

VÉLO DES VILLES, VÉLO DES CHAMPS

Enjeux de cadre de vie

Le vélo aux différents moments de la vie

Chiffres

- L'activité de loisirs du vélo est peu fédérée ; sur un parc estimé à **plus de 21 millions de vélos**, les différentes fédérations regroupent cependant un peu plus de **300 000 personnes**.
- **Un déplacement domicile-travail-type de 10 minutes** sur une distance 8 km, effectué en voiture 4 fois par jour, représente **7 000 km/an**, soit un coût annuel de l'ordre de **2 000 €**.
- Un vélo moyen (menues réparations comprises) coûte environ **350 €** amorti sur trois ans, soit **115 € par an**.
- La voie verte répond le plus souvent à une demande de proximité : **50 % des usagers viennent de moins de 5 km et 90 % de moins de 20 km**.

Pourquoi ?

Le cadre de vie concerne tous les administrés, particulièrement les plus fragiles - enfants, personnes âgées ou personnes à mobilité réduite. Il comprend les différents espaces d'un département ou d'une région. Il peut s'agir de l'espace urbain des grandes villes et des villes moyennes, des secteurs périurbains, d'espaces environnementaux sensibles ou ruraux, etc. Par cadre de vie, il faut également entendre les différents moments de la journée ou de l'année. Contrairement aux idées reçues, si les déplacements domicile-travail sont effectivement plus longs pour les ménages périurbains, le nombre de déplacements de proximité (< 2 km) y sont quasiment aussi nombreux que pour un ménage de centre-ville ou de banlieue proche.

La pratique de loisirs a un rôle déterminant à jouer dans le retour du vélo en ville. Si le développement de la pratique urbaine est encore modeste, en revanche la progression enregistrée sur les voies vertes est absolument considérable. L'effet 35 heures engendre une augmentation et un étalement du temps de loisirs, ainsi qu'un fractionnement des périodes de congés. Les programmes d'investissements devraient permettre d'aboutir d'ici une dizaine d'années à un réseau d'environ 15 000 km de véloroutes et voies vertes, ce qui constituerait une réelle réussite.

La politique cyclable a vocation à valoriser des infrastructures tombant en désuétude (anciennes voies ferrées ou canaux). Ces espaces constituent de véritables opportunités. Les itinéraires à faible relief sont stabilisés. Espaces de découverte et de valorisation d'un territoire, ils sont un trait d'union entre ville et campagne et outil de développement touristique. Cet engouement répond à un réel besoin social. C'est un nouveau marché qui s'ouvre.

L'essentiel des pratiquants parcourent entre 15 et 35 km lors de leur sortie. Si la pratique sur route reste à 85 % masculine, sur les voies vertes, la pratique est désormais aussi féminine que masculine. Les non-cyclistes - rollers, joggers, piétons, handicapés - représentent un bon tiers des usagers et sont même majoritaires parfois. Le vélo est une activité familiale particulièrement prisée dès lors que des aménagements adaptés favorisent cette pratique. La pratique familiale à vocation loisirs (32 % des usagers, contre 13 % sur route) est importante, de même que celle entre amis.

Que faire ?

- **Faire un travail d'ingénierie touristique** indispensable pour choisir et baliser les itinéraires ainsi que **promouvoir et animer** les réalisations
- **Veiller** à ce que les infrastructures nouvelles ne créent pas de nouveaux effets de coupures
- **Mettre en œuvre** une intermodalité efficace entre vélo et transports en commun pour les déplacements domicile-travail des secteurs périurbains
- **Réaliser** des aménagements cyclables sécurisés, notamment pour sortir des agglomérations
- **Réaliser et coordonner** un schéma cyclable départemental ou régional
- **Intégrer** la dimension vélo dans les différentes politiques existantes
- **Développer** des politiques d'animation et d'accompagnement
- **Promouvoir** le vélo dans les actions de prévention (santé, sécurité routière environnement, etc.) de la jeunesse, des scolaires et d'un public plus large

Pour qui ?

Pour les enfants	Plus grande autonomie Apprentissage de la route et de la sécurité routière Gain en motricité Meilleure santé et concentration
Pour les parents	Meilleure organisation Economies sur les transports scolaires
Pour les seniors	Activité physique et autonomie Plus grande espérance de vie Appropriation de l'environnement
Pour les personnes à mobilité réduite	Meilleure intégration Sécurisation des espaces
Pour les élus	Attractivité des commerces en centre-ville et redynamisation du centre-ville Optimisation de l'espace de circulation et de stationnement
Pour les salariés	Economie importante sur les coûts de déplacement Activité physique bénéfique pour la santé ; diminution de l'absentéisme
Pour tous	A la fois mode de déplacement, activité physique, loisir multi-générationnel et convivial Amélioration de la sécurité et de la santé ; diminution de la pollution, des gaz à effet de serre et du bruit Réduction des inégalités sociales et de la dépendance à la voiture Faible coût, disponibilité, efficacité Gain de temps lors des déplacements Occupation moindre de l'espace de circulation et de stationnement

Comment agir ?

	Actions à mener en faveur du cadre de vie		Région	Dépt
	Compétence obligatoire <input checked="" type="checkbox"/>	Compétence facultative <input type="checkbox"/>		
1	Organisation des transports ferroviaires		<input checked="" type="checkbox"/>	
2	Responsabilité de la mise en œuvre des schémas régionaux de véloroutes et voies vertes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Financement de la mise en œuvre des schémas régionaux et départementaux de véloroutes et voies vertes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Appui du Comité régional du tourisme (CRT) et du Comité départemental du tourisme (CDT) pour valoriser, animer et promouvoir les itinéraires		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Création et rénovation des routes		<input checked="" type="checkbox"/>	
6	Orientation des politiques de déplacement (en milieu périurbain)			<input type="checkbox"/>
7	Mise en garde contre les nouveaux effets de coupures lors de la création de nouvelles infrastructures			<input type="checkbox"/>
8	Prise en compte des modes de déplacement doux dans ces nouvelles infrastructures			<input type="checkbox"/>
9	Mise en œuvre des infrastructures de transport en commun effacées pour les déplacements domicile-travail des secteurs périurbains			<input type="checkbox"/>
10	Réalisation des aménagements cyclables sécurisés pour sortir des agglomérations			<input type="checkbox"/>
11	Gestion du Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPIR)			<input checked="" type="checkbox"/>
12	Réalisation de schémas cyclables par les Commissions départementales des espaces, sites et itinéraires (CDESI)			<input type="checkbox"/>
13	Subventions aux communes et intercommunalités		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Réalisation des aménagements liés aux schémas de véloroutes et voies vertes			<input type="checkbox"/>
15	Appui aux clubs, financement des centres de loisirs sans hébergement, contrats éducatifs locaux			<input type="checkbox"/>
16	Rôle incitatif fort dans la promotion du vélo loisir			<input type="checkbox"/>
17	Création d'aménagements cyclables			<input type="checkbox"/>
18	Amélioration de l'accessibilité des itinéraires (intermodalités train/vélo)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	Edition des cartes et topo-guides pour la promotion des itinéraires		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	Qualification des opérateurs de la filière (hébergeurs, restaurateurs, loueurs, gestionnaires de sites touristiques)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	Réalisation ou financement d'aménagements cyclables de rabattement et réalisation de stationnements vélos adaptés		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Idees reçues

« **Les cyclistes se plaignent toujours, ils ne sont jamais contents** ». Les cyclistes et les associations forment souvent des groupes de pression actifs, à l'inverse des piétons qui ne sont, eux, jamais réellement représentés. Dans les faits, certaines collectivités prennent peu en compte leur avis. Les représentants des cyclistes tentent donc de faire valoir leur droit à la reconnaissance dans un contexte souvent difficile. Les aménagements cyclables sont encore trop souvent réalisés par des concepteurs peu au fait des techniques spécifiques et sans concertation. Cela mène parfois à des déceptions et à une incompréhension réciproque. La concertation à l'occasion d'un comité de pilotage d'un schéma cyclable régional ou départemental permettrait la prise en compte de l'avis des usagers. Par ailleurs, les enquêtes réalisées ces cinq dernières années sur les voies vertes montrent toutes un très haut niveau de satisfaction des usagers, plus particulièrement des usagers les plus vulnérables.

« **Ca n'est pas avec ça que je vais gagner des élections, c'est un gadget politique** ». Les voies vertes ont localement un tel succès qu'elles peuvent, à terme, devenir un véritable enjeu de qualité de vie,

enjeu auquel les électeurs sont particulièrement sensibles. Cette thématique est loin d'être l'apanage des écologistes et concerne toutes les couches de population. Les dernières enquêtes sur la pratique du vélo montrent d'ailleurs clairement que les Français estiment que le vélo doit bénéficier d'un traitement préférentiel par rapport à la voiture. Des enquêtes locales d'opinion corroborent ces résultats. Mais si cette opinion est partagée et par les élus, et par les citoyens, la perception par les élus de l'opinion des citoyens est largement décalée par rapport à la réalité. Les élus sous-estiment souvent l'aptitude au changement de leurs administrés.

« **En milieu rural, il peut exister une certaine méfiance des rivaux vis-à-vis de populations citadines** », surtout lorsque celles-ci « déboulent » sur le territoire suite à la réalisation d'aménagements cyclables... Il convient néanmoins de rappeler que le pouvoir de police s'exerce sur les voies vertes et aménagements cyclables, comme ailleurs. Enfin, les retombées économiques liées aux aménagements dépassent largement un éventuel risque de vol ou de dégradations.



www.departements-cyclables.org

Agence Européenne de l'Environnement

www.fibicy.org