



MÉTHODOLOGIE ET RÉDACTION

INTÉGRER LE VÉLO DANS LES SRADDET

JUILLET 2018



COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

I – Dans le rapport d’objectif

Les modes actifs, dont le vélo, concernent une majeure partie des thématiques obligatoires. Ils concernent également des sujets comme le tourisme, le cadre de vie ou encore l’accès à l’emploi.

À titre indicatif, Vélo & Territoires propose des formulations d’objectifs liés au vélo et aux modes actifs par thématique des SRADDET. Ces éléments sont complémentaires d’autres objectifs stratégiques et ne constituent en aucun cas une liste exhaustive.

Thème 1 : Urbanisme/aménagement

Le vélo peut permettre de répondre aux objectifs d’aménagement durable, de densification urbaine, et de renouvellement des espaces publics.

Propositions d’objectifs/actions à réaliser :

- Promouvoir les mobilités alternatives et innovantes, dont les modes actifs, comme facteur de densification urbaine par la réduction de la place de la voiture individuelle.
- Améliorer le traitement des espaces publics autour des transports et des modes actifs, en intégrant la mobilité active dès la conception des nouveaux équipements, aménagements ou quartiers.
- Intégrer les infrastructures de transport existantes dans les projets d’aménagement et anticiper les nouveaux modes de déplacement.

Thème 2 : Transition environnementale

Le vélo et les modes actifs doivent être mis en avant en tant qu’alternative à la voiture individuelle pour développer des mobilités plus respectueuses de l’environnement, améliorer la qualité de l’air et favoriser la bonne santé des citoyens.

Propositions d’objectifs/actions à réaliser :

- Contribuer au déploiement de modes de transport propres en accélérant le développement des modes actifs.
- Améliorer la qualité de l’air en engageant les territoires dans une transformation importante des habitudes de déplacements et en accompagnant l’émergence de modes de transport non-polluants.

Thème 3 : Structuration et égalité des territoires

Le vélo et les modes actifs peuvent également jouer un rôle en termes de structuration des territoires, pour améliorer les liens entre espaces ruraux et urbains et atténuer les inégalités entre ces derniers. Avec l’avènement du VAE, le vélo étend son rayon d’action et peut concurrencer l’efficacité de la voiture pour les trajets allant jusqu’à 15 km.

Propositions d’objectifs/actions à réaliser :

- Dans les situations d’habitat diffus, où les transports collectifs sont peu efficaces, envisager l’utilisation des modes actifs en fonction de leur rayon d’efficacité respectif.
- Proposer des solutions de mobilités actives sur l’ensemble des bassins de vie, y compris dans les territoires ruraux : faire connaître l’offre existante, faciliter la vente de titres, accompagner les initiatives locales en particulier sur le développement des modes actifs.
- Désenclaver les territoires isolés en privilégiant les transports collectifs lorsque cela est opportun, mais aussi les mobilités alternatives et solidaires, dont le vélo et les modes actifs.

Thème 4 : La qualité de vie dans les centres urbains

Le vélo et les modes actifs peuvent également être appréhendés pour la qualité de vie qu’ils rendent aux centres urbains en proposant des espaces apaisés et libérés du « tout automobile ».

Propositions d'objectifs/actions à réaliser :

- Conforter les centralités en développant l'usage des modes doux et en améliorant la qualité de vie en ville : développer des infrastructures de mobilité adaptées pour ces modes actifs, apaiser les centres urbains par des mesures de restriction de l'utilisation de la voiture individuelle, et inciter à l'utilisation de solutions alternatives, dont les mobilités douces.
- Repenser globalement la ville et ses espaces publics autour des mobilités actives et durables.

Thème 5 : Intermodalité

Le vélo doit également être considéré comme un mode de transport à part entière. Via les objectifs du SRADDET, il doit être connecté au mieux aux autres modes de déplacement et leur être complémentaire.

Propositions d'objectifs/actions à réaliser :

- Proposer une offre de mobilité multimodale complète, claire et simple, intégrant les mobilités actives.
- Développer les modes actifs dans le cadre des pôles d'échanges multimodaux (PEM) : améliorer les cheminements des modes actifs en accès aux PEM (de préférence en site propre), et faciliter l'emport du vélo dans les transports publics, le rabattement et le stationnement dans/à proximité immédiate du PEM.

Thème 6 : Réseaux routiers

Renforcer l'attractivité logistique et économique d'une région passe par l'identification d'un schéma d'itinéraires d'intérêt régional. Ce schéma doit revêtir un caractère multimodal et prendre en compte le vélo et les modes actifs.

Propositions d'objectifs/actions à réaliser :

- Développer un schéma d'itinéraires d'intérêt régional prenant en compte les réseaux cyclables sur la base des schémas régionaux des véloroutes et voies vertes (SR3V), ou le cas échéant, le Schéma national vélo.
- Apaiser les voies de circulations au sein des aires urbaines en dédiant une place qualitative aux modes actifs et en développant les infrastructures en site propre en particulier sur les axes structurants du Schéma national vélo.

Thème 7 : Tourisme

Le SRADDET doit participer au développement économique des territoires, notamment en valorisant ses atouts touristiques. Le vélo et les modes actifs constituent à la fois des éléments d'attractivité pour les régions, mais aussi permettent de proposer un tourisme plus durable et d'étendre considérablement les ailes de saison.

Propositions d'objectif / actions à réaliser :

- Promouvoir la mise en tourisme des territoires en développant le tourisme à vélo via la réalisation des schémas régionaux des véloroutes et voies vertes ou des schémas régionaux de développement du tourisme (ou le cas échéant le Schéma national vélo) et en développant les boucles locales.
- Développer l'accessibilité durable des territoires touristiques souffrant d'une sur-fréquentation routière pendant la haute-saison.
- Développer les sites d'accueil et la structuration en réseau d'itinéraires touristiques.

II - Dans le fascicule de règles générales

Si le rapport d'objectif permet une prise en compte du vélo et des modes actifs dans de nombreuses thématiques, l'inscription du vélo dans le fascicule de règles générales est beaucoup plus limitée juridiquement. La loi prévoit que les règles inscrites au document ne peuvent méconnaître les compétences de l'État et des autres collectivités territoriales et doivent correspondre à l'échelle de la région. Surtout, elles ne peuvent avoir pour conséquence directe la création ou l'aggravation d'une charge d'investissement ou de fonctionnement pour les autres collectivités territoriales à fiscalité propre. En clair, les règles ne pourront pas imposer de coûts supplémentaires aux collectivités concernées par son application. Aucune compétence « vélo » n'existant, cette dernière est donc rattachée aux autres, de manière particulièrement trans-sectorielle.

Autre difficulté : l'élaboration des règles étant actuellement en cours dans la majorité des régions françaises, il n'existe aucun précédent en la matière. Cependant, compte-tenu de l'importance de la portée juridique du fascicule dans le SRADDET, il paraît indispensable d'y intégrer des mesures relatives au vélo et aux modes actifs. En plus des règles et de leurs modalités de suivi, la loi prévoit des modalités d'accompagnement et des documents graphiques sans valeur prescriptive dans lesquels le vélo pourra être mentionné. Dans ce contexte, Vélo & Territoires formule des rédactions à intégrer au fascicule de règles générales selon les différentes thématiques abordées.

Thème 1 : Réseaux routiers

En écho à nos préconisations pour le rapport d'objectif, il est important que les réseaux routiers d'intérêt régional puissent être inscrits également dans le fascicule de règles, en y intégrant les itinéraires cyclables via l'inscription du SR3V ou du Schéma national vélo.

Si la qualification des itinéraires régionaux ne pouvait faire l'objet d'une règle spécifique, nous suggérons à minima d'y faire figurer une carte (les éléments graphiques ayant une valeur indicative). Pour en appuyer la portée il devrait être possible de lister ses différents éléments sous la forme de modalités d'accompagnement.

Thème 2 : Réduction de l'automobile

Nombreuses sont les collectivités qui s'engagent désormais en faveur d'une diminution de la voiture individuelle, notamment à travers les plans de déplacements urbains. Il paraît nécessaire de prolonger cette ambition à l'échelle de la région en intégrant au fascicule de règles générales un objectif chiffré de report modal de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, vers le vélo et les modes actifs.

Pourrait être intégré au fascicule une règle générale indiquant :

- Les territoires doivent accompagner la baisse de la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens de 5 points en 2030, et de 20 points en 2050.

Pour appuyer le rôle du vélo dans ce changement modal, il pourrait également être intéressant d'indiquer un objectif chiffré d'augmentation de la part modale du vélo dans le prolongement du [projet de stratégie nationale formulé par le Conseil National de la Transition Écologique](#) :

- Le SRADDET demande aux territoires d'accompagner l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % en 2012 à 12,5 % en 2030.

Thème 3 : Intermodalité

En parallèle d'objectifs proposant de développer une offre de mobilité multimodale plus performante, il paraît nécessaire d'inclure une règle affirmant le rôle du vélo dans l'intermodalité.

Proposition de règle générale :

- Tous les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) doivent intégrer des mesures visant à favoriser les accès par les modes actifs.

- Chaque PEM doit proposer 10 % de la fréquentation quotidienne de voyageurs en équivalent de place de stationnement vélo sécurisé.

Thème 4 : Pratique cyclable

En correspondance avec le rapport d'objectif sur le développement du vélo pour la mobilité du quotidien et en tant que pratique touristique, il est nécessaire de formuler des règles générales qui prennent en compte ces dimensions. Vélo & Territoires préconise d'utiliser les schémas régionaux des véloroutes et voies vertes, ou à minima le Schéma national vélo, pour développer la pratique du vélo dans les régions et mettre en place un maillage d'itinéraires complet sur l'ensemble du territoire. La traduction de ces schémas en règle générale dans le SRADDET permettrait également de protéger les itinéraires existants de modifications non concertées.

Proposition de règle générale :

- Les territoires doivent mettre en œuvre le schéma régional des véloroutes et voies vertes. Tout nouveau projet devra être étayé par une analyse comparative des tracés.

Cette règle peut être complétée par plusieurs modalités d'accompagnement :

- Privilégier l'échelle départementale ou intercommunale pour le portage des aménagements cyclables et leur entretien.
- Mettre en place une coordination à l'échelle de l'itinéraire.