

Schéma régional de véloroutes et voies vertes de la région Centre

I. Pourquoi un schéma régional de véloroutes et voies vertes ?

Le schéma national des véloroutes et voies vertes, adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire en 1998, propose la réalisation en France d'un réseau structurant de 7 à 9 000 kilomètres maillant l'ensemble du territoire. Ce réseau reprend les 12 itinéraires européens du projet. La circulaire du 31 Mai 2001, co-signée par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, la Ministre de la Jeunesse et des Sports et la Secrétaire d'État au Tourisme, fixe pour objectif d'établir, pour chaque région, le volet régional du schéma national.

Le Conseil régional du Centre s'est engagé depuis 1996 dans la réalisation de véloroutes et voies vertes par le pilotage, le soutien technique et financier de l'aménagement de « La Loire à Vélo » en étroite coopération avec la Région des Pays de la Loire. En complément de cette priorité régionale, le conseil régional a engagé une politique de soutien aux démarches des Pays à vélo. Le schéma régional constitue le troisième volet de la politique cyclable de la région Centre.

L'élaboration de ce volet régional repose sur une démarche conjointe Etat-Région et doit être organisée dans le cadre d'un comité régional de développement des véloroutes et voies vertes.

Dans ce contexte, le Conseil Régional du Centre et la Préfecture de Région ont engagé une étude d'opportunité sur la mise en place du volet régional du schéma national de « véloroutes et voies vertes ». Elle est réalisée en cohérence avec le schéma national, les schémas des régions limitrophes et se doit de respecter le cahier des charges des véloroutes et voies vertes. Cette étude vise 6 objectifs majeurs :

1. Présenter les conditions de réussite des véloroutes et des voies vertes à vocation touristique et de loisir
2. Préciser les enjeux et les potentialités du territoire régional
3. Présenter les schémas et les politiques cyclables des régions limitrophes,

4. Présenter les schémas vélo et les politiques cyclables des Départements, des principales agglomérations et des Pays de la région Centre

5. Préciser les itinéraires, leur impact économique potentiel, les tracés envisagés et les maîtrises d'ouvrage potentielles

6. Etablir le schéma régional d'opportunité des véloroutes et voies vertes de la région Centre.



▲ Photo CRT Laurent Savignac

Photo Altermodal N. Mercat ▼



Véloroutes et voies vertes : renouveler l'offre touristique régionale et répondre aux attentes des habitants.

Une qualité patrimoniale et paysagère exceptionnelle pouvant faire de la région une destination phare du tourisme à vélo en Europe.

II. Méthode de travail et déroulement de la mission

La mission d'élaboration du schéma régional de véloroutes et voies vertes s'est déroulée de septembre 2004 à septembre 2005. Plusieurs réunions de travail réunissant l'ensemble des maîtres d'ouvrage potentiels ont eu lieu à l'occasion des principales étapes d'élaboration du schéma. Le schéma sera présenté à la Mission nationale vélo pour avis, approuvé par le Comité Régional et intégré à la Stratégie de Développement Touristique de la Région Centre.

1. Les facteurs clés de réussite

L'analyse des véloroutes et voies vertes existantes et les études de marché menées auprès des différents segments de clientèle ont permis de dégager les principales conditions de réussite d'un réseau de véloroutes et voies vertes :

- **La population et l'offre de lits touristiques** à proximité de l'aménagement (moins de 5 km) sont des critères clés pour mesurer la fréquentation potentielle d'une véloroute. Une agglomération de 100.000 habitants génère ainsi une fréquentation moyenne annuelle de 200 à 700.000 usagers par an.
- **L'intérêt du patrimoine naturel et culturel** est évidemment un élément clé de l'attractivité touristique avec cette particularité de ne pas se limiter au seul « grand » patrimoine monumental mais également au patrimoine architectural et paysager, à la gastronomie, aux vignobles qui font la richesse des territoires traversés. A cet égard, tant le revêtement que la signalisation doivent prendre en compte les enjeux paysagers des territoires traversés.
- **La qualité technique** est un autre élément déterminant : la voie verte, séparée de la circulation motorisée, qui offre un espace de détente inestimable, connaît un engouement considérable. La fréquentation y est 5 à 7 fois supérieure à un itinéraire sur route.
- **La continuité et les traversées urbaines** : la qualité du traitement des sections les plus difficiles, notamment les grandes villes, et l'absence de rupture dans la sécurité de l'itinéraire sont des éléments déterminants de réussite.
- **Les services, la promotion, l'animation** : au-delà des seules infrastructures, la qualité de l'accompagnement du projet en terme de services spécifiques d'accessibilité, de location, d'adaptation des hébergements aux demandes d'une clientèle exigeante et la réalisation d'édition de topo-guides sont des facteurs tout aussi importants d'attractivité d'un itinéraire.



Pratique itinérante : une faible part de la fréquentation, un fort impact économique.

- **La mobilisation des acteurs** : le travail de sensibilisation, d'animation et de coordination de tous les acteurs en charge de ce projet est enfin un

point clé de la réussite. Bien définir le rôle de chacun, les différentes étapes et le planning de réalisation seront des actions indispensables.

Quatre cibles principales d'usagers ont été identifiées:

La clientèle itinérante étrangère qui devrait représenter une part relativement faible de la fréquentation mais qui présente un impact économique très important compte tenu d'un niveau de dépense élevé (93€/j). La clientèle itinérante française est en démarrage. La situation de la région Centre à proximité de l'Île de France, son relief faible et son intérêt touristique majeur devrait en faire rapidement la destination phare du tourisme à vélo hexagonal.

La pratique touristique de court séjour (2 à 4j) en hébergement fixe, majoritairement sur les ailes de saison (avril-juin et septembre-octobre) est une cible clairement identifiée pour laquelle le Pays sera la bonne échelle géographique.

L'excursion à la journée jouée dans les différents réseaux européens et sur nombre de voies vertes, un rôle économique non négligeable en terme de restauration et de visites de sites (13€/jour) pour peu que l'offre soit bien organisée.

La pratique utilitaire ou de loisirs des résidents : ce sera quantitativement la pratique dominante avec des fréquentations de 3 à 7 passages par an et par habitant à moins de 5km de l'itinéraire. Si l'impact économique de cette cible reste limité, les aménagements permettent d'offrir un nouvel élément de qualité de vie.

2. Les enjeux et potentialités du territoire régional

La Loire à Vélo, un potentiel international : Si la France est identifiée comme la principale destination souhaitée par les touristes à vélo, la Loire à Vélo est le premier itinéraire attendu des clientèles cyclables européennes. La baisse de fréquentation de nombreux grands sites touristiques régionaux nécessite un renouvellement de l'offre, auquel la Loire à Vélo, associée aux itinéraires des Pays traversés et au Cher aval, participe pleinement. La vallée de la Loire surtout dans sa partie aval concentre une densité de population, de sites et de capacités touristiques inégalées au sein de la région.

Les vallées : les principales vallées de la région, Creuse, Vienne, Indre, Cher, Loir, Eure bénéficient également d'une densité de population et de pôles générateurs importants où la réalisation d'itinéraires répondrait à une demande à la fois résidente et touristique.

Les poumons verts régionaux : la Région offre par ailleurs des « poumons verts » de qualité alliant richesse naturelle et forte identité locale : Brenne,

Perche, sud Berry, Sologne, Forêt d'Orléans... permettant de développer, autour d'un réseau d'itinéraires en site propre et mixte, à la fois une pratique d'excursion à la journée et une offre de court séjour.

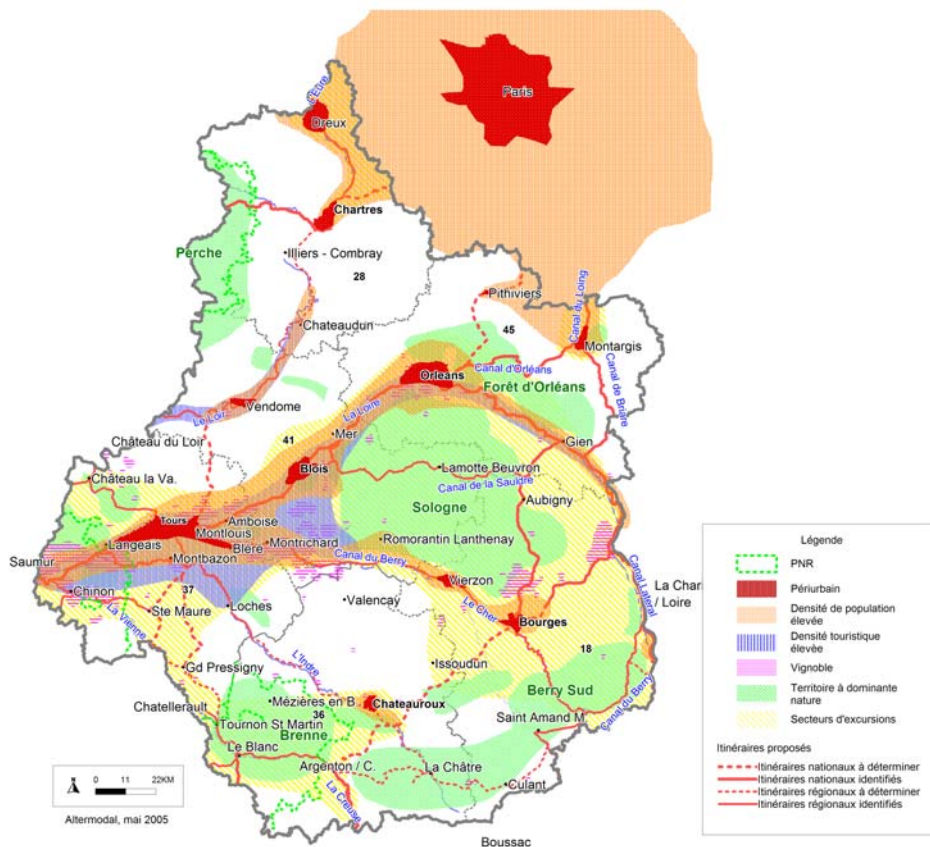
Les sorties de ville et le périurbain : tant en terme de qualité de vie, de sécurité des déplacements, que de développement touristique, les principales agglomérations régionales concentrent de multiples enjeux et ont vocation à développer un réseau de voies vertes de proximité. Les exemples montrent que leur fréquentation peut être considérable.

4. L'avancée des schémas cyclables locaux et limitrophes

Quatre agglomérations régionales se sont dotées de **schémas cyclables ambitieux** et ont largement avancé les réalisations : Tours, Orléans, Blois, Chartres sont engagées dans la réalisation de leurs schémas cyclables dont les itinéraires s'inscrivent pleinement dans la démarche régionale. L'agglomération de Montargis souhaite également engager une démarche similaire. Les agglomérations de Châteauroux, Bourges et plusieurs sous-préfectures comme Vendôme ou Romorantin ont en revanche plutôt en retrait sur de telles démarches.

Les deux Départements de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher se sont engagés dans la réalisation d'un **schéma départemental** portant sur les différentes dimensions du vélo loisirs, sécurité, promotion de la pratique utilitaire, touristique en prenant appui sur les potentialités de sites propres. Les Départements du Loiret et de l'Eure-et-Loir ont mis en œuvre en interne un **schéma d'itinéraires** cyclotouristiques sur petites routes. Le CDT de l'Indre à quant à lui recensé les principaux itinéraires d'intérêt touristique du département.

Parmi les régions limitrophes, les Pays de la Loire et la Bourgogne ont engagé un véritable schéma régional de réalisation, programmé des itinéraires et défini une politique de soutien financier aux maîtres d'ouvrage. Les deux régions normandes viennent de faire de même. Dans les départements limitrophes de ces 4 régions, les travaux sont bien engagés et les itinéraires nationaux se traduisent très concrètement. Dans les régions Poitou-Charentes et Limousin, un schéma régional a été arrêté mais ne s'est pas concrétisé en terme de programmation, de moyens et de maîtrise d'ouvrage. De même, si la Région Ile de France a identifié des itinéraires prioritaires, le positionnement de certains Départements n'est pas arrêté.



5. Les itinéraires retenus pour le Schéma régional du Centre

Trois niveaux territoriaux sont retenus au schéma.

Les itinéraires européens :

- **La Loire à Vélo est la priorité régionale.** Elle s'intègre au projet européen de l'Eurovéloroute des Fleuves de Nantes à Budapest (véloroute n°6). Sa finalisation est engagée sur les 5 prochaines années.
- **L'itinéraire européen n°3** passe en France par Paris, Tours et Bordeaux. De Paris à Orléans, elle emprunte le canal du Loing puis le canal d'Orléans en desservant la forêt d'Orléans avant de rejoindre la Loire à Vélo. De Tours vers le Poitou, plusieurs propositions d'itinéraires ont été faites. Elles sont suspendues à la validation d'un choix définitif de tracé plus au sud.

Les itinéraires nationaux

- **Les routes St Jacques (V13)** empruntent en région l'ancienne voie ferrée Sancerre-Bourges, puis des petites routes et l'ancienne voie romaine vers Argenton avant de rejoindre le Limousin à Crozant par les gorges de la Creuse. L'itinéraire par le sud du Berry offre une alternative pour rejoindre Argenton.
- **Paris-Toulouse (V17) :** le barreau permettant de lier Orléans à Châteauroux a été décalé plus à l'est par Montargis-Gien-Aubigny-Bourges pour profiter au mieux des opportunités de site propre que

présentent le canal de Briare et l'ancienne voie ferrée Gien-Bourges. L'itinéraire suit ensuite la route de St Jacques (V13).

- **Paris Mont St Michel (V18)** : cet itinéraire présenté initialement par Rouen a tout intérêt à traverser l'Eure-et-Loir par la cathédrale de Chartres. L'itinéraire en Normandie est déjà très avancé et se déroulerait intégralement en site propre sur une ancienne voie ferrée. Côté Ile de France, un itinéraire a été clairement identifié. La traversée de la région Centre ne pose pas de difficulté particulière sur des voies à faible trafic principalement en vallée de l'Eure, en empruntant du nord au sud la trame verte de l'agglomération chartraine.

Les itinéraires et territoires régionaux

Parallèlement aux itinéraires européens et nationaux, plusieurs grands itinéraires et territoires ont pleinement leur place au schéma d'itinérance cyclable régional :

- **Le Cher et le canal de Berry**, principalement en aval de Bourges et Vierzon ont vocation à pleinement s'intégrer à la Loire à Vélo avec un potentiel de fréquentation particulièrement élevé, sur un itinéraire intégralement en site propre.
- **Un itinéraire sud-Berry** : empruntant le canal de Berry de la Loire à St Amand, il rejoindrait la vallée de la Creuse à Argenton par Culan et La Châtre en valorisant le riche patrimoine sud régional. Plusieurs courtes sections d'anciennes voies ferrées permettent d'assurer des jonctions pertinentes entre petites routes. Cet itinéraire peut se raccorder à la Loire à Vélo et à l'Atlantique dans une grande traversée est-ouest de la France qui manque encore au schéma national. D'Argenton-sur-Creuse à Chinon, d'anciennes voies ferrées, un réseau de routes à faible trafic et des vallées au paysage attractif comme la Manse peuvent offrir un itinéraire de liaison de grande qualité.
- **Les vallées du Loir, de l'Eure, de l'Indre** présentent également sur petites routes un potentiel patrimonial et paysager tout à fait valorisable. La vallée de l'Eure compte une des densités de population parmi les plus élevées de la région et l'itinéraire s'inscrit en continuité des réalisations du département de l'Eure. La vallée du Loir bénéficie d'un patrimoine architectural et viticole tout à fait appréciable valorisable sur des voies à faible trafic. La vallée de l'Indre, surtout dans sa partie aval, pourrait d'intégrer pleinement à la Loire à Vélo dont elle apparaît comme un complément évident. Sa partie amont compte une densité de population moindre.
- **La traversée de la Sologne** de Gien à Blois par Lamotte-Beuvron permet de valoriser l'étonnant canal de la Sauldre et de découvrir en douceur ce territoire secret via le parc de Chambord.

- **Itinéraires de liaison** : Différentes sections permettent de lier des grands itinéraires du Loir à la Loire par Montoire, Château-Renault et Vouvray et de Tours à Château-du-Loir par Château-la-Vallière ; vers l'Océan au départ de Chinon via Loudun ; au départ du Blanc via Poitiers ou Châtelleraut ; vers Montluçon et le Cher amont par le canal de Berry.

De nombreuses opportunités de sites propres à valoriser en région Centre :



Un potentiel important d'anciennes voies ferrées à valoriser : Ici liaison Chinon – l'île Bouchard



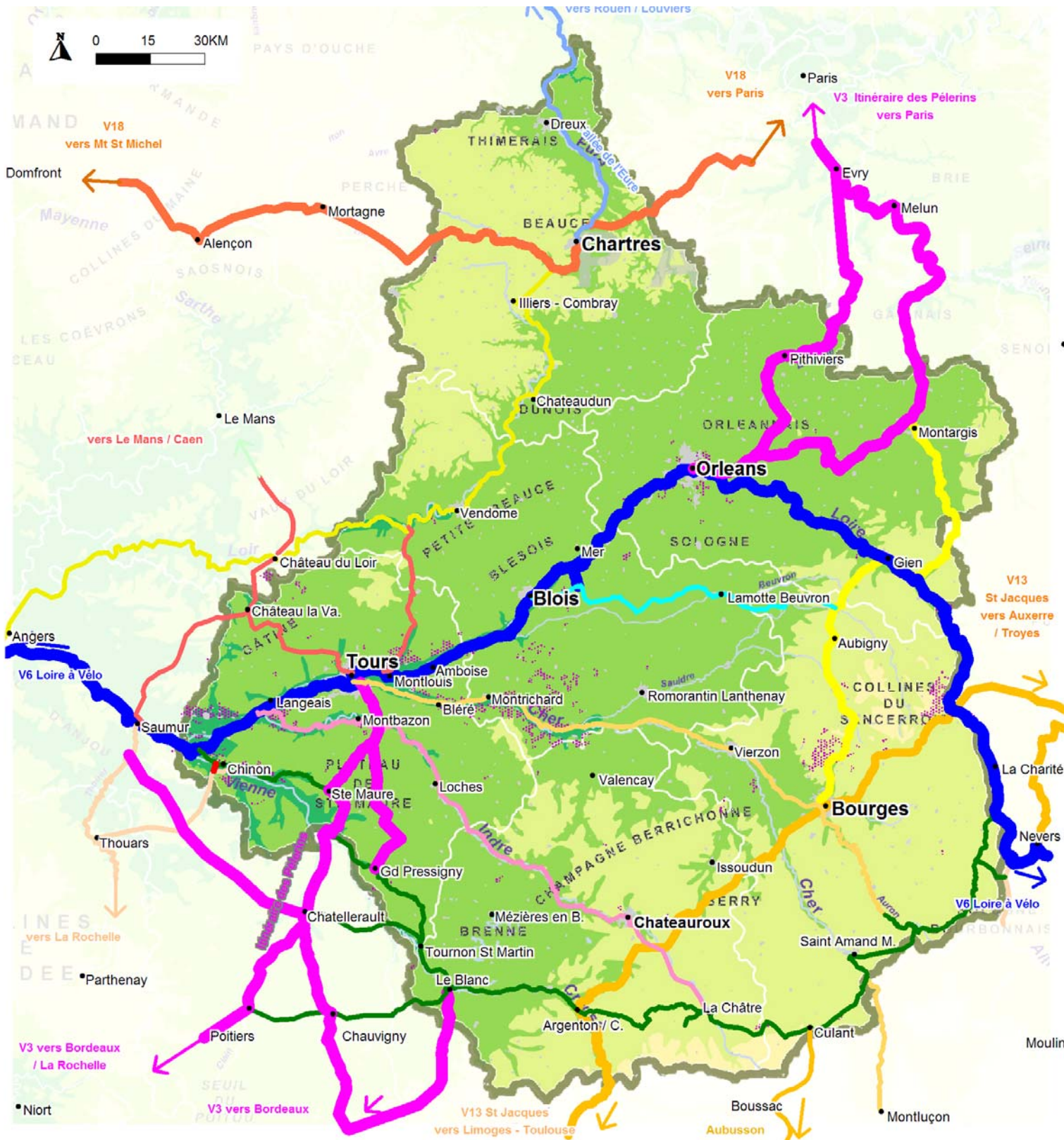
Le canal de Briare : une opportunité très intéressante pour la traversée de l'agglomération de Montargis



Le canal d'Orléans : une liaison avec Paris presque entièrement en site propre



Le Cher et le canal de Berry : un potentiel très important en aval à articuler étroitement à la Loire à Vélo.



- Itinéraires européens**
 - Itinéraire des pèlerins V3
 - Loire à vélo - Nantes/Budapest V6
- Itinéraires nationaux**
 - Chemins de St Jacques V13
 - Liaison Paris - Toulouse V17
 - Paris-Mont St Michel V18
- Itinéraires régionaux et interrégionaux**
 - Caen - Tours - Saumur
 - Canal de Berry
 - Traversée de la Sologne
 - Vallée de l'Eure
 - Vallée de l'Indre
 - Vallée de la Creuse - Sud Berry
 - Vallée de la Vienne
 - Vallée du Loir
 - Autres itinéraires

Itinéraires retenus au schéma régional de véloroutes voies vertes:
 Les itinéraires numérotés sont intégrés au schéma national. Les itinéraires V6 (Loire à Vélo) et V3 sont intégrés au schéma européen d'EuroVelo. Les autres itinéraires sont inscrits au titre du schéma régional. Dans l'attente de positionnement du Département de la Vienne, plusieurs propositions ont été formulées pour l'itinéraire V3 au sud de Tours. Entre Paris et Orléans, les deux liaisons, en site propre par le canal d'Orléans et le canal du Loing et sur petites routes par Pithiviers ont été retenues.

Le canal de Berry amont :

une continuité de longue distance pour valoriser le patrimoine du sud-Berry



Les voies vertes d'agglomération

Si les voies vertes des agglomérations de Tours, Blois, Orléans et Chartres s'intègrent parfaitement au schéma, les agglomérations de Bourges et Châteauroux pourraient tout autant développer un réseau structurant d'agglomération le long du canal de Berry et des anciennes voies ferrées pour Bourges, en profitant des berges de l'Indre pour Châteauroux.

Viaduc de Le Blanc et l'ancienne voie ferrée Argenton-Tournon : une opportunité pour structurer une offre cyclable dans le territoire de la Brenne.



Un très bel aménagement de voie verte en cours de réalisation dans la traversée de Chartres.

Bords de Creuse entre le Blanc et Argenton-sur-Creuse



Les politiques de Pays

Parallèlement aux grands itinéraires et aux traversées d'agglomérations, plusieurs Pays régionaux ont tout intérêt à articuler un réseau maillé d'itinéraires en boucle à un itinéraire principal jouant un rôle de produit d'appel pour valoriser l'ensemble de leur territoire :

- Les Pays ligériens : à l'image du Pays des Châteaux, une bonne articulation des territoires périphériques à la Loire à Vélo est indispensable pour développer une offre de courts séjours.
- La Forêt d'Orléans reste un poumon vert précieux pour l'agglomération orléanaise et bénéficie d'un potentiel de développement d'une pratique de courts séjours pour les franciliens autour du canal d'Orléans.
- La Brenne est un territoire régional à forte notoriété bénéficiant d'un patrimoine naturel exceptionnel. Le réseau d'anciennes voies ferrées peut devenir, avec un traitement naturel en phase avec l'image du lieu, la colonne vertébrale d'un réseau de Pays.
- La Sologne a une carte assez semblable à jouer autour du canal de la Sauldre dans un contexte de faible accessibilité des espaces boisés.
- Le Perche, autour de l'itinéraire du Mont-St Michel et de l'ancienne voie ferrée Alençon-Nogent-le-Rotrou a un potentiel non négligeable malgré un relief marqué.

Ancienne voie ferrée Bourges – Sancerre : un axe retenu au schéma national et un vecteur de développement d'une offre dans le Sancerrois.



Un potentiel riche à valoriser dans le sud Berry à partir d'un réseau de voies à faible trafic.



6. Hiérarchisation des priorités et propositions techniques

Compte tenu du linéaire très important que représente ce schéma, les réalisations devront s'échelonner dans le temps et les investissements à réaliser devront être en phase avec les retombées économiques attendues.

L'ensemble des itinéraires proposés découpés en segments a fait l'objet d'une analyse de fréquentation et d'impact économique potentiel permettant d'apprécier les retombées économiques par grandes tranches d'itinéraires. Cette analyse est basée sur une analyse de la fréquentation et des dépenses observées sur un grand nombre d'itinéraires français et sur une appréciation qualitative et quantitative de l'environnement des itinéraires projetés permettant de dégager des ratios de fréquentation en fonction du nombre d'habitants et des capacités d'hébergements touristiques.

Cette analyse permet de différencier trois principaux groupes :

- **Très fort potentiel** (la Loire à Vélo en aval d'Orléans, le Cher canalisé) : itinéraires dépassant 50k€ de retombées /an/km et **100.000 usagers par an**. La qualité technique de l'itinéraire avec un revêtement en dur ne doit souffrir d'aucune faiblesse. Le risque peut être dans ces cas de viser au moins coûteux et ne pas atteindre les objectifs escomptés.
- **Fort potentiel** (la Loire à Vélo en amont d'Orléans, la liaison Paris-Orléans par le canal d'Orléans et le canal du Loing, Paris-Mont St Michel, la vallée de l'Eure) : il s'agit d'itinéraires ayant des retombées potentielles de 20 à 50k€/km/an et une fréquentation comprise entre **50 et 100.000 passages par an**.
- **Potentiel modéré** : en dessous de 20k€/km/an. Même sur ces niveaux de retombées économiques, la fréquentation reste non négligeable avec **10 à 50.000 passages par an**.

Cette analyse ne veut pas nécessairement dire que certaines propositions d'aménagements situées dans des secteurs à faible densité seront systématiquement écartées mais que les **coûts d'investissements** à réaliser, notamment en terme de revêtement, devront être **cohérents avec les retombées attendues**. Le principe d'un investissement moyen représentant 3 à 5 ans de retombées économiques semble cohérent, ce qui représente :

- Un investissement moyen de **100 à 200k€/km** pour les itinéraires à très fort potentiel correspondant à un revêtement en enrobé, en béton ou d'autres matériaux de qualité et des services (aires d'arrêt, stationnement...) bien dimensionnés.
- Un investissement moyen de **50 à 150k€/km** sur les itinéraires à fort potentiel, ce qui peut correspondre à des revêtements « en dur » quand les conditions s'y prêtent, l'utilisation de sections de petites routes (zones 30 et 50 en vallée de l'Eure) ou des revêtements en stabilisé renforcé.
- Un investissement de **5 à 50k€** est à imaginer dans d'autres secteurs correspondant à des solutions en stabilisé simple ou renforcé avec un liant. Certaines sections d'itinéraires présentant de grandes continuités comme le canal de Berry amont ou certaines voies ferrées du Cher notamment mériteraient par exemple de bénéficier de traitements simples en stabilisé (5 à 10k€/km) permettant d'ouvrir rapidement ces espaces à une pratique d'itinérance douce correspondant bien à la demande française.

Carte du potentiel de fréquentation des itinéraires du schéma : 3 niveaux de fréquentation se dégagent. Ces trois niveaux permettent d'adapter les choix techniques et les coûts au potentiel mais n'indiquent pas nécessairement une hiérarchie de priorités.



III. La mise en œuvre du schéma

Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes du Centre sera présenté au Comité National des Véloroutes et Voies Vertes et après approbation sera intégré au schéma national.

Après approbation, il s'intégrera dans plusieurs dispositifs :

- Le SRDES (Schéma Régional de Développement Economique et Social) qui définit les grandes orientations stratégiques régionales.
- La SRDT (Stratégie Régionale de Développement Touristique) qui intègre dès à présent la Loire à Vélo et les thématiques d'itinéraires doux comme l'une de ses priorités.

1. Le financement du schéma

Il s'intègre dans trois dispositifs :

- **Le financement spécifique de la Loire à Vélo** avec une participation régionale qui s'élève à 60% du coût hors taxe des études et des travaux avec un dispositif particulier dans le Cher.
- **Le financement par les politiques contractuelles de Pays et d'Agglomérations** : dans une volonté de clarification et de simplification, le Conseil Régional prévoit un financement des autres opérations dans le cadre de sa politique contractuelle générale au travers des Contrats de Pays et des Contrats d'Agglomérations.
- **Le financement dans le cadre de conventions entre la Région et les Départements**

2. Les maîtrises d'ouvrage

Le Conseil régional n'a pas vocation à devenir maître d'ouvrage des itinéraires. Les structures d'agglomérations, les Conseils Généraux qui bénéficient de compétences techniques, foncières, juridiques sont par expérience d'excellents interlocuteurs pour piloter la mise en œuvre des itinéraires lourds.

Les Pays restent des interlocuteurs et des espaces de projets et d'animation privilégiés pour initier des réseaux cyclables cohérents et mettre en œuvre les politiques d'accompagnement, de services, d'animation de qualité. Les structures inter-communales ou les Départements constituent des relais importants pour assurer la maîtrise d'ouvrage de ces infrastructures routières.

3. Les grandes étapes du montage de projet

Afin d'appuyer les maîtres d'ouvrage dans la conduite des projets et de s'assurer d'un niveau de qualité homogène, un guide technique régional détaillé a été élaboré dans le cadre de ce schéma. Il comprend les chapitres suivants :

- La mise en œuvre d'un projet de Véloroute et de Voie Verte
- La gestion des itinéraires
- La prise en compte de l'environnement et des enjeux paysagers
- La typologie des aménagements
- Les revêtements
- La signalisation
- Les aménagements connexes
- La valorisation touristique et la qualification des acteurs touristiques
- L'entretien et l'évaluation

4. Les documents du schéma

Outre ce document de synthèse, le schéma est composé de 5 documents diffusés sur CD ROM :

1. Le diagnostic : conditions de réussite, enjeux et potentialités du territoire, schémas et politiques cyclables des régions limitrophes, des départements, agglomérations et Pays de la région.
2. Evaluation des opportunités, de la fréquentation, des retombées économiques.
3. L'atlas des propositions d'itinéraires du schéma.
4. Le guide technique des VVV régionales.

Document de synthèse du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes du Centre

Pilotage de l'étude : Conseil Régional et Préfecture de Région du Centre

Date de réalisation : octobre 2004 – novembre 2005.

Direction de l'étude : François DUMON vice Président du Conseil Régional en charge du Tourisme, Marc CHALLEAT Secrétaire Général pour les Affaires Régionales.

Réalisation : Nicolas Mercat, Altermodal