

Consultation des représentants de l'activité de vélo

Nom de la structure (fédération/syndicat/fondation) : Mountain Bikers Foundation

Nom des représentants :

Lionel Macaluso, Président.

Florent Coste, délégué dossier Parc National des Calanques.

Comme convenu lors de la réunion organisée le 16 décembre dernier en présence des représentants de la pratique du vélo, veuillez trouver ci-dessous les principales questions pour lesquelles les représentants de la discipline sont consultés :

Un itinéraire Est/Ouest en espace naturel pour permettre une traversée des Calanques: quel intérêt ? pour quel public ? (Luminy uniquement secteur nord)

En fonction de votre avis sur cette question, fournir éventuellement un plan détaillé 1/25000, le cas échéant, des voies et parcours empruntés ou fournir un fichier gps (.gpx)

Remarque préalable : nous pensons que l'ouverture du secteur de Luminy comme seul secteur nord est insuffisante.

Quel intérêt?

- un intérêt pour le PNC qui offrirait un produit touristique à un public de visiteurs.
- un intérêt pour les acteurs du tourisme local qui pourront bénéficier de cette mise en produit.
- cette traversée offrira des points de vue panoramiques aux visiteurs qui vont découvrir le massif à vélo.
- ceci permettra au PNC de communiquer sur une nouvelle voie de circulation à vélo.
- les pratiquants locaux y verront la concrétisation d'un itinéraire empruntant des sentiers classiques à VTT, mais non balisés, comme les vallons de la Gineste, de Gorgue Longue, et les lacets du Col Ricard.

Pour quel public?

- un public de touristes qui verra là l'occasion de découvrir le massif à VTT.
- les VTTistes locaux, déjà usagers du massif, qui emprunteront un tel itinéraire dans un esprit de "liaison" avec des secteurs monotraces offrant plus d'intérêt à leurs yeux.

En complément de cette question, très orientée, nous nous permettons de vous faire part de ce que nous devons prendre en considération pour concevoir une telle traversée:

- La mise en place d'une telle traversée ne doit pas emporter l'interdiction sur les autres voies, le principe de libre circulation des vélos, sauf sur des voies interdites pour des raisons acceptées par tous, devra rester le principe de base.
- Le fait de faire naître et de "publier" un itinéraire est, en soi, un facteur d'accroissement de la fréquentation. Qu'il s'agisse d'un itinéraire balisé sur le terrain ou de la diffusion de carte ou de topo, il s'agit d'une mise en produit qui identifie l'itinéraire et en fait la publicité. Cela pose alors la question de l'équilibre entre mise en valeur et protection qui sont les deux missions du PNC.
- Si le balisage a ses avantages pour un public désirent être guidé, il ne saurait se substituer aux autres possibilités de traversées, boucles sur toutes les autres voies autorisées, (et non balisées).
- Sur ce type de grande traversée, il est indispensable d'intégrer des sentiers monotraces.
- De part les problématiques de retour au point de départ, la traversée du massif a un potentiel touristique plus limité que les boucles. En effet, le plus simple à VTT est d'envisager un retour à vélo, on voit bien dans ce cas que d'autres voies seront indispensables pour varier le parcours retour. Ainsi il faudra, selon nous, envisager un réseau de voies autorisées, pour ne pas concentrer tous les usagers sur le même itinéraire, et au contraire permettre des multitudes de boucles plus ou moins longues.

- Une variante plus technique devra être proposée par le Vallon de la Gineste, puis le Ravin de Gorgue Longue (hors période de nidification du Grand Duc, affichage à prévoir aussi pour les piétons). Ces deux voies sont classiques à VTT depuis une vingtaine d'années.
- cette traversée devra offrir un maximum de points de vue panoramiques. Un passage par le col de Sugiton s'impose (cf. notre remarque en ouverture sur "Luminy Nord"). Cet itinéraire existe, il croise juste le flux de piétons en direction de la calanque et en provenance du parking de Luminy (itinéraire qui doit rester interdit aux VTT), et ne pose pas de problème actuellement.
- Le passage par le Col Ricard est possible, il n'est surtout pas souhaitable de modifier ce sentier historique (non balisé) pour l'élargir pour faciliter le passage des vélos.
- Dans le sens Ouest>Est, la descente en piste qui suit le Col Ricard est particulièrement dangereuse. Nous préconisons la création d'un sentier étroit moins pentu, qui devra être partagé avec les piétons.
- Dans la perspective de l'utilisation du train, la création d'une liaison entre la Gare de Cassis et la Route de la Gardiole serait un plus réel. Idéalement, elle serait, dans la mesure du possible, en dehors de la route de la Gineste (Via Les Gorguettes). Dans cette optique, pourquoi ne pas envisager un élargissement de la bande cyclable de la Gineste. Il en va de même pour l'utilisation du canal de Marseille qui pourrait devenir une voie verte qui mènerait de l'Escalette au Redon, voire au-delà.

Boucles périurbaines : quel intérêt ? pour quel public ? quelles propositions d'itinéraires?

En fonction de votre avis sur cette question, fournir éventuellement un plan détaillé 1/25000, le cas échéant, des voies et parcours empruntés ou fournir un fichier gps (.gpx)

Pour répondre à cette question, nous comprenons qu'il s'agit des boucles décrites dans l'illustration présentée lors de la réunion du 16/12/2015.

Quel intérêt?

- ces boucles offriront la possibilité d'une pratique de proximité à ceux qui désirent être guidés par un balisage sur le terrain,
- ces boucles vont favoriser l'accès au PNC à vélo.

Pour quel public?

- il faudra cantonner ces boucles à des tracés convenant à un public non spécialiste désireux d'être guidé. Nous nous tenons à votre disposition pour valider avec des services du PNC les boucles les plus adaptées à ce public.

Quelles propositions d'itinéraires?

- une fois le principe de collaboration acquis, nous vous proposerons une série d'itinéraires. Cependant, certains secteurs semblent s'imposer: le secteur de Luminy, du vallon de la Jarre, par leur maillage de chemins et sentiers, les pentes raisonnables, nous semblent appropriés. Il va de soi que pour Luminy, la voie d'accès à Sugiton devra rester interdite au VTT et réservée aux piétons qui se rendent à la calanque et au belvédère. Pour La Jarre il faudra tenir compte des zones sensibles (partie sableuse notamment).
- il faudra prendre soin de proposer des vues sur mer.

Limiter la pratique sur sentier (single/monotrace) en cœur de Parc pour permettre la continuité d'un itinéraire (prolongation de piste/en bordure extérieure de cœur) : qu'en pensez vous ?

De notre point de vue, il n'est pas envisageable d'autoriser le VTT et d'interdire la pratique sur sentiers : la pratique sur sentier ne pose pas de problème. Elle n'est en rien réservée à une quelconque "élite" de notre discipline. Les deux réseaux piste et sentiers sont complémentaires.

Les VTT actuels adaptés permettent une pratique sur sentiers en toute sécurité, à la montée comme à la descente. Les VTTistes recherchent essentiellement des sentiers et considèrent les pistes comme des liaisons. Nombre de ces pistes ont été conçues pour faire circuler des camions (pistes DFCI), pas des vélos.

Vous comprendrez donc que nous pensons qu'il faut permettre l'accès aux chemins et sentiers sans distinction

de largeur, cette largeur ne devant pas être un critère permettant ou non l'accès à vélo.

Pour ce qui concerne les interdictions motivées par la sécurité ou la protection de l'environnement, il faudra raisonner au cas par cas, voie par voie, pour que la réglementation soit comprise et respectée. Il faudra implanter sur le terrain une signalétique claire et pédagogique.

Dans un intérêt sportif, social et environnemental, il est nécessaire de justifier les décisions par voie et de ne pas confondre balisage et réglementation. Ce sont deux outils aux objectifs différents. Voir notre liste de voies sans intérêts dans la "contribution libre" qui peut servir à réglementer la pratique.

Nous mesurons que la problématique de la cohabitation avec les autres usagers est une vraie question pour les gestionnaires. Pour bien l'analyser, il nous faut distinguer les trois différentes motivations des VTTistes :

- la pratique périurbaine de proximité localisée sur un secteur (1)
- la randonnée à VTT (2)
- le vélo en tant que mode de déplacement touristique (3)

- 1) - Il s'agit d'une pratique sur un secteur limité et en pratique moins usitée par les piétons.
- 2) - Par essence, le randonneur à VTT privilégiera le plus souvent une pratique sur des itinéraires peu fréquentés. La problématique est donc l'information du public VTTiste sur les voies à éviter les jours de grosse fréquentation. Les VTTistes locaux ont déjà cette information et évitent d'eux-mêmes ces voies durant les périodes les plus fréquentées. C'est pour cette raison qu'en réalité, les rares usagers que nous croisons nous gratifient le plus souvent d'un salut amical, et parfois admiratif. Il n'y a pas, ou très peu, de descentes ludiques et faciles sur sentiers descendants sur les calanques. La charte du parc reconnaît officiellement que la fréquentation est limitée dans l'espace et le temps, il faut donner aux pratiquants les informations pertinentes en ce sens.
- 3) - Si certains touristes pouvaient avoir envie de se rendre à vélo dans les Calanques d'En-Vau, Morgiou, Sormiou, (via les pistes et routes), le relief limiterait largement l'envie de remonter après la descente. Dans notre "contribution libre", nous faisons une étude exhaustive des accès à ces lieux de forte concentration touristique.

Après avoir passé en revue ces trois pratiques différentes, nous en concluons que le vélo au sein du PNC est une chance pour l'optimisation de la charge touristique, d'autant que l'aire de pratique laisse la plus grande partie des espaces aux autres usagers.

En concertation avec les acteurs locaux, nous serons prêts à envisager, éventuellement, une limitation saisonnière de la pratique du VTT sur certains itinéraires qui verraient leur fréquentation augmenter sensiblement durant certaines périodes. D'où l'importance de permettre la pratique du VTT sur un large secteur, les VTTistes privilégiant les zones à faible fréquentation durant les périodes touristiques.

Quels enjeux demain et quelle place pour le vélo à assistance électrique (VAE, VTTAE) ?

Pour nombre de voies nécessitant du poussage/portage, le VTTAE reste trop lourd. Nous voyons plutôt un développement pour un public fortuné et plus âgé, donc soit pour un usage touristique, soit comme moyen de déplacement.

Il faut avoir conscience que le VAE est une aide physique, mais n'apporte pas d'aide sur l'aspect technique. Le VTT dans les Calanques demande un niveau technique élevé dans sa majeure partie. Aussi, faut-il plutôt s'attendre à une légère évolution des distances parcourues par les vététistes ayant le niveau technique du massif, qu'à une augmentation du nombre de pratiquants par une accessibilité facilitée par le VAE.

Dans ce cadre les voies d'accès aux calanques (piste d'En-Vau et voies ouvertes à la circulation publique non motorisée pour Morgiou et Sormiou), sont plus problématiques. Voir nos propositions pour améliorer la cohabitation sur ces voies larges, utilisées aussi par les piétons.

Nous avons mesuré, lors de notre rencontre du 16/12/2015, que cette question du VTTAE vous préoccupait. Cette "inquiétude" nous semble justifiée par une mauvaise connaissance de ce type de vélo. Aussi, nous vous renouvelons notre proposition de découvrir sur le terrain, avec nous, la pratique du VTTAE. MBF ayant des

partenaires fabriquant des VTAE, nous parviendrions sans doute à nous faire prêter du matériel. Nous restons à votre disposition pour évoquer cette question. N'hésitez pas à nous contacter à ce sujet.

Quelles attentes sur l'accès aux portes d'entrée du Parc national en vélo ?

En dehors des accès routiers existants, les voies suivantes méritent d'être développées pour un accès facilité à vélo au PNC:

- une voie verte le long du canal de Marseille.
- les accès aux gares de Cassis, de Marseille, la Barrasse.

Pour ce qui est de la réglementation VTT : une mise à jour des panneaux aux portes d'entrée du PNC s'impose. Notamment à Luminy où coexistent des panneaux contradictoires.

La pertinence de l'intervention du représentant de l'association "Vélo en ville" lors de notre réunion du 16/12/2015, nous laisse penser qu'ils vous proposeront une contribution plus construite sur cet aspect.

Quelles sont les solutions pour éviter la pratique des sites aménagés (freestyle) en cœur de Parc?

Nous comprenons bien que la présence de bosses, passerelles, virages relevés et autre modules fabriqués sans autorisation du gestionnaire posent problème sur des secteurs qui sont censés être des espaces partagés avec les autres usagers du massif. Ce sont des "signes d'appropriation" qui sont mal perçus par la population non VTTiste. Le vallon de la Jarre est un exemple que vous citez souvent. Notez cependant que par l'intermédiation de notre représentant local avec les associations et pratiquants sur ces secteurs, le nombre et la taille de ces aménagements a sensiblement été réduit.

Aussi, de par les relations que nous entretenons avec les pratiquants du vallon de la Jarre notamment, nous envisageons deux axes qui pourraient nous amener à des solutions:

1 - le PNC doit convier MBF qui est facilitateur de la relation avec les acteurs du VTT freestyle qu'elle identifie. Il peut aussi s'appuyer sur MBF pour programmer des rencontres.

2 - Votre question évoque "l'évitement", pourquoi ne pas évoquer "l'encadrement" en offrant, dans une certaine mesure, un espace bien défini géographiquement, qui pourrait être aménagé pour ce type de pratique.

3 - Si l'implantation d'un véritable bike-park en cœur du PNC est impossible, nous comptons sur l'équipe du PNC pour appuyer les futures demandes auprès de la Ville de Marseille, ou de la CUMPM, pour la création d'un ou plusieurs bike-parks à Marseille ou en périphérie (zone d'adhésion ou autre).

Autres avis et contributions

Faisant suite à nos différents échanges et à la réunion du 16/12/2015, nous joignons à ce questionnaire une "contribution libre" qui vous présente des éléments complémentaires et vous permettra d'anticiper sur les problématiques futures. Nous l'avons enrichie de l'apport de nouveaux acteurs non représentés à la réunion du 16/12/2015 et de thèmes non évoqués lors de la dite réunion.

--

Nb : Les questions relatives à la communication et au balisage seront examinées dans un second temps, une fois précisées les orientations sur le principe du vélo en cœur de Parc.