

ASSEMBLEE PLENIERE DU CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE		N° du rapport : 4- 2
		Date : vendredi 9 octobre 2020
Politique / Fonction	8 - Transports	
Sous-Politique / Sous-Fonction	81 - Transports commun voyageurs	
Programmes	81.20 - Plan de relance Transports collectifs et modes doux	

OBJET : Les pistes d'action pour le vélo en Bourgogne-Franche-Comté

I- EXPOSE DES MOTIFS

Déjà fortement développé dans certains pays du nord de l'Europe, l'utilisation du vélo à des fins de déplacement (personnel, professionnel ou touristique) prend un essor important en France depuis une dizaine d'années tout en restant dans une part modale relativement modeste (3% en 2018).

Dans l'objectif de faire progresser cette part modale jusqu'à 9% en 2024, Etat a proposé un cadre de développement au travers d'un « plan vélo et mobilités » présenté fin 2018. De manière concomitante, localement, les différents niveaux de collectivités – dont la Région – portent des investissements ou développent des politiques pour accompagner et accentuer cette tendance.

Le présent rapport dresse un portrait des enjeux sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté, présente les politiques portées par la Région en réponse à ces enjeux et propose des pistes d'actions pour en améliorer la portée et l'efficacité.

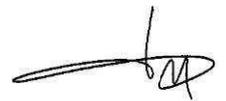
II- DECISION

Après en avoir délibéré, le Conseil régional a décidé d'approuver le projet de plan vélo présenté en annexe.

N° de délibération 20AP.231
 Délibération adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés
 (76 voix pour, 13 voix contre)

Envoi Préfecture : vendredi 16 octobre 2020
 Retour Préfecture : vendredi 16 octobre 2020
 Accusé de réception n° 5413467

La Présidente,



Mme DUFAY

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE**

Annexe



LES PISTES D'ACTION POUR LE VÉLO
EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ
9 octobre 2020



ACCÉLÉRATION
LE PLAN
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ

www.bourgognefranche-comte.fr
Retrouvez-nous sur   

© Région Bourgogne-Franche-Comté - David Casprou / AdobeStock.com / Septembre 2020

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
PARTIE 1 : LE DEVELOPPEMENT DU VELO DANS LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN.....	6
1.1 Les grands enjeux.....	6
1.2 Les champs d'intervention de la Région.....	9
PARTIE 2 : LE VELO COMME OUTIL DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET ECONOMIQUE.....	18
2.1 L'impact touristique.....	18
2.2 Enjeu de développement économique et industriel.....	20
2.3 Interventions de la Région.....	22
PARTIE 3 : LE ROLE DES STRUCTURES INFRA-REGIONALES.....	25
PARTIE 4 : LES PISTES D' ACTIONS.....	28
4.1 Renforcer la cohérence des politiques régionales : accroître l'articulation transversale des interventions sur les infrastructures.....	28
4.2 Encourager le développement économique de la filière vélo.....	30
4.3 Le renforcement des aides financières dans le cadre du plan de relance.....	32
4.4 Le développement d'une culture vélo.....	33
4.5 Aides directes à l'acquisition de vélo.....	36
SYNTHESE – FEUILLE DE ROUTE	37
INDICATEURS	39

INTRODUCTION

Le contexte national

La dernière décennie a vu des changements profonds dans la pratique du vélo en France. Le développement de pistes cyclables dans le centre des grandes villes (Paris, Lyon, ...) a initié une dynamique importante sur la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail. Et ce segment de pratique spécifique, couplé avec un développement exponentiel du vélo à assistance électrique (VAE : + 51% en 10 ans) a lancé un mouvement de fond qui va de la production aux services associés, en passant par le déploiement d'investissements publics dans les infrastructures adaptées (itinéraires et abris). Dans le même temps, les grands itinéraires touristiques européens, nationaux, régionaux ou mêmes locaux ont démontré la plus-value économique significative des retombées du tourisme à vélo pour les territoires.

La prise en compte de ce développement s'est matérialisée en septembre 2018 par la présentation par l'Etat d'un plan « Vélo et mobilités actives »¹ qui affiche une ambition affirmée pour faire du vélo un mode de transport à part entière. L'objectif principal est de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024 (de 3% en 2018 à 9 % en 2024) en s'appuyant sur 4 axes :

- Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière (soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables au sein des collectivités)
- Sûreté : mieux lutter contre le vol (Rendre obligatoire le marquage des vélos)
- Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux (encourager le choix du vélo pour les transports du quotidien – travail, services, activités- par des mesures d'incitations comme le forfait mobilités durables ou la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises)
- Développer une culture vélo (liens avec la santé, les déplacements scolaires, l'intermodalité, l'accessibilité aux informations sur les services relatifs à la pratique du vélo).

Cette volonté opérationnelle s'est vue renforcée par l'intégration d'un large volet « vélo » dans la loi d'orientation sur les mobilités (loi LOM) adoptée en juin 2019.

¹ Un fonds national «mobilités actives » doté de 350 M€ a été créé dans ce cadre. Ce fonds est mobilisable par le biais d'appel à projets. Le premier lancé en décembre 2018 a reçu 275 dossiers déposés par 170 collectivités ou sociétés. Au final, 152 dossiers ont été retenus (couvrant 111 territoires) pour un accompagnement global de 43,7 millions d'euros de subventions. Un deuxième appel à projet a été lancé fin 2019.

Le potentiel régional sur les déplacements du quotidien

Au-delà des grandes agglomérations de Dijon et Besançon, la Région Bourgogne-Franche-Comté présente une structuration territoriale qui s'articule autour d'agglomérations rurales qui présentent toutes la caractéristique d'un dépeuplement du centre-ville au profit des couronnes périphériques.

Or, il ressort de l'étude de l'Ademe² que le développement du vélo dans les pratiques du quotidien est en réalité à 2 vitesses : les centres des grandes villes connaissent une croissance forte mais en périphérie (proche banlieue, 2^{ème} couronne), le déplacement en vélo régresse, de même que dans les secteurs ruraux ou les communes multipolarisées.

Les enjeux d'interopérabilité des modes de transport occupent donc une place importante sur le territoire régional et sont d'ailleurs repris dans le SRADDET, en particulier dans les règles 9 et 11 du chapitre thématique consacré à l'intermodalité et au développement des transports.

De même, la ruralité marquée du territoire représente un enjeu d'avenir fort : la dispersion des écoles, collèges et lycées vient renforcer la tendance identifiée au niveau national de délaissement du vélo par les jeunes, au profit d'un accompagnement en voiture ou au mieux de transports en commun. Pourtant, c'est un fait reconnu que les pratiques de mobilité des jeunes influencent leurs futures pratiques d'adultes. L'inversion de cette tendance représentera une des clefs de la réussite de la transition écologique du territoire régional.

Enfin, les projections d'évolution des classes d'âge de la population font état d'un vieillissement général. En diminuant très significativement les efforts physiques d'un déplacement à vélo, les VAE ont induit une augmentation nette des pratiquants chez les seniors et chez les femmes. A des échéances proches, la Région disposera d'un « réservoir » de cyclistes potentiels qui viendra booster la part modale du vélo.

Conforter le développement touristique

Le tourisme d'itinérance non motorisée (à pied, à vélo, à cheval, en kayak...) attire globalement une clientèle de plus en plus large. Faire du tourisme itinérant, c'est se déplacer, aller d'un village à l'autre, d'une vallée à l'autre, sur un ou des itinéraires bien dessinés, en bénéficiant le soir, à l'étape, d'un hébergement, d'un accueil et de services adaptés.

Concernant l'itinérance cycliste, là où auparavant le tourisme à vélo restait cantonné à une clientèle plutôt sportive (longues distances, dénivelés) et nécessitant du temps et du matériel, on constate aujourd'hui une évolution notable des pratiques : le développement

² « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 »

du VAE a rendu potentiellement les itinéraires accessibles à tous et l'offre de location permet de s'affranchir de la question du matériel (coût d'acquisition, entretien, transport). Des activités sur des périodes plus courtes se développent (week-end) pour du tourisme familial et local.

Ainsi, les territoires bénéficiant d'une image attractive comme la Bourgogne-Franche-Comté possèdent intrinsèquement les atouts du développement du tourisme à vélo sous réserve de construire une offre de qualité adossée au triptyque « itinéraires – hébergements – services ».

Cet enjeu de développement touristique est directement connecté à un enjeu en matière de développement économique local : le tourisme itinérant est durable, adossé à des emplois locaux non délocalisables et surtout, il permet d'allonger la saison touristique et répondre ainsi à des problématiques fortes du territoire régional.

La poursuite de la réalisation des infrastructures, le confortement des équipements d'accueil adaptés et des services associés et enfin la promotion et la valorisation des itinéraires représentent donc des enjeux majeurs d'attractivité de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Accompagner le développement économique

La pratique du vélo suppose l'acquisition (ou la location) d'un équipement (vélos, accessoires, équipements individuels de protection et de confort) qui pose les mêmes questions que tout autre produit de consommation : localisation de la production, systèmes de distribution, prise en compte des enjeux environnementaux, services associés disponibles (vente et maintenance), ...

Que la pratique soit quotidienne, touristique, de loisirs ou encore sportive, les besoins d'équipement représentent un poids économique important, d'autant que les catégories ne sont pas exclusives et que les besoins de chacune s'additionnent en grande partie : le licencié en club va disposer d'un vélo et de l'équipement dédié à sa pratique sur route par exemple mais peut être aussi pratiquant du quotidien (avec un autre vélo et un autre équipement), voire pratiquant de loisirs (donc VTT ou VTC).

Existante quoique diffuse, la filière économique « vélo » au sens large présente donc aujourd'hui un large potentiel de développement sur le territoire régional.

PARTIE 1 : LE DEVELOPPEMENT DU VELO DANS LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Les externalités positives du développement du vélo dans les mobilités quotidiennes sont ici considérées par rapport au report modal depuis la voiture particulière.

Il est probable qu'une part des usagers des transports en commun « profite » d'un développement des infrastructures cyclables également mais l'impact environnemental global sera faible à court terme car les trains, trams et bus continueront de passer.

Pour autant, ce report présentera tout de même un impact « santé-social » important :

- santé pour les pratiquants via l'exercice physique et dans le contexte actuel par limitation des contacts interpersonnels
- social par désengorgement des transports en commun, donc plus de confort et moins de contacts également.

Par ailleurs, tous les bourguignons et francs-comtois ne disposent pas d'une gare à proximité de leur domicile.

1.1 LES GRANDS ENJEUX

⇒ **L'enjeu écologique (↘ consommations d'énergie fossile et ↘ GES)**

Un levier majeur pour la transition écologique

La concentration des gaz à effet de serre s'est considérablement accrue au cours des cinquante dernières années et les experts estiment qu'il faudrait réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 pour avoir une chance de rester sous le seuil critique des 2°C (objectif de l'union européenne).

En France, le domaine des transports est le premier émetteur de ces gaz avec en grande majorité, le transport routier qui représente 92 % de ces émissions dont 57 % pour les seuls véhicules particuliers (source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie). La réduction du trafic automobile est donc un levier majeur pour agir sur la réduction des émissions de gaz.

Dans ce contexte, le vélo représente plus qu'une alternative, il devient une solution écologique à un problème planétaire³.

L'étude de l'Ademe (déjà citée) montre qu'en moyenne, 65% des déplacements en milieu urbain font moins de 5 kilomètres. Elle met aussi en évidence une augmentation de la part modale de la voiture avec la longueur du trajet :

	Entre 1 et 2 km	Entre 2 et 3,5 km	Entre 3,5 et 7 km
Part modale de la voiture individuelle	65%	73%	78%

³ Peter Walker « How Cycling Can Save The World »,

Au-delà du constat sans surprise, il faut en retenir l'énorme potentiel de report modal sur le vélo, sous réserve que les conditions techniques de la pratique sécurisée du vélo soient réunies :

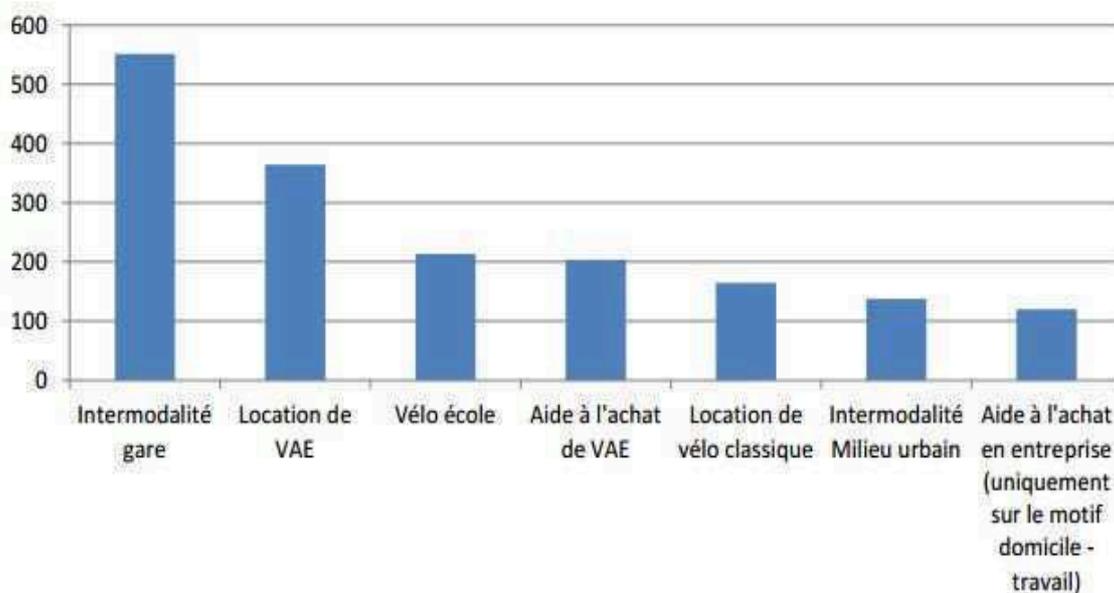
- Sécurité des utilisateurs pendant le trajet
- Sureté du stationnement pour la machine

Note : Les études récentes semblent montrer que la météo n'a qu'un impact limité sur les pratiquants du vélo du quotidien. De même, la « saison touristique » de l'itinérance vélo tend à s'allonger au-delà du seul été. Seuls les pratiquants du week-end présentent une part de renoncement significative en cas de mauvaise météo.

Le choix d'abandonner la voiture pour le vélo sur les trajets courts repose donc sur la volonté des collectivités de lui donner la priorité sur les aménagements liés à l'automobile : place dans la circulation et place sur la gestion des stationnements.

L'effet levier de l'intermodalité

Le graphique ci-dessous met en évidence l'impact sur les réductions de CO2 de différentes mesures d'accompagnement :



Mesure des impacts environnementaux (en kg de CO₂ / an) tous motifs de déplacements selon le service

source : Ademe

L'intermodalité en gare présente le plus grand gain en terme d'émission de CO2 et encore plus pour la Région Bourgogne-Franche-Comté au vu des enjeux évoqués plus haut par rapport à la structuration du territoire (centres villes qui se vident au profit des couronnes périphériques + ruralité marquée).

C'est également le levier de développement sur lequel la Région peut peser le plus via ses compétences (Transports et mobilités) et ses politiques d'intervention (aménagement du territoire).

La mise en œuvre concertée de ces 2 dimensions à l'échelle d'une gare (abri sécurisé et accès sécurisé) permet ainsi de peser sur le bilan GES d'un territoire.

⇒ **Enjeu qualité de vie (⬇️ émissions polluantes, ⬇️ pollution sonore)**

Pollution de l'air

Au-delà des enjeux environnementaux planétaires, le développement du vélo comme mode de déplacement du quotidien présente également un enjeu en terme de qualité de vie et d'environnement proche, notamment en milieu urbain.

La combustion de carburants fossiles dans les moteurs rejette dans l'air du monoxyde de carbone, des oxydes d'azote, des particules fines, des composés organiques volatiles, ... autant de composés qui ont un impact direct sur la santé (troubles respiratoires et cardiovasculaires), en particulier des plus fragiles (enfants, personnes âgées).

A titre illustratif, mi-2020 le bilan de la crise sanitaire liée au covid 19 fait état d'environ 30 000 décès. La pollution de l'air cause en moyenne 48 000 décès par an⁴, majoritairement dus aux particules fines issues de la combustion d'énergies fossiles.

Le report d'une partie du trafic urbain sur le vélo et en particulier la diminution massive des kms/véhicules parcourus en ville a donc un effet direct sur la qualité de l'air et la santé humaine.

Pollution sonore

Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement, 100 millions de personnes en Europe sont soumises à des bruits supérieurs à 55 dB et 70% de la pollution sonore est liée à la circulation routière. Les études ont montré que l'exposition quotidienne au bruit (au-delà de 55 dB) provoque du stress, avec toutes les conséquences désormais connues en terme de santé (risques d'hypertension artérielle, troubles cardiovasculaires, trouble du sommeil, ...).

Le développement du vélo dans les déplacements du quotidien a un impact évident sur la réduction de la pollution sonore et donc sur la santé humaine.

⁴ Source Santé Publique France

⇒ Enjeu « santé individuelle » (↗ activité physique ↘ contacts sociaux impersonnels)

Des impacts positifs pour la santé

Outre les bénéfices collectifs (environnementaux et qualité de vie – chapitres précédents), l'utilisation du vélo comme mode de déplacement au quotidien présente également des avantages en terme de santé.

Le bénéfice le plus immédiat est l'activité physique individuelle, plus ou moins intense selon les distances et les lieux mais de toute façon supérieure à un trajet en voiture. Un trajet quotidien de 30 mn suffit pour satisfaire aux besoins d'exercices physiques recommandés et notamment diviser par 2 les risques cardio-vasculaires.

Un Impact budgétaire direct

Les gains en termes de santé et de forme représentent un bénéfice direct pour des pratiquants mais sont également à la source de « non dépenses médicales » et donc d'économies réelles pour le système de santé national.

Une étude réalisée par l'Ademe chiffre ainsi les « bénéfices budgétaires » de la pratique du vélo à 7 milliards d'euros en 2020 sous la forme de dépenses non réalisées par le système de santé.

Plus récemment, la crise sanitaire et les mesures fortes de limitation des contacts prises pour limiter la pandémie ont mis en évidence un avantage du vélo sur les transports en commun (pourtant écologiquement vertueux) en réduisant fortement les contacts impersonnels entre individus et en réduisant les risques de propagation du virus.

1.2 LES CHAMPS D'INTERVENTION DE LA REGION

⇒ **La multimodalité :**

La mobilité domicile-travail à vélo a été longtemps envisagée sous l'angle de déplacements intra-urbain courts et directs. Mais les trajets de moyenne distance représentent une part importante de l'élargissement du public pratiquant les trajets professionnels en vélo.

Deux facteurs peuvent concourir au développement de ce segment aujourd'hui en baisse :

- Le vélo à assistance électrique qui permet d'allonger la distance parcourue en réduisant les inconvénients (temps passé, effort physique, sudation, ...)
- L'intermodalité entre les transports en commun et le vélo.

Les Régions ont la responsabilité, de par la loi, d'organiser toutes les mobilités sur leur territoire. La Région Bourgogne-Franche-Comté se doit d'agir rapidement avec les EPCI et les agglomérations pour favoriser la multimodalité, que ce soit via le déploiement de solutions de parkings aménagés et sécurisés, ou encore en proposant la prise en charge des vélos dans les trains TER et les cars Mobigo.

L'enjeu du parking des vélos

Chaque année, 500 000 vélos sont déclarés volés en France (soit une moyenne de 1370 vols par jour), chiffre qui peut être doublé car on estime que la moitié des victimes ne portent pas plainte. Et si 20 à 30% sont retrouvés, seuls 2 à 3% sont restitués à leur propriétaire faute de marquage.

Une étude du CNRS montre ainsi que 50% des cyclistes ont déjà été victime d'un vol et qu'à la suite de cela, 20 à 25% renoncent au vélo ...

Le parking sécurisé représente donc un enjeu fort pour le développement de la pratique du vélo.

Plan de déploiement des abris vélos sécurisés

En Région BFC, la multimodalité est encouragée dans les gares principales du territoire par le déploiement d'abris vélos sécurisés, dont la capacité d'accueil est aujourd'hui dimensionnée sur la base de la fréquentation de la gare. Le service rendu coûte 1 € par mois à l'utilisateur.

Les abris installés permettent une souplesse de gestion car autonomes (alimentation par panneaux photovoltaïques) et déplaçables. A l'été 2020, 29 gares du territoire bourguignon sont équipées d'29 abris vélos sécurisés et fonctionnels.

En perspective à court terme, le déploiement des mêmes équipements sur le territoire Franc-Comtois en 2021 et 2022 avec 15 abris supplémentaires qui seront installés à proximité des gares majeures. A titre expérimental, l'ensemble des gares entre Besançon et Dijon seront équipées en lien avec les communes et les EPCI.

Les premiers bilans (sur 1 ou 2 années de fonctionnement selon la date d'implantation) montrent une grande hétérogénéité de fréquentation avec des extrêmes de 0 à 2051 passages.

L'exploitation de ces données conduit à s'interroger sur les freins pour les cyclistes potentiels : sécurisation de l'accès en vélo jusqu'à la gare (et notamment le dernier kilomètre), promotion du mode de déplacement, Une chose est certaine, mettre en place un équipement n'entraîne pas automatiquement son utilisation.

Abris vélos en service en Bourgogne-Franche-Comté

RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ

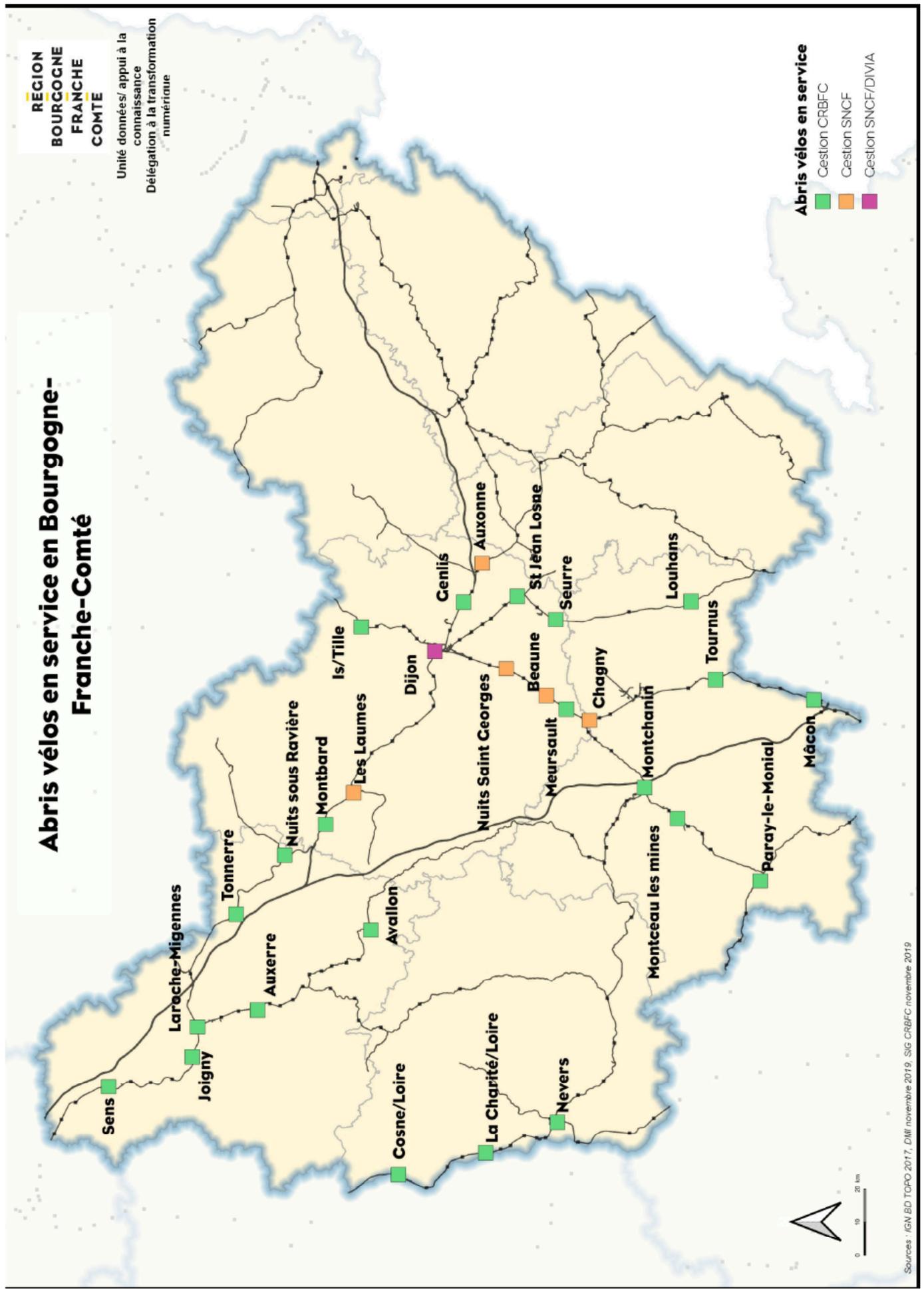
Unité données/ appui à la
connaissance
Délégation à la transformation
numérique



Abris vélos en service

- Gestion CRBFC
- Gestion SNCF
- Gestion SNCF/DIVIA

Sources : IGN BD TOPO 2017, DMI novembre 2019, SIG CRBFC novembre 2019



Le plan pluriannuel d'investissements en gare

Au-delà de l'équipement des pôles ferroviaires du territoire, un plan pluriannuel d'investissement est en cours de déploiement pour 160 gares de proximité.

Adossé à un référentiel, le plan prévoit la pose de box individuels sécurisables comme illustré ci-dessous :



Enfin, pour les gares ou arrêt de moindre importance, de simples arceaux d'accroche seront déployés.

Les services vélo autonomes

Un autre axe du plan concerne le déploiement de micro-stations de services dédiés aux vélos (réparation, gonflage). Le contexte particulier créé par le plan de relance doit accélérer son déploiement.



Les aires de covoiturage

En lien avec l'élaboration du SRADETT et dans la continuité de l'élaboration du Réseau Routier d'Intérêt Régional, la Région Bourgogne-Franche-Comté a souhaité réaliser un schéma des aires de covoiturage à l'échelle régionale.

Le travail d'étude s'est terminé en juin 2020 et est présenté à l'Assemblée Plénière du 9 octobre 2020. Il a abouti à la constitution d'un réseau de 202 aires de covoiturage classées en 3 catégories :

- Aires structurantes
- Aire complémentaires
- Aires locales

Le projet de schéma d'implantation prévoit systématiquement un volet « intermodalités » avec des abris vélos sécurisés pour les aires structurantes et des arceaux pour les autres catégories.

Le déploiement de ce schéma (avec un investissement estimé à 5,6 M€) reste tributaire de la volonté des acteurs publics locaux de s'en emparer. La Région propose un budget d'1 M€ dans le cadre du plan de relance pour accompagner la mise en œuvre opérationnelle.

L'emport des vélos à bord des trains

En milieu urbain dense, les enjeux liés à l'augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements de courte distance sont adossés aux problématiques de parcage sécurisé et d'itinéraires protégés, en particulier le traitement approprié des intersections. En revanche, pour les déplacements de moyenne distance, principalement constitués de trajets domicile-travail, l'interopérabilité avec les cars et les trains devient un facteur clef décisif dans une perspective de développement.

L'emport des vélos dans les trains est en théorie possible mais reste aujourd'hui plus ou moins facile selon les types de rames en place. Le matériel roulant ancien (rame corail) est en effet peu adapté et représente un effort pour l'utilisateur du fait des portes pliantes étroites, des plateformes surélevées et des emplacements peu pratiques. Le renouvellement permanent du matériel permet d'offrir une prestation d'accueil vélo plus simple : plate-forme à niveau, portes coulissantes, emplacements prévus et dédiés.

Au final, sur le réseau Bourgogne-Franche-Comté, l'emport des vélos est possible sur tous les trains sans restrictions d'horaires à l'exception des voitures à 2 niveaux qui desservent la grande couronne parisienne (et qui représentent moins de 10% des rames utilisées en Région BFC).

Il n'existe pas d'indicateur d'utilisation mais l'absence de réclamations portant sur ce service sur la plate-forme Mobigo laisse supposer que les capacités proposées permettent à priori de répondre à la demande quotidienne.

L'emport des vélos à bord des cars Mobigo

Les cars départementaux qui ont été transférés à la Région par la loi NOTRe ne disposaient pas d'équipements spécifiques adaptés, bien que quelques essais aient été réalisés (rack arrière, « cage » intérieure).

Pour autant, bien qu'il n'y ait pas à ce jour d'indicateur spécifique, le service reste aujourd'hui possible et est assuré si besoin par la mise en soute des vélos.

Cette situation devra certainement évoluer à court terme car la loi LOM prévoit que les cars neufs devront accepter 5 vélos non démontés d'ici 2021. Avant déploiement généralisé, une expérimentation sera menée sur certains itinéraires majeurs ou qui desservent des sites à vocation touristique, après un travail d'identification des besoins. Ailleurs, le sujet sera bordé par bassin de mobilité.

Le parcage sécurisé des vélos à proximité des points d'arrêt routier majeurs éloignés d'une gare équipée devra être traité concomitamment.

L'information sur les trajets combinés

Le système d'informatique multimodale intègre dans sa partie « calculateur d'itinéraire » les mobilités douces dont fait partie le vélo (seuls les itinéraires cyclables sécurisés sont pris en compte).

⇒ **Les circulations :**

Le développement de la mobilité à vélo au quotidien passe nécessairement par une inscription dans les stratégies publiques locales d'aménagement à différentes échelles (Départements, pays, EPCI, communes ou quartiers), pour améliorer ou développer les boucles locales et les liaisons de proximité.

Au cœur des territoires

La réalisation de « liaisons douces » est ainsi inscrite de manière individualisée parmi les projets portés par les territoires. L'accompagnement de la Région se fait alors au travers des politiques d'aménagement du territoire et en particulier des dispositifs « Contrats de territoire » et « Interterritorialités ».

Le bilan des dossiers accompagnés laisse apparaître une montée en puissance très nette depuis 2018 sur des projets ponctuels ou parfois structurés à l'échelle d'un territoire (exemple Pays Haut-Jura).

Le soutien de la Région représente en moyenne 25% du projet, où l'auto-financement en représente 1/3. Le reste des financements est majoritairement apporté par l'Etat et les Départements, avec parfois des fonds européens, des crédits « Massif » ou encore des recettes issues des amendes de police.

Depuis 2018, ce sont environ 3,6 M€ d'aides de la Région qui ont été apportées sur 47 projets représentant 14 M€ de travaux.

Les liaisons inter-territoires

En milieu rural, les liaisons entre les villages et leur centre-bourg passent principalement par les voiries départementales. La plupart des Départements sont engagés dans des schémas de déploiement de pistes ou bandes cyclables et un accompagnement spécifique de la Région dans le cadre du plan de relance viendra accélérer les réalisations.

Les voies ferroviaires non circulées

Lé Région Bourgogne-Franche-Comté compte 693 km de lignes non circulées dont 117 km seulement (17%) sont occupées par des projets divers. Elles représentent donc un potentiel de pistes cyclables important

Une ingénierie territoriale dédiée portée par la Région

Le contexte global national (plan vélo et mobilités actives) et la dynamique conjoncturelle apparue depuis le dé-confinement ont créé les conditions d'une montée en puissance du développement du vélo au quotidien. Une partie des villes s'est adaptée en réaction en créant des circulations vélos nouvelles (mais bien souvent provisoires) et des dispositifs d'aide financière à l'achat de vélo apparaissent dans les territoires infra-régionaux.

La durabilité de cet engouement conjoncturel doit être appuyée par l'accompagnement des territoires sur la pérennisation des itinéraires provisoires et le maintien de leur attractivité.

La décision de la Région de se doter de chargés de mission « mobilités » chargés d'une animation territoriale contribuera certainement à poursuivre l'émergence de ce type de projet.

- **Les « véhicules » :**

Le dernier volet d'accompagnement par la Région du développement des pratiques de vélo au quotidien concerne les « véhicules », c'est-à-dire les vélos eux-mêmes.

Les acquisitions

En externe :

Concernant le public des collectivités, la Région ne dispose pas de politique dédiée d'aide aux acquisitions de vélo, hormis très ponctuellement :

- Via l'appel à projets « mobilités rurales » suivi par la Direction des Mobilités et des Infrastructures (partenariat Ademe), dans le cadre de projets globaux portés par des collectivités.
- Via des projets du dispositif Fonds d'Intervention de Proximité et Fonds d'Aide aux Projets (FIP-FAP)

De même, aucun dispositif ne prévoit aujourd'hui l'accompagnement de « flottes d'entreprises » qui pourraient se mettre en place via les plans de déplacements d'entreprise (PDE).

Enfin, la cible « particulier » ne fait pas non plus l'objet d'incitations financières, le dispositif national y pourvoyant déjà, parfois complété (voire remplacé) par des aides locales (Départements ou EPCI).

En interne :

La Région s'est dotée d'une flotte de vélos et de vélos à assistance électrique (23 unités), mis à disposition des agents du siège pour leurs déplacements professionnels, avec gestion identique à celle des véhicules thermiques que ce soit à Dijon ou à Besançon.

A signaler sur Besançon la possibilité de mobiliser les vélos du réseau « cityz », sur le même principe que les voitures.

VILLE	SITE	Nbre
BESANCON	BREGILLE	4
	CITY	1
	DELAVELLE	1
	PRINCIPAL CASTAN	7
DIJON	17 TREMOUILLE	2
	12 TREMOUILLE	1
	SEGER	1
	ST BERNARD	2
	ELITHIS	3
AUXERRE	ANTENNE	1

Flotte interne de la Région BFC

L'utilisation est globalement en augmentation et le Plan de Déplacement en cours d'élaboration devrait permettre d'amplifier ce report de la voiture vers le vélo pour les déplacements de proximité.

Les services de maintenance

Là encore, peu d'intervention structurée de la Région : au titre des politiques en direction des entreprises (et en particulier ESS), quelques initiatives ont fait l'objet d'accompagnement en amont sur la faisabilité économique du projet ou encore d'aide à l'investissement (exemple : « la bécane à Jules ») mais il n'y a pas d'action régionale spécifiquement dédiée.

De manière plus ponctuelle, des ateliers de réparation sont financés dans le cadre de la politique de la ville avec une vocation d'insertion des jeunes plus que de développement d'un service « vélo ».

En interne, au-delà de l'entretien du parc propriété de la Région, une initiative de réparation gratuite des vélos des agents est proposée lors de la semaine du développement durable.

PARTIE 2 : LE VELO COMME OUTIL DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET ECONOMIQUE

2.1 L'IMPACT TOURISTIQUE

⇒ Enjeu du développement du tourisme d'itinérance à vélo

Le schéma régional des véloroutes 2019-2022 du territoire Bourgogne-Franche-Comté (résultat de l'addition des schémas existants dans les anciennes Régions) compte 1 951 km d'itinéraires cyclables, dont 1 707 km inscrits au Schéma national des véloroutes. Au 1er janvier 2020, ce Schéma régional est réalisé à 87 % ce qui en fait le schéma régional le plus avancé en métropole.

Le territoire régional s'articule autour de ces grands itinéraires dont le principal est l'itinéraire cyclable d'intérêt européen eurovélo 6 qui relie la mer noire à l'océan atlantique. La portion BFC chemine sur 605 km en traversant 6 départements, depuis Montreux-le-Château dans le Territoire de Belfort jusqu'à Neuvy-sur-Loire dans la Nièvre.

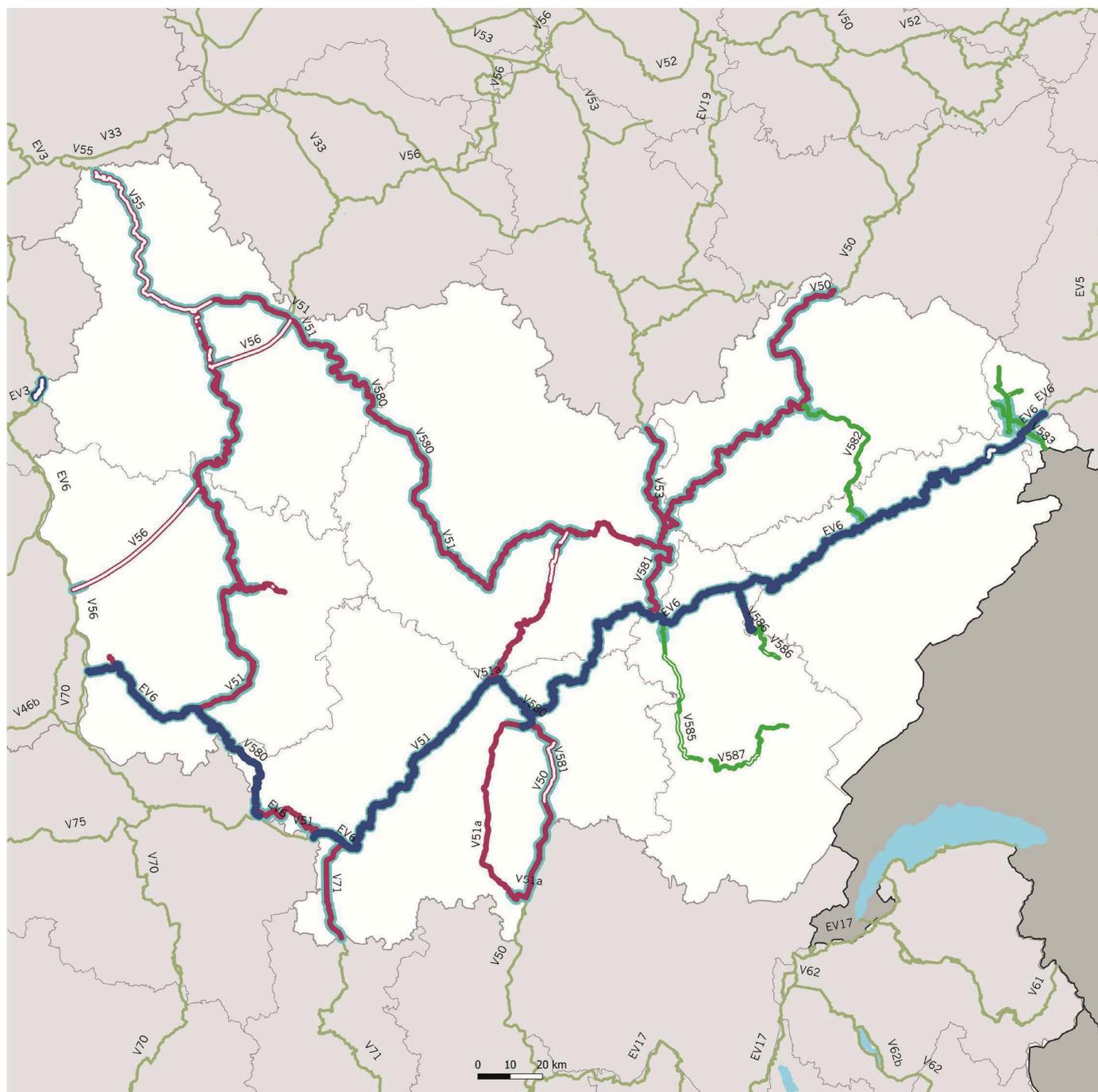
C'est un itinéraire majeur porteur d'une attractivité touristique importante mais pas forcément aujourd'hui le plus développé d'un point de vue touristique. D'autres circuits non européens mais tout aussi emblématiques viennent alimenter l'attractivité du territoire : tour de Bourgogne à vélo (872 km), voie bleue V50 de la Moselle à la Saône (392 km), la véloroute Charles-le-Téméraire (359 km), la Grande Traversée du Jura (275 km), ... et nombre de circuits locaux.

La pratique sur ces itinéraires est globalement en forte augmentation : la plate-forme nationale des fréquentations (pilotée par l'association Vélo et Territoires) fait état de +20% de passages en 5 ans, entre 2013 et 2018.

Directement corrélées, les retombées économiques du tourisme à vélo sont donc elles aussi en croissance forte (doublement en 5 ans sur l'itinéraire « Loire à Vélo » d'après l'étude Ademe), en partie par l'augmentation de la fréquentation mais également parce que le « touriste à vélo » dépense environ 25% plus par jour que le touriste classique (68 € contre 55 €).

L'attrait naturel des sites et paysages étant existant en BFC, le développement de l'itinérance (au sens large : pédestre, cyclotouristique, équestre et fluviale) passera par les politiques publiques qui devront :

- sécuriser les itinéraires
- les rendre accessibles (multimodalité)
- renforcer les hébergements adaptés
- développer les services associés.



Tracés en blanc = non réalisé

⇒ **Enjeu de développement des territoires**

La pratique de l'itinérance ne constitue pas un séjour à proprement parler. Le pratiquant séjourne peu mais il visite, il consomme et il fait vivre chaque lieu dans lequel il passe.

Par conséquent, des zones sous-fréquentées car sans véritable site d'intérêt touristique se retrouvent ainsi irriguées au gré des arrêts d'un parcours touristique.

Les inégalités entre territoires sur la question des services du quotidien (petits commerces alimentaires, bar-restaurant, ...) reposant en grande partie sur la population-cliente présente dans la zone de chalandise, l'itinérance permet ainsi de rétablir les équilibres en injectant un flux de clients supplémentaires qui peut faire passer le cap de la rentabilité et donc de la pérennité aux petits commerces, sans pour autant engendrer une surpopulation touristique.

2.2 ENJEU DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET INDUSTRIEL

⇒ **Pour la production de vélo**

La Région Bourgogne-Franche-Comté a toujours été un territoire de production de cycles, depuis les premières implantations d'usines des cycles Peugeot à Beaulieu-Mandeure (25) et Valentigney (21) et au début du XXème siècle ou encore l'implantation de l'unité de production de la marque Lapierre à Dijon (21) en 1946.

Un siècle plus tard, sans Peugeot (usines en Région Grand Est), la Région est restée un territoire de production de vélos de qualité avec notamment le développement de la marque Lapierre, toujours implantée à Dijon (100 000 vélos par an) mais aussi les vélos Look Cycle (cadre en fibre de carbone) à Nevers (58) ou encore les VAE Sun-City à Besançon (25).

D'autres marques sont implantées pour certaines étapes de fabrication en BFC comme les vélos haut de gamme Time dont les pédales sont fabriquées à Nevers (58) et dont les services R&D et marketing sont implantés à Moirans (39) ou encore Conflandey Industries (70) qui fabrique des rayons de roues de vélos.

Plus dans l'actualité, le groupe SEB démarre en 2020 la production du Vélo à Assistance Electrique (VAE) nouvelle génération « Angell ». L'industrialisation et la fabrication des « smart-bikes » Angell se feront dans l'usine historique d'Is-sur-Tille (Côte d'Or).

Globalement, la France fait partie des pays qui consomment plus de vélos qu'ils n'en produisent : avec 815 000 vélos produits contre 3 035 000 vélos achetés. Le « consommez local » (même si tout ou partie des pièces sont fabriquées ailleurs ...) représente donc un véritable enjeu de développement économique et industriel dans une stratégie de développement de la pratique du vélo.

⇒ **La vente et la réparation**

Si les boutiques spécialisées se développent, en particulier en milieu urbain, 2 vélos sur 3 s'achètent toujours en grande surface. Pour autant, le développement du VAE et la recherche de qualité trouvent une réponse principalement chez ces détaillants. Les

perspectives de développement de la filière peuvent laisser supposer un maintien voire un développement de ces commerces.

La réparation des vélos étaient jusqu'à présent assurée soit directement par le pratiquant (mécanique peu complexe), soit chez les revendeurs-détaillants, soit par le biais d'associations avec une vocation de transmission de savoir et une logique d'économie circulaire (ré-utilisation de pièces, réparation-vente de vélos d'occasion).

Le développement du VAE peut bouleverser ce paysage avec une augmentation de la technicité nécessaire aux activités de maintenance-entretien.

⇒ **Les équipements associés**

Que ce soit pour une vocation du déplacement quotidien, pour les loisirs ou encore la pratique touristique, la pratique du vélo nécessite des équipements complémentaires de sécurité (casques, antivol, visibilité nocturne), de confort (vêtements, selle), de logistique (sacoques, porte-enfants) et même d'esthétique (customisation de vélos)

Et pour tous ces équipements le principe de consommation responsable (qualité, recyclabilité, production locale, ...) peut s'appliquer. A ce jour, au niveau national, hormis quelques marques plutôt haut de gamme (casques de la marque « égide » par exemple), l'offre est loin d'être à la hauteur du marché potentiel.

La montée en puissance de la pratique du vélo pourrait donc être utilement accompagnée d'une « incitation accompagnée » (appel à initiatives ?) sur ces niches commerciales.

⇒ **Le poids de la pratique sportive**

La pratique sportive (en club) du vélo s'organise au niveau national autour de deux fédérations principales que sont la Fédération Française de Cyclisme et la Fédération Française de Cyclotourisme (68% des licenciés à elle deux).

En 2020 en Bourgogne-Franche-Comté, la FFC compte 6 443 licenciés répartis dans 145 clubs et la FFCT 4 577 licenciés pour 138 clubs. En se basant sur les budgets moyens proposés par l'étude nationale publiée en avril 2020⁵, une estimation du poids économique « de base » peut être faite :

- 1 licencié FFC dépense en moyenne 1 474 € par an en équipement et entretien de son vélo et 1 029 € (dépense ponctuelle lissée et ramenée à l'année) pour l'acquisition de vélo
Poids économique de dépenses directes = 16,1 M€ /an.
- Un club (FFC) dépense en moyenne 1 425 € par licencié et par an pour l'encadrement (formation-entraînement) et l'organisation des compétitions
Poids économique = 9,2 M€ /an.

⁵ *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France – Etat (DGE) – Ademe – FF Cyclisme*

- 1 licencié FFCT dépense en moyenne 498 € par an en équipement et entretien de son vélo et 419 € (dépense ponctuelle lissée et ramenée à l'année) pour l'acquisition de vélo
Poids économique de dépenses directes = 4,2 M€ /an.
- Un club (FFCT) dépense en moyenne 224 € par licencié et par an pour l'organisation de manifestations
Poids économique = 1 M€ /an.

Au total, cette estimation basse (*car ne prenant en compte que 2 fédérations*) représente **30,5 M€ de dépenses directes par an**⁶, auxquels viennent s'ajouter toutes les dépenses indirectes (déplacements, logements, alimentation, ...) liées aux évènements sportifs qui sont difficilement quantifiables.

2.3 INTERVENTIONS DE LA REGION

⇒ Les circulations :

La Région n'intervient pas en tant que maître d'ouvrage dans le déploiement des circuits d'itinérance vélo sur son territoire. La maîtrise d'ouvrage est souvent assurée par les Conseils Départementaux mais les EPCI restent éligibles.

En revanche, le règlement d'intervention des politiques en faveur du tourisme prévoit un accompagnement pour la réalisation des itinéraires d'intérêt régional :

- 40% d'aide pour les infrastructures d'intérêt régional et les aménagements induits (y compris l'accueil des vélos)
- 25% d'aide pour les connexions entre itinéraires structurants et sites d'intérêt régional (ou labellisés UNESCO, Grand Site)
- 80% d'aide pour l'installation d'éco-compteurs permettant de suivre la fréquentation
- 50% pour l'accompagnement à l'obtention de la marque nationale « accueil vélo ».



⁶ Soit 45 M€ si on proratise sur la base des données nationales sur nombre d'adhérents par fédération

⇒ L'offre touristique :

L'accompagnement des structures hôtelières, résidence de tourisme ou encore des hébergements touristiques de plein air pour offrir des services en lien avec la pratique du vélo est aujourd'hui possible via les règlements d'intervention en vigueur.

Pourtant, même si une grande partie du réseau régional est réalisé (87%) et même si les outils d'accompagnement existent, l'exploitation touristique est très variable d'une voie à l'autre et fortement tributaire de la volonté des EPCI d'engager une dynamique de « mise en tourisme ». En réponse, la Région a lancé un travail sur un schéma d'itinérance touristique (fluviale, pédestre, cyclable) qui aboutira à proposer aux EPCI des « packs complets » sous la forme de contrats d'itinérance, adossés à une gouvernance locale sous la forme de comité d'itinéraire.

⇒ L'accompagnement des pratiques sportives

Le cyclisme, comme d'autres sports, bénéficie d'un accompagnement de la Région sur différents aspects :

- Structuration du mouvement sportif fédéral
- Soutien au haut-niveau : pôle espoirs - femmes et hommes – sur les sites du CREPS à Dijon et Besançon + clubs amateurs niveau DN1
- Soutien aux manifestations sportives (17 courses aidées en 2020)
- Soutien au développement de la pratique du cyclisme féminin
- Évènementiel national (Tour de France)
- Equipements des clubs.

En moyenne, environ 500 000 € sont votés chaque année par la Région pour soutenir ces actions.

A noter que les études montrent que le développement des pistes cyclables « pèse » pour 75% dans l'augmentation du nombre de licenciés. Ainsi, comme pour le vélo du quotidien ou l'itinérance touristique, les actions visant à développer le réseau cyclable restent le meilleur moyen d'accroître le nombre de pratiquants.

Au-delà des grands itinéraires touristiques identifiés, la mise en cohérence à l'échelon régional (si nécessaire) des schémas départementaux des itinéraires cyclables existants ou à venir est un levier fort de développement de la pratique sportive.

⇒ Itinérance et numérique :

Au-delà des services touristiques classiques que sont la recherche d'un hébergement, d'un lieu de restauration ou encore d'un spot touristique, l'accessibilité numérique permanente représente un véritable « plus » pour la pratique de l'itinérance en vélo en particulier sur les sujets de la sécurité (joindre des secours en cas d'accident) ou en cas de dépannage.

Pour autant, à part l'installation de « hot-spot WIFI » sur des emplacements ponctuels le long de l'itinéraire (ports, office de tourisme, ...), il faut composer avec les réseaux en place (3G, 4G) sans réelle possibilité d'amélioration.

Les outils en cours de développement adossés à la base « decibel data », qui permettent d'avoir accès à ce qu'il se passe (marchés, manifestations, ouverture des commerces, ...) dans un rayon donné trouveront utilement leur place sur les itinéraires touristiques.

PARTIE 3 : LE ROLE DES STRUCTURES INFRA-REGIONALES

⇒ **Les Départements :**

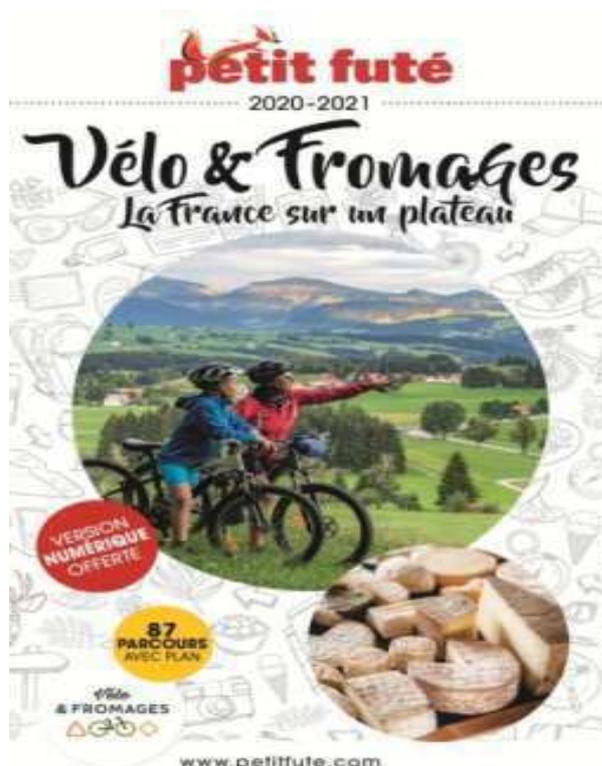
Comme vu précédemment, ils sont souvent impliqués dans la réalisation des itinéraires structurants, leur intervention étant facilitée par la présence de compétences techniques internes pour l'exercice de leur compétence sur les routes départementales.

Les itinéraires « vélo » font l'objet de schémas stratégiques plus ou moins développés soit au titre des infrastructures comme pour le Territoire de Belfort (schéma départemental de pistes cyclables), soit au titre du développement touristique comme pour l'Yonne (orientation 1 du Schéma de développement touristique (boucler le tour de Bourgogne, développer le label accueil vélo, connecter à Paris et aux grands itinéraires comme l'eurovélo 6), soit à double titre comme dans le Jura (dans la compétence « routes », réalisation + promotion des grands itinéraires).

Ils peuvent aussi financer les communes et EPCI pour la réalisation de liaisons locales.

La compétence « tourisme » étant restée partagée, ils peuvent également être à l'origine d'initiatives d'envergure nationale comme le lancement par l'ADF en avril 2019 du projet « vélo et fromages, la France sur un plateau » dans lequel 7 départements du territoire BFC se sont engagés.

A noter que les 87 itinéraires labellisés sont regroupés dans un guide « le petit futé » édité en juillet 2020 :



Dont :

Côte d'Or	La voie des vignes – 67 km entre Dijon et Beaune Fromages : Cîteaux, Brillat-Savarin, chèvre
Doubs	La coulée gourmande - 102 km entre Besançon et Montbéliard Fromages : Comté, Morbier, cancoillotte
Jura	Le tour du Jura à vélo (Loisirs) – 155 km entre Pays dolois, bresse jurassienne et vignoble du revermont Fromages des fruitières
Haute-Saône	La boucle de l'avant-Doubs – 34 km de Montbozon à Vesoul Fromages : emmental, chèvre
Nièvre, projet commun avec le Cher et le Loiret	La Loire à vélo - 135 km de Marseilles-lès-Aubigny à Poilly-lez-Gien Fromage : Crottin de Chavignol
Saône-et-Loire	La grande boucle de Bourgogne du sud – 145 km de Mâcon à Chalon Fromages: chèvre
Yonne	Le tour de Bourgogne à vélo – 22 km de Brienon-sur-Armançon à Flogny-la-Chapelle. Fromage : le soumaintrain

Enfin, à signaler que suite à la crise sanitaire, le Département 71 a débloqué une enveloppe de 500 000 € pour l'aide à l'acquisition de vélos et de VAE, enveloppe qui a été consommée entre le 10 juillet et le 15 août 2020.

⇒ EPCI

On l'a vu précédemment, les EPCI (et parfois les communes) joueront un rôle important pour le développement du vélo du quotidien (déploiement de liaisons locales entre pôles d'intérêt dont gares).

Ils sont également la clef du développement touristique en lien avec l'itinérance vélo, par leur engagement de la « mise en tourisme » des voies qui traversent leur territoire.

Certains ont également mis en place des aides à l'acquisition de vélo mais restent à ce jour peu nombreux : agglomération de Nevers ; Grand Chalon ; Le Creusot ; Saint-Claude.

⇒ Entreprises

Un employeur peut prendre en charge les frais de trajets de ses salariés lorsqu'ils utilisent un moyen de transport alternatif. Cette prise en charge, appelée forfait mobilités durables (qui remplace l'indemnité kilométrique vélo), n'est pas obligatoire mais est exonérée d'impôt et de cotisations.

De même, des solutions techniques existent pour le déploiement de flottes de vélos ou VAE d'entreprise mais en quantifier le déploiement nécessite un travail spécifique non réalisé dans le cadre de ce plan.

PARTIE 4 : LES PISTES D' ACTIONS

Le déploiement de politiques volontaristes appuyées dans les villes et agglomérations (milieu urbain et péri-urbain) mais aussi en milieu rural (routes départementales) permettrait de viser des objectifs de part modale du vélo beaucoup plus élevés que l'objectif national de 9%, accroissant de fait l'efficacité écologique.

Si les volontés locales sont essentielles, la Région peut néanmoins apporter sa contribution via des accompagnements financiers optimisés, de l'ingénierie d'accompagnement et d'émergence de projets renforcée et enfin par le développement d'une culture vélo.

Les pistes d'action développées ci-après s'adosent pour partie aux politiques existantes (mobilités, aménagement du territoire, tourisme) et proposent une articulation améliorée pour initier de nouvelles dynamiques locales et accroître les résultats opérationnels. Elles proposent également une mise en visibilité spécifique des aides au développement économique pour accroître l'effet levier en faveur de la filière « vélo ».

Certaines actions vont bénéficier conjoncturellement d'une accélération via inscription de nouveaux crédits dans le cadre du plan de relance.

4.1 RENFORCER LA COHERENCE DES POLITIQUES REGIONALES : ACCROITRE L'ARTICULATION TRANSVERSALE DES INTERVENTIONS SUR LES INFRASTRUCTURES

⇒ Faire progressivement de la mobilité vélo un axe prioritaire des politiques d'aménagement du territoire

Les projets aujourd'hui soutenus par la Région émergent au fil de l'eau, au gré des stratégies et priorités locales des porteurs de projet, avec des modalités variables et sans cahier des charges technique imposé.

Il est proposé de porter plus fortement le développement des mobilités cyclables via l'ingénierie régionale auprès des territoires, notamment les sujets de la connectivité des gares (lien avec le déploiement des abris vélos sécurisés) et celle des points d'intérêt locaux (commerces, équipements publics).

En parallèle, il sera étudié la perspective de faire de la mobilité douce un axe spécifique prioritaire pour les prochains contrats territoriaux.

⇒ Poursuivre le déploiement des outils stratégiques locaux

La montée en puissance des projets « vélo » ne porte pas que sur des projets d'infrastructures. Quelques territoires commencent à réfléchir et se lancer sur des

stratégies ou schémas de mobilités locales intégrant les mobilités douces (Pays Vosges Saônoises, PETR Doubs Central, Pays des Portes du Haut-Doubs, ...).

Ces schémas constituent des documents de référence pour le déploiement d'actions opérationnelles qui pourront ensuite relever des politiques territoriales ou des politiques mobilités, voire des politiques de développement touristique.

Un travail sur les recommandations régionales sur ce type de projet sera entrepris pour proposer le meilleur outil possible et le meilleur ratio coût-bénéfice en proposant un tronc commun sur le contenu et les modalités d'intervention

⇒ **Animer et accompagner les bassins de mobilité**

En anticipation de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, la Région a créé 7 postes de chargés de missions « mobilités »⁷ qui seront déployés progressivement sur les bassins de mobilité.

Le développement de la pratique du vélo au quotidien constituera un des axes fort de leur mission d'accompagnement, dans une logique d'intermodalité et en cohérence avec les besoins du territoire.

⇒ **Expérimenter les trajets d'approche en transport en commun dans la mise en tourisme des itinérances vélo**

L'étude en cours sur un schéma touristique de l'itinérance devrait aboutir à retenir des itinéraires d'excellence qui feront l'objet d'accompagnements forts pour leur mise en tourisme (services, communication, infrastructures). Elle intègre d'ores et déjà une dimension intermodalité qui va s'adosser aux services de mobilité proposés par la Région BFC.

Les itinéraires majeurs ne constituant que rarement des boucles, la gestion du retour au point de départ via des transports en commun (bus ou train) sera une des clefs de la réussite de la mise en tourisme (*exemple de la Région Pays de la Loire : déploiement d'une capacité d'emport renforcée des vélos à bord des trains pendant la saison touristique sur la ligne qui longe la Loire Orléans-Tours-Nantes*).

L'intégration de l'intermodalité dans le développement des produits d'itinérance sera expérimentée et déployée dès que les conditions de faisabilité seront réunies.

⁷ Décision prise à l'AP du 11 octobre 2019, en réponse à la loi LOM

⇒ **Encourager les aménagements en faveur de la pratique du vélo sur le Réseau Routier d'Intérêt Régional**

Dans la limite des faisabilités techniques et économiques des projets, la Région encouragera et soutiendra le développement d'aménagements vélos intégrés sur les infrastructures du réseau routier d'intérêt régional.

4.2 ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA FILIERE VELO

⇒ **Développer l'entrepreneuriat « vélo »**

Très développé pour les produits de consommation alimentaire, le principe du « consommer local » peut aussi s'étendre à d'autres produits et en particulier aux vélos et aux biens d'équipements en lien avec la pratique

La présence sur le territoire de la marque Lapierre et le démarrage de la production des vélos « Angell » par le groupe Seb offre aux citoyens une solution d'équipement qui permet de soutenir l'activité industrielle régionale, voire de la développer si la montée en puissance du report modal de la voiture vers le vélo se concrétise.

Dans un contexte de transition écologique, des expérimentations pourraient être encouragées voire étudiées : quid de la faisabilité de la production d'un cadre⁸ (ou d'un vélo ...) entièrement en Région ? Et avec de l'aluminium recyclé ?

Même question pour les équipements de sécurité et de protection. La marque « égide » lancée en 2014 propose des casques urbains haut de gamme (*fabriqués en Région Pays de la Loire*), avec un design en cuir ou en fibre de lin :



⁸ Aujourd'hui fabriqués en Asie, y compris pour Lapierre

Les savoirs-faire régionaux en matière de produits de luxe pourraient se positionner sur ce type de marché.

Les équipements individuels enfin (vêtements, gants, ...) n'ont pas forcément besoin de venir de loin (exemple de l'entreprise Le Bram implantée en Bretagne et qui produit des vêtements techniques made in France). Des initiatives locales et circulaires comme l'entreprise Polytesse⁹ à Beaune témoignent d'un dynamisme et d'une envie de changement qui ouvre des possibilités de relocalisation des biens de consommation.

⇒ **Développement des services de transport à vélo**

Le vélo présente une alternative crédible et durable pour un certain nombre d'usages, en particulier en ville. Le plus visible aujourd'hui est la livraison de repas via des coursiers mais d'autres possibilités existent.

Le développement des VAE a changé en profondeur le monde de la livraison à vélo : avec une capacité moyenne de vélo-cargo de 100 kg et des remorques pouvant emporter 150 voire 300 kg, le vélo devient une initiative crédible pour le transport en milieu urbain, notamment pour le « dernier kilomètre ».

La coopérative « toutenvélo » née à Rennes en 2012 est pionnière d'un développement de transport et de déménagement à vélo et dispose d'une « antenne » à Dijon¹⁰.

Les possibilités offertes par le transport à vélo ne se limite pas aux colis : des solutions de transport à la demande de personnes existent et fonctionnent comme « vélobulle » à Chambéry qui effectue 8000 à 9000 transports par an (6 vélos couverts pour 2 passagers, 3 à 5 conducteurs selon les saisons).

⇒ **Développement des services d'artisans à vélo**

Certains services proposés par les artisans peuvent se réaliser sans avoir besoin d'un utilitaire. A Dijon par exemple, l'entreprise Véligaz propose le service d'entretien de chaudière réalisé par des plombiers qui se déplacent à vélo. Plus écologique, l'utilisation du vélo permet aussi à l'entreprise de facturer moins cher sa prestation, le coût d'achat, d'entretien et de maintenance d'un vélo électrique étant moindre qu'un véhicule utilitaire.

⁹ Fabrication de vêtements à partir de bouteilles plastiques et de vêtements recyclés

¹⁰ Indépendante de la « maison mère » mais mutualisation des savoirs-faire et des services support, système de « freechise » et non de « franchise »

Un modèle transposable aux serruriers, aux électriciens, aux menuisiers (partie technico-commerciale) ? Voire à d'autres professions (médecins de garde, infirmiers, kinésithérapeutes, services à la personne, ...).

Pour ces 3 actions, forte de sa compétence développement économique et de ses politiques en faveur de l'entrepreneuriat (avances remboursables, aides à la création d'entreprise), la Région va s'appuyer sur les acteurs en place (chambres consulaires, agence économique régionale, associations de promotion du vélo) pour animer les territoires, susciter des initiatives et en accompagner la réalisation.

Les besoins en formation induits seront particulièrement suivis. En cas de besoin, les outils d'accompagnement à la formation seront mobilisés :

- **Fond Régional d'Appui à la Professionnalisation, qui offre une capacité de réaction rapide en cas de besoin d'entreprises identifiés**
- **Dispositifs Pôle Emploi financés par la Région (Aide Individuelle à la Formation, Action de Formation Préalable au Recrutement)**

4.3 LE RENFORCEMENT DES AIDES FINANCIERES DANS LE CADRE DU PLAN DE RELANCE

Au-delà des dispositifs de droit commun aujourd'hui mobilisables, la Région souhaite renforcer son action en faveur des infrastructures cyclables via la mobilisation de crédits dans le cadre du plan de relance :

	Porteurs de projets	Montants nouveaux mobilisés
Itinéraires de mobilités douces en secteurs urbains et interurbains	Collectivités et leurs groupements	4,6 M€
Accompagnement des travaux de pistes ou bandes cyclables	Départements	5 M€
Tourisme durable : soutien aux pistes cyclables d'intérêt touristique	Départements et EPCI	6 M €
TOTAL :		15,6 M€

Au total, 15,6 M€ supplémentaires seront déployés pour accélérer les réalisations d'itinéraires, facteur clef du développement de la pratique cycliste.

4.4 LE DEVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VELO

⇒ Inciter au changement de comportement

L'engouement pour le vélo à la sortie du confinement a initié une dynamique à la fois sur les ventes de vélos mais aussi sur la mise en place de pistes (souvent provisoires ou à l'essai) dans les centres urbains, quelle que soit leur taille.

D'autre part, les chiffres de la part modale de la voiture individuelle sur les petits déplacements (*cf page 4*) donnent une idée précise des gains environnementaux d'un changement de comportement des citoyens.

Une campagne de communication régionale massive ciblée sur les avantages du vélo et l'incitation à abandonner la voiture aura un double effet :

- Direct sur les citoyens pour les inciter à utiliser le vélo
- Indirect sur les collectivités qui devraient répondre à la pression montante des cyclistes du quotidien.

⇒ Encourager les trajets scolaires (lycées) à vélo

Pour contrer le constat global d'une très forte diminution de la pratique du vélo par les 11-17 ans pour se rendre au lycée (ou au collège), les 2 conditions de développement vu précédemment restent valables :

- Un trajet en sureté (responsabilité des collectivités locales)
- Un parcage sécurisé (responsabilité Région et établissements pour les lycées).

Sur ce dernier point, hormis un listing brut¹¹ dans la base de données CADOLE (inventaire du patrimoine immobilier), il n'existe pas à ce jour d'état des lieux précis du niveau d'équipements des lycées en infrastructure de parcage de vélo, ni de leur état et de leur utilisation réelle.

Ce travail de diagnostic préalable réalisé, des expérimentations seront proposées aux bassins de mobilité en lien avec les lycées concernés..

Pour autant, au-delà du remplissage des conditions matérielles sécurisant la pratique, le changement des habitudes (transport en commun ou accompagnement par les parents) devra être accompagné par des animations et communications spécifiques.

¹¹ 70 équipements recensés comme « abri vélo » dans la base, sans autre qualification que la surface en m² qui va de 3,8 à 464 m²

A ce jour, seuls une dizaine de lycées ont mis en œuvre des actions « vélo » dans le cadre de leur engagement « écolycée » (achat de vélos électriques pour les déplacements intrasite, sorties vélo, installation de parking à vélo).

Le dispositif en place « éco-lycées » sera mobilisé sur le sujet et les initiatives dédiées au vélo encouragées.

Zoom sur le dispositif FFC « savoir rouler à vélo »

Le Plan Vélo national lancé en septembre 2018 comporte une mesure visant la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. En réponse, la Fédération Française de Cyclisme a développé le dispositif « savoir rouler à vélo » qui offre un apprentissage encadré de 10H aux enfants en 3 étapes :

- **1ère étape : Savoir Pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : **pédaler, tourner, freiner**.
- **2e étape : Savoir Circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- **3e étape : Savoir Rouler à Vélo** : circuler en situation réelle Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

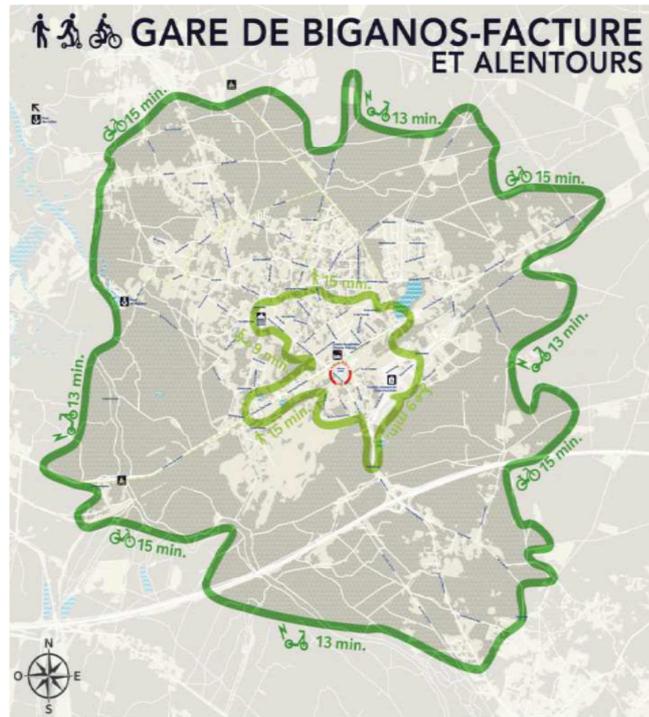
Dans le cadre de ses politiques en faveur du développement du sport, la Région encouragera les clubs à déployer ce dispositif auprès des écoles du territoire Bourgogne-Franche-Comté.

La Région proposera aux les Départements en charge des collèges d'engager un travail commun pour proposer aux élèves une continuité depuis le primaire (« savoir rouler à vélo ») jusqu'au lycée.

⇒ **Communiquer localement sur l'intermodalité gares / pratique du vélo**

On l'a vu précédemment, l'intermodalité en gare est l'action qui apporte le plus gros gain écologique. Chaque fois qu'une gare comporte un abri vélo sécurisé et un accès sécurisé, une communication locale pourrait être déployée pour encourager les usagers à abandonner la voiture.

A titre d'exemple, l'utilisation de cartes isochrones à des fins communicantes semble avoir une réelle efficacité et elles pourront constituer un vecteur multi-support pour inciter au changement de comportement.



⇒ **Proposer une animation et une gouvernance régionale dédiées**

L'optimisation du développement de la pratique du vélo repose sur la meilleure articulation possible entre les différents niveaux de collectivités pour agir sur les 2 piliers que sont les infrastructures cyclables et les lieux de parcage sécurisés.

Une animation technique sera développée afin de travailler collectivement à la cohérence des actions et aménagements portés par les différents niveaux de collectivités :

- Continuité des itinéraires au-delà des limites territoriales des Départements et des EPCI
- Homogénéité des aménagements
- Eventuellement, mutualisation d'actions (signalétique, communication, ...)

Une conférence annuelle est également proposée entre la Région, les Départements, les EPCI et les acteurs économiques et associatifs, pour renforcer les échanges, partager les bonnes pratiques et innovations, monter en compétence.

4.5 AIDES DIRECTES A L'ACQUISITION DE VELO

L'échelon régional n'est pas positionné massivement sur les aides directes aux citoyens pour les acquisitions de vélo ou de VAE. Les 4 Régions qui s'y sont engagées mettent en avant des motivations différentes : économies d'énergie ou plan climat (Corse et Occitanie), gestion de l'emport dans les trains (Pays de la Loire) ou encore désengorgement de la circulation (Ile-de-France).

Au vu de la charge de gestion d'un dispositif d'aides directes en direction du citoyen et au vu des compétences de la Région, il semble plus pertinent de proposer une réponse en direction des collectivités pour développer les circulations dédiées et les points d'arrêt sécurisés.

Les entreprises seront accompagnées dans le cadre des dispositifs existants.

FEUILLE DE ROUTE « PLAN VELO » REGION BFC

	Actions	Descriptif	Modalités	Planification
DEVELOPPER LA MOBILITE DANS LES TERRITOIRES	Animation des territoires de projet pour le développement des mobilités douces	Mobiliser l'ingénierie régionale auprès des territoires de projet pour introduire la mobilité vélo dans les projets d'aménagement	Moyens humains internes mis à disposition	Dès le vote du plan de relance
	Accompagner les territoires de projet (EPCI, Pays) dans la réalisation d'itinéraires « vélo » locaux	Inciter financièrement à la réalisation rapide de pistes ou bandes cyclables locales desservant les points d'intérêt (lycées, services et équipements publics, commerces, ...)	Subventions directes dans le cadre d'un budget de 4,6 M€ Taux max de : 50%	Dès le vote du plan de relance
	Proposer un outil stratégique sur les mobilités douces	Inciter les territoires (quelle que soit leur périmètre) à élaborer des « schémas de mobilité » visant à définir les besoins et planifier les réalisations nécessaires	- Elaboration d'un cahier des charges qui servira de tronc commun - Accompagner financièrement ces études	1 ^{er} janvier 2021
	Mener une animation régionale en vue de coordonner les schémas et actions des différents niveaux de collectivités	Animer un réseau technique pour travailler collectivement sur la continuité des itinéraires et l'homogénéité des aménagements	Moyen humain interne Région	1 ^{er} janvier 2021
	Accompagner les Départements dans la réalisation de pistes ou bandes cyclables et encourager les aménagements en faveur de la pratique du vélo sur le réseau routier d'intérêt régional.	S'appuyer sur la compétence en matière de route des Départements pour développer des liaisons continues, en particulier en milieu rural. La valorisation des lignes ferroviaires non circulées sera recherchée.	Subventions directes dans le cadre d'un budget de 5 M€ Taux max de : 40%	Dès le vote du plan de relance
RENFORCER L'INTERMODALITE	Déployer l'installation d'abris vélo sécurisés	Accélérer le déploiement d'abris vélos sécurisés dans les gares. Une expérimentation d'équipement systématique des gares de l'axe Besançon-Dijon sera engagée.	Sous maîtrise d'ouvrage de la Région Budget de 500 k€ dans le cadre du plan de relance	Dès le vote du plan de relance
	Encourager les trajets domicile-lycée à vélo	Réaliser un diagnostic des capacités d'accueil vélo dans les lycées et de leur fonctionnalité (accès, sécurité)	Externalisé sous maîtrise d'ouvrage Région	1 ^{er} janvier 2021
	Etudier les besoins d'emport de vélos dans les cars et expérimenter la mise en œuvre	En anticipation des décrets de la loi LOM, proposer le service d'emport de vélo sur les lignes de car où des besoins ont été identifiés	Sous maîtrise d'ouvrage Région	1 ^{er} janvier 2021

DEVELOPPER L'ITINERANCE TOURISTIQUE	Intégrer les trajets d'approche et de retour dans la mise en tourisme des itinérances vélo	Proposer - <i>lorsque les conditions techniques et économiques sont réunies</i> - un pack touristique sans voiture	Sous maîtrise d'ouvrage Région	1 ^{er} janvier 2021
	Développer la mise en tourisme des itinéraires d'excellence	Déployer un pack complet sur la promotion touristiques d'itinéraires vélo (accueil, service, itinéraires, gouvernance locale, ...)	Sous maîtrise d'ouvrage Région	1 ^{er} semestre 2021
ACCOMPAGNER LA FILIERE ECONOMIQUE VELO	Développer l'entrepreneuriat de la filière vélo	Promouvoir et encourager la relocalisation ou la création en Région d'entreprises de production de biens en lien avec le vélo	Politiques régionales en faveur du développement économique	Dès le vote du plan de relance
	Développer les services de transport et d'artisanat à vélo	Promouvoir et encourager l'évolution ou la création en Région d'entreprises de services production de biens en lien avec le vélo	Politiques régionales en faveur du développement économique	Dès le vote du plan de relance
PROMOUVOIR LE VELO	Inciter au changement de comportement	Communiquer en direction du grand public sur les « bonus » individuels et collectifs de la pratique du vélo	Elaboration et mise en œuvre en interne Région	2 ^{ème} trimestre 2021
	Encourager le comité régional et les clubs sportifs dans la mise en œuvre du dispositif « savoir rouler à vélo »	Développer la pratique du vélo sécurisée chez les enfants	Politiques régionales en faveur du développement du sport	1 ^{er} janvier 2021
	Communiquer localement sur l'intermodalité train-vélo	Lorsque toutes les conditions sont réunies sur un territoire (itinéraires et parcage sécurisés), communiquer spécifiquement pour encourager le report modal	Portage Région avec les partenaires SNCF et Gares et Connexions	1 ^{er} janvier 2021

LISTE DES INDICATEURS REGION BFC

N°	Indicateurs	Mode de calcul	Objectif
Aménagements cyclables			
1	infrastructures cyclables hors vocation touristique	Km de pistes et bandes cyclables nouvelles	A définir
2	Réalisation du schéma régional des véloroutes	% de réalisation	100%
Equipements			
3	Equipement des gares en abris vélos sécurisés dans les gares majeures et expérimentales	% de gares équipées	100%
4	Stationnement sécurisé	Nombre de places en stationnement sécurisés (tout équipement)	A définir
Mobilités			
5	Part modale du vélo	% de déplacement du quotidien à vélo	15%
6	Itinérance touristique à vélo	Augmentation en % sur les voies touristiques BFC équipées (<i>suivi par Vélos et Territoires</i>)	A définir
Economie			
7	Développement de la filière vélo	Nombre de création d'entreprises en lien avec le vélo	A définir
8	Chiffre d'affaire de la filière vélo	% d'augmentation, sur la base d'un échantillon d'entreprises	à définir
Pratiquants			
9	Pratiquants en club	Nombre de licenciés FFC et FFCT	A définir
10	Au lycée en vélo	Nombre de lycées équipés et accessibles	A définir
11	Enseignement	Nombre de scolaires ayant bénéficié du programme « savoir rouler à vélo »	A définir

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE**

4, square Castan
CS 51857
25031 Besançon CEDEX
0970 289 000

www.bourgognefranchecomte.fr

Retrouvez-nous sur   