomérations, des dessertes de mi-hauteur, aménager les traversées de Saint-Denis

· **Encourager les éco-mobilités**

➔ la réalisation de Plan de Déplacements Entreprises et/ou Administrations (PDE/ PDA), développer le transport par câble.

· **Soutenir les modes doux**

➔ améliorer les cheminements piétons, aménager les pistes cyclables en zone urbaine, réaliser la VVR (Voie Vélo Régionale).

· **Etendre le transport de marchandises, la logistique et le portuaire**

➔ Poursuivre les aménagements logistiques et de Zones d'Activités Economiques, étudier l'opportunité d'un service régional de transport maritime de marchandises

· **Renforcer la compétitivité de l'offre aéroportuaire actuelle**

· **Améliorer l'offre touristique**

➔ Formaliser et développer une offre touristique Transports et Mobilités