



Avis sur le rapport 4-3 de l'Exécutif régional
Approbation du Plan vélo 2
couvrant la période 2025-2028

Rapporteur : Dominique Guyon

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

La Région BFC a adopté à l'assemblée plénière du 9 octobre 2020 et pour une durée de 4 ans un premier plan intitulé "les pistes d'actions pour le vélo en Région BFC".

La mise en place du P.A.I.R. en 2021 a permis de lui donner une dimension plus opérationnelle, via la mobilisation de financements exceptionnels. Un bilan d'étape a été présenté en 2022, à l'assemblée plénière du 15 décembre.

Au niveau national, depuis la crise sanitaire, l'utilisation du vélo comme une mobilité active du quotidien s'est fortement développée. En parallèle, le développement économique du tourisme à vélo a lui aussi progressé et la finalisation des grands itinéraires d'excellence génère une véritable activité économique.

À l'échelle régionale, la montée en puissance du vélo se fait aussi ressentir et le deuxième plan vélo de la Région va permettre de poursuivre les politiques et actions déjà initiées lors du premier plan mais aussi d'ouvrir sur des sujets de politiques publiques comme l'articulation avec les transports en commun de compétence régionale comme les TER et les cars.

L'opérationnalité du Plan vélo 2 va s'appuyer sur une amélioration importante du travail en transversalité, tant en interne à la Région qu'en externe avec les autres acteurs engagés, que ce soit à l'échelle régionale ou infra-régionale.

Avis du CESER

L'Exécutif régional a soumis pour avis au CESER son second plan vélo qui vise à renforcer et poursuivre ses actions en faveur de la mobilité active tout en œuvrant à la structuration d'un réseau régional cohérent, dédié à la mobilité active par le vélo, pour la période 2025-2028.

Le CESER constate une amélioration notable de la stratégie régionale en matière de vélo :
- d'une part sur le fond, avec le suivi de 19 actions réparties en 4 axes portant à la fois sur les infrastructures, la pratique, la gouvernance et l'enjeu économique liés au vélo,
- et d'autre part sur la forme, où la Région met en place une démarche concertée avec les autres acteurs impliqués dans le développement du vélo comme mobilité active sur le territoire bourguignon-franc-comtois.

Comme souligné dans son avis de décembre 2022¹, le CESER recommandait une concertation entre tous les acteurs concernés afin de garantir une fluidité dans les actions et ainsi permettre une mise en cohérence territoriale au sein de la région. Il se félicite de voir la Région assumer pleinement ce rôle dans la promotion des mobilités actives notamment le vélo, face à l'enjeu crucial de la décarbonation du secteur des transports.

En tant qu'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) régionale, et au regard des enjeux soulevés par la conférence "Ambition France Transport", qui interroge certains aspects du modèle français actuel appliqués au secteur des mobilités, le CESER réitère que la Région a un rôle clé à jouer pour contribuer au développement du vélo sur son territoire.

À travers ce plan vélo, et au regard des enjeux environnementaux actuels et à venir, le CESER souhaite également formuler quelques compléments et mettre en lumière certains points qui lui paraissent particulièrement importants, à savoir :

- **L'enjeu de la gouvernance** : la volonté de la Région est de contribuer à l'animation, en renforçant la coordination, à la fois avec les partenaires locaux décideurs (AOM locale, Départements, gestionnaires de voiries...) mais aussi, avec les entités "capteurs des usagers" (associations), via la création d'un poste dédié au Plan Vélo 2 au sein de la Région (1 ETP)

(1) CESER, 13 décembre 2022, Avis sur "Bilan d'étape du développement des pistes d'actions pour le vélo en Bourgogne-Franche-Comté".

et le soutien du Collectif vélo Bourgogne-Franche-Comté en accompagnant sur 3 ans l'embauche prévue dans cette association. Le CESER souligne l'intérêt de mobiliser les outils mis à disposition par la loi LOM, notamment via les comités des partenaires locaux et les contrats opérationnels, pour garantir une dynamique durable, soutenable, en phase avec les besoins du terrain. Ce plan prévoit également une gouvernance fondée sur un tableau de bord annuel d'indicateurs, coconstruit avec les directions régionales, la DREAL, l'ADEME, les Départements et le collectif vélo BFC. L'objectif est de développer un outil de suivi partagé, ou du moins intégrant un maximum d'indicateurs utiles à tous. Le CESER soutient cette démarche et recommande de concevoir dès le départ des indicateurs exploitables par l'intelligence artificielle, afin d'optimiser plus rapidement les investissements. Enfin, le CESER salue l'action visant à "donner de la visibilité à l'écosystème vélo et partager les enjeux entre acteurs publics comme privés" par le biais de l'organisation d'un événement majeur rassemblant ces derniers à l'automne 2026.

- **Le tourisme à vélo** : le soutien financier de la Région, avec une enveloppe de 4 M€ allouée à l'action "Tourisme à vélo - Développer les itinéraires d'excellence en priorité" dans le cadre de l'axe "Développement des infrastructures", soulève un point important pour le CESER. Il est crucial de garantir une utilisation optimale de cette somme, afin qu'elle bénéficie non seulement aux cyclistes de loisirs, mais aussi à ceux qui utilisent le vélo comme moyen de transport quotidien, notamment pour leurs trajets domicile-travail. Bien que l'essor du vélo touristique soit pertinent et contribue à l'attractivité du territoire, il ne justifie pas à lui seul un tel investissement.

- **L'enjeu de l'intégration des vélos dans les trains** : le CESER note que la priorité de la Région reste le transport des voyageurs avant celui des vélos, et ce, pour diverses raisons (retards potentiels, enjeu de sécurité dans les trains, risque de mauvais comportements...), ce qui nécessite la mise en place de dispositifs sécurisés avant et après l'embarquement.

Le CESER retient également que certains abris sécurisés pour vélos ne sont pas correctement dimensionnés pour répondre aux besoins réels du terrain (sous-utilisés ou surutilisés).

Le CESER réaffirme que la demande d'embarquer son propre vélo à bord des trains est en forte croissance. Le vélo partagé, en revanche, ne semble pas une solution adaptée pour encourager l'usage du vélo en complément du train. Ces appréciations obligent à gérer les situations avec anticipation et pédagogie.

- **L'enjeu de la sécurité routière demeure une priorité absolue**, avec des défis croissants concernant la circulation à vélo.

La sécurité ne se limite pas seulement au respect du code de la route par les cyclistes, mais elle concerne également l'ensemble des usagers de la route (automobilistes, poids lourds, véhicules agricoles...) et intègre d'autres modes de transport actifs comme la marche, la trottinette ou la mono-roue. Le CESER souligne ainsi la nécessité de garantir des infrastructures routières sécurisées et de renforcer la pédagogie sur la pratique du vélo, notamment par le biais de programmes éducatifs dans les écoles.

Par ailleurs, la pratique du vélo en zone rurale mérite une attention particulière : la géographie, le relief, les distances parcourues et le risque accru d'accidents² rendent son usage difficile et constituent un frein majeur. Ainsi, le CESER propose que des alternatives plus sécurisées soient à l'étude qui pourraient offrir des solutions pertinentes face aux typicités de ces territoires, comme le véhicule intermédiaire.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

(2) **2022, Observation interministériel de la sécurité routière** : "245 cyclistes (dont 213 hommes) sont décédés en 2022, et de l'ordre de 2 700 blessés gravement. 136 cyclistes ont été tués hors agglomération et 109 en agglomération. Le nombre de **tués à vélo** le plus important est en Auvergne-Rhône-Alpes, avec une répartition pratiquement équivalente entre le milieu routier en agglomération et hors agglomération. Ensuite viennent plusieurs régions avec une très forte part de cyclistes tués hors agglomération : les régions Occitanie (72%), Bourgogne-Franche-Comté (71%) Nouvelle-Aquitaine (68%), Bretagne (67%) et Grand Est (60%)"

Déclarations

Sandrine Hily, en tant que Personnalité qualifiée

Il est important de parvenir à articuler les utilisations des mobilités douces. Les utilisateurs du TER BFC doivent pouvoir monter dans le train avec leurs vélos ou trottinettes dans de bonnes conditions de sécurité pour eux et les autres usagers. Leurs vélos et trottinettes doivent être également stockés dans des abris sécurisés près des gares ou de leurs lieux de travail.

Par ailleurs, soulignons le bon fonctionnement du TER en BFC. Il n'en est pas de même en Région PACA où des changements de trains pour dysfonctionnement ou sur-fréquentation entraînent régulièrement des retards de parfois plus d'une heure.

Danièle Gouffon, au nom de la CGT

La CGT partage les préoccupations de l'avis de la commission mais quelques points méritent d'être appuyés ou complétés notamment :

- Sur le sujet de la sécurité par l'accompagnement des dispositifs d'apprentissage en milieu scolaire mais aussi professionnel au titre des risques professionnels sur les trajets domicile-travail.
- Rôle confié par la LOM pour la cohérence des initiatives locales afin de travailler aux continuités territoriales et éviter les mitages.
- La prise en compte des besoins de sécurisation des déplacements domicile-travail et domicile-école pour réellement accélérer la décarbonation des mobilités.
- Regarder du côté de la ruralité pour accélérer la sécurisation.

Nous reconnaissons la difficulté "version quadrature du cercle" des vélos dans les trains pour laquelle il n'y a pas de réponse absolue car les besoins et les capacités tant contributives des usagers, que des abris dans les gares, que des places dans les trains ne pourront satisfaire à la demande très diversifiée et très individuelle.

Sous la réserve de ces remarques et compléments la CGT validera l'avis.