

« LA RÉGION, UN ACTEUR CLÉ DU DÉVELOPPEMENT DU VÉLO »

Orléans, 16 octobre 2012

Mode qui ne dispose pas d'une autorité organisatrice, le vélo est par essence une solution individuelle pour laquelle des solutions collectives donc publiques sont à mettre en œuvre, à différentes échelles.

La Région constitue, à la fois au regard de ses compétences mais également au prix d'une véritable démarche transversale, un acteur prépondérant pour développer l'usage du vélo et des modes doux.

1) l'articulation vélo- transport en commun

⇒ Le plan vélo a été

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PLAN VELO DE LA REGION CENTRE (adopté en décembre 2009)

L'élaboration d'une stratégie globale en faveur de l'articulation vélo + TER vise :

- À réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- À limiter le besoin de stationnement automobile aux abords des gares.
- À réguler les vélos à bord des trains et la saturation de certaines dessertes.
- À répondre à la vocation cyclotouristique de certains axes (Val de Loire patrimoine mondial).
- À aménager et sécuriser l'ensemble de la chaîne de déplacement.

2. MISE EN ŒUVRE DU PLAN VELO

Hormis l'opération train vélo Loire, la mise en œuvre du plan vélo (qui concerne les gares régionales) a connu des difficultés de mise en œuvre, principalement liées à l'apparition de Gares & Connexions et des nouvelles modalités d'intervention de la SNCF. Il est à noter que la première demande de subvention pour la mise en place d'un abri vélo à câble sera proposée à la commission permanente de novembre (Commune de Veigné).

Aujourd'hui, et dans le prolongement de la note sur les abris-vélos (n°58) sont posées plusieurs questions sur les abris collectifs sécurisés. En effet, les coûts de la SNCF (en investissement, Gares & Connexions et en fonctionnement, TER Centre) apparaissent rédhibitoires pour la Région et les collectivités. Il semble plus pertinent d'aider les collectivités à organiser des solutions locales, plus économes et adaptées au contexte de la collectivité (si gestion en mairie ou à la gare, service de proximité...).

De la même manière, et au regard des retours pas forcément très concluants des abris mis en place par les autres Régions (coûts de fonctionnement très lourds, utilisation disparate en fonction de l'implantation de l'abri...) il apparaît opportun de proposer aux collectivités une possibilité d'évolution de l'offre de stationnement en gare, permettant de répondre efficacement à la demande.

En conclusion, au regard de cette situation aux lourdes conséquences financières avec la SNCF, il s'agit de trouver, avec les collectivités et dans le cadre d'une démarche globale à l'échelle des pôles d'échanges, des solutions pertinentes, adaptées et conformes aux besoins et aux prévisions.

En ce sens, il pourrait être judicieux, en tant qu'ao, de questionner la SNCF sur l'adéquation entre les discours de l'entreprise sur le thème de l'écomobilité et les onéreuses réalités du terrain.

3. TRAIN VELO LOIRE

La fréquentation du service a été multipliée par quatre entre 2011 et 2012 pour atteindre 5 750 utilisateurs. Les premiers retours du questionnaire réalisé à bord relèvent que :

- La grande majorité des utilisateurs est française (83%)
- 68% des utilisateurs sont en itinérance, principalement sur la Loire à vélo
- près des 2/3 utilisaient l'Interloire pour la première fois (10% avaient utilisé le service l'an dernier, mais ce chiffre est sous-représenté)
- 57% des usagers ont été incité par la présence de ce service pour réaliser leur voyage
- L'extension à juin et septembre est souhaitée

- Néanmoins, la moitié des répondants considère que l'information et la communication autour du service est insuffisante
- Un travail spécifique sur l'accès des vélos en gare et l'information sur les quais est demandé.
- **99% des usagers recommanderait ce service à d'autres cyclistes (93% l'an dernier).**

En conclusion, ce service a très bien rempli ses objectifs et fait actuellement l'objet d'un travail de bilan entre les deux Régions et la SNCF afin de déterminer le projet pour 2013.

2) Schéma Véloroutes et Voies vertes

1) QU'EST-CE QUE LE SR3V ?

La Mission Nationale Interministérielle Véloroutes et Voies vertes a approuvé le SRVVV de la région Centre le 7 mars 2007 et le Conseil régional a pris acte du schéma régional lors de sa commission permanente du 11 mai 2007.

L'ensemble des documents du SRVVV Centre s'inscrit dans une dynamique de projet et d'outils d'aide à la décision pour les porteurs de projet départementaux, d'agglomération et de pays. Le but étant de faciliter l'émergence opérationnelle de nouvelles véloroutes touristiques sur le territoire régional en cohérence avec les régions limitrophes.

⇒ Deux objectifs principaux :

- développer un réseau d'itinérance touristique et de loisirs viable en termes de fréquentation et de retombées économiques.
- assurer des continuités fonctionnelles entre espaces urbains et ruraux.

2. LES ITINERAIRES RETENUS POUR LE SCHEMA REGIONAL DU CENTRE

Trois niveaux territoriaux sont retenus au schéma.

Les itinéraires européens :

- La Loire à Vélo est la priorité régionale. Elle s'intègre au projet européen de l'Eurovéloroute des Fleuves de Nantes à Budapest (véloroute n°6). Sa réalisation est achevée.
- L'itinéraire européen n°3 passe en France par Paris, Tours et Bordeaux. De Paris à Orléans, elle emprunte le canal du Loing puis le canal d'Orléans en desservant la forêt d'Orléans avant de rejoindre la Loire à Vélo.

Les itinéraires nationaux

- Les routes St Jacques (V13)
- Paris-Toulouse (V17)

Les voies vertes d'agglomération

Si les voies vertes des agglomérations de Tours, Blois, Orléans et Chartres s'intègrent parfaitement au schéma, les agglomérations de Bourges et Châteauroux pourraient tout autant développer un réseau structurant d'agglomération le long du canal de Berry et des anciennes voies ferrées pour Bourges, en profitant des berges de l'Indre pour Châteauroux.

Les politiques de Pays

Parallèlement aux grands itinéraires et aux traversées d'agglomérations, plusieurs Pays régionaux ont articulé un réseau maillé d'itinéraires en boucle à un itinéraire principal jouant un rôle de produit d'appel pour valoriser l'ensemble de leur territoire.

3. LE FINANCEMENT DU SCHEMA

Trois dispositifs :

- Le financement spécifique de la Loire à Vélo avec une participation régionale qui s'élève à 60% du coût hors taxe des études et des travaux avec un dispositif particulier dans le Cher.
- Le financement par les politiques contractuelles de Pays et d'Agglomérations : dans une volonté de clarification et de simplification, la Région prévoit un financement des autres opérations dans le cadre de sa politique contractuelle générale au travers des Contrats de Pays et des Contrats d'Agglomérations.
- Le financement dans le cadre de conventions entre la Région et les Départements

4. LES MAITRISES D'OUVRAGE

Le Conseil régional n'a pas vocation à devenir maître d'ouvrage des itinéraires. Les structures d'agglomérations, les Conseils Généraux qui bénéficient de compétences techniques, foncières, juridiques sont par expérience d'excellents interlocuteurs pour piloter la mise en œuvre des itinéraires lourds.

Les Pays restent des interlocuteurs et des espaces de projets et d'animation privilégiés pour initier des réseaux cyclables cohérents et mettre en œuvre les politiques d'accompagnement, de services, d'animation de qualité. Les structures intercommunales ou les Départements constituent des relais importants pour assurer la maîtrise d'ouvrage de ces infrastructures routières.

3) l'action de la Région Centre en matière de mobilité douce à travers les Plans de Déplacement

Réduire l'usage de la voiture individuelle, privilégier les transports collectifs, le covoiturage ou encore le vélo lors des déplacements domicile – travail ou professionnels...

Tels sont les objectifs de la Région en matière de mobilité durable, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements.

1) LE PLAN DE DEPLACEMENTS ENTREPRISE / ADMINISTRATION

Le Plan de Déplacements Entreprise/Administration (PDE/PDA) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements domicile – travail et professionnels en favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Parmi les mesures pouvant être mises en œuvre figurent la promotion du vélo, l'incitation à l'utilisation des transports publics, l'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons, l'incitation au covoiturage... La mise en œuvre d'un PDE/PDA peut se faire avec l'aide de consultants extérieurs spécialisés et faire l'objet de soutiens de la part de l'Etat, de l'ADEME et de la Région Centre.

Taux maximum sous réserve du respect des règles propres à chaque partenaire :

- aide à la décision : 70% maximum
- aide aux projets : 30% maximum. Une bonification de 10% maximum pourra être accordée aux projets les plus exemplaires.

Bénéficiaires : Collectivités, Autorités organisatrices de transports urbains, organismes publics, parapublics ou concédés, entreprises, associations, Chambres de Commerce et d'Industrie.

2) L'EXPERIMENTATION DES PDES

La Région a lancé, au mois de septembre 2012, une expérimentation sur 5 lycées volontaires afin de les accompagner à réaliser un Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire.

Le calendrier s'étend pour les trois premières phases (lancement, diagnostic et plan d'action) sur l'année scolaire 2012-2013. La dernière phase, celle de l'animation couvre le premier trimestre de l'année scolaire 2013-2014 afin de pérenniser la démarche auprès d'autres élèves.

Les premières réunions viennent de se tenir, il semble que chaque établissement doive s'approprier la démarche selon son rythme, ses moyens. Ainsi, chaque démarche sera différente et permettra d'alimenter le bilan qui sera fait de la démarche en décembre 2013 avant un éventuel déploiement à d'autres établissements de la région.