

OBSERVATIONS SUR L' OBJECTIFS 2-1-3

Bâtir un territoire des modes actifs (vélo et marche)

DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS - Horizon 20 ans SCOT BVA

Transmises à l'occasion de l'enquête publique sur la révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin de Vie d'Avignon

Contribution de l'Association Villeneuve Les Angles à vélo

Introduction

Dans le cadre de la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Bassin de Vie d'Avignon (BVA), cette contribution vise à formuler des observations et propositions concrètes pour renforcer la place des mobilités actives dans les politiques de mobilité du territoire. Elle s'inscrit dans une volonté de transition écologique, de promotion des mobilités actives et de cohérence territoriale.

Observation 1 – Renforcer le caractère prescriptif du DOO

Pour garantir une mise en œuvre effective des orientations du SCoT sur l'ensemble du territoire, il est essentiel que le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) comporte des prescriptions claires, mesurables et opposables. À ce titre, il est recommandé de :

- Définir des indicateurs chiffrés: part modale du vélo, linéaire cyclable, taux de cyclabilité de la voirie (rapport entre voirie adaptée et voirie totale), etc.
- Fixer une périodicité de suivi (trimestrielle ou, à défaut, semestrielle) pour évaluer l'avancement des objectifs.
- Mettre en place une procédure d'alerte en cas de non-respect des objectifs, assortie de mesures correctives graduées.
- Publier régulièrement les résultats pour garantir la transparence et l'information des citoyens.
- Organiser un rapport d'évaluation global tous les trois ans, permettant d'ajuster les orientations si nécessaire.

Observation 2 – Intégrer un objectif chiffré de part modale vélo

Afin de donner une direction claire à la politique cyclable, il est proposé d'ajouter l'objectif suivant dans le DOO :

« Faire passer la part modale du vélo à 5 % d'ici 2035. Le maillage cyclable devra connecter l'ensemble des établissements scolaires et des zones d'activités au réseau cyclable structurant, et contribuer à réduire de 10 % les trajets en voiture de moins de 3 km. »

Observation 3 – Valoriser les déplacements de proximité à vélo

Les aménagements cyclables ne doivent pas se limiter aux grands axes inter-EPCI ou aux itinéraires touristiques (Via Rhôna, Via Venaissia, Val de Durance, Vélo Route de l'Ouvèze, Voie du Coulon Calavon). Ces projets sont essentiels, mais doivent être adossés à un maillage cyclable fin à l'échelle des quartiers et des communes, afin de favoriser les déplacements du quotidien.

Il est proposé de reformuler l'orientation actuelle « Développer un véritable maillage cyclable inter EPCI » en :

« Développer un véritable maillage cyclable communal et inter-EPCI, assurant la continuité des itinéraires entre les quartiers, les centralités, les équipements publics et les grands axes cyclables. »

De plus, il est recommandé de compléter la formulation suivante :

« Il est nécessaire d'assurer le développement des modes actifs avec un maillage à l'échelle du territoire couvert par le SCoT, en continuité de ceux existants à travers des schémas cyclables et en s'appuyant sur le Réseau Express Vélo »

par : « en lien avec les équipements publics, les établissements scolaires et les zones d'activités. »

Observation 4 – Développer le stationnement vélo sur l'ensemble du territoire

Le stationnement vélo est un levier essentiel pour encourager la pratique quotidienne. Il est proposé de compléter les orientations existantes par :

« Le territoire doit offrir des solutions de stationnement vélo multiples, sécurisées et réparties de manière homogène, notamment à proximité des équipements publics, établissements scolaires et zones d'activités. Un objectif de 10 % de stationnements vélos par rapport au nombre d'usagers simultanés d'un lieu est requis. »

« L'intermodalité doit être favorisée par l'intégration systématique de stationnements vélos dans toutes les gares, pôles d'échanges et arrêts de transport en commun structurants. »

Observation 5 – S'appuyer sur les référentiels techniques du CEREMA

Afin d'assurer une qualité homogène des aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire, il est recommandé d'ajouter la mention suivante :

« Les fiches techniques du CEREMA sont utilisées comme référentiel commun pour les collectivités membres, afin d'harmoniser les pratiques et garantir la sécurité et le confort des cyclistes. »

Observation 6 – Intégrer le vélo dans tous les projets urbains

Il est proposé d'ajouter la prescription suivante dans le DOO :

« Tout nouveau projet urbain devra intégrer un aménagement cyclable sécurisé, en lien avec le réseau existant ou projeté. »

Conclusion

Ces propositions visent à renforcer l'ambition du SCoT BVA en matière de mobilités actives, en particulier pour le vélo, dans une logique de cohérence territoriale, de transition écologique et de qualité de vie. Nous espérons qu'elles pourront être intégrées dans la version finale du DOO.