



→ UN CONTEXTE FAVORABLE...

L'élaboration d'une politique favorisant l'usage du vélo nécessite, outre le respect de ces principes méthodologiques,

- la participation et l'adhésion de l'ensemble de la population, des associations de cyclistes, des pratiquants individuels,
- des automobilistes, ainsi que des personnes chargées de sa mise en œuvre.

Aujourd'hui, le contexte est particulièrement favorable et fait prendre conscience du danger du « tout automobile » de par :

- > la lutte contre la pollution atmosphérique, le changement climatique,
- > les enjeux de santé publique,
- > la réduction du temps de travail,
- > le développement du tourisme et des loisirs.

→ ... POUR LE DEVELOPPEMENT DU VELO EN BRETAGNE

C'est aujourd'hui à vous, responsables locaux, de profiter de ce contexte pour initier la politique qui redonnera au vélo toute sa place dans notre environnement quotidien.



Bretagne, territoire cyclable

Après une période de discrétion, le vélo réintègre progressivement le paysage français dans la circulation générale et apparaît comme une alternative aux difficultés de déplacements.

Souple, économe et non polluant, il se révèle pratique et rapide en milieu urbain et idéal pour les loisirs et le tourisme.

Pourtant sa popularité retrouvée ne suffit pas à assurer d'emblée la place du cycliste sur les routes, chemins et aménagements qui lui sont réservés.

La Bretagne, historiquement terre de vélo, prend depuis quelques années la mesure de l'évolution des pratiques et se place aujourd'hui comme une région active en terme de projets et de politique cyclable. Depuis 1999, le Conseil Régional a initié avec l'Etat et ses collectivités partenaires une réflexion autour d'un schéma régional de véloroutes et de voies vertes.

Parallèlement et en cohérence avec les axes régionaux, les Conseils Généraux établissent des schémas directeurs cyclables et accompagnent les initiatives locales.

Cet ensemble d'initiatives permet une complémentarité des maillages à différentes échelles territoriales, depuis l'échelon national jusqu'aux réseaux locaux.

Des collectivités locales et des entreprises, avec le soutien de l'ADEME Bretagne, engagent dans le cadre d'une prise en compte globale des déplacements (PDU, PDE...) des réflexions sur le développement des modes alternatifs à la voiture en milieu urbain et notamment l'usage du vélo.

Dans un tel contexte, comment donner aux acteurs de Bretagne des orientations méthodologiques pour élaborer une politique globale et pérenne en faveur du vélo ?

C'est à cette question que ce guide et les fiches techniques attachées se proposent de répondre.



Sommaire

Le constat : la place du vélo	page 2
Les grandes étapes d'élaboration d'une politique cyclable	
1 • Le positionnement du projet	page 3
2 • Le diagnostic	page 4
3 • La politique à mener	page 5
4 • Le suivi et l'évaluation	page 6
Un contexte favorable en Bretagne	page 8



Le Constat



→ UNE PART ENCORE MINEURE DANS LES DÉPLACEMENTS

Depuis le début des années soixante, une baisse continue de l'usage du vélo au profit de l'automobile a été observée en France. Par exemple, dans les agglomérations, les trajets faits à bicyclette représentent rarement plus de 5 % de l'ensemble des déplacements. Des parts de marché supérieures à 30 % se rencontrent pourtant chez nos voisins euro-

péens (Pays-Bas, Allemagne et même en Italie), ce qui laisse à penser qu'il n'existe pas de fatalité à la faible pratique du vélo en ville.

La situation de la pratique du vélo hors agglomération (loisirs, tourisme) est tout autre et constitue l'essentiel du potentiel.

→ LES AVANTAGES DU VÉLO

Tout le monde reconnaît dans l'usage du vélo les qualités suivantes :

- > ne consomme pas d'énergie et ne pollue pas,
- > ne produit pas de nuisance sonore,
- > consomme peu d'espace public,
- > est bon pour la santé,
- > est convivial et adapté au rythme des vacances et des loisirs...

→ PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VELO

La tendance observée par le passé s'inverse progressivement et le vélo semble à nouveau promis à un bel avenir.

> Un mode de déplacement de proximité

Pour les déplacements urbains de 3 à 5 km, le vélo est un mode très adapté. Il est même un concurrent potentiel de la voiture (puisqu'il permet de se déplacer de porte à porte) et gagne des parts de marché.

> Un renouvellement complet de l'image et de la pratique

La part des cyclistes « contraints » est aujourd'hui minoritaire : sans parler des adeptes du vélo loisirs et du vélotourisme, les cyclistes urbains prennent leur vélo par choix. Parmi les nouveaux cyclistes, on trouve beaucoup d'actifs du tertiaire, de catégories socioprofessionnelles élevées, des collégiens, des étudiants (en ville), des seniors et des jeunes enfants...

Source : sondage CVC / Certu 2003

> Un marché cible de 15 à 20 % en milieu urbain

Si le vélo urbain ne représente que 3 à 4 % de part de marché en moyenne, entre 15 et 20 % des personnes interrogées se déplacent régulièrement à vélo en ville, en zone d'habitat pavillonnaire, en secteur périurbain et pour des motifs « secondaires », là où les transports en commun sont peu rentables ou difficiles à organiser.

> Un mode de loisirs en expansion

L'arrivée sur le marché du VTT et surtout du VTC (vélo tout chemin) a entraîné un large développement de la pratique. Le vélo loisirs, aujourd'hui très répandu, représente un potentiel de plus de 20 millions de français, selon une étude de l'AFIT*.



> Le rôle moteur des "voies vertes"

Les collectivités françaises (agglomération, départements, Pays, Régions...) engagées dans des programmes de "voies vertes" connaissent une croissance totalement nouvelle et considérable de la pratique du vélo, avec des trafics de plus de 6 000 passages par jour et 500 000 par an pour 100 000 habitants. Pratique utilitaire et pratique récréative, loin de s'opposer, peuvent donc être complémentaires.

> Une forte demande du vélo utilitaire sur le lieu de vacances

En Bretagne, comme d'autres régions à fort potentiel touristique, les enquêtes montrent que les estivants plébiscitent le vélo pour leurs déplacements comme alternative aux engorgements ponctuels saisonniers.

S'engager dans le développement d'une politique cyclable

Quotidienne ou de loisirs, la pratique du vélo s'intensifie en Bretagne. Il est indispensable pour les collectivités, maître d'ouvrage, de connaître les besoins de ces nouveaux cyclistes pour construire une politique efficace et adaptée.



QUELLES SONT LES GRANDES ETAPES D'ELABORATION D'UNE POLITIQUE CYCLABLE ?

Le positionnement du projet

étape 1

Qui roule à vélo sur un territoire donné ?

Pourquoi et comment les usagers utilisent-ils ce mode de déplacement ?

Quels sont leurs besoins ?

La réflexion préalable doit répondre à ces questions essentielles pour définir les grandes lignes d'une politique cyclable réaliste.

→ DEFINIR LES GRANDS OBJECTIFS

Mieux vaut cibler une politique cyclable sur les cyclistes occasionnels (en France 25 à 40 % de la population), et sur ceux prêts à faire le pas (10 à 20 % de la population).

Après avoir ciblé le marché potentiel, les réponses sont plus conformes aux attentes.

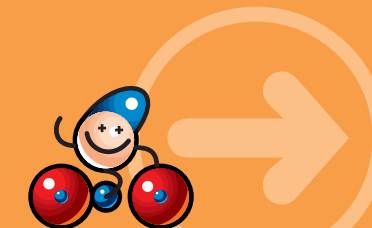
> Définir le niveau d'ambition

On peut distinguer plusieurs niveaux d'ambition à une politique cyclable. Il est nécessaire de tenir compte de la situation initiale et de se fixer des échéances.

> Décliner les objectifs généraux en objectifs opérationnels

- Définir des objectifs chiffrés de progression par cible : les prévisions globales ne sont utiles que si elles sont assises sur des objectifs et des cibles précis.
- Déterminer une maîtrise d'ouvrage pertinente pour la réalisation et la gestion de l'équipement.
- Etablir un budget prévisionnel.





Le diagnostic 2 étape

→ CONNAITRE LA DEMANDE

Il s'agit de savoir qui sont les cyclistes (usages) et de connaître le "marché du vélo" (clientèles).

Quatre grands types d'utilisateurs sont recensés :

> **le cycliste pendulaire ou utilitaire**

- > il va en vélo au travail, à l'école,
- > il utilise également les transports en commun (bus, tram, métro...).

> **le cycliste promeneur ou de loisirs**

- > il prend son vélo pour la balade,
- > il est sensible au plaisir du parcours.

> **le vélotouriste**

- > il fait du vélo en vacances ou il part en vacances à vélo (itinérant).
- La France reste la première destination mondiale du tourisme à vélo, la Bretagne se place dans les cinq premières régions françaises pour le vélotourisme.

> **le sportif**

- > il circule à vive allure sur des routes à revêtement très roulant,
- > à VTT, il aime les itinéraires à "sensations fortes".

LE LIÈVRE ET LA TORTUE

Le lièvre roule à vive allure, il privilégie les itinéraires directs, donc parfois très fréquentés. Les sportifs, les utilitaires et certains vélotouristes sont plutôt de type "lièvre".

La tortue roule tranquillement, recherche les aménagements cyclables. Les promeneurs en famille, les enfants et les touristes à vélo sont plutôt de type "tortue".



> **Comprendre le comportement du cycliste**

Le cycliste produit lui-même son énergie

- > il n'aime ni être obligé de s'arrêter ni faire des détours,
- > il préfère souvent un itinéraire sans effort.

Le cycliste est vulnérable (il roule sans carrosserie !)

- > il craint la perte d'équilibre,
- > il recherche souvent les parcours sécurisés.

→ COMPRENDRE LES NON-UTILISATEURS DU VELO

Concernant les cyclistes occasionnels et les réfractaires à l'usage du vélo, les principales causes de la "non utilisation du vélo" sont aujourd'hui bien connues :

- > l'insécurité routière vient en premier plan,
- > l'inconfort face à la météo (pluie, vent) vient ensuite,
- > le risque de vol est un frein à la pratique, également très fréquent.

→ CONNAITRE LE TERRITOIRE, LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS DES CYCLISTES, L'OFFRE CYCLABLE

L'objectif est d'identifier et de cartographier les facteurs locaux influençant la pratique du vélo.

> **Examiner les atouts et les contraintes :**

- > géographiques (relief, ...),
- > patrimoniaux et paysagers,
- > liés aux infrastructures (vitesses, niveaux de trafic, ...),
- > sociologiques (insécurité objective et subjective, ...).

> **Analyser l'offre**

- > resituer le territoire dans les démarches cyclables régionales et départementales,
- > évaluer les fréquentations cyclistes (comptages, enquêtes en semaine et le week-end),

- > identifier les principaux itinéraires empruntés,
- > faire le bilan des aménagements cyclables.

> **Identifier les pôles générateurs de déplacements pour les cyclistes**

(centres urbains, établissements scolaires, gares, sites touristiques...)

> **Examiner les documents de planification**

La prise de contact avec tous les acteurs institutionnels, consulaires et associatifs est indispensable. Leurs avis et leur connaissance du terrain sont précieux dans l'élaboration du diagnostic.

Un comité de pilotage ad hoc devra être créé pour élaborer le projet.

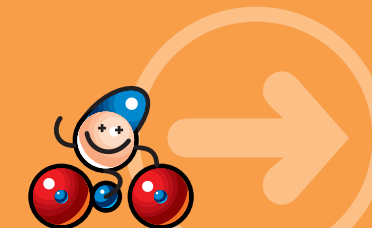
→ LES LIEUX A DESSERVIR ET POTENTIELLEMENT A AMENAGER

Avec le diagnostic (enjeux, contraintes et opportunités), des scénarios d'itinéraires peuvent être proposés.

LA SYNTHÈSE

Grâce aux différents bilans et analyses effectués, le "diagnostic" permettra à la collectivité de définir la politique à mener en faveur de l'usage du vélo sur le territoire.

DIAGNOSTIC	RECOMMANDATIONS / ORIENTATIONS
La pratique locale du vélo	> Rechercher une "nouvelle clientèle" chez les jeunes et les cyclistes de loisirs.
Les conditions de déplacements offertes aux cyclistes	> Diminuer le sentiment d'insécurité dans les lieux où la cohabitation vélo/voiture est difficile, > Traiter les points dangereux.
Lieux à desservir et itinéraires à aménager	> Améliorer l'accessibilité à vélo des pôles générateurs de déplacements, > Développer des itinéraires de loisirs.
Les aménagements existants	> Etendre le réseau à l'ensemble du territoire, > Proposer une continuité d'itinéraires.



étape 3 La politique à mener

Toute politique cyclable doit être associée aux autres politiques du territoire : déplacements, urbanisme, environnement, tourisme, loisirs... selon les orientations issues de la réflexion préalable et les éléments du diagnostic.

La politique cyclable doit être en cohérence avec les démarches des territoires voisins et resituée dans le contexte cyclable régional et interdépartemental.

→ AMENAGER LE RESEAU

Le diagnostic et la connaissance du marché permettront de cibler les priorités et de mettre en œuvre un schéma directeur d'aménagements cyclables.

- > **Elaborer un véritable projet cyclable.**
- > **Définir des itinéraires** de longue, moyenne et courte distance.
- > **Rechercher la cohérence** des différents types d'aménagements pour constituer les itinéraires : sites propres (pistes cyclables, voies vertes), sites partagés (bandes cyclables, zones 30, zones piétonnes...), mixité sur route (véloroutes) en fonction des usages.
- > **Aménager des itinéraires** urbains et de loisirs de façon complémentaire.
- > **Traiter les carrefours et les points noirs.**
- > **Cibler des actions "phares" à mener** : sécurisation de l'existant, promotion de certains usages du vélo (scolaires, excursionnistes).
- > **Définir une programmation** pour la mise en œuvre des itinéraires.

> Valoriser l'infrastructure

Mener une politique cyclable ne consiste pas "simplement" à aménager des itinéraires, il s'agit également d'inciter la pratique du vélo par :

- > **La sécurisation du réseau** : ce doit être une préoccupation permanente !
- > **Le jalonnement des itinéraires** : il "facilite la vie" du cycliste en lui indiquant les itinéraires les plus pertinents (centre-ville, gare, village suivant...).
- > **Le stationnement** : il permet au cycliste de laisser son vélo au plus près de sa destination (travail, lieu de visite...) en toute sécurité.
- > **Les services aux usagers** : Relais Info Service, aires d'arrêt...
- > **L'intermodalité** avec les transports collectifs (train, métro, bus...). Des liens avec le stationnement des vélos seront à établir (pôles d'échange).

→ ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU

> Sensibiliser les professionnels du tourisme

Des actions de sensibilisation et de formation accompagneront les prestataires dans le montage du projet.

- > Educ'tour auprès des Tours Opérateurs,
- > Charte d'accueil auprès des hébergeurs,
- > ...

Un travail en cohérence entre les différents niveaux de promotion permettra d'assurer la réussite du projet : le Comité Régional du Tourisme, les Comités départementaux du Tourisme, les Pays Touristiques, les Offices de Tourisme et les Syndicats d'Initiative.

> Communiquer, assurer la promotion

Des actions de sensibilisation à l'usage du vélo ainsi qu'une promotion vers les clients potentiels sont indispensables. Afin de sensibiliser le plus grand nombre, le développement d'un réseau cyclable, la possibilité de coupler l'usage des transports publics à celui du vélo, la mise en place d'une nouvelle signalétique, sont des actions qui nécessitent une phase importante de communication.

Quelques actions de communication :

- > Opérations de sensibilisation : fête du vélo, journée "En ville sans ma voiture"...
- > Encarts dans la presse, campagne d'affichage
- > Édition de plaquettes de sensibilisation

Quelques actions de promotion :

- > Cartes du réseau cyclable, des itinéraires
- > Site Internet, présence sur les salons nationaux du tourisme
- > etc.



Le suivi et l'évaluation

étape 4

→ LES DOCUMENTS DE REFERENCE

La nouvelle politique cyclable sera transposée dans tous les documents d'urbanisme et de planification.

- > Intégration de la carte des itinéraires aux PLU,

- > prise en compte dans la mise en place d'une ZAC,
- > etc...

→ LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- > Le vote d'un budget spécifique pour l'investissement et l'entretien du réseau est essentiel.
- > Le maintien du comité de pilotage (composé d'élus, de techniciens et de représentants des usagers...) pour suivre la mise en œuvre du projet cyclable et son animation.

- > L'identification d'un interlocuteur « vélo » au sein des services. Son rôle d'animation du réseau cyclable, de sensibilisation des services permettra une gestion durable de la politique d'équipement et d'accompagnement (suivi, animation, recadrage des actions).

→ QUELQUES ACTIONS DE SUIVI-EVALUATION

> Observer la pratique du vélo

- > faire des comptages sur les court, moyen et long termes,
- > réaliser des enquêtes afin d'identifier les types d'usagers,
- > analyser les pratiques et les habitudes,
- > suivre et analyser les accidents,
- > vérifier si les objectifs ont été atteints.

> Gérer le réseau

- > entretenir les itinéraires (l'infrastructure, le mobilier),
- > adapter et faire évoluer le réseau et les services,
- > etc.