



**PLAN RÉGIONAL DES MOBILITÉS À VÉLO - ACTE II
« VIVEZ VÉLO AU CENTRE VAL DE LOIRE ! »**

Rapporteur : Vincent DEGEORGE

**DÉLIBÉRATION
Séance plénière du 15 avril 2024**

Le conseil économique, social et environnemental régional, sous la présidence de Pierre ALLORANT,

Vu les articles L4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

Vu l'avis des 2^{ème} et 3^{ème} commissions en date du 3 avril 2024,

Vu l'avis du Bureau en date du 9 avril 2024,

Vu la désignation de Monsieur Jérémy CONDAMINET, secrétaire de séance,

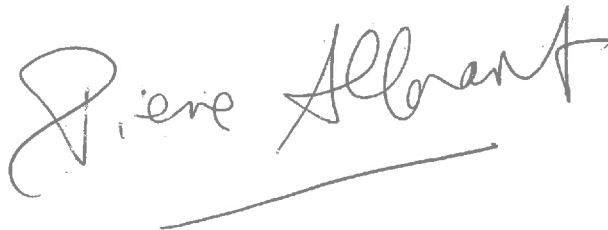
Monsieur Vincent DEGEORGE, rapporteur entendu,

DÉLIBÈRE

Avis adopté à l'unanimité.

Le Président du CESER Centre-Val de Loire

Pierre ALLORANT

A handwritten signature in black ink, reading "Pierre Allorant", with a horizontal line underneath it.

Le CESER est saisi pour avis sur l'acte II du plan régional des mobilités à vélo. Il succèdera au premier plan régional vélo adopté en 2020 et portera sur la période 2024-2027. Il prévoit de tripler la part modale du vélo en la passant de 3 à 9% en Centre-Val de Loire, ce qui est extrêmement ambitieux. Le CESER salue la volonté régionale et l'avancée constituée par cet acte II du plan vélo. Cependant, cet avis soulève également des points de vigilance. Leur prise en compte pourrait rendre le plan régional plus performant.

Il est utile de rappeler en introduction que les parts modales observées en région sont faibles, d'où un potentiel important. Selon le recensement INSEE de la population 2019, exploité par l'association Vélo & Territoires, la part modale régionale du vélo pour les déplacements domicile-travail est de 2,8%, similaire à la moyenne nationale. Le territoire régional connaît de fortes disparités : la part modale est de 4-5% dans les métropoles, de 2-3% dans les principales communautés d'agglomérations, le plus souvent nettement inférieure dans les secteurs ruraux et périurbains. Elle s'établit à 3,3% en Indre-et-Loire, 2,8% dans le Loiret, 2,2% dans le Cher et dans le Loir-et-Cher, 1,9% dans l'Indre et 1,7% en Eure-et-Loir.

1. UNE AVANCEE A SALUER

L'acte II sera une brique supplémentaire dans un contexte illustré par un développement sans précédent de la planification pour le vélo, au vu des plans adoptés récemment (plan national 2023-2027, plan départemental de développement cyclable de l'Indre, schéma des mobilités 2040 du Loiret, schéma directeur cyclable de l'Eure-et-Loir, plans vélos d'intercommunalités ou communaux, etc.). La volonté régionale de renforcer la coopération est à souligner tant le rôle intégrateur de la Région devient fondamental.

Cet acte II répond mieux à des lacunes identifiées précédemment par le CESER. On peut saluer son positionnement plus orienté « vélo du quotidien » que l'acte I, notamment pour le financement d'infrastructures du quotidien (200 km d'ici 2027,

contre 52 km dans l'acte I). La poursuite du déploiement des garages sécurisés dans les gares ainsi qu'aux principaux nœuds multimodaux, nouveauté de cet acte II, est une très bonne chose. L'acte II prévoit de continuer à augmenter fortement le nombre de places vélo dans les trains (doublement prévu entre 2024 et 2029). Cela répond à une demande ancienne du CESER. L'expérimentation de la location de vélos en gare est également une initiative intéressante à valoriser.

Il convient également de noter en complément que le Contrat de plan Etat-Région 2021-2027 prévoit au total 122 millions d'euros pour le financement des infrastructures du quotidien et des véloroutes.

2. DES POINTS DE VIGILANCE

A. OU EN EST LA REALISATION DES SCHEMAS CYCLABLES ?

Actuellement, 82% des intercommunalités ont une étude de mobilité réalisée, en cours de réalisation ou émergente, dont un tiers spécifiquement pour le vélo. Ce bilan de l'acte I interroge d'autant que l'acte II semble considérer cette phase de planification comme quasi achevée. Y a-t-il seulement 27% des collectivités qui ont un plan axé sur le vélo, « en cours de réalisation ou émergent » ? Dans ce cas,

l'essentiel du travail de planification est plutôt devant nous que derrière nous.

L'acte II devrait s'interroger sur les manques de planification, de cohérence dans certains territoires, et analyser la mise en œuvre effective des plans existants. En fonction de ces analyses, plus de financements devraient être dédiés à la planification, pour limiter la production d'infrastructures non coordonnées entre-elles.

B. QUELLES CONDITIONNALITES DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ?

Il semble nécessaire d'inclure, dans le financement, une nécessaire planification, et privilégier les projets réellement sécurisés, selon les recommandations du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), cohérents entre les territoires, desservant les gares, les zones d'activités, les établissements scolaires. Les critères d'aménagement du futur règlement financier régional gagneraient à être fixés en concertation avec le monde associatif,

notamment avec le collectif Vél'O Centre. De même, au niveau local, il serait opportun que des concertations avec les cyclistes du quotidien aient lieu tout au long des projets. Cela limiterait la sous-utilisation de certains aménagements, pourtant récents, car finalement mal conçus, voire dangereux. Il est également important de consulter les associations d'usagers en situation de handicap lors de la conception de ces voies cyclables. Elles sont totalement oubliées dans ce plan.

C. UN EMPORT ET STATIONNEMENT VELO A ELARGIR

Le CESER appelle la Région à être attentive aux potentielles discriminations entre les usagers pour l'emport de leur vélo dans les transports publics. Le système de réservation-place garantie dans les trains serait plus équitable s'il était étendu toute la semaine, surtout en période d'affluence touristique, afin d'éviter de potentiels conflits, hors période de réservation, entre des usagers du quotidien et des cyclotouristes.

En complément, il semblerait également juste qu'un quota de places sans réservation soit garanti pour les usagers du quotidien notamment aux heures de pointe, et qu'une priorité soit donnée aux personnes en situation de handicap. Même s'ils sont incités à garer leur vélo dans les garages sécurisés, on peut comprendre que certains usagers du quotidien aient malgré tout besoin d'emporter avec eux leur vélo. Cela aiderait à limiter les conflits entre usagers.

Actuellement, l'emport vélo n'est pas possible dans les cars, hormis sur certaines lignes touristiques. Il semble utile de rappeler que la Loi d'Orientation des Mobilités a rendu obligatoire l'emport vélo pour les autocars neufs affectés à des lignes de transport régulière non urbaines, à compter du 1^{er} juillet 2021. La plupart des arrêts de car ne sont pas pourvus de garages à vélos sécurisés, et ne le seront pas à court terme. Au vu de ces arguments, nous proposons d'expérimenter sur l'année entière l'emport vélo dans certaines lignes de cars, notamment celles dont le matériel a déjà été équipé pour la saison touristique estivale.

Les abris sécurisés devraient être également implantés aux principales aires de covoiturages, notamment dans les zones dépourvues de transports en commun, ainsi qu'à certains arrêts de car fréquentés.

D. UNE HARMONISATION ET UNE SIMPLIFICATION A RECHERCHER

De nombreux abris vélos sécurisés en gare (Tours, Orléans, Bourges, ...) ne sont pas exploités par la Région. Le site Internet Rémi indique à l'utilisateur potentiel qu'il doit se renseigner « en gare ou auprès de son réseau local de transport pour connaître les modalités d'accès. ». De même, le parcours de réservation de sa place vélo dans un train est complexe au dire des usagers, notamment via le téléphone portable. Il serait ici nécessaire de tendre vers une harmonisation de ces modalités et surtout de centraliser

l'information pour les usagers. Il pourrait être intéressant de mettre en place un abonnement unique, aux modalités simples, à l'échelle de la région pour tous les garages sécurisés, en gares et aux nœuds intermodaux.

Le tarif de stationnement doit rester à une part modique du prix du billet du voyage, pour éviter d'être dissuasif. Ces garages doivent également être accessibles aux usagers ponctuels.

Nous déplorons la « concurrence » tarifaire substantielle qui subsiste entre les lignes de car et de train, notamment pour des trajets identiques. En plus de défavoriser le train, elle est possiblement aussi dommageable pour le développement de la pratique du vélo. Les usagers

E. DES ENTREPRISES A MIEUX ACCOMPAGNER

Alors que les entreprises sont un partenaire essentiel pour le développement de l'utilisation du vélo chez leurs employés, leur cas semble trop rapidement traité dans le plan vélo acte II.

La Loi d'Orientation des Mobilités impose que les entreprises de 50 salariés ou plus, employés sur le même site, engagent une négociation annuelle obligatoire (NAO) sur la qualité de vie au travail, qui aborde les enjeux de la mobilité des salariés. A défaut d'accord lors des NAO, un plan de mobilité durable doit être réalisé. Ce plan peut être fait de manière volontaire.

Bien souvent l'entreprise n'a pas de compétence sur le sujet du vélo (et plus largement des mobilités). Mais elle a en revanche des données précieuses : le lieu d'habitation et les horaires de déplacement de ses employés et employées, ce qui peut permettre d'analyser finement les modes de transport qu'ils ou elles peuvent utiliser. La

F. PENSER UN PROGRAMME INCLUSIF

Grandes oubliées de ce plan, il nous apparaît essentiel que les personnes en situation de handicap soient incluses dans l'acte II et les règlements d'intervention financière associés. Autant le montant de l'aide à l'acquisition d'un vélo a augmenté et peut mieux répondre aux besoins des personnes en situation de handicap, autant le surcoût d'un matériel adapté ainsi que la conditionnalité d'achat chez un revendeur agréé de la Région peut les empêcher d'accéder à ces aides. Les revendeurs locaux n'ont en effet pas toujours le matériel adapté et le demandeur doit se tourner vers des fournisseurs hors région. De même, il ne devrait pas y avoir de conditionnalité sur le taux de handicap.

Le plan acte II souhaite une sensibilisation accrue des jeunes. Le CESER pense qu'il faut aller au-delà

empruntent l'autocar, car c'est moins cher, mais ne peuvent actuellement emmener leur vélo. Il semble indispensable de rapprocher les tarifs pour favoriser le train. Également, sur les dessertes identiques, il convient de privilégier l'installation d'emport vélo dans les trains et non dans les cars.

Région et les AOM locales, en concertation avec les associations d'usagers, ont donc un rôle essentiel à jouer pour accompagner les entreprises, analyser leurs données, et adapter en conséquence l'offre de transport, vélo compris. En outre, parce qu'elles représentent une part très importante des usagers, il ne faudrait pas non plus oublier les entreprises inférieures à 50 salariés, dans les futurs dispositifs d'aide.

Concernant les entreprises de la filière vélo, il conviendrait de s'assurer que le réseau CYGO est bien engagé dans une démarche favorisant le réemploi et l'économie circulaire, et que la Région soutient également les autres acteurs locaux engagés dans ce type de démarche, financièrement et de manière pluriannuelle, pour la mise en réseau, les aider à se structurer et constituer à terme un réseau propre au Centre-Val de Loire.

en sensibilisant toute la population : adultes, demandeurs d'emploi, apprentis et stagiaires, personnes âgées, personnes en situation de handicap ou de précarité, etc. Le soutien à la formation à une conduite sereine et apaisée à vélo semble également essentiel pour limiter l'accidentologie des deux-roues non motorisés, qui ne diminue pas. De même, pourquoi des actions spécifiques encourageant la pratique du vélo ne seront-elles menées qu'avec les lycées volontaires ? Tous les lycéens et lycéennes sont concernés ! L'ensemble du circuit scolaire (écoles, collèges, lycées, universités, ...) devrait bénéficier d'aménagements sécurisés et d'une sensibilisation accrue.

Par ailleurs, les aides financières actuelles portent seulement sur l'acquisition des vélos. L'entretien,

qui peut être coûteux sur les vélos électriques, ne pourrait-il pas également être aidé, à la suite de la disparition en 2021 du dispositif de l'Etat, « coup

de pouce vélo » pour la réparation (aide de 50€ HT par vélo, 55 955 réparations subventionnées en Centre-Val de Loire entre 2020 et 2021) ?

G. UNE GOUVERNANCE COMPLEXE A COORDONNER ET SIMPLIFIER

En raison – notamment – de la mise en place du volet « concertation » de la loi LOM, on dénombre désormais plus de 65 instances de concertation en région sur les mobilités, qui concernent le vélo (comités des partenaires régional et locaux, comité des Autorités Organisatrices de la Mobilité locales, comités des SERM, comités d'itinéraires vélo, ...), auxquelles sont conviées des associations d'usagers, ce dont le CESER se félicite. Toutefois, face à la difficulté de toutes les suivre, il nous

apparaît essentiel de coordonner ces instances et de partager les informations et décisions, pour éviter un potentiel éparpillement de l'action. Leur nombre ne pourrait-il pas être réduit en simplifiant les dispositifs ?

Le plan acte II n'évoque pas le cas complexe des AOM locales où la Région n'est pas AOM. Par exemple, quel sera le partenariat entre la Région et ces AOM pour la location des vélos Remi+ ?

3. OBSERVER POUR MIEUX ADAPTER

L'évaluation des besoins et l'analyse de l'impact des réalisations effectives est essentiel pour le CESER.

Un bilan régional précis des schémas cyclables conduits sur les territoires est nécessaire, au-delà de la seule évaluation de la part modale du vélo et du nombre de schémas élaborés. Il pourrait s'agir, outre un recensement quantitatif et géographique des linéaires créés, d'évaluer qualitativement les préconisations et aménagements concrets de ces schémas, pour les partager mais aussi pour améliorer les critères de financement régionaux.

Les besoins des usagers potentiels devront être évalués et suivis dans le temps avec précision,

pour apporter une réponse adéquate. Les éléments suivants pourraient par exemple être observés : nombre de places nécessaires dans les lycées à déterminer par un état des lieux régional du nombre potentiel d'usagers lycéens (63 places par lycée de 1000 élèves, est-ce suffisant ?), nombre de plans de mobilité d'entreprises existants et si possible à analyser, nombre et localisation des entreprises non dotées de politique vélo potentiellement à accompagner, état des lieux de la mise en place des Forfaits de mobilité durable dans les entreprises, état des lieux des personnes potentiellement hors dispositif d'aide à l'acquisition (personnes en situation de handicap, jeunes déscolarisés, ...), etc.

CONCLUSION

Le CESER salue le lancement de cet acte II. Ce plan a un fort potentiel et pourrait gagner en force grâce à la prise en compte des points de vigilance du CESER, dont certains sont aisément solutionnables.

Il est essentiel d'associer les usagers, et en particulier les personnes en situation de handicap. Le besoin de coordination de la gouvernance du vélo et des nombreuses instances de concertation pour les mobilités nécessite que la Région joue un rôle d'intégrateur fort. Le développement du vélo doit être pensé pour l'intermodalité (infrastructures, emport, stationnement, facilité de réservation, ...). La priorité doit être donnée à la sécurité en réglant le problème des discontinuités, en concertation avec les associations d'usagers. Il est également essentiel de poursuivre la construction d'une filière régionale du vélo, en l'orientant vers l'économie circulaire. Le développement des formations aux métiers du vélo est nécessaire.

A l'avenir, la société civile organisée souhaite être associée à l'élaboration de l'observatoire et au partage des bilans qui seront faits sur les avancées de la mise en œuvre de ce plan.

Pour aller plus loin, l'Ambition vélo des Pays-de-la-Loire, votée en décembre 2023, est une source inspirante : location de longue durée des vélos ouverte aux habitants des territoires qui ne seront pas desservis par les locations de courte durée mises en place dès 2025 dans 30 gares, stationnement gratuit et sécurisé dans toutes les gares d'ici 2025 pour tous les usagers du train (abonnés ou non), financements d'aménagements cyclables vers les gares et points d'arrêts routiers outre le financement classique des itinéraires du schéma régional véloroutes, ... Également, les métropoles de la Région pourraient s'inspirer de l'Eurométropole de Strasbourg. Les actions qu'elle a entreprises lui ont permis d'atteindre une part modale du vélo chez les actifs de 13,8% en 2020.

INTERVENTIONS DES GROUPES

GROUPE ENTREPRISES et INDEPENDANTS GEI

SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis du CESER relatif à plan régional des mobilités à vélo – Acte II

Intervention de Monsieur Luc BELLIERE (centre des jeunes dirigeants)

Au nom du groupe Groupe des Entrepreneurs et Indépendants (GEI)

Monsieur le Président, Monsieur/Madame le Vice-président(e), chers collègues,

Nous souhaitons tout d'abord féliciter le conseil régional à la fois pour les orientations de l'acte I et les axes de cet acte II. Il nous paraît cependant important d'attirer l'attention sur des points qui apparaissent peu.

A propos de l'AXE 1 et notamment pour les trajets domicile-travail, il est important de noter que le principal frein à l'usage du vélo remonté par de nombreux salariés est le sentiment d'insécurité. Ce sentiment est souvent dû par des aménagements inadaptés (bandes de peinture sur une voirie en mauvais état par exemple) mais surtout par les discontinuités des aménagements qui sont très souvent constatés dans les zones urbaines comme rurales. Il nous semble donc important que la politique d'aide régionale soit conditionnée à l'intégration des aménagements dans un schéma cohérent. De plus, nous constatons aussi un défaut de formation ou d'information des automobilistes notamment dans la connaissance des nouvelles signalisations telles que les zones de rencontre. A noter que ces zones qui sont une bonne solution de sécurisation en zone urbaine sont parfois insuffisamment ou mal signalées. Le contrôle de la qualité des aménagements nous paraît donc essentiel. En zone rurale, les vitesses autorisées pourraient être très fortement réduites sur certains itinéraires alternatifs incitant tous les automobilistes pressés à emprunter le même trajet.

Les membres du groupe ont souligné la pertinence de proposer de la location de vélos au niveau des gares.

Concernant l'AXE 2, nous constatons que des projets cohérents et ambitieux sont en cours de réalisation tels que le réseau de pistes dans le Loiret. Le groupe salue l'intention d'augmentation des places de vélos à bord des trains véritable frein au développement touristique mais souligne le manque de solutions pour les bagages dans les gares.

En conclusion, nous encourageons fortement ce plan mais nous vous invitons à veiller à la cohérence de son déploiement et au contrôle des réalisations notamment en termes de sécurité.

Merci de votre attention.





SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis sur le plan régional des mobilités à vélo – acte II

Intervention de Mme Elisabeth BACLE

Au nom du Groupe FO

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, Monsieur le Rapporteur, chers collègues,

Le Groupe FO saluera tout d'abord la qualité de l'avis qui nous est présenté ainsi que l'ambition de la Région qui prévoit de passer la part modale du vélo de 3 à 9% en Centre-Val de Loire au cours de la période 2024-2027.

L'avis du CESER met bien en évidence la diversité de la part modale du vélo que ce soit entre les métropoles et les zones périurbaines ou rurales mais aussi entre les départements de la Région : c'est quasiment du simple au double entre l'Eure-et-Loir (1,7% de la part modale) et l'Indre-et-Loire (3,3%).

Au-delà de cette ambition, le Groupe FO s'interroge tout d'abord sur la multiplicité d'acteurs qui interviennent dans ce dossier : au moment où la simplification des procédures semble être à l'ordre du jour, vont-ils aboutir à une réelle efficacité et les utilisateurs pourront-ils s'y retrouver ?

Ensuite, si de nombreuses collectivités se sont impliquées, il convient de faire le point sur la qualité des infrastructures existantes tant en matière de sécurité des cyclistes, et en particulier des jeunes scolaires, que de continuité des pistes cyclables : les ronds-points routiers étant un de ces mauvais exemples.

Enfin, si comme le rappelle l'avis, la Loi d'Orientation des Mobilités impose que les entreprises de 50 salariés ou plus, employés sur le même site, engagent une négociation annuelle obligatoire (NAO) sur la qualité de vie au travail, qui aborde les enjeux de la mobilité des salariés, on constate qu'il y a peu de plan de mobilité employeur aujourd'hui négocié.

Par ailleurs, FO regrette que la loi LOM ignore les milliers de salariés qui sont employés dans des entreprises de moins de 50 salariés.

En conclusion, FO soutient l'acte II du plan régional des mobilités à vélo, enjeu de la transition environnementale.

Le groupe FO votera favorablement pour l'avis présenté.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis sur le plan régional des mobilités à vélo – acte II

Intervention de Monsieur Mathieu ROBIN

Au nom du Groupe des Associations et Institutions, de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement (AIESSE)

Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Vice-président(e)s, Monsieur le Rapporteur, chers et chères collègues,

Le Conseil Régional s'est engagé auprès des associations de personnes en situation de handicap P.S.H à être attentif et à mettre en place une politique publique forte en leur faveur.

Le travail déjà réalisé par la Région et par Cécile Cailloux Robert élue en charge du handicap sans oublier les services de la région, est salué.

Nous attirons votre attention sur le plan Vélo acte 1, la prise en compte des P.S.H n'a pas été suffisamment intégrée malgré les politiques volontaristes et les engagements déjà pris par la région.

En effet, l'aide accordée aux P.S.H a été augmentée et peut atteindre 500 €, ce qui constitue une première réponse et doit être accordée à tous les habitants (P.S.H) de la région

Nous souhaitons que les demandes formulées au sein du comité des partenaires et dans les groupes de travail transport soient transposées en leur entier sur le plan vélo Acte 2.

Cependant, notre préoccupation porte sur la conditionnalité d'achat du cycle. Une P.S.H a des besoins spécifiques qui doivent être adaptés à ses propres problématiques, mais la solution n'est hélas pas toujours possible à trouver au sein de la région et il faut alors se tourner vers une entreprise nationale pour répondre à ces besoins particuliers.

Il est crucial que cette mesure soit écrite pour garantir l'accès à cette aide à l'ensemble des P.S.H ayant reçu une notification de la Maison départementale des personnes handicapées (M.D.P.H.), sans conditionnalité liée au taux d'invalidité, supérieur ou égal à 80%, ou la mention "invalidité". La formulation doit être uniquement :

- "**Les titulaires de la carte mobilité inclusion**, sans mentionner invalidité, qui exclut de fait presque tous les P.S.H."

Il est essentiel de rappeler que la carte C.M.I invalidité est accordée uniquement si vous avez :

- « si votre taux d'incapacité est **supérieur ou égal à 80 %** (vous avez besoin d'une assistance dans les gestes essentiels de la vie courante) ».

En effet, vous n'êtes pas en capacité de faire du vélo.

Nous n'avons pas observé d'initiatives prévues pour informer et sensibiliser les personnes en situation de handicap sur les possibilités et aménagements pour pratiquer le vélo.

Les financements régionaux pour les pistes cyclables sont basés sur des auto-déclarations et non sur une conditionnalité avec un contrôle post-travaux. Nous estimerions qu'il serait essentiel de mettre en place un tel système de contrôle.

Un point extrêmement préoccupant est la généralisation du marquage cyclable, soit de la peinture au sol et le partage des voies « voie mixte ou partagée », les P.S.H se sentent inquiètes insécurisées et exposées à des accidents lorsqu'elles croisent des vélos, trottinettes sur les zones de partages ou voies partagées.

Nous vous demandons d'inclure nos éléments et d'exclure certains de vos financements dans ces cas, en précisant qu'ils ne pourront être accordés que pour des pistes cyclables délimitées physiquement de la chaussée. De plus, il ne sera pas possible d'accorder ces financements lorsque le choix est fait de privilégier les zones partagées ou voie mixte, ce qui met en danger les personnes en situation de handicap.

SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis du CESER relatif au rapport « Plan régional des mobilités à vélo – Acte II »

Intervention de M. Rey Julien

Au nom du groupe CFDT

Monsieur le Président du CESER, Monsieur le vice-Président du conseil régional, Monsieur le rapporteur, chers collègues,

Cet acte II du plan régional des mobilités à vélo (période 2024-2027) fait suite à l'acte I qui portait sur la période 2020-2023. Au cours de ce premier plan plusieurs actions ont été mises en place, la période COVID est également passée par là, et il est indéniable qu'il y a des avancées notables sur ce sujet longtemps considéré comme marginal voire mineur et qui n'était auparavant pas du tout considéré en France puis uniquement travaillé sous l'angle du « vélo-loisir ».

Se déplacer à vélo n'est pourtant pas qu'un loisir, ce sont également des bénéfices pour tous : une augmentation de la part modale des déplacements du quotidien à vélo permet d'optimiser les offres de mobilité en diminuant la pression sur les autres modes de transport ; les déplacements à vélo permettent également d'améliorer le bien-être et la santé des pratiquants ou encore de développer l'activité économique et l'attractivité.

Nous partageons l'avis de notre rapporteur : ce nouveau plan a un fort potentiel et constitue une accélération appréciable par rapport aux plans précédents sur un sujet complexe avec de multiples acteurs (Etat, Région, Départements, collectivités AOM). Le besoin d'une collectivité tête de file est évident et la Région dessine dans son rapport son possible rôle d'agrégateur, d'intégrateur, d'animateur. Pour la Cfdt c'est un point très positif.

Parmi les autres points positifs de ce nouveau plan, également bien identifiés dans l'avis du CESER, on peut citer :

- Une vision à 360° du sujet, prenant en compte tous les aspects des déplacements à vélo (loisirs, déplacements du quotidien, « vélotaf », épreuves sportives, ...)
- Une concertation avec des associations de pratiquants (en particulier Vél'O Centre qui regroupe des associations, collectifs et coopératives des six départements de la Région) et la prise en compte de leurs doléances : cela se voit immédiatement sur le terrain quand on écoute les besoins des utilisateurs. Il est indiqué que des moyens supplémentaires vont être attribués à Vél'O Centre, lesquels ?

Il reste cependant quelques « angles morts » (inclusivité dont handicap, sécurité, métiers du cycle, pratique sportive, ...) et il faudrait sans doute plus de visibilité aux actions et aux aides mises en place par la Région sur le sujet.

Par ailleurs des indicateurs restent à développer (accidentologie, ...) et une masse de données à collecter (nombre d'équipements, emplacements, ...) ce qui pourra être l'un des rôles de l'observatoire régional du vélo dont la mise en place est évoquée dans le rapport.

Ces actions contribueront à améliorer la vie des cyclistes et en particulier des vélotafteurs et autres cyclistes du quotidien et aider à résoudre leurs difficultés habituelles :

- Besoin de garages à vélo, de lutter contre le vol
- Multimodalité (vélo/tram/train)
- Maintenance des vélos (l'activité se développe mais doit être soutenue et les aides simplifiées)

Enfin pour la CFDT l'implication de tous les acteurs pour décarboner les déplacements domicile-travail est de première importance. Nous avons relevé en conclusion du projet FACT que nous menions pour l'ANACT qu'une meilleure articulation dans les collectivités entre les services en charge de l'activité économique et services en charge des mobilités est nécessaire. En effet ces derniers sont plutôt compétents sur le suivi des délégataires, pas forcément sur les déplacements domicile-travail qui relèvent actuellement plus de la sphère de l'attractivité et du développement économique. Nous notons avec satisfaction qu'un travail est prévu avec Dev'Up pour la mise en commun de dispositifs entre les différents services.

La CFDT approuve totalement l'avis de notre rapporteur.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis du CESER relatif à : Plan Régional des mobilités à vélo - Acte II "Vivez vélo au Centre - Val de Loire"

Intervention de Madame Fanny COLLARD

Au nom du groupe des Associations et Institutions, de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement, et de la FRCIDFF Centre - Val de Loire

Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Vice-président(e)s, Monsieur le Rapporteur, chers et chères collègues,

Cette intervention est faite au nom du groupe AIESSE et de la FRCIDFF.

Saluant le soutien à l'inclusion du public féminin promis par cet acte II du plan régional "vélo" à travers le développement du Comité régional cycliste et des ateliers d'auto-réparation des vélos pour toutes, nous regrettons cependant qu'à l'inverse de l'approche intégrée de l'égalité portée par notre Région, peu d'autres mesures ne soient consacrées à la participation des femmes.

Il est dommage que les enjeux liés à l'inclusion des femmes dans le monde cycliste ne soient que faiblement pris en compte, alors que le vélo est vecteur d'autonomie et d'émancipation pour elles. Leur participation paraît pourtant indispensable à l'essor de cette pratique puisque les femmes constituent 51,5% de la population du Centre - Val de Loire. D'après une enquête de l'ADEME, elles ne représentent cependant que 35% des cyclistes en France.

Les femmes sont beaucoup moins encouragées à pratiquer cette activité sportive. Preuve s'il en faut : une très relative médiatisation du cyclisme féminin par rapport à son pendant masculin. Socialement, elles apprennent moins souvent à faire du vélo, plus tardivement, et de façon moins autonome que les hommes. Une étude pointe qu'en raison de l'inégale répartition des tâches domestiques au sein du couple, et du fait que les femmes emmènent plus fréquemment les enfants à l'école, elles auraient tendance à moins prendre le vélo que la voiture. Pourtant des solutions existent, puisque l'étude précitée a montré que la sécurité et le développement de pistes cyclables encourageaient les femmes à prendre le vélo (cet aspect trouve application à travers la mesure d'amélioration du réseau cyclable prévu par l'axe II du plan régional). D'autres actions plus ciblées auraient cependant pu être intégrées par la Région :

- Pour créer un sentiment de sécurité, s'assurer de l'éclairage nocturne des bandes cyclables, prévoir un élargissement et une adaptation des voies à l'utilisation de triporteurs (une mesure plus largement favorable à tous les parents) ;
- Soutenir et mettre encore plus en lumière les initiatives innovantes de certaines associations comme celle de *Veloop* qui compte justement parmi les membres du collectif Vél'O Centre, et travaille sur le développement de la filière professionnalisante sur la réparation de vélos chez les femmes ;
- Promouvoir les certifications aux métiers du vélo auprès des femmes ;
- Prendre en compte des données relatives au genre dans le cadre de la création de l'observatoire régional "vélo" ;
- Intégrer l'enjeu de l'égalité et œuvrer à la socialisation des filles dans les actions envers les scolaires ;
- Ou encore promouvoir et communiquer sur des événements comme le Tour de France féminin ;

Nous remercions la Région pour l'intérêt qu'elle portera au sujet pour que notre collectivité devienne la Région "où il fait bon vivre à vélo" pour toutes et tous.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis sur le plan régional des mobilités à vélo – acte II

Intervention de Monsieur Raphaël TILLIE

Au nom du Groupe CGT

Monsieur le Président,
Monsieur le vice-président,
Madame La Rapporteuse,
Mesdames et Messieurs les Conseillers

Le rapport « plan vélo acte II » est soumis à l'avis du CESER aujourd'hui. La CGT signale que le changement vers d'autres offres de mobilité est bien trop modeste au vu des enjeux climatiques. Comme souligné dans l'avis, alors que notre environnement impacte de plus en plus notre santé, le chemin déjà parcouru par l'acte I est très modeste et n'a permis qu'un changement très faible de la part modale. Un petit pas pour l'humain. Aujourd'hui, la CGT, remarque que malgré le besoin des compétences du CEREMA qui augmente, l'État continue de démonter ses services. L'harmonisation de la signalisation, de la mise en sécurité des itinéraires et infrastructures vélo, se différencie beaucoup trop entre les communes, des agglomérations, et les départements. Les étudiants, les vélotafteurs de notre région et les cyclotouristes ont besoin de sécurité pour apprécier et pratiquer le vélo. Les enfants feront du vélo quand les parents seront assurés d'une grande sécurité pour les progénitures. Un guide CEREMA doit permettre à la région de financer des projets d'itinéraires intelligents et sécurisés.

Nos échanges ont permis de constater que le déploiement proposé va rapidement entrer en opposition avec une fréquentation que la région souhaite améliorer. Au-delà de 1 % de cyclistes dans les trains ceux-ci n'auront plus de capacité de places vélo.

L'avis fait mention du manque de planification. La CGT continuera d'exiger les moyens nécessaires en agents spécialisés dans ces infrastructures. Le déplacement doux est souvent en lien, ou qui devrait l'être, avec des espaces de biodiversité et de calme. La CGT constate aujourd'hui que la décentralisation a eu pour conséquence la mise en place de pratiques différentes dans les infrastructures routières suivant l'employeur. La région a le devoir d'éviter ce genre d'anomalies qui agace tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement.

La CGT se félicite, que comme l'avis le précise, l'harmonisation à la simplification sont à rechercher dans cet acte II. Si l'emport d'un vélo dans les transports publics, fait partie de la loi LOM, les solutions de dépôt, dans les gares, certains arrêts de bus, certaines zones de covoiturage doivent assurer aux usagers de la bicyclette qu'ils les récupèrent dès le retour.

Pour la CGT, il est important que dans le contexte, d'un plan vélo, que comme le signale l'avis, les personnes en situation de handicap, soit incluses. Le conseil régional doit aussi penser aux vélos atypiques, comme les vélos bus, vélos cargo, vélos taxi...

La CGT revendique pour nos concitoyens de vivre, d'habiter, de se soigner et de travailler sur un territoire compatible avec un avenir pour les générations futures, aujourd'hui alors que beaucoup en doutent, comme d'autres ferment les yeux et remplissent leurs comptes bancaires, la société civile représentée ici doit être claire sur l'avis apporté sur cet acte II du plan vélo. La CGT reste sur une vision d'un environnement sain pour la santé de tous, dans un monde de communautés fraternelles, humanistes et en paix.

Nous voterons pour



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 15 AVRIL 2024

Avis du CESER relatif à : Plan Régional à Vélo Acte II « Vivez vélo en Centre Val de Loire »

Intervention de : Nathalie GRENON

Au nom du groupe : Groupe des Associations, des Institutions de l'Economie Sociale, Solidaire et de l'Environnement

Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Vice-président(e)s, Monsieur le Rapporteur, chers et chères collègues,

Cette intervention est faite au nom du groupe AIESSE.

Le Groupe salue la politique volontariste du Conseil Régional en faveur du développement de la pratique du vélo en région Centre Val de Loire.

Cependant, l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus allant avec une augmentation du risque d'accidents, un point essentiel a retenu notre attention : la sécurité. En France, le nombre de morts à vélo est passé de 147 en 2010 à 245 en 2022, le risque mortel étant plus important en zone rurale que sur les pistes cyclables urbaines. Les voies partagées avec les voitures mettent en danger les cyclistes, et les voies partagées avec les piétons mettent en danger les piétons, en particulier les usagers les plus fragiles, comme les personnes en situation de handicap. Une attention particulière est donc à porter aux infrastructures. La formation, facteur de prévention, doit être généralisée et ne pas seulement être réservée aux lycées volontaires. La sensibilisation de tous les usagers de la route doit être améliorée. Une étude accidentologique devrait être intégrée à l'observatoire préconisé dans l'avis du CESER.

Des progrès peuvent être faits pour faciliter la vie des cyclistes ou de ceux qui voudraient le devenir, dans cette optique, le groupe propose de :

- créer un portail unique pour l'aide à l'achat de vélos, et faciliter l'achat des vélos adaptés au handicap,
- rendre plus accessibles les hébergements de la Loire à vélo, en améliorant le maillage des campings,
- regrouper sur le site de la SNCF la possibilité de réserver sa place et celle de son vélo. Il faut aussi anticiper le flux de cyclotouristes pendant les vacances, et ne pas désavantager les cyclistes du quotidien pendant ces périodes,
- créer un guichet régional de soutien aux démarches, pour les employeurs souhaitant promouvoir le vélo pour les déplacements à finalité professionnelle, et inciter davantage les administrations à mettre en place un plan vélo.

Le tourisme à vélo a l'avantage de rapprocher la population de la nature, mais ce n'est pas le seul loisir itinérant à le faire. Dans « la région française des vacances à vélo », la randonnée pédestre ne doit pas pâtir de cet engouement pour le vélo. Il faut aussi veiller aux éventuels conflits d'usage avec les cavaliers, qui ne doivent voir réduire leurs possibilités de randonner sur les chemins de notre belle région.

Au niveau de la filière vélo, le groupe souhaite attirer l'attention sur le problème de l'assurance des vélos rétrofités. L'augmentation de la part des VAE, qui peut poser des problèmes en termes de sécurité, peut aussi en poser en termes de recyclage des batteries. Le groupe souhaiterait des éclaircissements sur les compétences du cluster CYGO dans ce domaine.

LE GROUPE VOTERA L'AVIS



CESER

Centre-Val de Loire
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin . 45000 ORLÉANS . Tél. : 02 38 70 30 39 . Email : ceser@centrevaldeloire.fr
ceser.centre-valdeloire.fr