

RÉGIONS: 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 Régions 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 Région ainsi que la façon de l'articuler avec les compétences régionales.

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

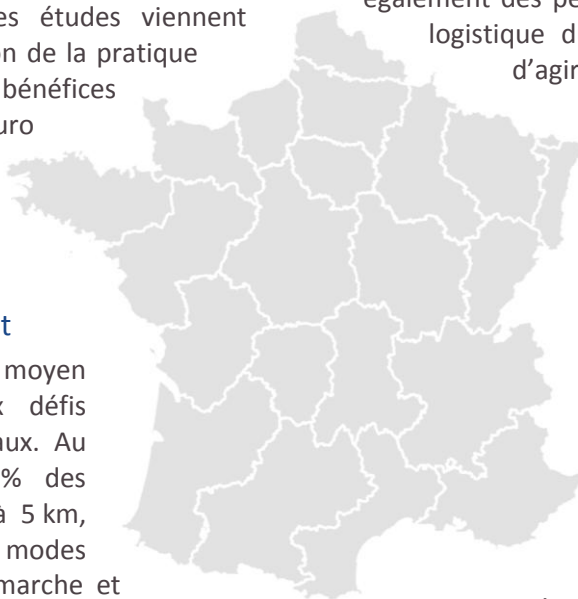
Favoriser l'usage du vélo est un moyen efficace pour agir face aux défis climatiques et environnementaux. Au niveau national, plus de 55% des déplacements sont inférieurs à 5 km, alors que la part modale des modes actifs sur ce type de trajets (marche et vélo) est de 25%. Le potentiel de développement 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 des 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, les retombées directes et indirectes, ainsi que des emplois non-délocalisables sur une période 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, 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. C'est pour cela qu'il est fondamental d'offrir la possibilité aux lycéens de se déplacer à vélo plutôt qu'en automobile, 2 roues motorisés ou en transports collectifs. La gestion des transports scolaires (lycées et collèges) est positivement affectée par l'usage du vélo, puisqu'il permet d'espacer les arrêts de car et donc d'améliorer la vitesse commerciale des lignes, ainsi que d'alléger le dispositif à l'approche des établissements 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.

#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, la Région participe à rendre les bassins d'emplois plus accessibles, plus attractifs et moins polluants.

#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. La Région, 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 ?

Tourisme

Le tourisme à vélo constitue une réelle opportunité pour tous les territoires et particulièrement les territoires ruraux. Afin d'attirer les touristes à vélo, la Région peut jouer sur la qualité et la cohérence du réseau des véloroutes et voies vertes en co-finançant les aménagements stratégiques d'intérêt régional hiérarchisés dans un Schéma Régional des véloroutes

et voies vertes (SR3V)¹. Elle peut valoriser les points d'intérêts touristiques qui entourent ces itinéraires (hébergements et services, patrimoine, activités diverses...). La Région peut inscrire la filière vélo dans une stratégie touristique globale, soutenir le déploiement et la labellisation de services adaptés, articuler la politique régionale des transports en fonction des besoins d'accès aux itinéraires (via

¹ Cf. *Circulaire du CIADT pour la mise en œuvre du SN3V dans des volets régionaux 31/04/2001*

l'intermodalité), animer au niveau régional une dynamique avec les acteurs du territoire et surtout communiquer sur l'offre touristique régionale. Les Régions peuvent également intégrer les comités d'itinéraire qui concernent son territoire en tant que partenaire ou en tant que pilote, et animer un « comité régional véloroutes et voies vertes (VVV) ». Une telle politique s'adosse sur la coopération entre les services de la Région et le Comité Régional du Tourisme.

Aménagement du territoire

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 planification de l'aménagement du territoire, la Région a donc tout intérêt à prendre en compte le vélo. Elle peut fixer des orientations et une vision partagée sur tout le territoire pour lutter contre les effets de coupures, favoriser et accompagner la cohérence entre les actions des diverses collectivités maitres d'ouvrage.

La Région peut inscrire dans le SRADDET des objectifs généraux sur la mobilité et l'intermodalité dans les territoires, en y incluant le SR3V entre autres possibilités. Le SRADDET doit inclure un volet Intermodalité (SRI) et un volet Infrastructure et Transports : ces deux stratégies suggèrent la prise en compte du vélo comme moyen de déplacement.

Le SRADDET étant prescriptif pour les documents d'urbanismes locaux (SCOT, PLU(i), PDU...), il représente un levier important.

De plus, en tant qu'autorité **co-gestionnaire des CPER**, la Région est à même de soulever des financements intéressants pour des projets cyclables d'intérêts locaux ou régionaux, au stade de la rédaction initiale ou à la révision de mi-parcours.

Planification écologique, qualité de l'air et lutte contre le changement climatique

La Région peut promouvoir le vélo comme mode de déplacement dans le cadre de ses responsabilités Climat-Air-Energie, désormais intégrées au SRADDET. En effet, sur son volet transport et urbanisme, une telle politique doit s'adosser sur les modes actifs. En complément de réflexions sur les modes de transports motorisés, la Région peut inciter les collectivités du territoire à considérer les modes actifs comme des solutions crédibles de mobilité, notamment via l'intermodalité. Le financement est un levier d'action possible, sous la forme d'appels à projets, de subventionnement conditionné, etc.

Certaines Régions ont déjà saisi l'opportunité d'articuler la politique de Cohérence écologique (trame verte et bleue) avec leur stratégie VVV : les

itinéraires cyclables peuvent bien s'intégrer dans les espaces naturels sensibles, le long des cours d'eau par exemple, tout en les valorisant.

Mobilité

En tant qu'unique autorité organisatrice des transports hors périmètre de transport urbain, la Région porte désormais une responsabilité importante pour la mobilité durable du territoire. Afin de remplir au mieux sa mission de promotion de l'intermodalité, la Région peut proposer une offre cohérente d'embarquement vélo (dans les trains TER mais également sur les lignes de cars), faciliter le rabattement des vélos sur les gares et arrêts de car, etc. La loi prévoit désormais des obligations en termes de stationnement sécurisés pour vélo en gares, mais les collectivités ont toutes latitudes pour être proactives sur l'installation de stationnements vélo : la Région peut ici les financer. Il est également possible d'agir via la tarification des services de transports, de proposer des aides à l'achat (de VAE ou de vélos pliants) et globalement de communiquer sur les bienfaits de l'intermodalité.

Insertion et développement économique

Dans le cadre de sa compétence « développement économique » et au-delà de la filière du tourisme à vélo, la Région peut agir sur plusieurs volets.

En termes d'accès à l'emploi, certaines Régions offrent des services de prêt ou de location à bas coûts de vélo (à assistance électrique) à des publics en situation de précarité économique. Le vélo, filière économique durable, est un pourvoyeur d'emplois, notamment pour des profils peu qualifiés. Le tourisme à vélo présente le plus gros potentiel. Il existe par ailleurs des entreprises sociales qui travaillent sur l'entretien et le reconditionnement de vélos d'occasion. La Région peut accompagner les structures qui travaillent autour du vélo dans leur développement.

Les Régions peuvent encourager et accompagner les entreprises du territoire dans leurs démarches de plan de mobilité (ou Plan de Déplacement d'Entreprise), en cofinçant certaines actions, par un accompagnement technique ou en organisant des événements comme le challenge de la mobilité.

En partenariat avec les communes et leurs groupements, la Région, via le SRDEII, peut s'assurer de la cohérence en termes de mobilité durable des entreprises et de leurs implantations.

Lycées et transports scolaires

La Région dispose de plusieurs leviers pour favoriser la mobilité à vélo des lycéens. Elle peut ainsi coordonner et cofinancer les aménagements

cyclables aux abords des lycées ; elle peut faire installer du stationnement vélo dans les bâtiments pour accueillir les vélos des jeunes et du personnel. Elle peut soutenir la mise en place d'actions pédagogiques dans les établissements, en coopération avec les proviseurs et avec des acteurs associatifs de la mobilité à vélo. Globalement, la Région peut accompagner les établissements scolaires dans la mise en place de Plan de déplacements d'établissements scolaires. En tant que gestionnaire des transports scolaires, la Région peut soutenir le rabattement vélo sur les

arrêts de cars en finançant des aménagements cyclables adaptés et du stationnement sécurisé.

Sport

Le vélo sportif est aujourd'hui encore une pratique très courante et plébiscitée par de nombreux français. La Région peut participer au développement de ces pratiques par des actions de promotion et de soutien aux acteurs du secteur (fédérations sportives), à l'investissement dans des infrastructures dédiées ou à l'organisation de manifestations sportives sur le territoire.

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