

INTERCOMMUNALITES: BONNES RAISONS ET PILIERS D'UNE POLITIQUE CYCLABLE

La politique vélo, un objet politique non-identifié ? En France, la loi n'est pas très explicite sur le sujet vélo mais les textes donnent **des bases solides** aux collectivités pour agir. De nombreuses intercommunalités ont su saisir le vélo pour le mettre au service du territoire. Une utilisation intelligente des politiques de développement du vélo permet de répondre efficacement aux enjeux auxquels les acteurs publics font face.

Voici 10 bonnes raisons de mener une politique cyclable pour une interco ainsi que la façon de l'articuler avec les compétences déléguée à l'intercommunalité.

Les bases solides pour le vélo

Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) - 1997	Prise en compte des modes actifs dans les projets de voirie
Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) - 1982	Insertion des modes actifs dans la réflexion transport
Loi « Solidarité et renouvellement urbains » (SRU) - 2000	Urbanisme à l'échelle du Scot, liaisons douces
Loi « nouvelle organisation territoriale de la République » (NOTRe) - 2015	Clarification des compétences (Voirie, Tourisme, Mobilité...)
Loi sur la transition énergétique (LTECV) - 2015	Affirme le rôle du développement des modes non-motorisés et l'exemplarité des collectivités

Les 10 bonnes raisons

#1 Le vélo, une politique publique rentable

Développer la pratique du vélo sur son territoire, quels que soient les usages, **c'est un investissement rentable** : augmentation du pouvoir d'achat des ménages, dépenses des touristes, mutualisation des usages, gains de santé, amélioration du cadre de vie, emplois non-délocalisables... Les études viennent démontrer qu'une augmentation de la pratique du vélo entraîne des bénéfices économiques conséquents. 1 euro investi, c'est au moins 1 euro de retombées économiques par an.

#2 Le vélo, un mode de déplacement non-polluant

Favoriser l'usage du vélo est un moyen efficace pour agir face aux défis environnementaux.

Au niveau national, plus de 55% des déplacements sont inférieurs à 5 km, alors que la part modale des modes actifs sur ce type de trajets (marche et vélo) est de 25%. Le potentiel de développement est important et permettrait de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre (GES) et autres polluants. L'ECF estime ainsi que si les niveaux de circulation en vélo au sein de l'Union Européenne étaient équivalents à ceux relevés au

Danemark, l'utilisation du vélo contribuerait à réaliser 12 à 26% de l'objectif de réduction fixé pour 2050 dans le secteur des transports. Au-delà des GES, le report modal de l'auto vers le vélo participe aussi à améliorer la qualité de l'air.

Le vélo comme mode de livraison en ville offre également des perspectives intéressantes pour la logistique du dernier kilomètre et permet d'agir là où les nuisances sont particulièrement importantes avec les véhicules motorisés.

#3 Le vélo, une filière touristique au service du développement économique des territoires

De nombreuses collectivités se sont emparées de l'opportunité du tourisme à vélo pour dynamiser leur territoire : cette activité trouve tout naturellement sa place dans un pays au patrimoine varié comme la France.

Les touristes à vélo, français ou étrangers, apprécient les paysages, les produits du terroir, l'authenticité, la rusticité. Avec une dépense moyenne comprise entre 55€ et 75€/jour/personne, c'est une chance à saisir ! Les véloroutes et voies vertes sont donc un vecteur important pour le développement touristique en milieu rural et pour valoriser des territoires peu denses, pour peu que les cyclotouristes de passage ou en résidence trouvent des services adaptés à leurs



besoins. A la clé, des retombées directes et indirectes, et la création d'emplois non-délocalisables sur une saison touristique longue.

#4 Le vélo, maillon fort de la chaîne de l'intermodalité

Lorsque le vélo ne suffit pas à lui seul à réaliser un déplacement long, il est le lien manquant entre le domicile et l'arrêt de transports collectifs ou l'aire de covoiturage les plus proches. Il augmente ainsi considérablement l'attractivité des réseaux de transports collectifs, pour un coût limité par rapport à l'extension ou l'intensification du réseau. Le report modal vers le vélo permet également de limiter la congestion, ce qui améliore en soi la qualité des transports collectifs.

#5 Le vélo, une mobilité pour tous à moindre coût

Jeunes, seniors, publics précaires, le vélo est un mode de déplacement accessible et inclusif, en raison de son faible coût particulièrement. Or, si les conditions sont réunies, l'usage du vélo permet de remplir la majorité des besoins en mobilité en urbain et péri-urbain.

#6 Le vélo, un mode de déplacement et de loisirs plébiscité par les français

On estime que 40% de la population française pratique régulièrement le vélo en France, et que 95% des Français savent faire du vélo. Soit autant de pratiquants potentiels. Si la part-modale du vélo reste faible (3%), elle est en hausse constante depuis une dizaine d'années. Entre les cyclistes utilitaires, de loisirs, sportifs ou itinérants, un aménagement fonctionnel, attractif et sécurisé, trouve rapidement son public.

#7 Le vélo, une bonne habitude à prendre pour les scolaires

Les habitudes de mobilité prises avant l'âge adulte sont déterminantes pour la suite. Encourager l'usage

des mobilités actives chez les plus jeunes, c'est un investissement pour l'avenir, mais c'est aussi œuvrer pour un climat scolaire plus favorable : de meilleurs liens avec les parents, des enfants mieux éveillés, un apaisement des vitesses autour des établissements scolaires, etc. Il est également envisageable de tirer profit des déplacements actifs pour économiser sur les transports scolaires.

#8 Le vélo, un atout pour le cadre de vie

Le développement de l'usage du vélo agit positivement sur le cadre de vie : réduction des nuisances sonores, apaisement de la vitesse, réappropriation de l'espace public... Les itinéraires cyclables sécurisés et agréables sont accessibles à tous et favorisent le vivre-ensemble.

Le développement du vélo agit également comme un outil pratique de valorisation des centres-villes et centre-bourgs, puisque les cyclistes privilégient les petits-commerces.

#9 Le vélo, une solution pour les plans de mobilité des entreprises du territoire

La LTECV réaffirme l'importance des plans de mobilité des entreprises. En accompagnant les entreprises du territoire pour permettre un report modal vers le vélo, l'intercommunalité participe à rendre le bassin d'emploi plus accessible, plus attractif et moins source de pollution.

#10 Le vélo, pour réduire l'impact carbone de vos salariés

Les collectivités sont appelées à être exemplaires dans le cadre de la transition énergétique. L'intercommunalité, en tant qu'employeur, peut influencer sur les pratiques de mobilité de ses agents. En encourageant l'usage des modes actifs, il est possible d'agir sur les émissions globales de la collectivité. De plus, cela peut à terme permettre d'économiser sur les coûts indirects de la voiture (stationnement, frais kilométriques, absentéisme, arrêts maladies...)

Comment cela s'articule-t-il avec les compétences ?

Voirie

La Loi LAURE prévoit, de manière obligatoire en agglomération, que tout travail de réfection de la voirie prenne en compte les modes actifs (marche et vélo).

Si l'intercommunalité est compétente sur ce sujet, elle porte ainsi la maîtrise d'ouvrage, et dispose donc d'une boîte à outils complète pour offrir un réseau sécurisé pour les cyclistes et adapté au territoire, en jouant sur les profils de rue et la police de circulation par exemple. Un tel réseau peut articuler des

dessertes locales, utilisant de la voirie préexistante, avec des voies dédiées aux modes actifs sur des emprises libres. Les éléments les plus qualitatifs du réseau peuvent faire office de véloroutes et voies vertes, en tant que support du tourisme à vélo.

Mobilité

La loi NOTRe vient consacrer le rôle **d'autorité organisatrice de la mobilité** aux EPCI ayant reçu cette compétence. Lors de l'élaboration du plan de déplacement urbain (PDU), exercice obligatoire pour

les agglomérations de +100 000 habitants, la prise en compte des mobilités actives est fondamentale. La démarche du PDU consiste en un diagnostic détaillé des problématiques des déplacements sur le territoire, des objectifs généraux dans l'optique d'une réduction de la part modale de l'automobile, et un plan d'actions qui prévoit les moyens nécessaires ainsi qu'une priorisation temporelle et géographique.

Pour les EPCI sur des territoires moins denses, la LTECV a créé **le plan de mobilité rurale**, qui permet de concerter et planifier les actions des divers acteurs du territoire (entreprises, sites accueillants du public, établissements scolaires), afin d'agir sur la mobilité de manière adaptée aux enjeux du territoire.

Concrètement enfin, l'intercommunalité doit agir pour faciliter l'intermodalité : garantir une desserte facilitée des mobilités actives vers les réseaux de transports collectifs, créer du stationnement vélo sécurisé et permettre l'embarquement quand cela est pertinent. Elle peut aussi influencer sur les comportements, par des campagnes de sensibilisation et d'information, par la mise à disposition de vélo de location (longue ou courte durée) ou par l'aide à l'achat de vélo.

Tourisme

Le tourisme à vélo constitue une réelle opportunité pour tous les territoires et particulièrement les territoires ruraux. L'intercommunalité est l'échelle de territoire clé, tant pour l'aménagement et la signalisation des itinéraires que pour l'animation touristique autour.

Si elle dispose de la compétence voirie, elle peut se porter maître d'ouvrage des aménagements cyclables d'un itinéraire traversant le territoire. Sinon, elle peut accompagner les communes, hiérarchiser et animer la réalisation des aménagements. Elle peut également, et dans tous les cas, jalonner et signaler ces itinéraires.

Gestionnaire de l'office de tourisme, l'intercommunalité fixe une stratégie touristique globale, et peut ainsi soutenir le développement et la labellisation de services adaptés aux cyclistes, et surtout communiquer sur l'offre.

Dans cette logique, les intercommunalités peuvent également intégrer les comités d'itinéraire qui concernent leur territoire.

Urbanisme

Pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture, les territoires doivent savoir se construire à hauteur de vélo. Dans ses missions de gestion de l'urbanisme, l'intercommunalité peut fixer des orientations et une vision partagée sur tout le

territoire pour lutter contre les effets de coupures et agir sur la cohérence générale des aménagements.

L'intercommunalité dispose de nombreux leviers réglementaires, soit dans le SCOT en termes d'objectifs généraux et principes d'actions, soit dans un PLU intercommunal, via la réservation d'emprise pour les projets cyclables, des normes de stationnements, et plus globalement une gestion du développement urbain compatible avec une mobilité durable. Par exemple, dans la définition des zonages, il est possible de restreindre la création de pôles générateurs de déplacement lorsqu'ils ne seraient accessibles qu'en automobile. Ainsi, la création d'une zone d'activité sous-entend un accès possible à vélo et en transports collectifs.

Environnement, qualité de l'air, cadre de vie

Les espaces verts et de loisirs sont les cadres privilégiés pour la pratique du vélo de loisirs. Il est ainsi possible d'articuler une politique de développement d'itinéraires cyclables avec la trame verte et bleue : les deux sont compatibles, et viennent se valoriser mutuellement.

La réalisation d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) doit s'appuyer en partie sur les questions de mobilité : les transports étant responsable d'une partie conséquente des GES et des pollutions.

Développement économique

Le vélo, filière économique durable, est un pourvoyeur d'emplois, notamment pour des profils peu qualifiés. Le tourisme à vélo est le secteur le plus porteur pour la création d'emploi. Il existe par ailleurs de nombreuses entreprises sociales qui travaillent sur l'entretien et le reconditionnement de vélos d'occasion. L'intercommunalité peut les accompagner dans leur développement, via l'immobilier particulièrement.

L'intercommunalité peut également encourager et accompagner les entreprises du territoire dans leurs démarches de plan de mobilité, en cofinçant certaines actions ou par un accompagnement technique. C'est surtout en assurant une desserte par les modes actifs des pôles d'activité que l'intercommunalité dispose du plus gros levier.

Ecoles et transports scolaires

L'intercommunalité dispose de plusieurs leviers pour favoriser la mobilité à vélo des scolaires. Elle peut d'abord créer des aménagements cyclables ou des zones apaisées aux abords des établissements scolaires ; elle peut faire installer du stationnement vélo dans les bâtiments pour accueillir les vélos des enfants et du personnel. Elle peut soutenir la mise en place d'actions pédagogiques dans les

établissements, en coopération avec les enseignants et avec des acteurs associatifs de la mobilité à vélo. Globalement, elle peut accompagner les établissements scolaires dans la mise en place de

Plan de déplacements d'établissements scolaires (PDES). Cela peut passer par exemple par la mise en place d'un pédibus ou d'un vélo-bus.

Les chiffres clés

101 136 d'emplois potentiels liés au vélo après doublement de l'usage du vélo en France (contre 64 975 aujourd'hui), principalement dans le tourisme.(ECF, 2014)

151 millions d'€ de bénéfices santé potentiels après augmentation de 50% de l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail en France (MEDDE, 2013)

20 minutes d'activité physique quotidienne recommandée par l'OMS (soit 5-6 km à vélo ou 2 km à pied)

15,3 millions d'€ de retombées économiques annuelles sur La Loire à Vélo en 2010 (68€/jour/touriste) (Etude Loire à Vélo)

La France est la première destination programmée par les tour-opérateurs spécialisés en circuit vélo (DGCIS, 2011)

Entre 2 et 5 km le vélo est le mode le plus efficace (15 déplacements sur 18 font moins de 5km dans le périurbain)

0kg d'émissions de CO² pour un trajet de 5 km (en voiture légère 0,88kg - autocar 0,29kg/pers) (ADEME)

Pour commencer sa politique vélo

- Mettre à disposition des moyens humains et financiers solides
 - Établir une stratégie régionale vélo
 - Intégrer les démarches de Comités d'itinéraires traversant votre territoire
 - Adhérer aux DRC et participer ainsi à la dynamique nationale
-

Les raisons d'adhérer aux DRC

- l'**accès gratuit** aux événements DRC : les Rencontres, la Journée DRC et le Club itinéraires
- des **échanges** de bonnes pratiques et un **relais** de vos appels à expériences
- une **représentation** dans les instances nationales et européennes
- la **promotion** de l'action cyclable dans Vélo & Territoires, les newsletters et sur le site des DRC
- l'organisation de **formations** et la mise à disposition de modules pédagogiques
- l'accès aux **publications** de référence
- des **interventions** ponctuelles dans le cadre de comités d'itinéraire
- la **production de cartes** véloroutes et voies vertes personnalisées
- un **espace adhérents** sur le site Internet et un **forum de discussions** techniques
- une **veille** juridique et d'actualités web sur les politiques vélo des territoires
- une information sur les **financements européens** et un relais prioritaire sur des appels à projet

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
 **CYCLABLES**

Hôtel du Département
29-31 cours de la Liberté
69483 LYON cedex 03

tél. +33 (0)4 72 61 36 26
fax +33 (0)4 72 61 79 77

www.departements-regions-cyclables.org
info@departements-regions-cyclables.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Twitter : @DRC_info

Facebook :

DRC/Départements & Régions cyclables