PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Liberté
Égalité
Fraternité

DOSSIER DE PRESSE

DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET USAGES DU VÉLO EN BRETAGNE

Déplacement de
M. le Préfet de Région
à Guipry-Messac

SEMAINE DE LA MOBILITÉ
SEPTEMBRE 2024

GUIPRY-MESSAC

ÉDITORIAL

M. Philippe Gustin, préfet de la région Bretagne

Les enjeux de mobilités sont au cœur des préoccupations des citoyens et des défis de la Bretagne en raison de son modèle d'habitat très dispersé. Le défi de l'équité sociale, le coût des mobilités pesant sur les plus fragiles, le défi de l'équilibre des territoires, la question de la mobilité pouvant être un frein à l'accès à l'emploi ou aux services, donc au développement , sont bien présents dans nos territoires périurbains ou ruraux. Le défi environnemental y est associé, avec évidemment l'enjeu de décarboner les mobilités, qui représentent près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en Bretagne.

Mieux se déplacer, c'est donc améliorer la mobilité des Bretonnes et des Bretons grâce à une offre de transports plus propre et accessible sur l'ensemble du territoire. C'est l'un des principaux enjeux de la démarche de planification écologique que l'État a engagé avec les acteurs du territoire.

Développer l'usage du vélo en sera un levier essentiel. En effet, plus du tiers de nos déplacements font entre 1 et 5 km : rapide, écologique, bon pour la santé, le vélo est alors une alternative pertinente à l'usage de la voiture.

La crise sanitaire de 2020 a été un catalyseur des changements de comportements, avec depuis une croissance de près de 50 % de l'usage du vélo en seulement 4 ans. Le potentiel de développement reste néanmoins considérable et il nous faut aller encore plus loin.

En lançant deux plans vélo successifs en 2019 et 2023, l'État a souhaité se placer aux côtés des collectivités territoriales, entreprises et citoyens pour faciliter la concrétisation des multiples initiatives locales, accompagner les changements de pratiques et changer d'échelle dans l'usage du vélo.

Toute la chaîne d'utilisation est soutenue : en développant l'apprentissage du vélo, en permettant la mise en place d'un réseau et de stationnements cyclables réellement sécurisés, en facilitant l'acquisition de cycles et en développant une filière économique de production française.

La contribution de l'État est importante, avec 38 millions d'euros apportés aux initiatives bretonnes entre 2021 et 2023, la grande majorité en soutien à la réalisation d'infrastructures cyclables par les collectivités. Très concrètement, ce sont près de 200 projets qui voient ainsi le jour, facilitant au quotidien la vie des Bretons.

L'État attache par ailleurs une grande attention à ce que tous les territoires, même les plus ruraux, puissent bénéficier de son soutien dans la durée. Plus globalement, nous veillons à travailler en synergie avec tous les acteurs, la Région, les Départements, les intercommunalités, les communes etc, pour fournir une réponse cohérente et globale aux besoins des habitants.

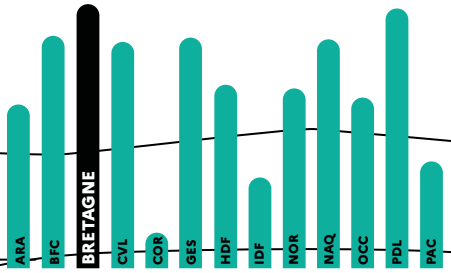
DEJÀ DE PREMIERS RÉSULTATS CONCRETS EN BRETAGNE

Entre 2021 et 2023,
38 millions d'euros
investis par les services de l'État auprès des collectivités et usagers pour le développement du vélo sur la période triennale 2021-2023

Des infrastructures en forte croissance

La Bretagne, **1re région française** en termes de **linéaire d'aménagements cyclables** en 2024

1,95 km pour **1 000 habitants**



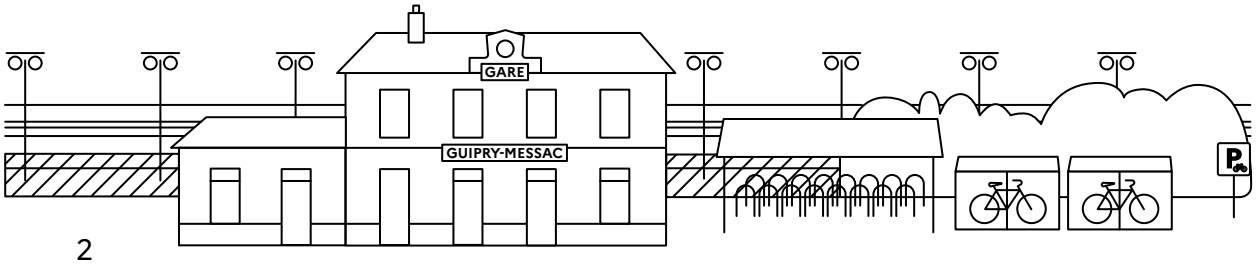
Aménagements depuis le 1er plan vélo en 2019

BRETAGNE	FRANCE
+60 %	+40 %

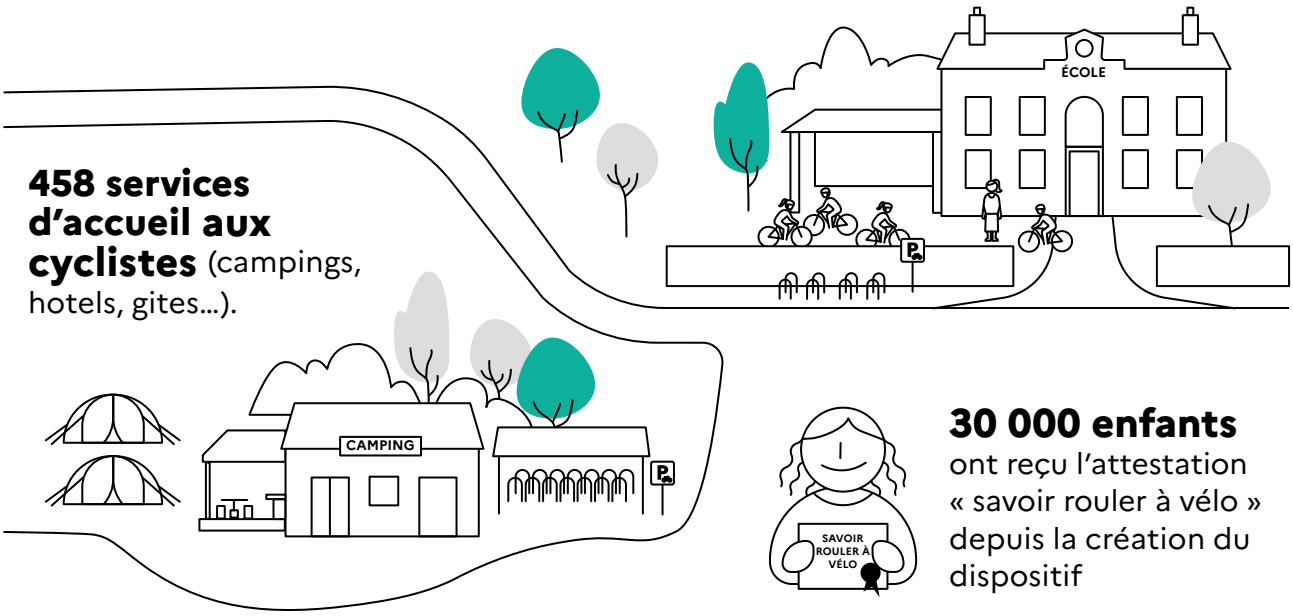
Avec plus de **56 000 stationnements vélo** en région bretonne, le **taux de stationnement pour 1 000 habitants est de 16,6 ‰** (13,5 ‰ France entière)

Places installées en Bretagne	**2 000 PLACES**
Objectif minimal (loi LOM)	**1 410 PLACES**

100 % des 35 gares soumises à obligation d'équipement en Bretagne est conforme, avec plus de **2 000 places installées**



Succès des dispositifs visant à rendre le vélo accessible à toutes et tous



458 services d'accueil aux cyclistes (campings, hotels, gites…).

30 000 enfants ont reçu l'attestation « savoir rouler à vélo » depuis la création du dispositif

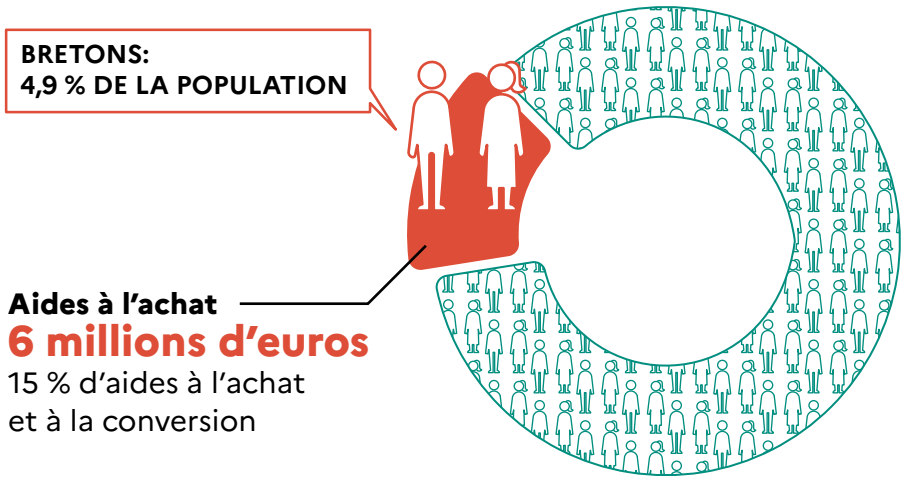
De premiers effets sur le développement des usages

EN MOYENNE, ENTRE 2018 ET 2023

+70 % de passages de cyclistes
sur les points de comptage mis en place par les collectivités en Bretagne

+28 % de fréquentation des véloroutes
en 5 ans

2 fois plus de cyclistes
en 4 ans à Rennes



Aides à l'achat
6 millions d'euros
15 % d'aides à l'achat et à la conversion

MIEUX SE DÉPLACER

Vecteur d'intégration sociale, souvent indispensables pour l'accès au travail et à l'éducation, les mobilités jouent un rôle prépondérant dans notre quotidien. Du fait notamment de l'étalement urbain ou encore de la congestion routière notamment, le temps passé par les Français dans les transports augmente progressivement, passant de 54 minutes par jour en 2008 à 1h02 en 2019[1]. Le coût des mobilités représente également une charge, en particulier pour les habitants des zones périurbaines et rurales, ainsi que pour les catégories sociales les plus fragiles[2]. Les problématiques d'accès aux mobilités représentent également un frein à l'insertion à l'emploi pour nos concitoyens[3], impactant également le développement des territoires concernés.

Au-delà de ces enjeux sociaux et économiques, ces déplacements ont également un coût environnemental élevé : nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre... Le secteur du transport routier représente ainsi une part importante de ces émissions, avec une place considérable de la voiture. En Bretagne, il s'agit du deuxième secteur le plus émetteur avec 31 % des émissions en 2020[4].

Mieux se déplacer, c'est donc améliorer la mobilité des Français grâce à une offre de transports plus propres et accessibles sur l'ensemble du territoire. C'est l'un des principaux enjeux de la planification écologique dans le but de parvenir à une société décarbonée et faciliter le passage au vélo en est l'un des leviers importants.

50 %

des jeunes et des personnes socialement fragiles déclare avoir dû renoncer à un travail ou une formation, faute de moyen de se déplacer.

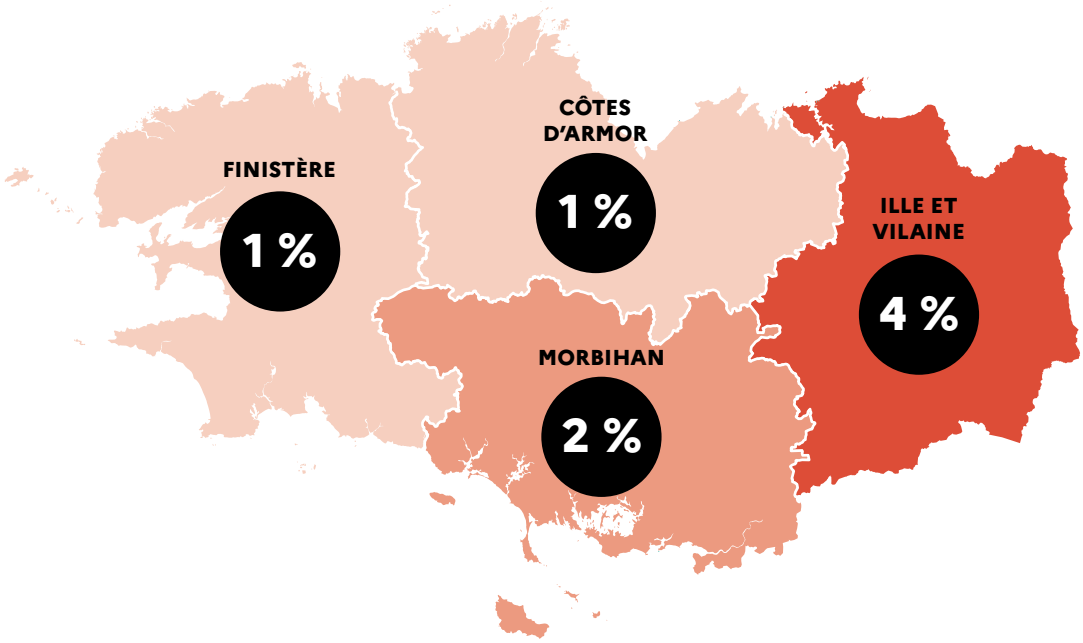
3 %

des déplacements en 2019 se faisaient à vélo en France[5].

Arnaud Bouissou (Terra)

Arnaud Bouissou (Terra)

Part modale du vélo pour les trajets domicile-travail dans les départements bretons
Source : vélo & territoires référence n°6



80 %
de tous les kilomètres parcourus par les Français se font en voiture individuelle[8]. Près d'1 trajet sur 2 en voiture fait moins de 5 km[9].

En effet, plus du tiers de nos déplacements font entre 1 et 5 km. Peu onéreux, bénéfiques pour la santé et l'environnement, souvent plus rapides que d'autres modes de transport sur de courtes distances, les mobilités actives, comme le vélo, ou encore la marche, représentent des alternatives à la voiture compétitives sur de multiples aspects. L'usage du vélo a progressé de façon significative en quelques années seulement, avec une augmentation de 48 % des trajets réalisés entre 2019 et 2023[6]. En Bretagne, la part du vélo pour les trajets domicile-travail est de 2,5 % en 2024[7], avec une disparité importante entre les zones rurales avec un habitat très dispersé et les grands centres urbains où 5 % de ces trajets se font aujourd'hui à vélo. Ce mode de déplacement reste donc encore minoritaire et son potentiel de développement est toujours important.

LES INITIATIVES DE L'ÉTAT POUR FAVORISER L'USAGE DU VÉLO

En particulier depuis le plan vélo et mobilités actives en 2019, l'État a engagé une dynamique importante pour impulser l'usage du vélo en soutenant les initiatives des acteurs locaux. Cet engagement a été confirmé et encore renforcé à travers le plan vélo et marche 2023-2027, lancé en septembre 2022 par la Première Ministre.

Pour rendre possible un usage plus important du vélo dans les déplacements du quotidien, ce plan identifie la nécessité de continuer à bâtir un « système vélo » qui doit permettre à toutes et tous de pouvoir utiliser son vélo facilement, de façon sûre, d'un bout à l'autre du parcours d'un cycliste.

Arnaud Bouissou (Terra)

Cela passe en particulier par :

- → **l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge et tout au long de la vie**
- → **l'accès à un réseau cyclable continu, sécurisé et adapté aux spécificités locales**
- → **la mise à disposition d'emplacements de stationnement sécurisé au domicile, dans les lieux de destination du quotidien et à proximité des pôles d'échanges multimodaux permettant de passer facilement du vélo aux autres modes de transport, notamment les transports collectifs**
- → **le déploiement des services d'achat, de location ou de réparation de tous types de vélo**
- → **le développement d'une filière économique française pour permettre la création d'emplois, l'innovation et le tourisme**

Pour cela, différents dispositifs sont déployés par les services et opérateurs de l'État, à l'échelle nationale et dans les territoires. Ils se déclinent autour de trois grandes ambitions.

1 Rendre le vélo accessible à toutes et tous dès le plus jeune âge et tout au long de la vie

EN BRETAGNE

Environ 30 000 enfants ont déjà été formés au dispositif « savoir rouler à vélo » depuis sa création. En 2024, il est prévu une augmentation de 75 % par rapport à 2023 du nombre d'enfants bénéficiaires, soit 17 500 enfants d'ici la fin d'année.

Dans le cadre de « Mai à vélo » 2024, le département des Côtes d'Armor arrive deuxième dans le classement national en termes de nombre de kilomètres parcourus, et Rennes métropole arrive 17e collectivité avec 253 000 km parcourus par ses habitants.

Arnaud Bouissou (Terra)

→ *Le vélo tout au long de la vie*

Depuis 2019, des actions sont menées dans les écoles à travers le dispositif « savoir rouler à vélo », visant à les rendre autonomes sur la route, 480 000 enfants ont déjà pu bénéficier de cette attestation. L'objectif est désormais de former 800 000 enfants dans les trois premières années du plan vélo et marche.

Pour les adultes, différentes démarches et actions menées dans le cadre de « Mai à vélo », ou accessibles auprès des Maisons sport-santé visent à les conseiller et les encourager dans leur (re)mise en selle.

Suite aux différents évènements en régions le bilan 2024 de « Mai à vélo » est très positif avec 5000 événements enregistrés et près de 9 millions de kilomètres parcourus à l'échelle nationale par plus de 177 000 participants. L'édition 2024 de Mai à Vélo a bénéficié, pour la première année, du label de la Grande Cause Nationale 2024, dédiée à la promotion de l'activité physique et sportive autour du message « bouger 30 minutes chaque jour – afin de lutter contre la sédentarité ».

→ *Le vélo au travail*

Le développement de l'usage du vélo dans le cadre des trajets domicile-travail représente également un potentiel très important. Pour cela, des mesures d'incitations fiscales ont été mises en place à l'attention des employeurs dans le cadre du programme « Objectif Employeur Pro-Vélo » (OEPV). Les entreprises peuvent ainsi bénéficier d'une réduction d'impôt en mettant à disposition de leurs employés des flottes de vélos pour leur déplacement.

Enfin, depuis 2020 avec le forfait mobilités durables, les employeurs du secteur privé peuvent prendre en charge, jusqu'à 800 € par an et par salarié, les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo, en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée. Ce forfait est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales. Le forfait mobilités durables est également mis en place dans la fonction publique, pour les déplacements à vélo ou en covoiturage, à hauteur de 300 € maximum par an et par agent.

→ *Le vélo accessible à tous*

L'État propose deux types d'aides à l'achat ou la location de vélo, cumulables entre elles : le bonus écologique et la prime à la conversion. Ces aides nationales, cumulables avec les aides locales, ont été élargies en 2022 et sont proposées jusque 2027. Elles concernent également les vélos d'occasion vendus par des professionnels, ainsi que les remorques électriques pour vélo. Accessibles à tous, elles sont modulées selon les revenues pour aider en particulier les ménages les plus modestes. Ces aides sont également accessibles aux personnes morales.

À fin 2023, le bilan France entière pour le bonus est de près de 80 000 demandes d'aides à l'achat (essentiellement des vélos cargo ou pliant à assistance électrique pour les particuliers) pour des aides à hauteur de 31,4 millions d'euros, et pour la prime à la conversion (essentiellement vélo à assistance électrique classique) : 7 400 demandes pour 8,2 millions d'euros d'aide.

Jusqu'à 2 000 €
de bonus vélo selon les types de vélo et les ressources du ménage

Jusqu'à 3 000 €
de prime à la conversion

Arnaud Bouissou (Terra)

2 Faire du vélo une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances

→ *Développer un réseau cyclable adapté et sécurisé*

LES SOUTIENS FINANCIERS

Le plan vélo et marche prévoit aussi d'aider les collectivités à financer des projets d'infrastructures cyclables sur leur territoire afin de développer un réseau cyclable adapté et sécurisé. Le fonds mobilités actives a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables au sein des collectivités. Depuis 2019, l'État a déjà participé au financement de plus de 1 130 projets d'aménagements cyclables répartis sur 725 territoires, pour un montant total de subventions de 465 millions d'euros. En 2023, le premier Comité interministériel vélo et marche a pérennisé ce dispositif à hauteur d'un montant de 1,25 milliard d'euros sur cinq ans.

D'autres dispositifs comme le Fonds vert, la dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL), la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), le programme Avélo de l'ADEME complètent également cette offre de soutiens financiers, pour la réalisation d'infrastructures, mais également d'études amont ou encore de campagnes de communication.

Plus d'informations sur ces différents dispositifs sont disponibles sur le site Aides territoires[10].

Arnaud Bouissou (Terra)

EN BRETAGNE

Depuis 2019, le Fonds mobilité active a permis de financer 87 projets auprès de 72 collectivités bretonnes pour un montant total de subventions de 23,8 millions d'euros. Le taux de subvention moyen des projets est de 21 %. Les lauréats du 7e appel à projet, doté de plus de 7 millions d'euros, seront annoncés prochainement. Un nouvel appel à projet sera également lancé dans les mois à venir.

D'autres projets bretons ont bénéficié de subventions dans le cadre d'un nouveau dispositif d'accompagnement plus global lancé en 2023, l'appel à programmes « territoires cyclables », dans le cadre du fonds mobilités actives :

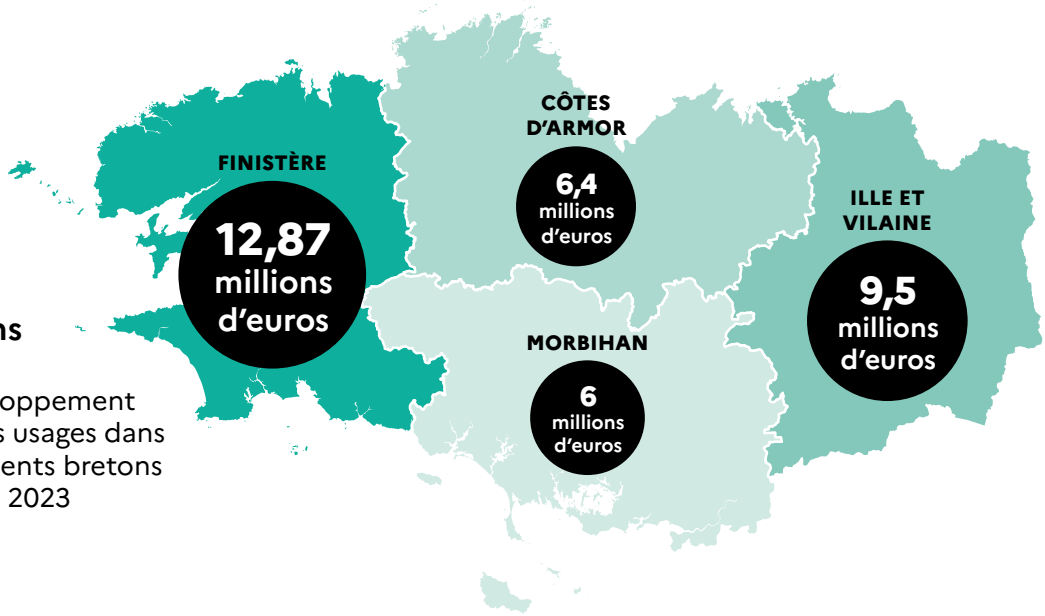
- → **améliorer et développer le réseau cyclable communautaire du Pays Bigouden Sud, avec une subvention de 5,3 millions d'euros sur un coût total du projet de 19 millions d'euros**
- → **mettre en œuvre les itinéraires du schéma directeur cyclable de Pontivy Communauté, subvention de 1,85 millions d'euros sur un coût total de 3,7 millions d'euros**

Environ 80 projets ont bénéficié de la DSIL entre 2021 et 2023 pour un montant total des subventions de 5,5 millions d'euros. 48 projets ont également été financés par la DETR, pour un montant total de 2,7 millions d'euros entre 2021 et 2023.

Le fonds vert a permis d'accompagner 3 projets liés à la zone à faible émission de Rennes Métropole pour 412 000 €.

Pour aider les collectivités à définir leur stratégie cyclable, le programme AVELO porté par l'ADEME permet de subventionner l'élaboration de schémas directeurs cyclables ou études de projets : 40 territoires ont ainsi été soutenus avec une aide totale de 2,2 millions d'euros.

Concernant les véloroutes, le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région en Bretagne, signé le 1er juillet dernier, sera l'occasion de mettre en place une nouvelle politique de soutien aux itinéraires véloroutes, avec 50 millions d'euros dédiés à ces infrastructures spécifiques. En Bretagne, selon l'observatoire de Vélo & Territoires, 100 % des Eurovélo, 87,5 % du schéma national et 79,8 % du schéma régional de véloroutes sont réalisés.



Subventions de l'État
pour le développement du vélo et ses usages dans les départements bretons entre 2021 et 2023

L'APPUI MÉTHODOLOGIQUE ET TECHNIQUE

Les services et opérateurs de l'État apportent également des conseils en ingénierie et favorisent le partage de bonnes pratiques entre collectivités à travers différents dispositifs.

La direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), a récemment publié un guide qui traite de l'aménagement du réseau cyclable en dehors des agglomérations[11]. Il complète le corpus de documentation existant en apportant des éléments spécifiques au contexte « hors agglomération » pour planifier l'aménagement du réseau cyclable, définir des priorités et choisir les types d'aménagements les plus pertinents en fonction de leurs domaines d'emploi et des enjeux de gestion.

Établissement public relevant du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, le CEREMA propose aussi de nombreuses publications sur tous les aspects du vélo comme une plaquette[12] sur la planification du réseau cyclable complet via le schéma directeur des aménagements cyclables et un guide pour rendre sa voirie cyclable[13].

EN BRETAGNE

La Cellule régionale d'Appui France mobilités, animée par plusieurs services et opérateurs de l'État (DREAL, DDTM, CEREMA, ADEME, Banque des Territoires et ANCT), œuvre au côté des collectivités pour faciliter la mise en œuvre de la loi Mobilités, en informant sur les dispositifs de financement et d'accompagnement des partenaires ainsi qu'en favorisant le partage de compétences. Des actions ont été menées sur cette thématique dans le cadre de groupes de travail lors des journées régionales organisées chaque année. Des réflexions plus approfondies sont également menées dans le cadre du groupe de travail vélo, notamment le 1er février dernier avec la participation de 30 acteurs du territoire qui ont pu réfléchir de manière très opérationnelle sur les questions d'aménagements et de service aux travers de situations réelles proposées par les participants. Des visites, par exemple à Luitré-Dompierre en 2022, et retours d'expérience de collectivités dans le cadre de webinaires sont également organisés afin de favoriser le partage d'expérience.

Le CEREMA accompagne localement les collectivités à travers des ressources techniques et des formations aux instructeurs des appels à projets.

→ *Lutter contre le vol*

Le Plan vélo et marche prévoit de développer les stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échange. Les principales gares et pôles d'échanges devront être équipés en stationnement sécurisés à compter de 2024. Grâce au plan de relance, 45 millions d'euros ont été dévolus à la réalisation de 30 000 places de stationnement vélo sécurisées en gare. L'objectif est ainsi d'atteindre 90 000 places en 2027. Fin 2023, environ 37 000 places sécurisées sont recensées dans les 1 100 gares les plus fréquentées de France.

Depuis 2021, environ 10 % des 47 000 vélos signalés volés dans la base de données nationale ont été retrouvés par leur propriétaire.

EN BRETAGNE

Avec plus de 56 000 stationnements en Bretagne, le taux de stationnement est meilleur qu'au niveau national.

L'État a soutenu concrètement la réalisation de 544 places de stationnement sécurisés vélo dans 13 gares bretonnes avec un taux de soutien de 80 % et une aide totale de 1,06 million d'euros.

Concernant le stationnement sécurisé des vélos dans les autres lieux de vie, le programme « Alveole +[14] » permet un accompagnement technique et financier des territoires, des copropriétés, des bailleurs, … dans la mise en place de stationnement sécurisé.

Enfin, depuis le 1er janvier 2021, l'ensemble des vélos vendus en France, à l'exception des vélos pour enfants, doivent disposer d'un numéro d'identification permettant, lorsqu'un cycle est retrouvé après un vol, de le restituer à son propriétaire ou de vérifier, lors de l'achat d'un vélo d'occasion, que celui-ci n'a pas été déclaré volé. Les propriétaires des 30 millions de vélos plus anciens entrent progressivement dans le dispositif pour pouvoir sécuriser leur cycle. 5,2 millions sont entrés dans le fichier unique des cycles identifiés.

→ *Intermodalité train-vélo et car-vélo*

En complément de la mise en place de stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges qui favorisent aussi cette intermodalité, la loi d'orientation des mobilités instaure l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés à bord des trains neufs et rénovés affectés au transport de voyageurs.

Dans les autocars, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

Thierry Degen (Terra)

3 Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant les acteurs français de la filière

→ *Structurer une filière économique*

Plus de 2 231 000 vélos ont été vendus en France en 2023, ce qui en fait le moyen de transport le plus vendu dans le pays. Cette filière a généré 3,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires (vélos, composants et maintenance inclus).

Pour soutenir les projets d'innovation et d'investissements visant à produire en France les vélos de demain et leurs équipements, un appel à projet « industrie du vélo- France 2030 »[15] a été lancé le 22 avril dernier.

Ce dispositif vise notamment à soutenir les efforts de compétitivité, de souveraineté, d'innovation et d'investissement productif de la filière industrielle du vélo pour :

- → **permettre d'assembler des vélos en notamment dans le but de favoriser l'atteinte des objectifs du plan vélo**
- → **maîtriser la conception et l'industrialisation de composants et équipements du vélo pour lesquels il existe un potentiel de compétitivité**
- → **accélérer les investissements de transformation des fabricants et accroître un tissu industriel amont compétitif, innovant, résilient, ancré dans nos territoires et créant des emplois d'avenir**
- → **accélérer la transition vers des procédés industriels, matériaux, fonctions et sites de production plus durables**

Cet appel à projet est ouvert jusqu'au 9 décembre 2024.

Par ailleurs, l'État et France vélo, représentant de la filière économique du vélo en France, ont signé le 28 juin 2024 un contrat de filière[16] qui a pour objectif de favoriser les coopérations entre les acteurs économiques du vélo pour renforcer et valoriser l'ensemble de l'écosystème français. Il vient par ailleurs répondre au besoin de développement d'une filière économique du vélo capable d'accompagner le déploiement de ce moyen de transport partout en France et aux enjeux environnementaux, avec le soutien de l'État.

47 000

emplois directs dans la filière vélo en 2023.

Objectif : 1,4 million de vélos assemblés en France par an en 2027, puis 2 millions à partir de 2030

Damien Carles (Terra)

EN BRETAGNE

La filière se structure progressivement dans la région sous la coordination du CyGO, union des entreprises du Cycle Grand Ouest, intégrée au pôle de compétitivité ID4Mobility à Nantes et qui fédèrent des acteurs du secteur en Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire depuis 2022. La Bretagne compte près d'une soixantaine d'entreprises dans la filière vélo.

Plusieurs entreprises bretonnes se créent ou développent la production de vélos à petites ou grandes échelles, premiers signes d'un mouvement vers l'industrialisation de cette filière,à l'image de Opozit à Plédéliac (22) qui fabrique des vélos sur mesure, et Adrisport à Colpo (56) qui a développé ses capacités de production de vélo de sport et électrique ces dernières années avec l'objectif de toucher un marché international. On peut aussi souligner l'implantation de Galian depuis 2022 sur le pôle d'excellence industriel de Rennes – La Janais (35) qui se développe au travers notamment de son projet cargotail qui fusionne vélo *longtail* (chargement à l'arrière) et *longjohn* (chargement à l'avant) en alternative à la voiture.

Des entreprises se positionnent également sur un marché qui est modifié par l'usage montant du vélo : Éco-Compteur à Lannion (22) conçoit et fabrique notamment des traceurs de mesure des passages de vélos et compte parmi ses clients de nombreuses agglomérations bretonnes.

→ *Développer les filières françaises du vélo reconditionné*

Développer les filières françaises du vélo reconditionné constitue une mesure importante du Plan vélo et marche, avec 100 millions d'euros sur les cinq prochaines années octroyés aux éco-organismes de la filière « responsabilité élargie des producteurs » afin d'offrir aux Français davantage de vélos reconditionnés à un meilleur prix, ainsi qu'une augmentation des bonus de réparation pour les élargir aux vélos électriques notamment.

→ *Développer le vélotourisme*

Afin de faire de la France la première destination en Europe du cyclotourisme d'ici 2030, un travail de concertation est opéré aux côtés des acteurs de la filière et des associations pour élaborer une stratégie nationale du tourisme à vélo. Le programme ADEME « Developper le vélotourisme » accompagne les porteurs de projet dans le déploiement de la marque « Accueil vélo », l'aménagement de stationnements et la création d'aire de services.

20 000

établissements « accueil vélo » en 2030, pour 7 100 en 2022

Bernard Suard (Terra)

EN BRETAGNE

Neuf grands itinéraires à vélo sont accessibles en Bretagne[17]. Avec ces 2 700 km d'itinéraires balisés, il est possible de découvrir la Bretagne et ses différents territoires, en empruntant des chemins de halage, d'anciennes voies ferrées ou des petites routes de bord de mer.

Le programme « Développer le vélotourisme » a d'ores et déjà permis de soutenir 13 projets pour 260 000 €.

Damien Carles (Terra)

→ *Développer la cyclologistique*

Le transport de marchandises à vélo est une solution propre, rapide et qui demande peu d'espace logistique urbain (espace dédié à la logistique en ville), adaptée à une grande partie des besoins de livraison en ville.

Le programme ColisActiv' aide financièrement la cyclologistique à être durablement plus compétitive que la livraison thermique.

EN BRETAGNE

Ce type de services est désormais accessible dans plusieurs villes bretonnes dont Rennes, Lorient, Saint-Malo, Brest, Saint-Brieuc ou encore Vannes. C'est le cas aussi de l'entreprise Fleximodal, à Cesson Sévigné (35), spécialisée dans la cyclo-logistique, par ailleurs soutenue par l'État dans le cadre de France 2030 pour développer l'intermodalité en incluant le vélo.

Les collectivités s'engagent également pour impulser sur leur territoire le développement d'une logistique urbaine durable (LUD). Lorient agglomération, la communauté d'agglomération Lamballe Terre et Mer, Quimper Bretagne Occidentale, Brest Métropole et Rennes Métropole sont accompagnées dans ces démarches à travers le programme InTerLUD+, qui vise à accroître le déploiement des chartes LUD et mener une action concertée entre les acteurs publics et privés. Un nouvel appel à manifestation d'intérêt est d'ailleurs ouvert jusqu'au 25 octobre 2024 pour les EPCI et communes qui souhaiteraient intégrer ce programme[18].

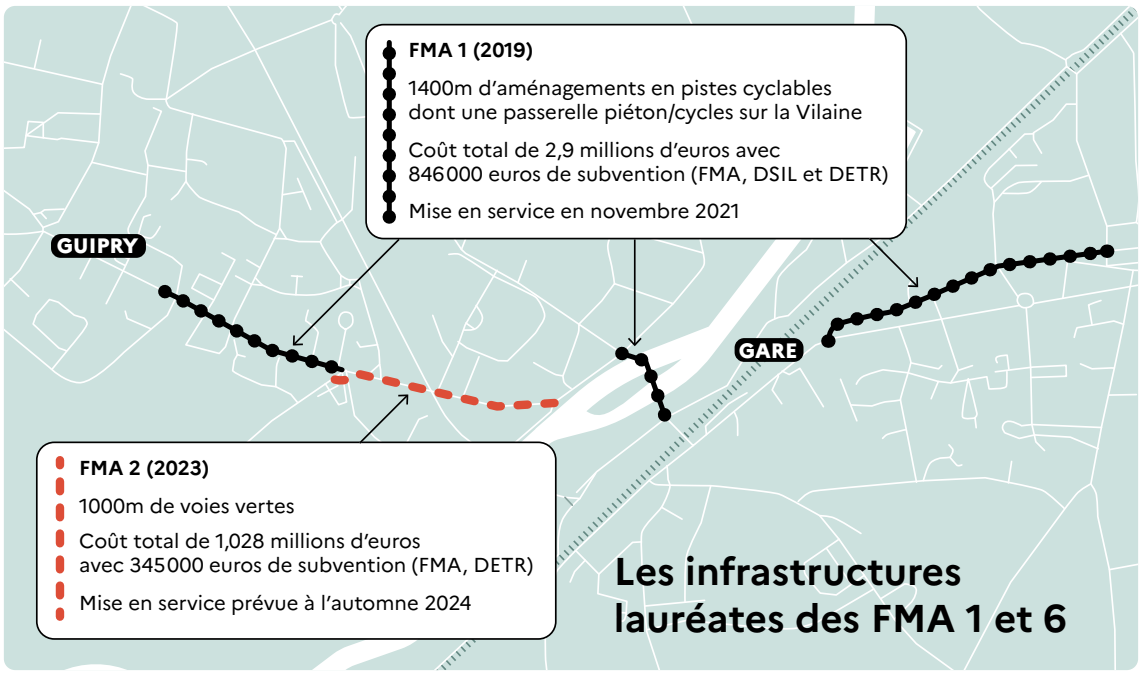
GUIPRY-MESSAC : UNE COMMUNE MOBILISÉE POUR DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ET LA MULTI-MODALITÉ

Les dispositifs d'accompagnement de l'État sur ce territoire

Deux projets d'aménagements cyclables ont été financés à Guipry-Messac dans le cadre des fonds mobilités actives n°1 et 6, complétés également par des financements DSIL et DETR.

Le premier projet, lauréat en 2019, a permis de développer des liaisons douces entre l'est et l'ouest, favorisant le lien entre les deux communes de Guipry et Messac fusionnées en 2016, et améliorant les liaisons vers la gare. Le deuxième, lauréat de l'AAP 6 en 2023, permis d'assurer la continuité des voies à travers l'ensemble de la commune, en complémentarité des infrastructures construites précédemment.

De plus, porté par la communauté de communes Vallons de Haute Bretagne, le pôle d'échange multimodal (PEM) de Guipry-Messac bénéficie d'un financement au titre de l'appel à projet TCSP-PEM de 2021. A travers différents aménagements, ce projet permettra en particulier d'améliorer l'accessibilité du PEM pour les personnes à mobilité réduite ainsi que de favoriser et sécuriser les connexions avec les modes doux et les transports en commun, en particulier les cars scolaires. Ce projet bénéficie d'une subvention de 200 000 € pour un montant total de 963 000 €.



Les infrastructures lauréates des FMA 1 et 6

Interview de Thierry Beaujouan, maire de Guipry-Messac

Pourquoi avez-vous engagé le développement de votre réseau cyclable il y a quelques années ? (par exemple Opportunité FMA, demande des usagers, souhait de la collectivité de s'engager dans cette politique de mobilité par rapport à des enjeux spécifiques…)

Ne disposant pas d'un réseau de transport en commun et considérant l'étendue importante de l'agglomération, il est apparu opportun de développer les mobilités douces. La présence de la gare, très fréquentée et l'arrivée du collège sur la commune ont accentué le besoin de sécuriser les déplacements piétons et cycles. Par ailleurs, la commune ayant un projet de développer son attractivité touristique, l'aménagement des voies cyclables est un élément qui y concourt.

Ce développement répond à une demande des habitants et les opportunités de financements ont favorisé le lancement et la réalisation des projets.

Comment s'est passé la préparation de votre dossier de candidature aux Fonds mobilité active ? Avez-vous eu recours à un appui externe notamment, de la part de qui ?

Pour préparer le dossier de demande de financement, nous nous sommes essentiellement appuyés sur le bureau d'étude désigné par la commune pour constituer le dossier de travaux. Ce dossier contenait les documents graphiques et les documents de chiffrage nécessaires pour renseigner la demande de subvention. Concernant la passerelle, l'étude a été menée par les services de Génie Civil du Département d'Ille et vilaine.

Quels ont été les retours des usagers de ces nouvelles infrastructures ?

Les usagers sont satisfaits et utilisent ces voies de circulation douce. Il apparaît néanmoins qu'un effort doit encore être fait en termes de signalisation. En effet, les voies tracées se tenant alternativement à droite ou à gauche de la circulation automobile les usagers rencontrent des difficultés à comprendre comment passer d'un bord à l'autre malgré la signalisation verticale installée. Il semble qu'il faudrait ajouter une signalisation horizontale pour guider le trajet des cyclistes. Une structure pérenne de participation citoyenne, dite Atelier Citoyen, travaille sur les mobilités douces et va remettre un rapport argumenté aux élus : remarques sur l'état des lieux et suggestions.

Avez vous d'autres projets en tête pour poursuivre le développement de l'usage du vélo et de la multimodalité sur votre territoire ?

La municipalité a de nombreux autres tracés à réaliser au sein de l'agglomération pour optimiser le réseau, éviter les interruptions et également pour relier les villages les plus proches. À chaque opération de restructuration et d'amélioration d'une voie, la question de la réalisation d'une voie cyclable est examinée en espace dédié quand la surface est disponible ou en voie partagée dans les autres cas. Un schéma de mobilité a été travaillé avec les services de l'intercommunalité pour identifier les tracés et en prioriser la réalisation.

6 BONNES RAISONS DE FAVORISER LE VÉLO DANS VOS TRAJETS QUOTIDIENS[19]

Plus de vélo, moins de maladies

Selon l'Ademe, 30 minutes de vélo ou de marche par jour revient à réduire de 30 % le risque de maladie comme les problèmes cardio-vasculaires, le diabète, le cancer, le stress, etc.

Pédaler, c'est plus de sécurité

À l'inverse des idées reçues, les cyclistes ont 10 fois moins de risque d'être blessés qu'en voiture. Le Plan vélo mis en place par le Gouvernement vise notamment à développer des espaces sécurisés et réservés aux cyclistes ainsi qu'à agir contre les vols de vélos.

Pour bien circuler à vélo : https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement-1-3

Faire du vélo, un acte écologique et d'avenir

Se déplacer en vélo permettrait d'économiser 650 kilogrammes de CO^2 par personne par an, soit l'équivalent d'une télévision LCD allumée 162 jours non-stop.

Rouler à vélo permet de gagner du temps

40 % des trajets quotidiens effectués en voiture font moins de 3 km. Pourtant, sur un trajet de 3 km, on met moins de temps à vélo qu'en voiture, stationnement compris. Le vélo est d'ailleurs considéré comme le moyen de déplacement le plus performant pour les trajets de moins de 5 km, comme la marche pour les trajets de moins d'1 km.

Le vélo, c'est moins cher à l'usage

Pour un trajet de 10 km par jour, le coût des dépenses est de 100 € par an à vélo contre 1 000 € par an en voiture.

Avec le vélo, on gagne de la place

Avec le vélo, plus de problèmes de stationnement d'autant plus qu'une place de stationnement de voiture équivaut à 10 places de vélo.

Arnaud Bouissou (Terra)

Notes de fin

1 https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes

2 https://www.ipsos.com/fr-fr/204-eu-par-mois-le-budget-moyen-des-francais-pour-se-deplacer

3 https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-mobilite-emploi/

4 https://bretagne-environnement.fr/tableau-de-bord/les-emissions-de-gaz-effet-de-serre-en-bretagne

5 https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/velo-marche-modes-deplacement-vertueux-avantageux

6 https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/velo-marche-modes-deplacement-vertueux-avantageux

7 https://www.velo-territoires.org/observatoires/donnees-velo/atlas-regionaux/

8 https://www.info.gouv.fr/grand-dossier/france-nation-verte/mieux-se-deplacer

9 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/22165_DP-Plan-velo-VF.pdf

10 https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/?organizationType=&searchPerimeter=&keyword=piste+cyclable&newIntegration=&_token=1a942722d427eaea6357.0xQKzTbOkcHbgTZ46yUecpXLj11ZluAvo33KdRQR-cw.jHhQuk_72KuV41UvpXN5HuaE62oR-JhdljX_IFFom67iV3-GAorAk7zvcw

11 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGITM_DMR_Amenagements_cyclables_hors_agglomeration_V1.1_Fev-2024-1.pdf

12 https://www.cerema.fr/fr/actualites/editions-schema-directeur-amenagements-cyclables-planifier

13 https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable

14 https://alveoleplus.fr/

15 https://www.entreprises.gouv.fr/fr/aap/appels-projets-appels-manifestation-d-interet/appel-projets-industrie-du-velo-france-2030

16 https://www.entreprises.gouv.fr/fr/actualites/signature-contrat-filiere-gouvernement-filiere-economique-velo

17 https://www.tourismebretagne.com/selon-mes-envies/topitos/les-grands-itineraires-a-velo-de-bretagne/

18 Pour en savoir plus sur le programme InTerLUD+ et l'AMI ouvert jusqu'au 25 octobre 2024 : https://www.interlud.green/

19 https://www.info.gouv.fr/actualite/6-bonnes-raisons-de-favoriser-le-velo-dans-vos-transports-quotidiens

Septembre 2024

Rédaction et conception : DREAL Bretagne

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Liberté
Égalité
Fraternité

GUIPRY-MESSAC