

LES PYRÉNÉES-ORIENTALES

DÉPARTEMENT CYCLABLE



Jean-Louis ALVAREZ

Conseiller général en charge de la Commission Transports et déplacements doux

Quelles sont les caractéristiques du département des Pyrénées-Orientales ? Notre département se caractérise par une frange littorale de 50 km ainsi que trois vallées fluviales longues et profondes. Il s'agit des vallées du Tech, de la Têt et de l'Agly. Le principal bassin de peuplement se situe autour de Perpignan. S'agissant de la partie montagneuse du département, à savoir les plateaux du Capcir et de la Cerdagne, le relief les rend certes difficiles à aménager mais ils se prêtent bien à la pratique du VTT.

Est-ce que le climat est favorable à la pratique du vélo ? Lorsque la tramontane ne souffle pas, oui ! Nous avons 300 jours d'ensoleillement par an et des pluies rares mais violentes - ce qui nous oblige à beaucoup de précautions pour les aménagements situés près des cours d'eau.

A quand remonte le déclin vélo sur le département ? L'élément déclencheur a été la libération des anciennes emprises de la voie ferrée qui reliait Perpignan à Thuir. Le devenir de ces 15 km a entraîné en 1995 la constitution d'un groupe de travail composé d'élus. Un an plus tard, en 1996, le premier Schéma départemental cyclable des Pyrénées-Orientales voyait le jour... En ce qui me concerne, je suis arrivé au Département en 2001.

Vous étiez déjà sensibilisé aux enjeux cyclistes ? A l'origine, pas vraiment. C'est plutôt la vie qui s'est chargée de m'y sensibiliser. J'ai en effet eu le malheur de perdre plusieurs amis dans des accidents de la circulation. Cela m'a conduit à mettre les bouchées doubles pour avancer sur

Département liaison du Languedoc-Roussillon, situé entre France, Espagne et Catalogne, là où les Hautes-Pyrénées apportent leur ombre fraîche aux brûlantes plages de Méditerranée, les Pyrénées-Orientales sont aussi une terre de vélo. Schéma départemental, EuroVelo 8 et projet Enllaç, les chantiers engagés sont aussi riches que nombreux.

ces questions. Et c'est ainsi qu'en 2004 nous nous sommes dotés d'un nouveau schéma cyclable.

Qu'apportait-il de nouveau par rapport à celui de 1996 ? Déjà, il répondait à une forte demande, tant de la part des habitants que des touristes. Ensuite, il intégrait le schéma EuroVelo de 2001 et le Plan de déplacement urbain de l'agglomération de Perpignan-Méditerranée. Enfin, et surtout, ce nouveau schéma correspondait à un double souhait de l' élu. Il s'agissait à la fois de sécuriser la pratique cyclable, mais aussi de mettre en continuité et en réseau les liaisons intercommunales, les liaisons vers les collèges et vers le littoral.

Quels sont les grands axes de la version 2004 de ce schéma ? Ce schéma a été adopté sous la présidence de Christian Bourquin et se poursuit sous celle d'Hermeline Malherbe. Il s'articule autour de trois axes. D'abord, il vise à la construction d'un réseau structurant de véloroutes et voies vertes. Ce réseau s'étend sur environ 330 km, dont 110 en sites propres. Ensuite, le schéma tend vers la généralisation des liaisons cyclables jusqu'aux collèges du département, ainsi qu'au jalonnement cyclotouristique sur les routes tranquilles de notre arrière-pays. Enfin, il propose la possibilité d'un cofinancement par le Conseil général. Cette possibilité s'adresse aux maîtres d'ouvrages locaux souhaitant réaliser des itinéraires cyclables, à la condition que ceux-ci soient compatibles avec le schéma directeur.

Culturellement, le vélo en Pyrénées-Orientales, c'est plutôt une approche sportive ? De loisirs ? Jusqu'ici c'est plutôt la pratique sportive qui prédomine. Cette pratique a été favorisée depuis une dizaine d'années par la généralisation des surlargeurs cyclables d'1,25 m sur l'ensemble de nos nouvelles routes départementales... A côté de cela, nous notons un intérêt croissant des usagers pour la pratique de loisirs, surtout depuis l'ouverture en 2006 des 15 km de la voie verte sur l'Agly. Et vu le potentiel touristique du département - ses réserves naturelles, son parc régional, son parc marin sur le littoral, le Grand site du Canigou... -, créer les conditions d'une pratique

itinérante depuis le littoral jusqu'au Canigou ou à l'Espagne est aussi l'un de nos objectifs.

Qu'en est-il de l'approche utilitaire ? C'est en cours d'étude, en relation avec les associations locales de cyclistes urbains. L'idéal serait de pouvoir mettre en place, le long des deux fois deux voies qui constituent les grands axes routiers du département, un jalonnement de substitution pour les cyclistes. Cela favoriserait un report pour les déplacements domicile-travail.

Quel budget ces aménagements cyclables représentent-ils pour le Département ? Le budget moyen annuel que le Conseil général des Pyrénées-Orientales consacre au vélo est d'environ 1,5 millions d'euros, sans compter les recettes dues au versement de subventions - la Région Languedoc-Roussillon étant notre plus fidèle cofinanceur !

Quels types de retombées économiques escomptez-vous de ces investissements ? Elles sont nombreuses ! Ces aménagements devraient bien évidemment avoir un effet sur l'emploi, mais aussi au niveau culturel, au niveau de la restauration, de la location ou de la réparation de vélos, au niveau de l'allongement de la durée de la saison touristique, du développement de la pratique cyclable... Tout cela sans compter les effets sur l'attractivité touristique des zones rurales à fort patrimoine culturel et naturel.

Le CG66 en bref

Préfecture : Perpignan

Superficie : 4 116 km²

Population : 445 890 habitants

Densité : 108 hab/km²

Présidente :

Hermeline MALHERBE-LAURENT

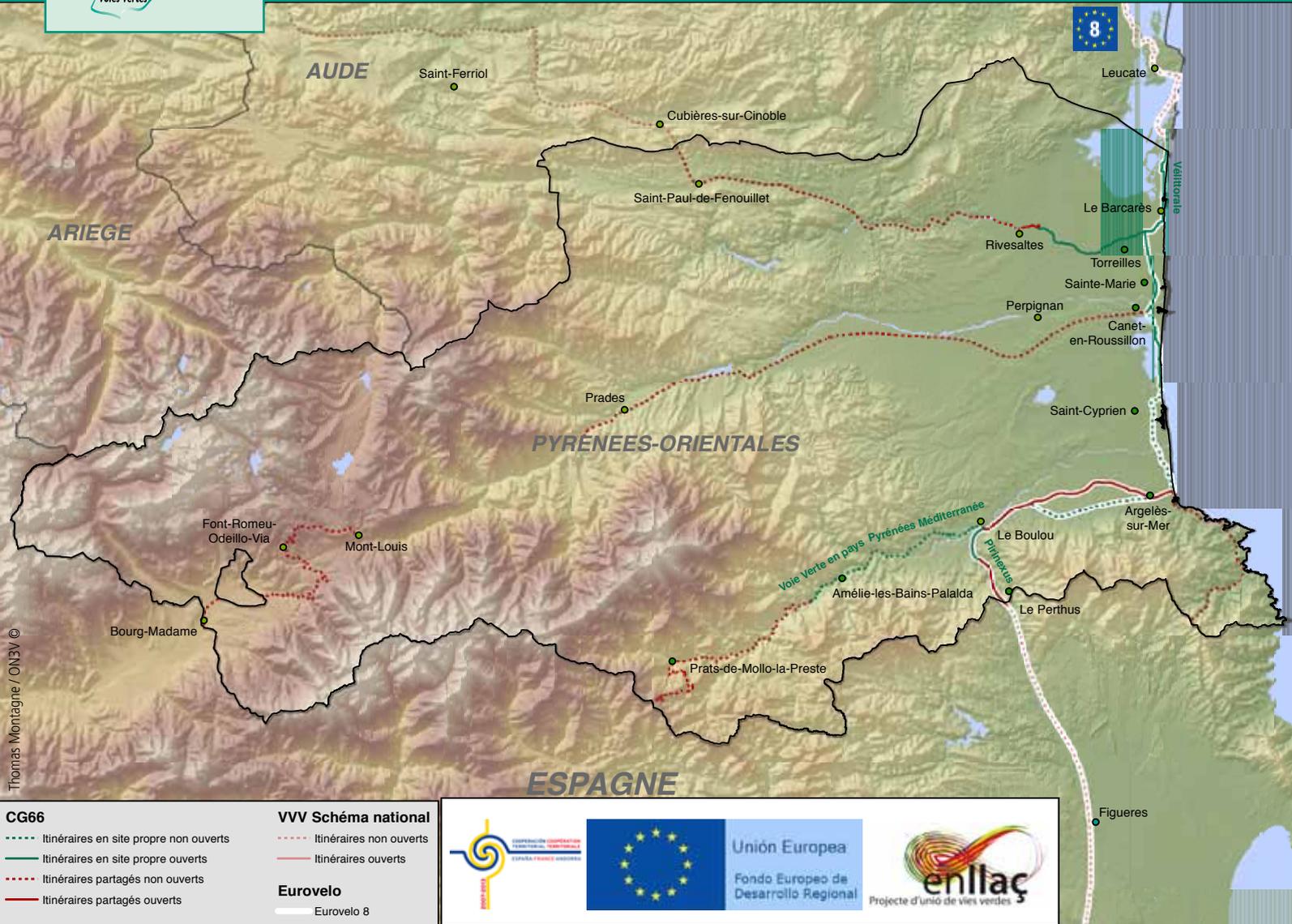
Pour en savoir plus :

cg66.fr/380-politique-velo.htm
cicloenllaç.cat

PaysPyreneesMediterranee.org
Tourisme-PyreneesOrientales.com



LES VÉLOROUTES VOIES VERTES DES PYRÉNÉES-ORIENTALES



Vous parliez d'un objectif de 330 km, dont 110 en site propre. Combien ont été réalisés à ce jour ? A la rentrée 2012, et sachant que nous ne sommes pas le seul maître d'ouvrage sur les sections de véloroutes existantes, nous en serons à 75 km de véloroutes jalonnées mises en service depuis 2001.

Y a-t-il des secteurs particulièrement difficiles à aménager ? Oui. Nous avons sur notre territoire des espaces remarquables, proches du littoral et classés Natura 2000. Sur ces espaces, le moindre aménagement doit être soumis à l'aval des gestionnaires, du Conservatoire du littoral ou des services maritimes. Ce travail de concertation effectué, il doit déboucher sur des conventions de gestion ou d'occupation du territoire. Ces conventions sont en outre assorties de mesures d'accompagnement... Sachez, pour la petite histoire, que nous évitons de pénétrer dans ces périmètres protégés. Le problème, c'est que ce sont alors les agriculteurs voisins qui craignent que les cyclistes ne s'approchent trop près de leurs champs !

A côté de ces espaces protégés, nous avons également la problématique des zones humides, toujours difficiles à traverser. Heureusement, lorsqu'il s'agit de travaux, nos services sont particulièrement inventifs, notamment en matière de contraintes d'accès ou de présence de réseaux aériens.

Quel revêtement utilisez-vous ? Lorsque l'environnement le permet, nous privilégions l'enrobé. Cela étant, nous venons d'utiliser le béton fibré pour refaire une piste DFCI *, et nous utiliserons l'enrobé clair pour la section littorale entre Saint-Cyprien et Canet.

Quels sont aujourd'hui les principaux chantiers en cours ? Notre projet phare est l'Euro-Velo 8. Cet itinéraire traverse notre territoire le long du littoral méditerranéen, et se prolonge jusqu'à la frontière franco-espagnole au niveau du col de Panissars, au Perthus. Hors agglomération, 5 km de l'EV8 sont aménagés chaque année. En 2011, deux passerelles piétonnes et cyclables ont été mises en place sur les communes de Torreilles et Sainte-Marie-la-Mer. A ce jour, la partie

située entre Barcarès et Canet-en-Roussillon est entièrement aménagée et jalonnée. Pour la partie reliant Canet-en-Roussillon à Saint-Cyprien, des travaux sont en cours et devraient être finalisés en octobre 2012. Il est à noter par ailleurs qu'au niveau d'Argelès-sur-Mer, Canet-en-Roussillon ou Sainte-Marie-la-Mer, le jalonnement définitif n'est pas encore totalement mis en place. Ces sections en front de mer sont toutefois d'ores et déjà praticables.

● ● ● suite page 6



voie verte d'Agly



Vue sur le littoral roussillonnais depuis le terroir viticole de Collioure

Qu'en est-il de la partie transfrontalière du département ? Sur la partie sud de l'EV8, une piste DFCI a été revêtue début 2012. A terme, elle reliera sur 13 km la section transfrontalière située entre Le Boulou et le Col de Panissars.

D'autres travaux à signaler prochainement ? Oui. Deux tranches sont programmées dans les mois qui viennent. Il y aura 4 km entre Reynès et Amélie-les-Bains, et 3 km entre Saint-Cyprien sud et Argelès-sur-Mer.

Qu'en est-il de la signalétique ? La signalétique directionnelle que nous mettons en place est de type Dv21 et Dv43, avec le logo de l'EV8. Un marquage au sol est par ailleurs à l'essai pour sensibiliser les automobilistes. Il concerne les repères kilométriques en situation de partage de route.

Des études ont-elles été menées pour savoir quel type d'usagers fréquentent ces itinéraires ? C'est imminent. Une campagne d'enquêtes est prévue pour l'été 2012.

Des comptages ont-ils été effectués à ce jour ? Oui. Pour prendre l'exemple de la voie verte de l'Agly, un compteur a été placé au niveau du Barcarès. Il a révélé que nous sommes passés de 78 000 passages par an en 2006 à 175 000 en 2011, avec un pic à 184 000 en 2010 ! Au même endroit, en 2007, la journée la plus fréquentée enregistrait 981 passages. En 2011, nous sommes à près de 2 800 passages, et ces chiffres augmentent d'année en année... Par ailleurs, une étude de fréquentation menée au niveau du Canet entre mai 2011 et mars 2012 a révélé que 18,5 % des

passages à vélo recensés à cet endroit avaient lieu le dimanche, ce qui confirme la tendance selon laquelle le dimanche serait le jour le plus fréquenté de la semaine.

Un mot peut-être sur vos relations avec vos voisins de l'Ariège et de l'Aude... Nos derniers échanges en date ont concerné l'évolution du tracé de la VV81, l'itinéraire qui relie Le Barcarès à Bayonne. Pour le reste, nos contacts sont plutôt épisodiques, mais nous espérons nous réunir bientôt à l'occasion d'un comité d'itinéraire sur l'EV8. Cela nous permettrait de nous concerter sur les questions de promotion, d'aménagement et d'équipement.

Qu'en est-il à présent de ce fameux projet de coopération transfrontalière Enllaç [Lien, en catalan, NDLR]... Il s'agit d'un partenariat avec le Pays Pyrénées-Méditerranée et le Consorci Vies Verdes de Girona, en Espagne, qui en est le chef de file. Ce Consorci est spécialement dédié à l'aménagement, à la gestion et à la promotion des voies vertes de la Diputació de Girona. L'objectif est de mettre en service la plus grande boucle cyclotouristique d'Europe méridionale, puisque celle-ci s'étendrait sur 466 km.

Quelle est la part de financement européen dans ce projet ? Elle s'élève à 65 % du budget total. Cette participation couvre la réalisation et le jalonnement d'une partie de la liaison transfrontalière, ainsi que sa promotion touristique, à travers l'édition d'un topoguide en quatre langues et la création d'un site Internet.

Vu des Pyrénées-Orientales, quels sont les atouts de ce projet Enllaç ? Bien que nos structures soient distinctes, l'idée était de concevoir un « produit » homogène de part et d'autre de la frontière. Mettre l'accent sur la communication et la valorisation touristique, avoir une charte graphique pour le jalonnement, transférer nos savoirs sur les questions d'entretien ou de signalisation, par exemple.

A l'inverse, à quelles difficultés êtes-vous confrontés de par le caractère transfrontalier de ce projet ? La principale difficulté est liée aux délais de livraison de l'ensemble des actions du programme. Ces délais sont de 36 mois. Cela rend les fenêtres d'action très serrées pour tout programmer, notamment lorsqu'il s'agit de monter des marchés publics, avec des étapes chronophages comme les demandes d'autorisations préalables, les acquisitions de terrain... Chaque structure partenaire ayant ses propres délais pour obtenir une validation ou une signature, le travail de coordination peut vite se révéler stressant !

Est-ce que ces spécificités locales se retrouvent à l'échelon européen ? Et comment ! L'Europe a elle aussi une grande exigence en matière de communication. Prenez les rencontres coopératives, par exemple : le simple fait de les organiser nous impose, à notre niveau, de diversifier notre



activité première d'aménageur. A leur tour, nos partenaires doivent se mobiliser pour des actions de communication au niveau international, via la

tenue de conférences et l'animation de réseaux de suivi des actions financées par l'Europe... Idem pour les procédures de certification des dépenses.

Elles aussi, elles demandent du temps et de la rigueur. Le bon côté, c'est qu'elles ne sont nécessaires que deux fois par an au maximum. La prochaine aura ainsi lieu en septembre 2012, et elle devrait nous permettre de justifier de 60 % de la réalisation financière du projet.

passerelle cyclable sur le Bourdigou, à Torrelles



Et au niveau de la langue, comment cela se passe ? Les discussions se tiennent essentiellement en catalan, même si ce n'est pas exactement le même catalan qui est parlé de part et d'autre des Pyrénées. Bien sûr, il faut parfois s'expliquer les choses lorsque les discussions sont techniques mais, dans l'ensemble, tout le monde ici comprend le catalan. ■

* Défense des forêts contre l'incendie

Remerciements : Muriel LLUGANY