

# VAUCLUSE terre de vélo



## Schéma départemental vélo

2019-2025



## Table des matières

<b>Les enjeux stratégiques</b> .....	<b>4</b>
<i>Développer la pratique au quotidien des Vauclusiens</i> .....	4
<i>Valoriser la diversité des atouts touristiques du Vaucluse sur tous les segments de pratique</i> .....	5
<b>Le potentiel et les impacts économiques</b> .....	<b>8</b>
<i>Quelles fréquentations potentielles ?</i> .....	8
<i>Quels impacts économiques ?</i> .....	10
<i>Quelles ambitions et quels engagements financiers ?</i> .....	12
<b>Le plan d'actions</b> .....	<b>15</b>
<b>AXE 1. Sécuriser et développer la pratique pour tous, touristes et vauclusiens</b> .....	<b>15</b>
<i>Action 1.1 : Poursuivre et finaliser la réalisation des 3 axes principaux du réseau départemental</i> .....	15
<i>action 1.2 : Accompagner en amont les EPCI dans la réalisation de réseaux cyclables d'intérêt départemental</i>	17
<i>Action 1.3 : Compléter le réseau structurant d'itinéraires départemental</i> .....	19
<i>Action 1.4 : Sécuriser les sorties de ville, franchissements et points noirs</i> .....	23
<i>Action 1.5 : Sécuriser le stationnement des vélos</i> .....	26
<i>Action 1.6 : Rendre plus accessibles les pratiques du vélo</i> .....	28
<b>AXE 2. Structurer les itinéraires et développer l'intermodalité vélo</b> .....	<b>33</b>
<i>Action 2.1 : Qualifier les itinéraires à enjeux pour les touristes et la pratique loisirs des vauclusiens</i> .....	33
<i>Action 2.2 : Inciter à l'amélioration des intermodalités vélo + train et car + co-voiturage</i> .....	36
<b>AXE 3. Promouvoir le vélo comme un élément clé de la stratégie touristique du vaucluse</b> .....	<b>39</b>
<i>Action 3.1 : Promouvoir la destination Vaucluse à vélo</i> .....	39
<i>Action 3.2 : Déployer le label Accueil vélo</i> .....	43
<i>Action 3.3 : Qualifier les hébergements adaptés au tourisme à vélo</i> .....	45
<i>Action 3.4 : Inciter les EPCI à développer les services sur les aires d'arrêt</i> .....	47
<i>Action 3.5 : Soutenir des événements vélo d'envergure</i> .....	49
<b>La gouvernance du schéma</b> .....	<b>53</b>
<b>1. Centrer le schéma sur les compétences du Département</b> .....	<b>53</b>
<b>2. Associer toutes les parties prenantes</b> .....	<b>55</b>
<b>3. Mettre en place les outils d'animation du schéma</b> .....	<b>57</b>
<b>4. Mettre en place les outils de suivi et d'évaluation du schéma</b> .....	<b>57</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>61</b>
<b>1. Carte des itinéraires structurants</b> .....	<b>62</b>
<b>2. Carte des itinéraires touristiques</b> .....	<b>63</b>

# LES ENJEUX STRATEGIQUES

## PREAMBULE :

Fort de ses atouts naturels et patrimoniaux, le Vaucluse est un département très prisé des cyclistes. Si les trois véloroutes aménagées par le Département (la Méditerranée à vélo - Calavon, la Via Venaissia et la Viarhônga) forment une base nécessaire, un réel maillage du territoire est à construire pour répondre aux enjeux de développement de toutes les pratiques cyclables.

Le Département a pour ambition de devenir leader au niveau national en matière de politique vélo. En Vaucluse, le Département se positionne en chef de file de ce développement en coordonnant les acteurs locaux en matière de politique vélo, pour le développement des équipements et les services, leur valorisation, la sensibilisation et l'incitation à la pratique pour tous.

## DEVELOPPER LA PRATIQUE AU QUOTIDIEN DES VAUCLUSIENS

**Remettre les Vauclusiens au vélo ou les mettre au vélo à assistance électrique sur les déplacements courts, c'est diminuer la congestion, diminuer les besoins de stationnement, diminuer la pollution et les émissions de gaz à effet de serre mais surtout améliorer la santé publique, la mobilité des plus démunis et limiter les dépenses de transport pour tous.**

### **Remettre les Vauclusiens à vélo sur les déplacements courts, travail, études, achats...**

La pratique utilitaire du vélo est bien identifiée comme **la priorité n°1** par les différents groupes de travail, particulièrement sur les secteurs d'Avignon, dans le sud du département mais également dans le secteur nord (Ventoux) et vallée du Rhône. Multiplier par 5 la pratique pour atteindre 15% de part modale consisterait simplement à basculer 25% des déplacements de moins de 5km faits en voiture vers le vélo ou le VAE. Les déplacements cibles les plus faciles à atteindre sont les déplacements domicile-travail, devant les déplacements études, loisirs, puis les achats et l'accompagnement. 15%, c'est la part modale actuelle domicile-travail de Grenoble, c'est revenir à la part modale d'Avignon lors de la première enquête ménage dans les années 80.

### **Sécuriser la pratique de loisirs pour développer l'activité physique régulière des Vauclusiens**

La pratique de loisirs vient juste derrière la pratique utilitaire en termes de priorités, particulièrement marquée dans l'agglomération d'Avignon et en tête des préoccupations dans la plupart des autres territoires.

Le principal enjeu de la pratique loisir est la remise ou le maintien en activité physique de personnes inactives, notamment de personnes âgées, avec un impact économique très important de santé publique et de maintien en autonomie. Dans le département, 18% de la population du Vaucluse est bénéficiaire de l'APA. Le coût d'une aide à domicile ou en établissement pour le Département est de l'ordre de 4100 à 4400 €/an.

La pratique de loisirs sur les voies vertes permet également de développer celle des familles et des enfants. Elle est également utilisée pour les sorties scolaires. Elle est aussi une étape vers la pratique utilitaire du quotidien.

## VALORISER LA DIVERSITE DES ATOUTS TOURISTIQUES DU VAUCLUSE SUR TOUS LES SEGMENTS DE PRATIQUE

**Le Vaucluse bénéficie de nombreux atouts pour faire de la filière tourisme à vélo dans toutes ses composantes (itinérance, rando découverte, vélo sportif ou tout terrain) une activité économique créatrice d'emplois pérennes.**

### **Promouvoir la grande itinérance et l'itinérance de court séjour**

Le Vaucluse est la 1<sup>ère</sup> destination des Tours Opérateur (TO) vélo en France avec une très forte notoriété de la Provence. L'itinérance arrive dans les groupes de travail locaux au même niveau de priorité que la pratique de loisirs, le VTT, le tourisme en boucle.

Elle arrive en 1<sup>ère</sup> priorité dans la vallée du Rhône (Caderousse) et en seconde position dans le sud du département. Au vu des fréquentations observées sur les autres itinéraires en France et du développement important de cette pratique, le potentiel peut monter assez rapidement (horizon 5 ans) à 30.000 itinérants sur la ViaRhôna, autour de 15.000 sur la Méditerranée à Vélo, 6.000 sur la Via Venaissia, sans doute autant sur la vallée de la Durance.

### **Développer la pratique en boucle en séjours fixes**

La clientèle en séjour est bien identifiée dans le sud du Département (tour du Luberon, la vallée du Calavon) mais aussi autour d'Avignon et du Ventoux, moins dans la vallée du Rhône. Considérée comme déjà élevée, elle est un complément important à l'itinérance et a encore un potentiel de progression important dans la vallée du Rhône, la vallée de la Durance, les itinéraires de l'Ouvèze et de l'Enclave des Papes et avec le développement du VAE dans les secteurs de montagne.

### **Renforcer l'offre sportive sur route et VTT**

Le Vaucluse compte plus de 100 clubs et 4000 licenciés dans les 4 principales fédérations et environ 26 000 cyclistes sportifs réguliers non licenciés. Avec 120 000 passages par an (autour de 60.000 personnes), le Ventoux bénéficie d'une attractivité touristique et une notoriété internationale exceptionnelle à valoriser en répartissant mieux ses impacts sur l'ensemble des territoires voisins.

Pour le VTT, le Vaucluse bénéficie d'un climat sec, ensoleillé avec une très grande variété de terrains, de relief, de niveaux de difficulté qui en font un département à fort potentiel. Le VTT à assistance électrique vient ouvrir encore plus le marché. Pourtant, la pratique actuelle est encore une pratique plutôt locale et confidentielle, peu structurée. La structuration de l'offre est un enjeu majeur pour mieux valoriser les atouts du département.











# LE POTENTIEL ET LES IMPACTS ECONOMIQUES

## QUELLES FREQUENTATIONS POTENTIELLES ?

### Un doublement possible de la pratique du vélo des Vauclusiens

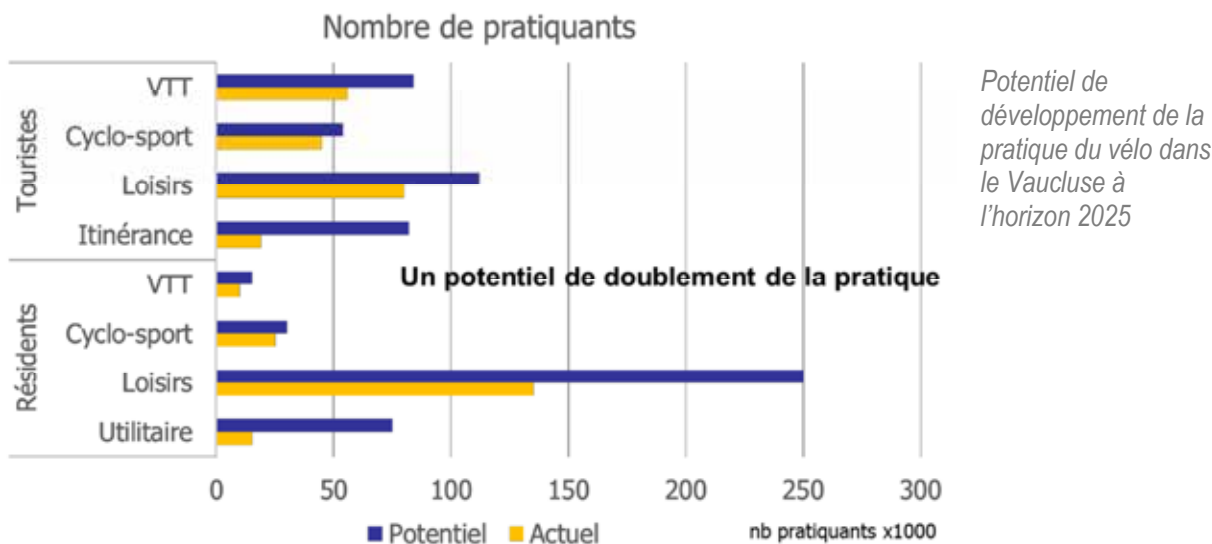
**185.000 Vauclusiens** pratiquent le vélo, pour beaucoup, avec une pratique de loisirs de faible intensité et à une fréquence plutôt faible.

- La pratique la plus importante en nombre de personnes comme dans d'autres départements reste une pratique occasionnelle de loisirs de faible intensité (moyenne de 30 km par sortie, environ 250 km/an).
- La pratique utilitaire reste faible (4% de part modale, distance moyenne par déplacement de 3 km, 40 M de km par an).
- La pratique sportive représente un nombre de personnes relativement faible (25.000 personnes sur route, 10.000 en VTT) mais des distances élevées (2000 km/an en moyenne soit plus de 5 à 6000 km pour les licenciés).

Le nombre de Vauclusiens pratiquant régulièrement le vélo pourrait doubler pour atteindre **370.000 personnes**, avec une amélioration des conditions de pratique grâce à la sécurisation de grands itinéraires mais aussi par le développement de la pratique utilitaire au quotidien.

### Un potentiel important de développement de la pratique touristique

A partir d'une estimation plutôt prudente, plus de 200.000 touristes pratiquent le vélo pendant leur séjour. Ce chiffre pourrait atteindre 332.000 à l'horizon de réalisation du schéma, c'est-à-dire 2025.



Ces estimations ont été établies à partir :

- Des données INSEE domicile-travail extrapolées pour les déplacements utilitaires : 1.8% de part modale vélo domicile-travail, 2.8% de part modale tous motifs. **L'objectif de 15%** de part modale travail est tout à fait réaliste et déjà atteint à Grenoble. Il consisterait à basculer 1 déplacement sur 4 de moins de 5km de la voiture vers le vélo.



- Des données d'enquête nationales sur les taux de pratique du vélo loisir : 37% de pratique du vélo par la population du Vaucluse dont 27% en pratique loisirs une fois retirée les autres formes de pratiques (sport, utilitaire, VTT...). **L'objectif de 50%** de pratique régulière et occasionnelle, consisterait simplement à rejoindre la moyenne nationale grâce au développement des véloroutes et voies vertes prévues au schéma.
- Des données sportives de nombre d'adhérents par fédération départementale (4200 licenciés toutes fédérations) et d'un ratio de taux de non licenciés (x7) pour les pratiques sportives.
- Des données de comptage pour la pratique touristique sportive (notamment le Ventoux avec 120.000 passages) et d'hypothèses sur le taux de pratique touristique.
- Des enquêtes touristiques réalisées par VPA sur les taux de pratique du vélo pendant le séjour (200.000 séjours avec vélo) et des enquêtes TNS Sofres d'activité (4% des séjours).
- Des enquêtes ViaRhôna, Méditerranée à Vélo et Via Venaissia réalisées en 2017 sur les caractéristiques des clientèles, les niveaux de dépenses par jour, les fréquences de pratique pendant le séjour pour chaque typologie de clientèle.

La pratique potentielle a été évaluée en grandes tendances à partir :

- Des conclusions des groupes de travail partenariaux réalisés sur chaque territoire sur le potentiel pour chaque segment de pratique
- Des données observées sur d'autres territoires, notamment pour l'itinérance, la fréquentation des véloroutes et voies vertes et la pratique sportive sur d'autres territoires.

			Bassin d'Avignon	Nord Vaucluse Orange	Plateau de Sault Carpentras	Calavon bassin d'Apt	Sud Vaucluse Luberon
Résidents	Utilitaire	Actuel					
		Potentiel	++++	++	+++	+++	+++
	Loisirs	Actuel	+	+		+	++
		Potentiel	+++	++	++	++	++
	Cyclo-sport	Actuel	++	+++	++	++	++
		Potentiel	++	+++	++	++	++
VTT	Actuel		++	+	++	+	
	Potentiel		+++	++	+++	++	
Touristes	Itinérance	Actuel		+		++	
		Potentiel	+++	+++	+	+++	++
	Loisirs	Actuel		+	+	+++	++
		Potentiel	++	+++	+++	+++	+++
	Cyclo-sport	Actuel		++++	++	+	+
		Potentiel	+	++++	+++	++	++
	VTT	Actuel		++	+	++	+
		Potentiel		+++	++	+++	++

*Estimation de la pratique actuelle et du potentiel de croissance par territoire établie à partir des groupes de travail locaux réalisés à l'occasion de l'élaboration du schéma*

## QUELS IMPACTS ECONOMIQUES ?

### Les impacts économiques directs des Vauclusiens

- **Les dépenses en matériel** de vélo établies à partir des moyennes nationales (données de l'étude Economie du vélo, réajustées avec les dernières données du marché du cycle) : 1.8 Md € de dépenses en achat de vélo et réparation pour 5.5 Md km parcourus soit 0.33 €/km. Les dépenses varient fortement entre la pratique utilitaire (0.12 €/km) et les pratiques loisirs et surtout sportives. Sur ces dépenses en matériel de vélo, seuls 35% ont des impacts locaux liés à la marge commerciale, soit autour de 0.11 €/km.
- **Les dépenses de cafés, restaurants** faites par les excursionnistes lors de leur trajet sont faibles : de 0.02 à 0.08 €/km selon les profils. A peine 10% des excursionnistes réalisent une dépense durant leur sortie.

Avec une politique vélo ambitieuse, le nombre de pratiquants est susceptible de doubler. En distances parcourues, la pratique quotidienne est celle qui a le plus fort potentiel de croissance avec une capacité à passer de 40 à 270 M de km par an.

**L'impact économique direct de la pratique des Vauclusiens pourrait passer de 20 à 43 M€ par an.**

### Des gains de pouvoir d'achat pour les Vauclusiens

Le transfert de la voiture vers le vélo fait économiser à l'utilisateur autour de 0.25 €/km, ce qui représente un surplus de pouvoir d'achat de 10 M€ pour les habitants du Vaucluse dans la situation actuelle et un potentiel de **67 M€** à terme sur les déplacements du quotidien.

		Nombre pratiquants en milliers		M KM /an		Impact économique en M€	
		Actuel	Potentiel	Actuel	Potentiel	Actuel	Potentiel
Résidents	Utilitaire	15	75	40	270	1,7	11,3
	Loisirs	135	250	34	75	8,1	17,8
	Cyclo-sport	25	30	50	60	8,0	9,6
	VTT	10	15	10	15	3,0	4,5
Ensemble		185	370	134	420	20,8	43,3

*Evaluation des pratiques et des impacts économiques actuels et potentiels dans le Vaucluse*

### Les impacts économiques des touristes à vélo

Les impacts économiques du tourisme à vélo sont essentiellement constitués de dépenses d'hébergement, de restauration, de visites de sites touristiques et de consommation de produits du terroir.

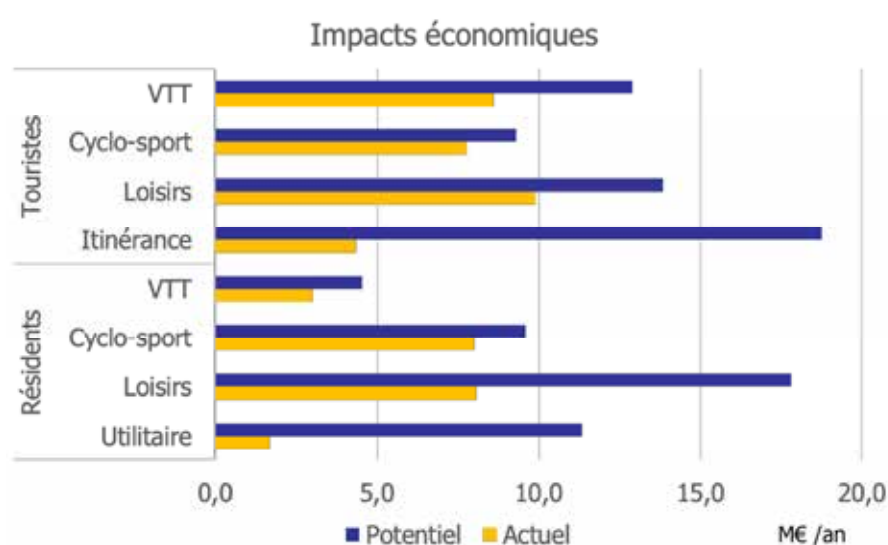
Les enquêtes réalisées en 2017 sur la ViaRhôna et la Méditerranée à vélo permettent d'établir des ratios précis de consommation par km parcouru.

**L'impact économique actuel de la pratique touristique du vélo, sur une base prudente, est de 30 M€/an et pourrait atteindre près de 55 M€/an.**



		Nombre de séjours en milliers		M KM /an		Impact économique en M€	
		Actuel	Potentiel	Actuel	Potentiel	Actuel	Potentiel
Touristes	Itinérance	19	82	3,1	13,4	4,3	18,7
	Loisirs	80	112	6,6	9,2	9,9	13,8
	Cyclo-sport	45	54	9,7	11,6	7,8	9,3
	VTT	56	84	3,6	5,4	8,6	12,9
Ensemble		200	332	23,0	39,6	30,6	54,8

*Evaluation des pratiques et des impacts économiques actuels et potentiels dans le Vaucluse de la pratique touristique*



### Les impacts indirects de santé publique

Les impacts du développement de la pratique du vélo, notamment de la pratique utilitaire au quotidien sur la pollution, la congestion, l'occupation de l'espace sont connus.

**Les impacts de santé publique potentiels sur la population locale sont moins connus mais considérables (86 M€ actuellement, près de 275 M€ si la part du vélo dans les déplacements monte à 15%) et dépassent largement les impacts économiques directs (50 M€ actuellement, 100 M€ en potentiel).**

Ces impacts se font pour l'essentiel par le biais d'une baisse très importante (entre -30% et -50%) des accidents cardio-vasculaires, des diabètes de type II et de certains cancers, liée à une pratique régulière du vélo (30 mn par jour).

## QUELLES AMBITIONS ET QUELS ENGAGEMENTS FINANCIERS ?

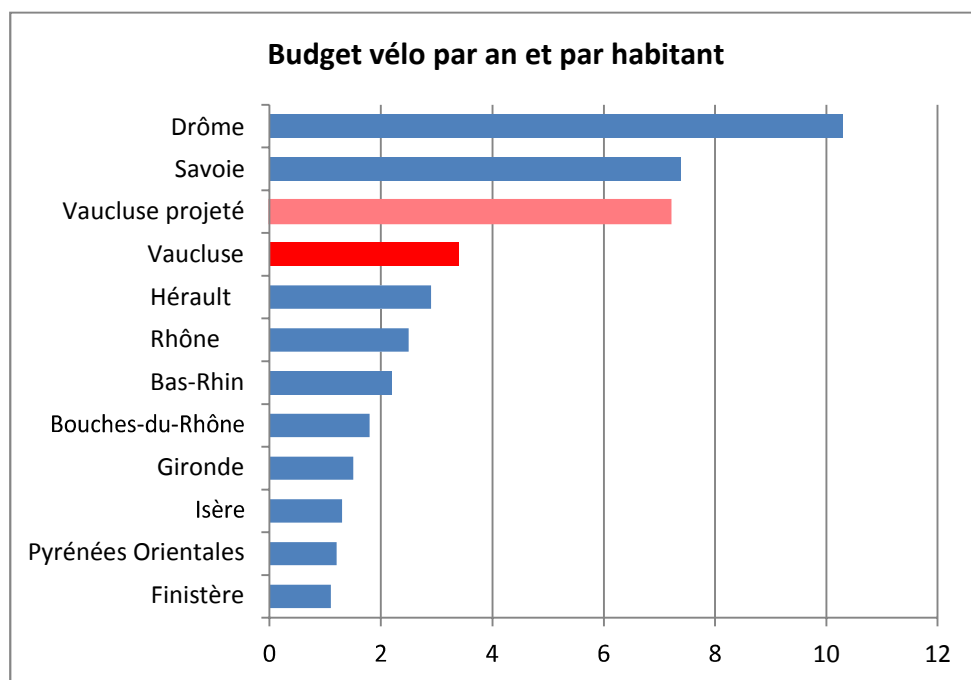
**Une politique cyclable est une politique peu coûteuse au regard des politiques de transport en commun ou de la politique routière.**

Les collectivités locales les plus avancées aux Pays-Bas mettent un budget de **27 à 32 €/an /habitant** dans leur politique cyclable en intégrant la réalisation des infrastructures, les services (locations de vélo notamment), la communication et la promotion, ainsi que le personnel interne en charge du vélo dans les collectivités.

En France, les agglomérations en tête du peloton des villes cyclables mettent 15 €/an (Strasbourg 2016, Grenoble 2016), 17 €/an (Lyon 2016) ; 23 €/an (Bordeaux 2017), la moyenne française se situant autour de 8 €/an/hab.

Avec un budget évalué 3.40 €/an/hab dans les 5 dernières années le Vaucluse se place plutôt en tête du peloton des départements mais loin derrière son voisin, le Département de la Drôme, qui investit plus de 10 €/an/hab dans sa politique cyclable.

Ce budget est à mettre en relation avec les impacts économiques annuels estimés à 100 M€ en impact direct (achat et réparation de vélo, hébergement, restauration...) et 300 M€ d'impacts indirects (pour l'essentiel les économies de santé publique).



Source : Enquête nationale DRC de 2010. Avec 3.4 €/an/habitant sur les 10 dernières années, le budget vélo du département de Vaucluse se situe dans la moyenne haute des départements de tête mais loin derrière la Drôme ou la Savoie.











# LE PLAN D' ACTIONS

## AXE 1. SECURISER ET DEVELOPPER LA PRATIQUE POUR TOUS, TOURISTES ET VAUCLUSIENS

---

Une des actions importantes de ce nouveau schéma sera de sécuriser la pratique pour tous en s'appuyant sur un réseau d'itinéraires départementaux ayant vocation à s'adresser aussi bien aux Vauclusiens qu'aux touristes. L'architecture de ce réseau s'appuiera sur les itinéraires du schéma régional, sur des voies vertes départementales ou inter-départementales et sur des itinéraires sécurisés sur route. Il a vocation à desservir l'ensemble des grands pôles générateurs de trafic vélo du département.

Le premier schéma vélo départemental priorisait la réalisation des grands itinéraires intégrés aujourd'hui au schéma régional. Il s'agit maintenant de mailler l'ensemble des pôles d'attraction du département et définir un véritable réseau continu, sécurisé et signalisé.

### ACTION 1.1 : POURSUIVRE ET FINALISER LA REALISATION DES 3 AXES PRINCIPAUX DU RESEAU DEPARTEMENTAL

---

#### Publics cibles

**Vauclusiens et Touristes à vélo**

#### Porteurs potentiels

Conseil départemental, service des routes (schéma régional et grandes liaisons départementales), EPCI (certaines voies vertes et itinéraires alternatifs sur petites routes)

#### Moyens humains

Services des Routes et service Attractivité et Développement Territorial (SADT)

Personnels techniques des EPCI

Assistance à maîtrise d'ouvrage externe

#### Budgets

RATIOS FINANCIERS

Budget moyen de 120 à 150 k€/km pour les voies vertes hors ouvrages, 1 k€/km pour la signalisation sur routes à faible trafic.

20 à 50 k€ sur des grands itinéraires mixtes avec sécurisation de carrefours

Co-financements escompté à hauteur de 70% pour EV17 ViaRhôna et 30% sur EV8 La Méditerranée à vélo et Via Venaissia.

Coût de fonctionnement de 4 à 5 k€/km/an en entretien sur les voies vertes,

## Partenaires potentiels

Région PACA sur les itinéraires du Schéma Régional  
Compagnie Nationale du Rhône : co-financements ViaRhôna  
Etat dans le cadre du Plan vélo national 2019-2025  
Europe dans le cadre des programmes FEDER FEADER

## Facteurs clefs de réussite

- Engagement des co-financeurs
- Implication des EPCI dans la mise en œuvre
- Qualité et continuité de la signalisation

### Indicateurs :

- Linéaire en KM et % de réalisation des itinéraires

## Descriptif de l'opération

### Connecter et finaliser les 3 grands itinéraires du schéma régional

Il s'agit d'itinéraires inscrits au schéma régional principalement sous maîtrise d'ouvrage départementale :

- **ViaRhôna EuroVelo 17** : Poursuivre les aménagements en sites propres, les études sur le franchissement du Rhône et aménager la continuité par l'île de la Barthelasse à l'échéance de 2020 si possible, résoudre le franchissement de l'Aigues pour faciliter l'accès à Orange, améliorer les rabattements vers les centre-bourgs, appuyer les EPCI dans la réalisation des aires d'arrêt.
- **La Méditerranée à vélo / EuroVelo 8** : poursuivre les continuités de Cavaillon à Robion et l'aménagement de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Céreste, accompagner les EPCI notamment la Communauté de Communes Pays d'Apt-Luberon, dans l'aménagement de liaisons avec la voie verte depuis les zones d'activité, les établissements scolaires...
- **La Via Venaissia** : identifier et baliser des itinéraires provisoires de liaison au nord jusqu'à Orange et au sud jusqu'à l'EV8, poursuivre la réalisation des sections définitives en site propre jusqu'à Velleron puis en petites routes jusqu'à Robion.

## **ACTION 1.2 : ACCOMPAGNER EN AMONT LES EPCI DANS LA REALISATION DE RESEAUX CYCLABLES D'INTERET DEPARTEMENTAL**

---

Les EPCI vont jouer un rôle de plus en plus important dans le développement de l'offre cyclable mais n'ont pas encore tous développés en interne de compétences dédiées sur le sujet. Le Département, qui bénéficie de ces compétences, a vocation à les accompagner dans cette prise de compétence. Cette action s'inscrit également dans le cadre du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public, copiloté par l'Etat et le Département, destiné à favoriser l'accès aux services jugés essentiels pour les populations. Il est proposé notamment d'améliorer et structurer une offre de mobilité dont le « développement des réseaux de liaisons douces au sein ou à proximité des pôles structurants » et plus globalement inciter les EPCI à « concevoir et piloter des stratégies de mobilités intercommunales ».

### Publics cibles

**Vauclusiens et Touristes à vélo**

### Porteurs potentiels

Département

### Moyens humains

Personnel interne du CD + assistance de l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV) et du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) + assistance externe éventuelle

Susciter la nomination d'un référent vélo dans les EPCI partenaires

### Budgets

INCIDENCE  
FINANCIERE

Convention avec l'AURAV et CAUE  
+ moyens humains internes

### Partenaires potentiels

Agence d'urbanisme et CAUE dans le cadre des conventions cadre  
Parc Naturel Régional du Luberon, relais sur son territoire de compétence  
Futur Parc Naturel Ventoux  
VPA et les têtes de réseaux vélo (Vélo loisir Provence, OTI PSMV, etc.)



## Descriptif de l'opération

---

### Diffuser les guides d'aménagement et de signalisation, accompagner les acteurs

Diffuser les trois guides auprès des EPCI :

- Guide de signalisation des itinéraires vélo
- Guide technique des aménagements cyclables
- Guide méthodologique de définition d'itinéraires vélo

Accompagner l'appropriation de ces trois guides par les EPCI grâce à des formations pratiques internes

### Développer un appui technique et financier, repenser les outils existants

Accompagner les EPCI dans leur prise de compétence vélo :

- Appui technique de terrain, avis sur les projets dans le cadre des accords de partenariat du Département avec l'AURAV et le CAUE
- Appui des directions en charge des Routes départementales et de la Direction Développement et Solidarité Territoriale (DDST - services Attractivité et Développement Territorial et Prospective et Solidarité Territoriale)
- Appui financier à l'investissement via l'aide départementale aux communes et EPCI (contractualisation et appel à projets) en complément de l'appui financier de l'Etat dans le cadre du Plan Vélo national

## Facteurs clefs de réussite

---

- Implication du personnel technique des EPCI
- Ressources humaines à mobiliser au sein des services des Routes et de la DDST
- Moyens financiers de la contractualisation
- Dispositif spécifique d'aide à mettre en œuvre éventuellement

### Indicateurs :

- Nombre d'EPCI accompagnés
- Nombre d'heures de formation réalisées
- Budget départemental dédié
- Budget dédié au sein des EPCI et Communes

## **ACTION 1.3 : COMPLETER LE RESEAU STRUCTURANT D'ITINERAIRES DEPARTEMENTAL**

---

La forte mobilisation financière du Département sur la réalisation des 3 grands axes structurants de l'action 1.1 devra s'accompagner d'un renforcement du maillage structurant d'itinéraires, afin de densifier le maillage d'itinéraires et de positionner l'ensemble des vauclusiens au plus près des grandes infrastructures vélo.

### Publics cibles

**Vauclusiens et Touristes à vélo**

### Porteurs potentiels

Conseil départemental, service des routes (schéma régional et grandes liaisons départementales), EPCI (certaines voies vertes et itinéraires alternatifs sur petites routes)

### Moyens humains

Services des Routes et service Attractivité et Développement Territorial (SADT)

Personnels techniques des EPCI

Assistance à maîtrise d'ouvrage externe

### Budgets

RATIOS FINANCIERS

Budget moyen de 120 à 150 k€/km pour les voies vertes hors ouvrages, 1 k€/km pour la signalisation sur routes à faible trafic.

20 à 50 k€ sur des grands itinéraires mixtes avec sécurisation de carrefours

Co-financements sur les itinéraires inscrits au Schéma Régional et dans le cadre du Plan Vélo national

Appui du Département à l'investissement en fonction des volontés et financements locaux et des enjeux intégrant la mise en œuvre du maillage structurant départemental, et/ou le développement d'itinéraires et boucles locales à des échelles territoriales intéressant plusieurs EPCI.

La contribution départementale sera examinée au cas par cas.

Coûts de fonctionnement de 4 à 5 k€/km/an en entretien sur les voies vertes,

### Partenaires potentiels

Région PACA sur les itinéraires du Schéma Régional

Etat dans le cadre du Plan vélo national 2019-2025

Europe dans le cadre des programmes FEDER FEADER

Départements limitrophes

Parc Naturels Régionaux (Luberon et Ventoux)

## Facteurs clefs de réussite

- Implication des EPCI dans la mise en œuvre
- Qualité et continuité de la signalisation
- Engagement des co-financeurs

### Indicateurs :

- Linéaire en KM et % de réalisation des itinéraires

## Descriptif de l'opération

### Les autres grands itinéraires structurants

Il s'agit en partie d'itinéraires inscrits au schéma régional :

- **Vallée de la Durance** : inscrite au Schéma régional, elle permet de connecter ViaRhôna et Méditerranée à Vélo entre Avignon et Cavaillon.

Poursuivre les collaborations avec Avignon sur la réalisation de l'itinéraire, aménager l'échangeur de Bonpas et sécuriser le franchissement de la Durance pour connecter l'itinéraire côté Bouches-du-Rhône. En amont de l'échangeur de Bonpas (hors Schéma régional), identifier et équiper un itinéraire continu en rive droite jusqu'à Cavaillon puis Pertuis et jusqu'au site des 7 lacs, plutôt en voies partagées.

- **Véloroute de l'Ouvèze** : poursuivre les études sur l'aménagement de l'ancienne voie ferrée en collaboration avec les EPCI et le Département de la Drôme pour assurer une continuité de Buis-les-Baronnies à Orange. La section proche de Vaison peut avoir un rôle important de sécurisation des accès au Ventoux. Elle présente également un intérêt pour les trajets utilitaires vers Vaison-la-Romaine, ou encore avec sa connexion à la Via Venaissia.

- **Liaison Avignon Carpentras** : Identifier, qualifier, équiper un ou des itinéraires permettant de relier ces 2 pôles d'attractivité majeurs en Vaucluse. Cet axe constitue également un tronçon de l'itinéraire d'accès au Ventoux depuis le secteur le plus peuplé du département et les gares d'Avignon. Il doit également permettre d'accéder au pôle touristique majeur autour du plan d'eau de Montoux et des **Parcs de Loisirs Spiroux et Wave Island**.

Les petites routes nombreuses doivent permettre de réaliser une première liaison opérationnelle à court terme, tandis que des aménagements plus qualitatifs pourraient être envisagés à moyens terme.

- **Véloroute Pierrelatte Nyons via Valréas** : inscrite au Schéma régional Sud PACA, elle est essentiellement drômoise et traverse l'Enclave des Papes. Il est important de poursuivre les études en collaboration avec les EPCI et le Département de la Drôme.



## L'accès au Ventoux et les itinéraires à vocation sportive

- **Le Ventoux** avec ses contreforts est un pôle majeur international d'attractivité pour la clientèle sportive. Les itinéraires à équiper pourront emprunter essentiellement des petites routes nombreuses dans le secteur. Ils ont aussi vocation à assurer la liaison vers d'autres pôles importants comme, Pernes, Vaison...
  - Avignon - Bédoin par Pernes-les-Fontaines et/ou Carpentras au sud-ouest
  - Avignon – Malaucène au nord-ouest
  - Avignon – Sault par les Gorges de la Nesque
  - Malaucène – Vaison – Drôme au nord
  - Apt – Sault au sud
- **La Route des crêtes du Luberon** : amélioration du revêtement de la route forestière des crêtes du Luberon pour en faire un itinéraire phare du Sud Vaucluse, tant d'un point de vue sportif, que du panorama à 360° sur le Luberon, le Ventoux, les Alpilles, les plaines de Durance, du Calavon et du Rhône, dans un environnement privilégié, mais à préserver également.
- **Cols remarquables** : plusieurs cols présentent un intérêt reconnu, notamment dans les Monts de Vaucluse, qu'il convient de valoriser dans le cadre de la mise en place d'itinéraires sportifs, faisant à minima l'objet d'une bonne communication électronique à court terme, et potentiellement d'un jalonnement à moyen terme.

Cols de Murs, de la Madeleine, de la Ligne, de la Liguère, de Vitrolles, du Pointu, ...

## Les liaisons vers les principaux pôles de population

Il s'agit de relier les principaux pôles de population entre eux. Certains le sont déjà par les itinéraires départementaux et les autres grands axes structurant : Avignon et autour d'Avignon, Carpentras, Orange, Cavaillon, L'Isle-sur-la-Sorgue, Apt, Vaison-la-Romaine, Sault, Pertuis.

Les boucles locales permettront de densifier ce maillage pour desservir la majeure partie de la population vauclusienne.

## Les liaisons vers les autres pôles d'intérêt touristique majeurs

D'autres pôles touristiques majeurs non desservis par les grands itinéraires départementaux ont vocation à rentrer dans les itinéraires d'intérêt départemental :

- Liaison Le Thor / L'Isle sur la Sorgue / Fontaine de Vaucluse
- Liaisons Gordes / Coustelet (Méditerranée à vélo)
- Liaison vers les sites Ocriés de Rustrel, Roussillon et Gargas depuis la Méditerranée à vélo
- Le Canal de Carpentras bordé par sa piste d'exploitation : reliant Pernes les Fontaines à Fontaine de Vaucluse, puis

## Les grands tours à vocation départementale

Robion, et potentiellement jusqu'à Mérindol le long de la Durance, présente un réel intérêt touristique et local, pour des balades familiales sur une voie qui a vocation à rester champêtre. C'est toutefois la sécurité et la responsabilité des acteurs qui sont à appréhender, avant de s'engager dans une valorisation de cet équipement.

Les grands tours départementaux ou inter-départementaux répondent à une demande forte d'itinérance en court séjour.

Bien promus par les acteurs du tourisme à vélo, ils peuvent capter les grands itinérants qui traversent le Vaucluse par la ViaRhôna et la Méditerranée à Vélo, pour des séjours futurs.

Ils empruntent principalement des voies à faible trafic, font l'objet d'une signalisation avec un identifiant spécifique et sont portés par les acteurs locaux du tourisme à vélo, dans le cadre de partenariats avec les offices de tourisme et/ou EPCI, et avec le soutien technique et financier du Département :

- Le Tour du Luberon, bien signalé, mais dont les panneaux ne sont pas conformes à la réglementation en vigueur, et qu'il y a lieu de mettre à niveau avec le guide de signalisation du SDVV,
- Le Tour du Ventoux, nécessiterait une identité visuelle propre, qui accompagnerait avantageusement une signalisation plus valorisante mise à niveau,
- Le Tour des Côtes du Rhône : développé par l'ADTHV dissoute fin 2018, il a fait l'objet d'une étude complète, d'une valorisation dans le cadre de la Provence à Vélo depuis 2017 et d'un livret descriptif et touristique très complet. Son jalonnement aujourd'hui inexistant, nécessite la coordination de nombreux acteurs pour sa mise en œuvre et son entretien ultérieur. Le Département pourrait prendre en charge cette coordination et participer à son financement.

## **ACTION 1.4 : SECURISER LES SORTIES DE VILLE, FRANCHISSEMENTS ET POINTS NOIRS**

---

Ces opérations sont à lier à des restructurations lourdes des ouvrages et carrefours/échangeurs concernés.

Des opérations ponctuelles pour sécurisations des RD et carrefours avec RD sur des itinéraires du maillage départemental ou des boucles locales seront prises en compte dans le cadre de leur élaboration ou sur la base de remontées d'information ou diagnostic sécurité sur ces itinéraires.

### Publics cibles

**Vauclusiens et touristes à vélo**

### Porteurs potentiels

Département (services en charge des RD) et Départements limitrophes

### Moyens humains

Personnel interne + assistance à maîtrise d'ouvrage éventuelle

### Budgets

RATIOS FINANCIERS	Franchissement supérieur 2x2 voies : 0.9 M€
	Passage inférieur sur une RD : 0.5 M€
	Encorbellement de pont : 1 k€/m <sup>2</sup>
	Sécurisation d'un franchissement de RD à niveau avec îlot central : 30 k€
	Sécurisation simple de RD : 8 à 10 k€
	Maintenance : 5% du coût d'investissement initial, 0.2 M€/an

### Partenaires potentiels

Départements limitrophes, EPCI et communes



## Descriptif de l'opération

### Franchissement des ponts sur le Rhône et la Durance

- Pont St Esprit (CD30) : à sécuriser
- Roquemaure (CD30) : important franchissement à sécuriser sur le trottoir
- Rognonas (CD13) : franchissement important avec la proximité d'Avignon pour les déplacements domicile-travail et l'accès aux Alpilles
- Bonpas (CD84) : franchissement de l'itinéraire de la Durance, ensemble des franchissements avec l'échangeur à sécuriser et aménagement sur trottoir à étudier. Budget à intégrer dans le retraitement complet de l'ouvrage. Il constitue une priorité
- Pont de Pertuis (CD13) : le pont est doté d'une piste mais l'arrivée sur le giratoire côté Vaucluse nécessite des aménagements de sécurité (CD84).
- Pont de Mérindol (CD13).
- Pont de Mirabeau (CD13).

### Traiter les points noirs et sorties de ville

- Le Pontet > Sorgues avec des revêtements à reprendre
- Le Pontet > Vedène
- Avignon > St Saturnin en prolongation de la VV des Canaux
- Secteur de l'échangeur d'Avignon Nord particulièrement difficile à traiter sur des itinéraires alternatifs
- Sorties de Carpentras vers le Ventoux, vers Monteux et Pernes-les-Fontaines

### Sécuriser certains secteurs de montagne et fonds de vallée

- Les montées du Ventoux, surtout Malaucène et Bédoin
- La Tour d'Aigues / La Bastide des Jourdans
- Section Apt-Rustrel
- Combe de Lourmarin : dans le secteur du Luberon, elle constitue un axe très emprunté par les cyclistes. Avec un environnement très contraint, peu d'aménagements sont possibles. Aussi, une communication ciblée sur la prévention et la sécurité à l'attention des cyclistes et automobilistes devra à minima être mise en œuvre.

Panneautage, information à la descente, flyers distribués aux OT.

Proposer des montées réservées en été le matin sur le secteur du Ventoux notamment. Test à faire.

## Facteurs clefs de réussite

---

- Intégrer ces opérations dans le cadre de travaux déjà programmés
- Partenariat à monter avec les Départements limitrophes

### Indicateurs :

- Nb de points traités
- Evolution de la fréquentation sur ces points
- Budget départemental dédié
- Budget dédié au sein des EPCI et Communes

## ACTION 1.5 : SECURISER LE STATIONNEMENT DES VELOS

---

### Publics cibles

Vauclusiens et touristes

### Porteurs potentiels

EPCI, CD84

### Moyens humains

Personnel interne : Service Aménagement de l'Espace, Agriculture, Environnement de la DDST, Direction des Collèges

### Budgets

RATIOS FINANCIERS

Implantation d'arceaux : 150 €/place vélo  
Stationnement vélo sécurisé fermé : 0.8 à 1,5 k€/vélo  
Financement par le CD des stationnements vélo dans les collèges, soutien à la mise en place dans le cadre d'équipements publics.  
Information et sensibilisation, dans le cadre des conventions avec l'AURAV et le CAUE

### Partenaires potentiels

Appui de l'AURAV et du CAUE par le biais de la convention cadre

## Descriptif de l'opération

---

### **Prendre en compte le stationnement des vélos dans toutes les opérations conduites et les avis donnés par le Département**

L'amélioration de la sécurisation du stationnement passe par plusieurs axes de travail :

- **Rédiger des dispositions précises sous forme de portés à connaissance ambitieux** sur le stationnement des vélos dans les documents d'urbanisme : les SCoT, les PADD, l'article 12 des PLU et PLUi sur lesquels le Département rend un avis.
- **Intervenir auprès des communes et EPCI pour le déploiement des arceaux de stationnement vélo** dans le cadre d'aménagements publics, notamment ceux financés par le Département, avec une attention particulière dans les communes à fort potentiel de tourisme à vélo.



## Prendre en compte le stationnement des vélos dans toutes les opérations conduites et les avis donnés par le département

- **Systématiser la prise en compte du stationnement vélo dans les collèges**, bien dimensionner les besoins, adapter progressivement le nombre dans le cadre des opérations de réhabilitation et travaux neufs. La pratique du vélo est prise en compte dans toutes les opérations de réhabilitation de collège avec une attention toute particulière à la sécurité (PPMS). Le local vélo est sous contrôle.
- **Sécuriser le stationnement dans les gares** mais aussi sur les **parkings de covoiturage** par le biais des avis donnés par le Département sur les projets de pôles d'échange.
- Pour les touristes, proposer un service de gardiennage de bagage et sécurisation de vélo dans les sites touristiques dans le cadre du déploiement d'Accueil vélo.
- Equiper des sites départementaux d'accueil du public, notamment **EDéS**, points d'accès au réseau touristique de randonnée, ENS. La pratique du vélo est prise en compte systématiquement dans toutes les opérations de réhabilitation partielle conduites par la Direction des Bâtiments du Département.
- Prendre en charge l'équipement de sites remarquables à proximité immédiate des véloroutes départementales

## Facteurs clefs de réussite

- Rédaction de portés à connaissance précis et ambitieux
- Sensibilisation du personnel interne au Conseil départemental chargé du suivi des opérations conduites par le Département et les EPCI

### Indicateurs :

- % des articles 12 de PLU et PLUi prenant bien en compte le vélo
- Part des collèges et équipements publics correctement équipés
- Projets portés par les collectivités

## ACTION 1.6 : RENDRE PLUS ACCESSIBLES LES PRATIQUES DU VELO

---

Plus de 60% des Français n'ont pas de vélo, plus particulièrement les personnes habitant dans les centres-villes, les personnes à faible revenu, les étudiants, les jeunes actifs et les personnes en perte d'autonomie. Plusieurs axes de travail sont à prendre en compte :

### Publics cibles

**Vauclusiens**, personnes à faible revenu, bénéficiaires du RSA, PAPH, étudiants (dont collégiens), jeunes actifs, personnes en perte d'autonomie

### Porteurs potentiels

Département (DIESC : service Insertion, emploi, jeunesse, CDPAL), Associations, CCI (plans de mobilité), Conférence des Financeurs de la Prévention de la Perte d'Autonomie (CFPPA) au travers d'appels à initiatives

### Moyens humains

Personnel interne + assistance à maîtrise d'ouvrage éventuelle

### Budgets

INCIDENCE  
FINANCIERE

Conventions AURAV et CAUE, actions en matière de plans de mobilité

Actions en direction des jeunes

Appel à projet mobilité active

### Partenaires potentiels

Associations

## Descriptif de l'opération

---

### **Accès à des vélos à faible coûts**

Plusieurs moyens complémentaires sont à mettre en œuvre pour favoriser l'accès à des vélos à faible coût :

- Appuyer le déploiement des ateliers vélo associatifs permettant d'acquérir et entretenir son vélo à un coût très faible tout en favorisant les échanges entre cyclistes.
- Poursuivre l'appui aux associations départementales d'aide à la mobilité des personnes en situation de précarité, notamment des bénéficiaires du RSA avec une offre de vélo et surtout de VAE adaptée, intégrant une phase de prise en main du vélo.

## Développer le vélo dans les plans de mobilité

Relancer la dynamique de réalisation de Plans de mobilité en lien avec l'AURAV, le CAUE, la CCI, les EPCI et la Préfecture qui suit les obligations de réalisation des entreprises de +200 salariés. Inciter à une meilleure intégration du vélo dans les actions :

- Promotion de l'indemnité kilométrique vélo
- Actions de promotion du vélo à assistance électrique
- Appui à l'organisation d'un challenge départemental inter-entreprises

Poursuivre et approfondir le Plan de Déplacement interne au CD sur les déplacements domicile-travail et professionnels :

- déplacements domicile-travail: indemnités kilométrique vélo, stationnement vélos sur les sites administratifs, rubrique intranet dédiée aux déplacements...
- déplacements professionnels : déploiements des VAE (actuellement 8 VAE sur 4 sites) et accompagnement à la pratique

Deux mesures règlementaires vont inciter les acteurs publics à promouvoir le vélo :

- le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) de l'agglomération d'Avignon (22 communes dont 16 communes du Vaucluse) qui impose des mesures pour réduire la pollution de l'air dont des mesures sur les déplacements,
- le Plan d'Urgence Transport (PUT) qui sera mis en place sur l'agglomération d'Avignon à partir de 1er janvier 2019 avec des mesures de régulation de la circulation en fonction de la pollution de l'air

## Développer le vélo auprès des jeunes

Développer le vélo auprès des jeunes par le biais :

- Activités du Centre Départemental de Plein Air et Loisirs
- Soutien aux activités sportives
- Actions pédagogiques en direction des collégiens

En lien avec le schéma de développement des sports, l'axe stratégique « une politique sportive tournée vers l'épanouissement de chacun et le mieux vivre ensemble », objectif 1 « permettre un accès à la pratique des APS au plus grand nombre », FA n°3 « valoriser la pratique sportive en milieu scolaire »



## Elargir les cibles du vélo

Lancer un ou des Appels à Manifestation d'Intérêt pour développer le vélo et l'activité physique auprès des :

- Personnes en longue maladie dans le cadre d'opérations vélo/santé en prévention primaire, secondaire ou tertiaire.
- Personnes en perte d'autonomie pour lesquelles le maintien en activité physique est un élément important du mieux vivre, de l'autonomie, de la mobilité, ce qui représente un enjeu économique considérable pour le Département dans les prochaines années (cf Schéma Départemental de l'Autonomie 2017-2022 approuvé en sept 2017).
- Personnes en situation de fragilité sociale peu nombreuses à avoir un vélo (voir accès aux vélos à faible coût).
- Personnes en situation de handicap par le biais de l'aide à l'investissement dans du matériel (tricycles) en location

En lien avec le schéma de développement des sports, l'axe stratégique « une politique sportive tournée vers l'épanouissement de chacun et le mieux vivre ensemble », objectif 2 « mobiliser le sport comme vecteur d'intégration et de mixité, du mieux vivre ensemble, de la qualité de vie », FA n°6 « promouvoir le sport handicap » et FA n°7 « favoriser le sport santé »

## Facteurs clefs de réussite

- Implication des acteurs associatifs (associations vélo, associations d'insertion) pour les publics sociaux
- Implication des acteurs institutionnels pour mieux suivre les obligations de réalisation de Plans de Mobilité

### Indicateurs :

- Evolution de la pratique du vélo parmi les cibles visées (enquêtes)









## AXE 2. STRUCTURER LES ITINERAIRES ET DEVELOPPER L'INTERMODALITE VELO

---

### ACTION 2.1 : QUALIFIER LES ITINERAIRES A ENJEUX POUR LES TOURISTES ET LA PRATIQUE LOISIRS DES VAUCLUSIENS

---

Les boucles locales jouent un rôle très important dans le développement touristique, en complément des grands itinéraires. L'offre est déjà importante dans le Vaucluse mais plusieurs améliorations doivent être apportées. L'intervention du Département prendra en compte la prise en compte du maillage structurant et de de l'intérêt départemental des itinéraires. La définition de l'entretien ultérieur des équipements conditionnera l'intervention du Département.

#### Publics cibles

**Touristes en séjour à vélo et Vauclusiens**

#### Porteurs potentiels

EPCI, Conseil départemental pour les grands itinéraires du schéma régional

#### Moyens humains

Service des routes (aménagement du schéma régional et sur le réseau départemental), DDST (service Attractivité et Développement Territorial et Prospective et Soutien aux Territoires), DIESC (service Sport et Education Populaire SSEP), personnel interne des EPCI et leurs AMO externes

#### Budgets

RATIOS FINANCIERS	Signalisation à mettre en conformité, achats groupés éventuels sur la base de 1 k€/km, participation du Conseil départemental
	Accompagnement, participation du Conseil départemental au développement des espaces VTT
	Coûts de fonctionnement de l'ordre de 10 à 15 % du montant d'investissement initial

#### Partenaires potentiels

Région PACA (itinéraires du schéma régional)

SMAVD pour l'itinéraire de la Durance

VPA et les acteurs de la Provence à Vélo : Vélo loisir Provence, ADTHV, SMAEMV, OTI PSMV pour la partie boucles

SMAEMV et PNR du Luberon pour l'espace VTT

## Descriptif de l'opération

---

### **Inciter les EPCI à valoriser les grands itinéraires par des aménagements de rabattement**

Inciter les EPCI à mettre en œuvre des itinéraires de rabattement vers les grands itinéraires et un véritable réseau cohérent, à leur échelle, pour développer toutes les formes de pratique et optimiser la fréquentation. Intégrer la réflexion sur ces itinéraires de rabattement dans la réalisation de schémas locaux d'itinéraires cyclables (voir action 1.2).

Cette action est parfaitement dans la ligne des appels à projets de l'ADEME et du Plan Vélo National 2019-2025

### **Accompagner la conception des itinéraires de court séjour**

Les études de marché ont montré l'intérêt de développer une offre itinérante de court séjour de 2 à 4j. Les itinéraires du Tour du Luberon, du tour des Côtes du Rhône, du Tour du Ventoux, du Pays d'Aygues et des Ogres à vélo y répondent bien. Il s'agit de bien les valoriser.

### **Accompagner les EPCI pour sélectionner, équilibrer et promouvoir les boucles**

Les boucles locales jouent un rôle très important dans le développement touristique, en complément des grands itinéraires. L'offre est déjà importante dans le Vaucluse mais plusieurs améliorations doivent être apportées :

- Classifier les boucles en intégrant les catégories nationales vert / bleu / rouge / noir
- Opérer une sélection plus forte sur les boucles de loisirs dans le nord du département où l'offre est trop importante et pas assez homogène. Il faudrait sélectionner un petit nombre des toutes meilleures boucles à promouvoir touristiquement en ciblant les secteurs à plus forte densité d'hébergement touristique.
- Elargir l'éventail de boucles en proposant aussi des boucles à vocation sportives (niveau rouge et noir) réparties sur les secteurs à fort potentiel et jalonner les cols les plus intéressants (bornes avec altitude, dénivelé, distance au col ou sommet)
- Intégrer la signalisation des boucles à la signalisation générale des grands axes pour la rendre plus polyvalente (voir point ci-avant)

## Accompagner les territoires dans la réalisation de centres et sites VTT labellisés

Deux sites VTT labellisés ont vu le jour : la Grande Traversée de Vaucluse et le tout jeune site du Ventoux, qui dispose d'un fort potentiel d'expansion.

Le site coordonné par le PNR du Luberon n'a pas encore pu voir le jour faute d'avoir été retenu dans les financements des espaces valléens. Compte tenu du potentiel et de la forte mobilisation locale, de son niveau d'avancement, son financement doit faire partie des priorités.

D'autres sites VTT doivent pouvoir voir le jour dans les autres massifs avec des incitations départementales.

En lien avec le schéma de développement des sports, l'axe stratégique « une politique sportive vecteur d'équité et d'attractivité du territoire », objectif 4 « Faire des APN un levier de valorisation et de développement économique des territoires », FA n°10 « renforcer l'attractivité du territoire par la promotion, l'aménagement et l'équipement des ESI » et FA n°11 « Pérenniser les ESI et organiser le développement des APN »

## Facteurs clefs de réussite

---

- Implication des EPCI
- Pour les voies vertes, capacité à anticiper la maîtrise du foncier
- Qualité de l'appui technique du Département

### Indicateurs :

- % de réalisation du schéma régional
- Linéaire de voies vertes dans le département
- Nombres de sites VTT labellisés



## **ACTION 2.2 : INCITER A L'AMELIORATION DES INTERMODALITES VELO + TRAIN ET CAR + CO-VOITURAGE**

---

Les intermodalités transports en commun – vélo sont indispensables tant pour la pratique utilitaire que la pratique touristique. Même si le Département n'a plus de compétence directe dans le domaine des transports, plusieurs éléments seront à intégrer dans le plan d'actions du schéma :

### Publics cibles

**Vauclusiens : déplacements quotidiens**

**Touristes : accès au Département et accès aux itinéraires**

### Porteurs potentiels

Région PACA, EPCI et CD84

### Moyens humains

Personnel interne EPCI, Région et Département, communes

### Budgets

INCIDENCE  
FINANCIERE

Financement Régional racks à bus  
Implantation d'arceaux vélo aux arrêts des transports collèges notamment dans le cadre de la mise en accessibilité PMR : 1 k€ par arrêt.  
Box et stationnements vélo dans le cadre des aménagements liés au Schéma départemental des aires de co-voiturage

### Partenaires potentiels

Opérateurs : SNCF, cars inter-urbains régionaux, nationaux et internationaux

France Vélo Tourisme et l'association des Départements et Régions cyclables pour la partie lobbying

VPA

## Descriptif de l'opération

---

### Mettre en place une signalisation de rabattement vers les gares

Systematiser la prise en compte d'itinéraires de rabattement et de signalisation vers et depuis les gares ;

Sous la responsabilité des EPCI.

### Implanter des stationnements sécurisés dans les gares et points de covoiturage

Implanter des stationnements sécurisés dans les gares de Vaucluse, en adaptant les matériels : gardiennage et location humanisée à envisager à Avignon, stationnement collectifs double étage dans les grandes gares, box individuels dans les petites gares.

Sous la responsabilité de la Région PACA en lien avec les EPCI et communes.

### Améliorer le cheminement dans les gares

Installer des goulottes à profil vélo (étroites, gorges guide-roues) dans les escaliers des principales gares de Vaucluse pour faciliter le cheminement des cyclistes.

Améliorer la signalisation des services vélo dans les grandes gares

### Installer des racks à vélo sur les cars régionaux

Inciter la Région PACA à systématiser les racks à vélo derrière les cars affrétés sur les lignes régionales desservant les principaux itinéraires départementaux non desservis par le train (secteurs Ventoux, plateau de Sault, Luberon)

### Faire du lobbying auprès des opérateurs de car nationaux et internationaux

Dans le cadre des groupes de travail Accueil vélo au sein de France Vélo Tourisme, constituer un groupe de pression auprès des principaux opérateurs (Flixbus, Ouibus, Isilines) pour systématiser les racks à vélo 3 à 8 vélo derrière les cars, accessibles sur réservation comme c'est le cas en Allemagne.

## Facteurs clefs de réussite

---

- Capacité du Département et des EPCI à peser auprès de la Région PACA et des opérateurs pour mieux prendre en compte les intermodalités vélo.

#### Indicateurs :

- % des gares de Vaucluse équipées
- % des cars régionaux et longue distance équipés de racks à vélo





# AXE 3. PROMOUVOIR LE VELO COMME UN ELEMENT CLE DE LA STRATEGIE TOURISTIQUE DU VAUCLUSE

## ACTION 3.1 : PROMOUVOIR LA DESTINATION VAUCLUSE A VELO

La Provence reste une destination et une marque majeure du tourisme à vélo, connue internationalement, largement promue par les tours opérateurs mais paradoxalement encore peu identifiée par la clientèle Française. VPA fait depuis des années un très gros travail de promotion avec d'autres acteurs importants notamment les têtes de réseau. Plusieurs axes de travail ont été identifiés lors de la concertation :

<u>Public cible</u>	<b>Touristes à vélo</b>		
<u>Porteurs potentiels</u>	VPA et service communication		
<u>Moyens humains</u>	Personnel interne		
<u>Budgets</u>	<table><tr><td>INCIDENCE FINANCIERE</td><td>Financement de VPA + soutien au budget des têtes de réseau Promotion papier, topo-guides, brochures Promotion digitale, site web, vidéos Eductours, accueils presse Salons, événements : via les têtes de réseau</td></tr></table>	INCIDENCE FINANCIERE	Financement de VPA + soutien au budget des têtes de réseau Promotion papier, topo-guides, brochures Promotion digitale, site web, vidéos Eductours, accueils presse Salons, événements : via les têtes de réseau
INCIDENCE FINANCIERE	Financement de VPA + soutien au budget des têtes de réseau Promotion papier, topo-guides, brochures Promotion digitale, site web, vidéos Eductours, accueils presse Salons, événements : via les têtes de réseau		
<u>Partenaires potentiels</u>	VPA et têtes de réseau : Vélo loisir Provence, SMAEMV (futur PNR Ventoux), OTI PSMV		



## Descriptif de l'opération

### Poursuivre les opérations de promotion de la destination en ciblant aussi le court séjour

VPA assure déjà un travail important de promotion à destination de différents segments de clientèle (clientèles internationales, clientèles nationales) : salons, eductours, site web

**Poursuivre la promotion** : continuer ce travail de promotion, monter des éductours pour les TO (60% des accueils presse du CRT sont organisés par VPA), participer aux salons, à des festivals... VPA travaille également avec la Région sur des actions Web et Presse. Ces actions sont à pérenniser, à bien localiser marchés par marchés, notamment Allemagne (1<sup>er</sup> marché européen en volume), Suisse (1<sup>er</sup> marché de la ViaRhôna, à fort pouvoir d'achat, plus prioriser y compris en court séjour), Pays-Bas, Belgique.

**Cibler plus nettement le court séjour** : Les études de clientèles de la ViaRhôna et la Méditerranée à vélo montrent l'intérêt de cibler plus spécifiquement les clientèles situées à moins de 3 heures (bassin Lyonnais, Grenoble, Genève, Marseille, Montpellier) notamment dans les ailes de saison et les clientèles du vélo urbain (en utilisant les fichiers abonnés aux systèmes de vélo en libre-service et location de vélo).

La communication par le biais des réseaux sociaux en visant du court séjour de dernière minute pourrait être particulièrement efficace.

Participer directement ou indirectement (par le biais des têtes de réseaux ou plus directement de reportages de touristes à vélo) à un certain nombre de festivals de voyage à vélo (voir liste en annexe), plus particulièrement Chambéry, Lausanne, CCI à Paris. Le réseau Internationales Festival des Fahrrad-Films serait également à contacter pour le marché allemand.

**Idem sur la presse spécialisée** : de même il existe une presse très spécialisée sur le voyage à vélo dans chaque pays, relativement facile à toucher par le biais d'accueil ou de proposition d'articles réalisés par des touristes à vélo. Comme pour la participation à des festivals, des concours de reportages sur la Provence à Vélo faits directement par les touristes à vélo peuvent être assez efficaces.

## Faire de la Provence à Vélo le site de référence

**En faire le véritable site portail** de la Provence : les sites vélo du Vaucluse sont divers (Provence à vélo, sites locaux des têtes de réseau, site du CD84) et leur hétérogénéité nuit à l'efficacité globale. Une hiérarchie plus claire des marques voire une intégration des sites au sein de la Provence à Vélo permettrait de faire une économie de moyens tout en améliorant la visibilité de tous.

**S'engager dans un co-branding pour élargir l'audience** : les moyens de promotion du site sont encore limités et son audience n'atteint pas encore celle de la Loire à Vélo, de la ViaRhôna ou de la Vélodyssée (réf Google Trends 2018) alors que la destination est très bien identifiée à l'international. Une présence plus marquée du site de la Provence à Vélo au sein du site France Vélo Tourisme serait à étudier marché par marché pour améliorer sa visibilité. A l'échelle régionale la Provence à Vélo doit bien s'intégrer à la marque monde « Provence » promu par la Région.

**Améliorer la partie cartographique et l'édition de fiches** : sur le plan technique, la partie cartographique et l'édition de fiches PDF circuits peut être améliorée. L'utilisation de Geotrek et notamment de son interface grand public pourrait être une solution technique à la gestion des itinéraires et leur promotion, à titre d'outil de promotion touristique.

**Jouer plus encore sur l'attractivité de vidéos** : nombre de destinations vélo françaises et étrangères jouent beaucoup sur la vidéo, les blogs et la visibilité sur YouTube ou équivalent. La partie iconographique et la réalisation de courtes vidéos bien ciblées sont devenus des éléments de promotion efficaces (3M de vues pour EV6, 0.7M sur les vidéos les + vues ViaRhôna).

Éléments positifs à poursuivre (budgets importants déjà engagés sur la vidéo). Les vidéos doivent bien intégrer deux formats, <1mn pour un format smartphone avec titrage permettant une vue sans son et des formats plus longs (3 à 6 mn) pour un format ordinateur.

## Appuyer la création de topo-guides français et étrangers

Des partenariats ont déjà été engagés avec VTOPO sur le VTT et les circuits sur route et existent également avec le Routard.

Sur l'itinérance, les topo-guides jouent un rôle majeur dans la prescription de séjours. Compte tenu des langues d'édition, ces topo-guides sont très localisés sur chacun des marchés nationaux.

**Appuyer la création de topo-guides français et susciter la création par des éditeurs étrangers** : L'accueil d'éditeurs de topo-guides étrangers est un élément très efficace, tant le topo-guide est encore très présent sur des marchés très nationaux. Identifier les éditeurs européens (EsterBauer sur le marché germanophone, de loin le plus important en Europe, Pirola aux

## Définir la gouvernance en la matière

Pays-Bas, Cicérone et Sustrans sur le marché anglais, Bici-map en Espagne, Edicilo en Italie, ...), leur proposer d'éditer des itinéraires sur le territoire, prendre en charge leurs frais sur place en coût caché serait un très bon investissement.

Prendre en compte la montée en puissance des OTI dans le réseau de la Provence à vélo.

Action en lien avec le schéma de développement des sports, l'axe stratégique « une politique sportive vecteur d'équité et d'attractivité du territoire », objectif 4 « Faire des APN un levier de valorisation et de développement économique des territoires », FA n°10 « renforcer l'attractivité du territoire par la promotion, l'aménagement et l'équipement des ESI

## Facteurs clefs de réussite

---

- Capacité à fédérer les acteurs autour d'un site portail, à élargir son audience et à jouer un effet d'échelle par le biais de la plateforme France Vélo Tourisme

### Indicateurs :

- Nb de visiteurs uniques par an sur le site « la Provence à Vélo »
- Nb de topo-guides sur le Vaucluse édités et vendus par an

## ACTION 3.2 : DEPLOYER LE LABEL ACCUEIL VELO

---

Vélo Loisir Provence a été un précurseur national de la mise en œuvre de labels de qualité d'accueil des cyclistes et a déployé un label auprès de 9 types de prestataires. Le label est en train de rejoindre le label national Accueil Vélo et VPA assure un travail de coordination du déploiement du label national sur l'ensemble de la Région PACA. Des structures évaluatrices sont déployées sur l'ensemble du territoire par le biais des têtes de réseau et des OT.

### Publics cibles

**Touristes à vélo**

### Porteurs potentiels

VPA

### Moyens humains

Personnel interne VPA

### Budgets

INCIDENCE  
FINANCIERE

Temps interne de coordination (+/- 10j/an)

### Partenaires potentiels

Têtes de réseau VLP, ADTHV, futur PNR Ventoux, PNR Luberon, Offices de tourisme, France Vélo Tourisme (FVT)

## Descriptif de l'opération

---

### **Poursuivre le déploiement du label sur tout le territoire**

Poursuivre le déploiement systématique du label dans le département avec l'appui des structures de développement touristiques locales, et homogénéiser la couverture territoriale entre les secteurs en avance comme le Luberon et ceux pas encore couverts par ce dispositif.

### **Contribuer à faire évoluer le label national**

Les acteurs du Vaucluse labellisent déjà des opérateurs non encore labellisés dans le dispositif national comme les agences et tours opérateurs, les accompagnateurs et les transporteurs. Il s'agit, comme récemment pour les restaurateurs, d'inciter FVT à intégrer de nouveaux types d'opérateurs et participer à la définition des cahiers des charges.

### **Intégrer de nouveaux services dans le label**

Les labels nationaux doivent continuer à évoluer et le Vaucluse, compte tenu de son antériorité et de son ambition, pourrait rendre des critères facultatifs obligatoires sur son territoire, notamment certains services identifiés comme importants : wifi gratuit, recharge VAE (sensibiliser, organiser techniquement l'offre), les kits de réparation



## Facteurs clefs de réussite

---

- Capacité à mobiliser les territoires au travers de structures évaluatrices de terrain pour sensibiliser les opérateurs

### Indicateurs :

- Nb d'opérateurs labellisés Accueil Vélo dans le département

## **ACTION 3.3 : QUALIFIER LES HEBERGEMENTS ADAPTES AU TOURISME A VELO**

---

Le tourisme à vélo recouvre une demande de très large gamme d'hébergements. Certaines évolutions de l'offre sont nécessaires pour mieux répondre à la demande. La loi NOTRe ne permet cependant plus au Département d'intervenir dans l'appui aux opérateurs économiques. Les EPCI et VPA peuvent néanmoins intervenir pour sensibiliser les opérateurs économiques à des besoins précis des clientèles vélo, et les accompagner dans leurs démarches.

### Publics cibles

**Touristes à vélo**

### Porteurs potentiels

EPCI

### Moyens humains

VPA (attractivité et implantation de nouveaux hébergements dédiés), personnel interne du Département : Service Attractivité et Développement Territorial (SADT) et CDPAL

### Budgets et financements

INCIDENCE  
FINANCIERE

Lignes régionales de modernisation de l'hébergement touristique

Aides à la création en cas de carence,

Plan Rhône au titre du plan de croissance de l'économie touristique le long de la ViaRhôna, sur des hébergements insolites notamment

Contrat de filière vélo Régional : appui sur l'équipement vélo des structures en plus du référentiel Accueil vélo

Financement de l'équipement de bornes de recharges et de stations de lavage par le biais d'un appel à projet (actions hors référencement classique Accueil Vélo)

### Partenaires potentiels

EPCI, OTI

## Descriptif de l'opération

---

### Aménager un espace rando en hôtellerie de plein air

Susciter auprès des opérateurs d'hôtellerie de plein air :

- la création d'un espace randonnée vélo à la nuitée où les randonneurs peuvent se retrouver entre eux, avec un besoin d'espace moins important qu'un camping-car,
- des services spécifiques (tables et bancs, espace couvert pour préparer à manger ou se retrouver en cas de pluie et le soir dans les ailes de saison),
- une tarification spécifique randonneurs.
- l'ouverture à la nuitée, au moins dans les ailes de saison, de bungalows, d'une offre de tentes équipées ou de solutions originales, huttes ou cabanes rustiques comme sur la Loire à Vélo ou dans les pays Scandinaves.

### Développer une offre d'hébergement de petits groupes à la nuitée

Susciter la création d'une offre de gîtes d'étape, refuges ou d'hébergement pour des petits groupes, ouverts à la nuitée le long des grands itinéraires du Vaucluse.

### Développer une offre de groupe milieu de gamme pour la pratique sportive

Susciter et appuyer la création une offre d'hébergement de groupe d'entrée/milieu de gamme pour les clubs sportifs, avec des équipements de sport, salle de préparation physique, accès à des professionnels (kinés, préparateurs...) dans les secteurs à forte demande sportive (Ventoux, plateau de Sault, Luberon...).

Le CDPAL pourrait répondre à cette demande, dans le cadre de sa restructuration et de la future inclusion de centre de Rasteau comme accueil spécialisé dans les séjours et stages cyclistes.

## Facteurs clefs de réussite

---

- Capacité à apporter des éléments de compréhension des besoins des différents segments de marché aux opérateurs et porteurs de projet de création d'hébergements.

### Indicateurs :

- Nb d'opérateurs répondant à ces besoins : tarification rando, offre d'hébergement de groupes sportifs
- Nombre de nuitées du CDPAL (suivant évolution du fonctionnement du site)

## **ACTION 3.4 : INCITER LES EPCI A DEVELOPPER LES SERVICES SUR LES AIRES D'ARRET**

---

Le manque d'équipement des aires d'arrêt, de points d'eau et surtout de toilettes est une des insatisfactions les plus importantes citées par les personnes enquêtées sur l'EV8 et la ViaRhôna. Plusieurs orientations sont à proposer avec les communes et EPCI :

<b><u>Publics cibles</u></b>	<b>Touristes à vélo et Vauclusiens</b>	
<b><u>Porteurs potentiels</u></b>	EPCI	
<b><u>Moyens humains</u></b>	Personnel interne des EPCI + assistance à maîtrise d'ouvrage éventuelle	
<b><u>Budgets</u></b>	INCIDENCE FINANCIERE	Participation financière du Conseil départemental (taux plafonné à redéfinir en fonction du niveau d'équipement des aires aménagées) aux EPCI
<b><u>Partenaires potentiels</u></b>	Communes pour l'entretien	

### **Descriptif de l'opération**

---

#### **Développer un réseau d'aires d'arrêt bien équipées**

Déployer sur les grands itinéraires du département, un réseau d'aires d'arrêts en 3 niveaux de service :

- simple halte : bancs, appuis vélo
- aire de niveau 1 : bancs, appui vélo, tables de pique-nique, RIS, parking voiture
- aire de niveau 2 : bancs, appui vélo, tables de pique-nique, abris, RIS, toilettes sèches, points d'eau, parking voiture important

Aménagement par le CD ou les EPCI dans le cadre des travaux initiaux des grandes véloroutes, entretien par conventionnement avec les communes. Fréquence tous les 5 km environ.

#### **Recenser les points d'eau et toilettes via Open Street Map**

Lancer avec la DSI du Département, les collectivités, les associations et clubs de vélo une « carto party » pour recenser les points d'eau et toilettes existants le long des itinéraires avec un positionnement GPS, les signaler, les identifier sur les outils et supports de communication de la Provence à Vélo, et voir où en créer de nouvelles là où l'offre est jugée insuffisante.



## Facteurs clefs de réussite

---

- Capacité à mobiliser les EPCI et les communes
- Appui technique du Département (services ADT et Routes) sur la définition des besoins et du cahier des charges de l'offre

### Indicateurs :

- Nb d'aires d'arrêt réalisées sur chacun des itinéraires

## **ACTION 3.5 : SOUTENIR DES EVENEMENTS VELO D'ENVERGURE**

Les événements sont un outil majeur de promotion. Le Vaucluse a engagé depuis des années un partenariat important avec le Tour de France et les acteurs du territoire organisent depuis des années des événements régionaux importants. Plusieurs orientations sont proposées :

### **Publics cibles**

**Touristes à vélo et Vauclusiens**

### **Porteurs potentiels**

Service Sports et Education Populaire du Département, Direction Evènementiel et Direction Communication externe

VPA

### **Moyens humains**

Personnel interne + assistance à maîtrise d'ouvrage éventuelle

### **Budgets**

INCIDENCE  
FINANCIERE

Soutien au Tour de France  
Soutien aux événements locaux  
Soutien au mouvement sportif

### **Partenaires potentiels**

ASO, Vélo Vert Festival, Organismes locaux d'événements

## **Descriptif de l'opération**

### **Poursuivre et approfondir le partenariat avec le Tour de France et d'autres partenaires**

Le Département a engagé de longue date un partenariat étroit avec Amaury Sport Organisation (ASO). Il s'agit de poursuivre et approfondir ce partenariat en direction de nouveaux publics, notamment des scolaires avec des écoles de vélo comme le souhaite ASO dans ses perspectives d'accompagnement des collectivités.

Ouvrir la porte à d'autres organisateurs comme Vélo Vert Festival (45 000 visiteurs à Lans en Vercors) sur des épreuves sportives et grand public, avec une présence de très nombreux acteurs du domaine, exposants, conférences...

## Soutenir les événements régionaux sur plusieurs jours et accessibles au VAE

Elargir l'audience d'événements régionaux, cyclosporatives et épreuves VTT en passant d'épreuves journées à des épreuves week-end, en ouvrant à des événements plus grand public, ouverts au VAE et permettant d'améliorer les retombées économiques et d'élargir la zone de recrutement des participants (week-ends depuis l'agglomération Lyonnaise, Marseillaise, Aixoise...).

## Créer un événement d'envergure nationale

Imaginer un événement d'envergure nationale sur le vélo dans le département, pourquoi pas autour du VAE sur lequel il n'existe encore aucun événement d'envergure en France en profitant de la notoriété du Ventoux.

## Valoriser le domaine public

Intégrer la valorisation du domaine public à des fins commerciales (redevance pour privatisation de l'usage de la route).

Valorisation de la privatisation des RD, dans le cadre de manifestations ou sollicitations diverses

## Facteurs clefs de réussite

---

- Capacité à fédérer tous les acteurs locaux autour d'un projet d'envergure nationale

### Indicateurs :

- Nb de scolaires touchés dans le cadre des partenariats sur l'apprentissage
- Nb de participants aux événements vélo du Vaucluse









# LA GOUVERNANCE DU SCHEMA

## 1. CENTRER LE SCHEMA SUR LES COMPETENCES DU DEPARTEMENT

La loi NOTRe est venue modifier de façon importante les compétences des collectivités locales et a précisé les prérogatives du Département. Dans le contexte de resserrement des compétences et de contraintes budgétaires fortes, une des orientations stratégiques du schéma vélo est de bien se centrer sur les compétences du Département et associer fortement les partenaires.

### **ROUTES, POLE AMENAGEMENT**

Les services des routes seront fortement mobilisés sur :

- La réalisation directe des aménagements en site propre des grands itinéraires régionaux et départementaux (ViaRhôna, Via Venaissia, EuroVelo 8, Durance, Ouvèze),
- Les itinéraires sur routes départementales, bandes, échangeurs, franchissements et points noirs qui concernent presque systématiquement les routes départementales,
- La signalisation des grands itinéraires,
- Mais aussi l'appui aux EPCI dans la réalisation de leurs propres aménagements. Les services départementaux ont acquis une véritable compétence dans les aménagements cyclables que n'ont pas encore la plupart des EPCI. Toutefois, il sera nécessaire que plus d'agents départementaux soient en mesure d'assurer cet accompagnement (en agences routières par exemple), afin de garantir la continuité des itinéraires dans les traversées d'agglomération, généralement pauvres en aménagements cyclables.

La Direction des interventions et de la sécurité routière est également mobilisable sur la prévention des accidents.

### **SOLIDARITE TERRITORIALE, POLE DEVELOPPEMENT, DIRECTION DU DEVELOPPEMENT ET DES SOLIDARITES TERRITORIALES**

En charge de la politique vélo au sens large, la Direction pilote l'élaboration et veillera à la mise en œuvre du Schéma départemental Vélo. A terme, il s'agira d'assurer la coordination et les liaisons entre aménageurs et acteurs touristiques, l'harmonisation et la mutualisation des moyens visant à favoriser la pratique du vélo au quotidien pour les vauclusiens, à des fins de protection de l'environnement, de résorption de la précarité énergétique, de santé et d'autonomie.

Le Département continue de soutenir les territoires et pourra accompagner les EPCI, ciblés par la loi NOTRe comme porteurs des éco-mobilités, dans leurs réalisations concernant le vélo (schémas vélos, itinéraires, aménagement territorial, services, accompagnement des changements de comportements).

Toujours en lien avec la loi NOTRe, dans le cadre de la compétence partagée du **tourisme**, le Département en étroite collaboration avec VPA, doit poursuivre la structuration de l'offre touristique en matière d'itinéraires cyclables et de services, et accompagner les OTI récemment constitués dans les actions de promotion et d'incitation à la pratique du vélo en séjour.

### **SPORTS, POLE DEVELOPPEMENT, DIRECTION DE L'INSERTION, EMPLOI, SPORTS, ET CITOYENNETE**

Le service des sports est concerné directement par la promotion du vélo dans sa dimension sportive, dans le soutien aux clubs et aux filières sportives, dans le soutien aux événements à commencer par le

Tour de France, mais aussi par le biais de la gestion du Centre Départemental de plein air et de loisir. Plusieurs domaines d'actions sont donc directement dans ses prérogatives.

### **INSERTION ET EMPLOI, POLE DEVELOPPEMENT, DIRECTION DE L'INSERTION, EMPLOI, SPORTS, ET CITOYENNETE**

Le service Insertion Emploi, Jeunesse est directement concerné par toutes les thématiques d'accompagnement des personnes fragiles vers les mobilités alternatives à la voiture individuelle, le prêt de vélos et VAE, l'apprentissage du vélo sous forme par exemple de stages de « mises en selle » pour les personnes éloignées de l'accès à un vélo.

### **COLLEGES, POLE DEVELOPPEMENT, DIRECTION DES COLLEGES**

Le Département prend en compte le stationnement des vélos dans les collèges et travaille avec les collectivités sur l'accessibilité.

### **URBANISME, POLE DEVELOPPEMENT, DIRECTION DU DEVELOPPEMENT ET DES SOLIDARITES TERRITORIALES**

Le Département donne son avis sur les documents d'urbanisme, SCOT, PADD, PLUi, PLU et à ce titre peut diffuser auprès des collectivités des portés à connaissance concernant directement le vélo :

- Réservations foncières de terrain pour préserver ou créer des continuités d'aménagements cyclables,
- Stationnement des vélos dans les immeubles collectifs au travers de l'article 12 des PLU,
- Prise en compte des mobilités actives dans les PADD,
- Porter à Connaissance intégrant des préconisations en matière de prise en compte des modes doux.

### **SOLIDARITES, POLE SOLIDARITES**

A ce jour, peu de Départements se sont engagés dans cette voie de promotion du vélo en faveur des solidarités. Les impacts économiques sont pourtant potentiellement très importants au titre de la mobilité, et de la prévention santé et dépendance :

- La prévention de la dépendance dont le Département a la charge passe aussi par l'accompagnement à la mobilité autonome et le maintien en activité physique des personnes âgées pour lesquelles le vélo est un très bon outil.
- Le vélo et le VAE peuvent également être un bon outil de mobilité et d'activité physique pour des personnes à mobilité réduite.
- Au travers de ces compétences en matière d'action sociale, le Département peut promouvoir l'activité physique et la mobilité autonome en faveur de personnes relevant de l'aide sociale.

## 2. ASSOCIER TOUTES LES PARTIES PRENANTES

La mise en œuvre du schéma vélo est un outil d'animation éminemment partenariale. La stratégie de réalisation doit donc associer de près tous les partenaires engagés dans sa mise en œuvre.

### **CONSTITUTION DU COMITE DE PILOTAGE**

Le Comité de pilotage du schéma devra se réunir au moins annuellement pour faire le point sur l'année écoulée et préparer le programme de l'année suivante.

#### **Composition :**

Présidence : le Président du Conseil départemental ou son représentant.

#### Composante « institution » (8) :

- Le Préfet de Vaucluse ou son représentant,
- Le Président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur ou son représentant,
- 3 élus du Département de Vaucluse, ayant délégation en matière de tourisme, sport et environnement,
- 3 représentants des communautés de communes et d'agglomération, ayant délégation en matière de sport, tourisme, aménagement, environnement, et désignés par l'association des maires de Vaucluse.

#### Composante « développement de la pratique du vélo » (7) :

- 1 représentant de la Provence à Vélo,
- 1 représentant du comité départemental de cyclotourisme,
- 1 représentant de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes,
- 1 représentant du comité départemental de cyclisme,
- 1 représentant du sport scolaire : UNSS,
- 1 représentant des associations de parents d'élèves,
- 1 représentant de la Fédération des Utilisateurs de la Bicyclette (FUB).

#### Composante « économie et tourisme » (7) :

- 1 représentant de Vaucluse Provence Attractivité,
- 4 acteurs labellisés « la Provence à Vélo », soit au moins 1 représentant pour chacune des activités suivantes : loueurs, hébergeurs et restaurateurs, lieu de visite culturel,
- 1 représentant des activités de commerce de vins et produits locaux,
- 1 représentant des industries et activités de distribution d'articles cyclistes.

#### Composante « sécurité - environnement » (6) :

- 1 représentant des services de sécurité routière (Gendarmerie),
- 1 représentant des Services Départementaux d'Incendie et de Secours,
- 2 gestionnaires Natura 2000 sur le Vaucluse (futur Syndicat porteur du PNR Ventoux et PNRL),
- 1 représentant de l'Office National des Forêts,
- 1 représentant de la Fédération des Chasseurs de Vaucluse.



## **ACCOMPAGNER LES EPCI**

Comme indiqué plus haut, les EPCI ont, depuis la loi NOTRe, un rôle bien identifié dans le développement des écomobilités et plus particulièrement des mobilités actives. Ils n'ont cependant pas tous acquis de compétences techniques dans ce domaine et ne pourront pas tous, pour les plus petits et à leur échelle, en acquérir. Le Département, qui mène une politique cyclable depuis 20 ans, peut jouer un rôle d'accompagnement et de transmission de connaissances dans ce domaine, par le biais de ses prérogatives de solidarité territoriale.

Cet accompagnement passe par la diffusion des guides techniques sur ces sujets, l'organisation des formations des personnels des EPCI (signalisation, aménagements d'itinéraires, accompagnement touristique, animation des changements de comportement...) et un accompagnement direct sur leurs projets.

## **MOBILISER LES PARTENARIATS EXISTANTS : VPA, CCI, PNR, AGENCE D'URBANISME, CAUE, ..**

Le Département a déjà plusieurs partenariats avec des structures pouvant appuyer la mise en œuvre du schéma vélo :

- **Vaucluse Provence attractivité (VPA)** : Le réseau de la Provence à Vélo, piloté par VPA, est déjà fortement engagé dans la promotion du tourisme à vélo et ses actions devraient se poursuivre. A l'instar du pilotage du label Accueil Vélo, VPA a vocation à piloter, en partenariat avec les Départements voisins, une promotion de la Provence à Vélo correspondant mieux à son périmètre effectif.
- **Le partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie** peut inclure un volet accompagnement des plans de mobilité et du vélo au quotidien auprès des employeurs.
- **Les partenariats avec l'AURAV et le CAUE** comprennent déjà des éléments touchant les politiques cyclables mais pourraient être étendus à l'accompagnement des EPCI sur les politiques de modération de la vitesse.
- **Le PNR du Luberon** est déjà un partenaire reconnu de longue date dans l'aménagement et l'accompagnement du Tour du Luberon et porte le projet de site VTT à concrétiser.
- **le SMAEMV**, dans la perspective du futur PNR Ventoux.

## **ENGAGER UNE CONCERTATION AVEC LES DEPARTEMENTS VOISINS**

Il est enfin important de poursuivre la concertation avec les Départements voisins. Cette concertation est déjà bien engagée au travers de plusieurs groupes de travail :

- Les comités d'itinéraires de la ViaRhôna (EuroVelo 15) et de la Méditerranée à Vélo (EuroVelo 8) qui permettent de dialoguer sur les infrastructures, les services et la promotion.
- Le groupe de travail régional de mise en œuvre du schéma régional de véloroutes et voies vertes réuni à l'initiative de la Région.

Plusieurs points sont à traiter dans ce cadre :

- La sécurisation des franchissements du Rhône et de la Durance,
- Les projets de voies vertes et véloroutes : vallées de l'Ouvèze, itinéraire Nyons / Bollène, vallée de la Durance, Route des Crêtes du Luberon,
- Le développement des services au travers du déploiement d'Accueil Vélo déjà porté par VPA,
- La promotion des itinéraires communs.

### 3. METTRE EN PLACE LES OUTILS D'ANIMATION DU SCHEMA

Le schéma a vocation à être animé autour d'un certain nombre d'outils :

- **Information et communication** : l'information et la communication sur le schéma doivent passer par plusieurs outils :
  - une plateforme sur le web départemental permettant d'accéder à tous les documents, le schéma directeur, les guides, les supports de formation, les comptes rendus de réunion, les dossiers types de financement, les rapports d'évaluation ;
  - une lettre d'information permettant d'informer sur les points importants du schéma, assurant une veille sur le domaine du vélo.
- **Guides techniques** : deux guides techniques ont été réalisés dans le cadre du schéma et ont vocation à être largement diffusés auprès des EPCI
  - guide technique sur les aménagements cyclables ;
  - guide sur la signalisation cyclable.
- **Formations** : ces guides techniques seront doublés de formations à destination des services et des EPCI, réalisées en interne, par le biais des conventions avec l'Agence d'Urbanisme, avec le CNFPT, l'association Vélo et Territoires ou en externe. Les supports de formation doivent être conçus pour devenir de mini-guides techniques thématiques plus faciles d'accès avec de nombreux exemples.
- **Séminaires et COPIL** : les comités de pilotage annuels peuvent être doublés de séminaires de formation permettant de regrouper des séquences sur deux ou trois jours complets et de traiter des cas pratiques apportés par les services ou les EPCI partenaires.
- **Visites de sites** : parallèlement aux formations, des visites de sites, de bonnes pratiques dans le Département mais aussi à l'extérieur, ouvertes aux services et aux EPCI partenaires, gagneraient à être organisées sur chacun des thèmes de formation.

### 4. METTRE EN PLACE LES OUTILS DE SUIVI ET D'EVALUATION DU SCHEMA

La mise en œuvre du schéma doit passer par la mise en place d'outils d'évaluation :

- **Indicateurs de mise en œuvre** : chaque action proposée fera l'objet d'indicateurs spécifiques à mettre en œuvre et à suivre annuellement. Ces indicateurs comprendront 3 types d'information :
  - Indicateurs d'effectivité : l'action a-t-elle effectivement été mise en œuvre ?
  - Indicateurs d'efficacité : les objectifs ont-ils été atteints ?
  - Indicateurs d'efficience : quel est le rapport résultats / moyens mis en œuvre ?
- **Suivi SIG de la réalisation des itinéraires** : l'avancement des itinéraires doit s'accompagner d'une saisie des informations sur SIG avec l'outil Géotrek pour base, partagée avec l'observatoire national des VVV piloté par l'association des Départements et Régions Cyclables, et au format d'échange de l'ON3V. Les informations doivent également être saisies sur Open Cycle Map, application libre utilisées par tous les calculateurs vélo. Un tableau de bord annuel résume l'avancement de l'année et les linéaires d'aménagements prévus et réalisés.

- **Suivi de l'offre** : le déploiement des services Accueil Vélo est suivi par VPA et cette information doit faire partie du tableau de bord de suivi, par type d'opérateurs avec une géolocalisation des adhérents. Par ailleurs, une première base de données d'opérateurs, tours opérateurs, éditeurs de topo-guides a été constituée. Il s'agirait de continuer à la suivre.
- **Suivi de la fréquentation des itinéraires** : le Département est déjà doté d'un bon réseau de compteurs avec télétransmission GSM, rattachés à la plateforme nationale. Certains compteurs sont redondants et pourraient être déplacés pour couvrir une plus large étendue d'itinéraires. Des propositions seront faites dans ce sens. La nouvelle application Eco Visio permet de réaliser un tableau de bord facilement diffusable reprenant les données essentielles.
- **Suivi de la pratique cyclable** : à l'échelle départementale, seule une enquête téléphonique auprès d'un échantillon représentatif de la population permettrait de couvrir tous les types de pratiques. Elle pourrait être envisagée régulièrement tous les 5 ans à défaut d'enquête ménage élargie du Grand Avignon à tout le département.
- **Suivi des clientèles, de la satisfaction, des attentes** : le réseau de la Provence à Vélo suit régulièrement par enquête, les profils et attentes des clientèles par mail. Une réflexion devra être engagée sur les outils les plus adaptés à mettre en œuvre (enquêtes sur site, autres types d'enquête).
- **Suivi des impacts économiques** : à l'occasion de l'étude d'impact économique de la ViaRhôna et de la Méditerranée à vélo, une évaluation de l'impact économique a été réalisée, elle pourrait être régulièrement mise à jour à l'aide des comptages économiques et étendue à d'autres itinéraires









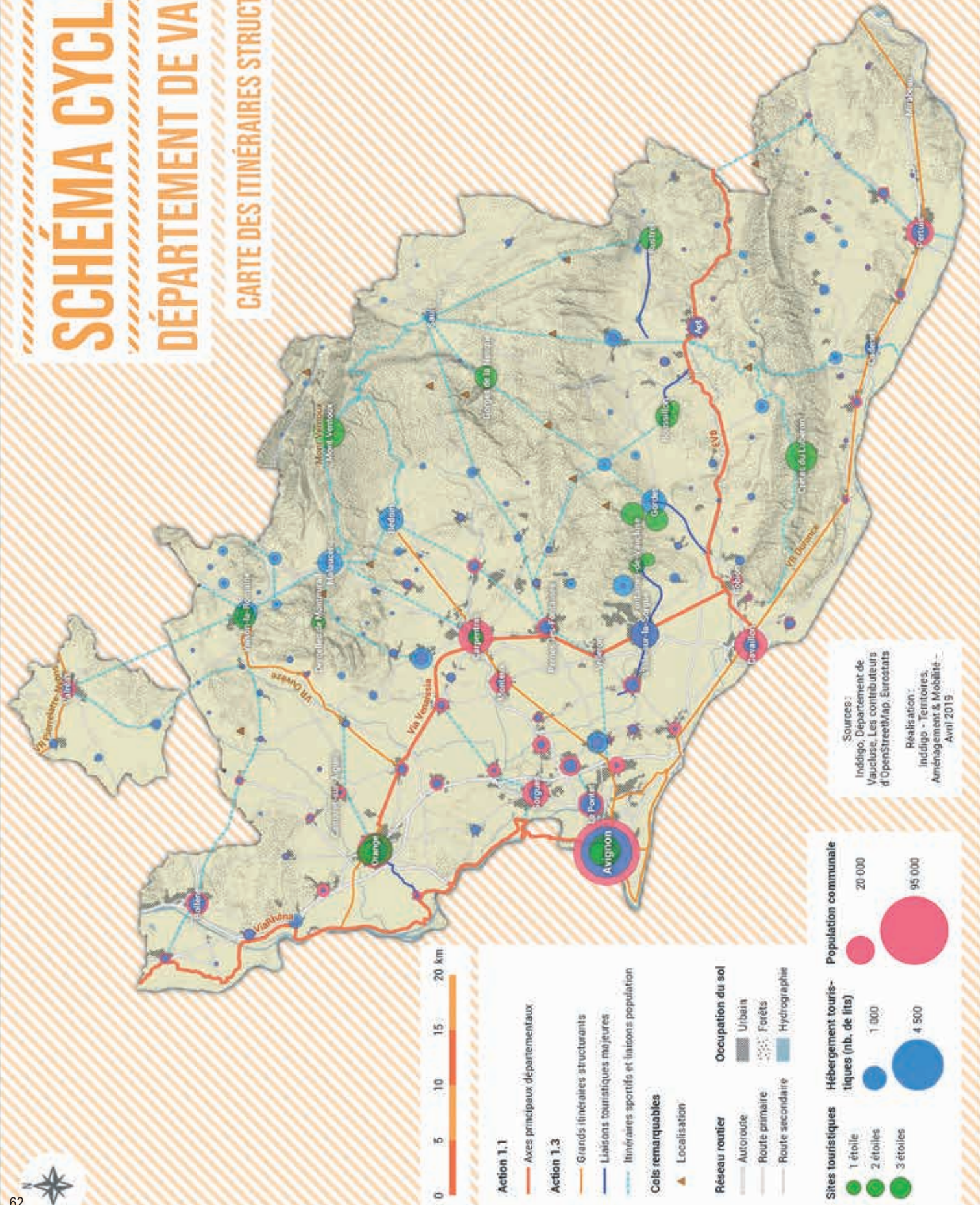


# *annexes*



# SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

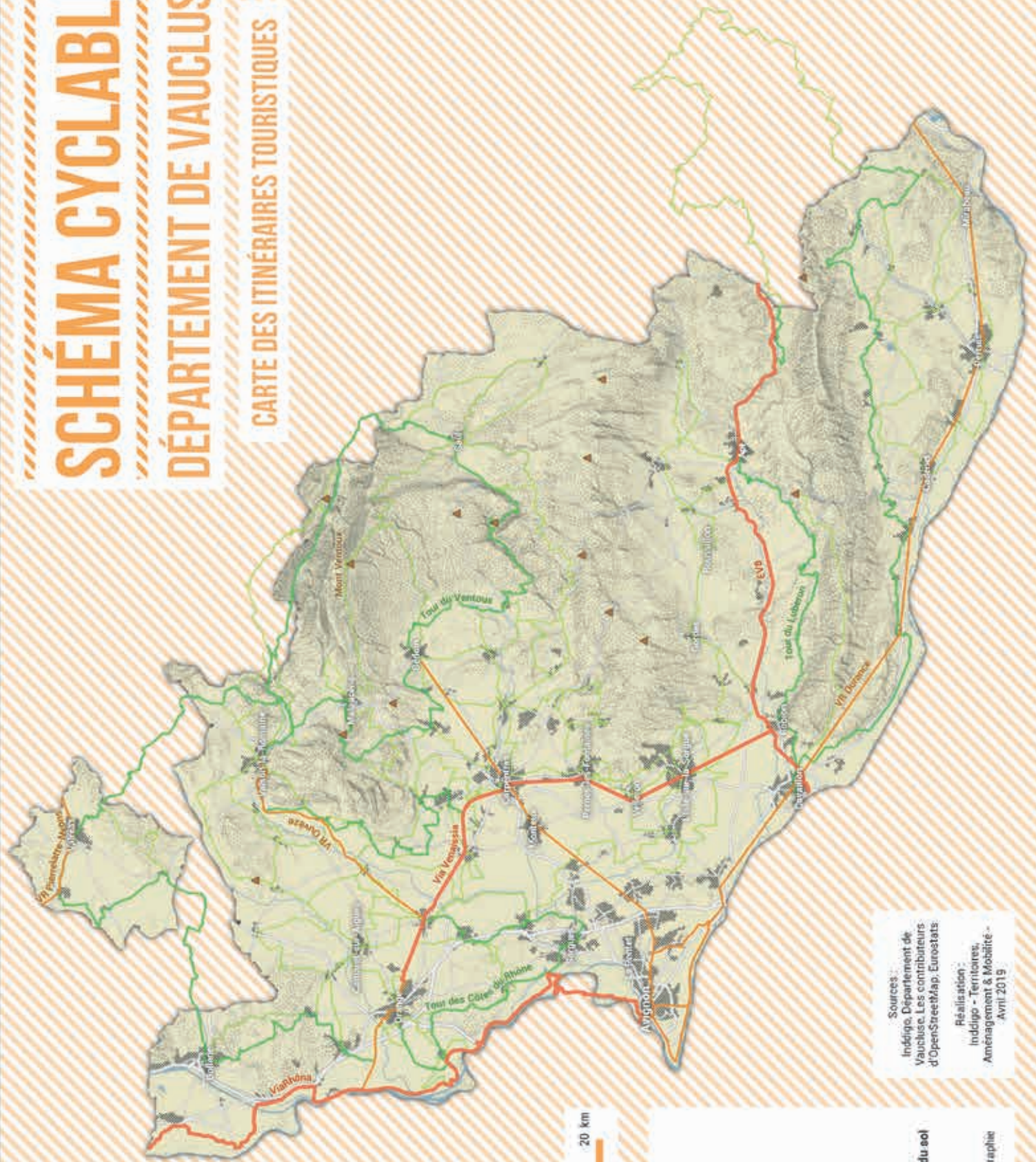
## CARTE DES ITINÉRAIRES STRUCTURANTS





# SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

## CARTE DES ITINÉRAIRES TOURISTIQUES



Sources :  
Indigo, Département de Vaucluse, Les contributeurs d'OpenStreetMap, Eurostats

Réalisation :  
Indigo - Territoires, Aménagement & Mobilité - Avril 2019



- Action 1.1**  
Itinéraires départementaux
- Action 1.3**  
Grands itinéraires structurants  
Grands tours départementaux
- Action 2.1**  
Boucles locales
- Cols remarquables**  
Localisation
- Réseau routier**  
Autoroute  
Route primaire  
Route secondaire
- Occupation du sol**  
Urbain  
Forêts  
Hydrographie







**Conseil départemental de Vaucluse**

Direction du Développement et des Solidarités Territoriales  
Service Attractivité et Développement territorial

Rue Viala - 84909 Avignon Cédex 9 - Tél : 04 90 16 15 00  
[www.vaucluse.fr](http://www.vaucluse.fr)

