

Mobilité durable : favoriser la pratique du vélo grâce aux démarches territoriales de développement durable

Le vélo, objet des Schémas régionaux véloroutes et voies vertes (SR3V), s'inscrit pleinement dans les nouvelles mobilités durables poursuivies dans les agendas 21 locaux. Son développement peut ainsi être facilité par la mise en relation de ces deux démarches, comme l'illustrent des expériences de territoires précurseurs. Il en résulte un soutien renforcé à la pratique du vélo ainsi qu'un gain d'efficacité pour les deux types de projets. Leur rapprochement passe par une connaissance réciproque alors qu'ils sont encore trop peu associés.

Le développement de la pratique du vélo, lié aux attentes des citoyens, nécessite l'aménagement d'itinéraires spécifiques : c'est l'objet des **Schémas Régionaux des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V)** qui sont constitués de réseaux d'itinéraires tant en zones urbanisées que rurales. Ces réseaux sont connectés aux autres modes de transport et offrent une alternative aux transports motorisés individuels. Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu, jalonné et sécurisé. Elle emprunte des routes à faible trafic et des voies vertes, ces dernières étant aménagées en site propre et exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du code de la route).

Les « **agendas 21 locaux** » sont des projets territoriaux de développement durable (article L110-1 du code de l'environnement). Ils consistent en l'élaboration d'un projet stratégique et transversal de territoire et permettent de répondre localement aux défis du développement durable.

Ces deux démarches s'inscrivent dans les finalités du développement durable (voir encadré page 4). Elles poursuivent un objectif commun en faveur de la mobilité durable et ont donc vocation à être associées pour favoriser l'aménagement des itinéraires cyclables et le développement de la pratique du vélo.

Alors qu'elles couvrent une grande partie du territoire national (21 régions sont couvertes par les SR3V et 60 % de la population française est concernée par au moins un agenda 21 local), une enquête menée par le CGDD montre que le lien est encore faible entre les deux démarches du fait principalement d'une méconnaissance entre les porteurs de projets.

Des démarches volontaires et partenariales, à différentes échelles

Les SR3V et les agendas 21 locaux ont des modes de fonctionnement proches, de nature à favoriser leur interaction.

Les schémas résultent d'une démarche conjointe entre l'Etat et le Conseil Régional et sont élaborés par un comité régional de pilotage, comme le prévoit la circulaire du 31 mai 2001 « Mise en œuvre des volets régionaux du schéma national ». Leur élaboration est partenariale, associant l'Etat, les collectivités territoriales, les établissements publics, les associations et les chambres consulaires.

Les agendas 21 engagent l'ensemble des acteurs d'un territoire pour construire une vision commune de l'avenir dans toutes ses dimensions (économique, environnementale, sociale, ...). Participatifs, ils sont construits en concertation avec les acteurs institutionnels (internes et externes au territoire), économiques, de la société civile, et permettent de créer du lien au sein de la population.

Ces démarches sont menées à des échelles territoriales différentes et par différents services, ce qui peut freiner leur rapprochement. Les SR3V sont élaborés au niveau régional. Ils intègrent les véloroutes et voies vertes de niveaux européen et national ainsi que départemental et local. Les agendas 21 sont portés par tout type de collectivité et de groupement de collectivités, allant du village à la région.

Ainsi un SR3V peut avoir sur son territoire d'intervention plusieurs agendas 21 d'échelles différentes ; un agenda 21 est en général concerné par un seul SR3V sauf dans le cas où il est porté par un groupement de collectivités situé à cheval sur deux régions.



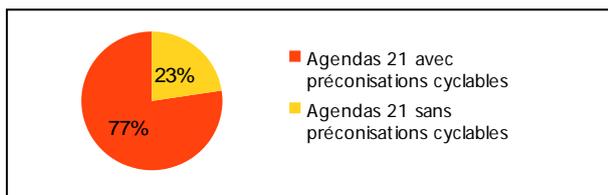
Des connexions encore timides

Une étude conjointe menée au sein du CGDD (Bureau des territoires - Mission nationale des véloroutes et voies vertes) a analysé les liens existants entre les deux démarches. Elle a porté sur 243 plans d'actions d'agendas 21 reconnus « agenda local France » qui ont été examinés en parallèle des SR3V : les trois-quarts des agendas 21 développent des actions en faveur du vélo mais seuls treize d'entre eux font explicitement référence à un SR3V malgré la proximité d'une véloroute ou d'une voie verte.

Des actions en faveur du vélo très présentes dans les agendas 21...

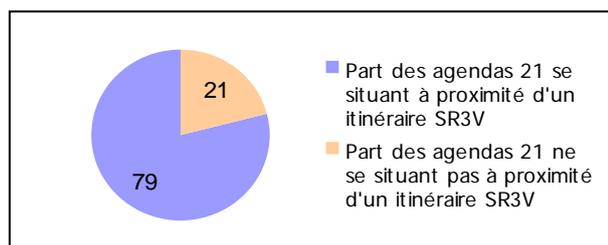
Les trois quarts des agendas 21 (**188 projets, soit 77 %**) intègrent des mesures en faveur du développement de la pratique du vélo dans leurs plans d'action (illustration 1). Il peut s'agir de l'installation de parkings à vélo, de remise en état de chemins, ou encore d'une aide financière de la collectivité pour l'achat de vélos à assistance électrique.

Illustration 1 : Préconisations cyclables dans les agendas 21 reconnus



Parmi eux, près de **4 sur 5 (79 %)** se trouvent à proximité d'une voie verte ou d'une véloroute (à une distance de 5 km environ de part et d'autre de la véloroute voie verte) (illustration 2).

Illustration 2 : Proximité des agendas 21 reconnus et des SR3V



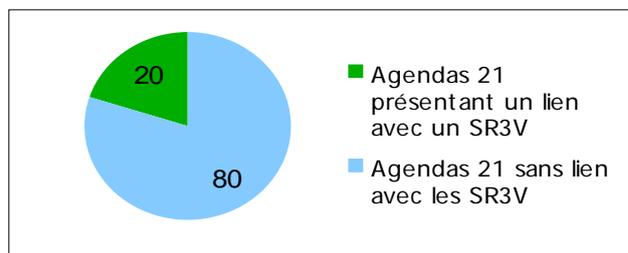
... mais peu connectées aux SR3V

Pourtant, seuls 20 % (illustration 3) ont un lien direct (utilisation des mêmes voiries) ou indirect (raccordement entre les itinéraires) avec les itinéraires des SR3V (soit 37 projets). Au final, ils ne sont plus que 13 projets à établir une relation tangible en évoquant explicitement le dispositif SR3V.

En parallèle, les SR3V prennent très faiblement en compte les agendas 21 : seul un SR3V mentionne

explicitement un agenda 21 et ils sont peu nombreux à inclure les pistes cyclables développées dans le cadre de l'agenda 21 dans leurs itinéraires.

Illustration 3 : Agendas 21 reconnus qui intègrent des préconisations cyclables en lien avec les SR3V



Une connaissance réciproque à développer

Malgré cette dynamique forte en faveur de la pratique du vélo dans les agendas 21, ces derniers n'identifient pas encore les SR3V comme une référence et un soutien pour la mise en œuvre et le déploiement des actions en faveur du vélo. De même les porteurs de SR3V n'identifient pas toujours les porteurs agendas 21 comme contributeurs au développement du vélo.

C'est ainsi la méconnaissance par les porteurs de projet des **différents instruments au service de la mobilité active à vélo** qui explique en grande partie les relations ponctuelles entre les deux démarches.

Cette méconnaissance vient du fait que les voiries cyclables présentes au sein du SR3V et des agendas 21 ne répondent pas toujours aux mêmes usages. Cela se traduit par une difficulté **d'identification des démarches mises en œuvre sur le territoire ou par un ressenti d'intérêts divergents** qui entraîne une absence de collaboration entre les porteurs des SR3V et des agendas 21.

C'est à travers une mutuelle **connaissance des deux démarches** par les porteurs d'agendas 21 et de SR3V, **que se renforcera la pratique du vélo sur les territoires.**

Une synergie au profit de chacune des démarches et du vélo

La mise en relation des SR3V et des agendas 21 au bénéfice du vélo présente de nombreux intérêts pour chacune des démarches. Les lier permet de renforcer l'ancrage des projets sur le terrain, et de développer la pratique du vélo par une meilleure cohérence des politiques publiques et par des modes de gouvernance renouvelés.

1 - Des projets mieux ancrés dans leurs territoires

La reprise d'itinéraires issus de **SR3V** par les agendas 21 procure aux schémas une **visibilité plus forte grâce à une communication renforcée et un meilleur ancrage territorial**. Le raccordement des projets cyclables des agendas 21 à un maillage plus grand contribue à relier ces territoires avec l'extérieur.

> Le **SR3V alimente les projets de réseaux de pistes cyclables** des collectivités. Celles-ci peuvent ainsi plus facilement aménager des pistes cyclables en lien avec les itinéraires existants ou à venir du SR3V (voir l'exemple de Sainte Colombe en Auxois) ; **des investissements territoriaux sont mutualisés** par des tracés identiques d'un maillage issu des SR3V avec ceux des pistes cyclables issues des agendas 21 (voir l'exemple de Saint Hilaire de Riez ci-après).

Une commune de moins de 100 habitants, **Sainte-Colombe en Auxois (21)**, a tiré profit de la proximité de la Loire à Vélo (partie de l'Eurovéloroute n°6 Atlantique - Mer Noire) pour créer des boucles cyclables qui longent le village, développant ainsi, malgré un petit budget, ses offres de déplacement loisir et de mobilité alternative vers les communes avoisinantes.

> La connaissance des actions sur la voirie réalisées par les collectivités en faveur du vélo est une opportunité pour les **SR3V de se connecter au milieu urbain** par la mutualisation avec les pistes cyclables déjà présentes ou à venir.

La voie littorale (qui fait partie de l'Eurovéloroute n°4 reliant Roscoff à Kiev) est ainsi connectée au réseau cyclable en milieu urbain mis en place par l'Agenda 21 de la **communauté urbaine Brest métropole océane (29)**.

> La diversité d'usages sur une voirie peut apporter des **ressources supplémentaires** aux collectivités grâce au développement d'une **offre de services** (location et entretien de vélos, restauration, hôtellerie à destination des cyclistes, etc.), par exemple en facilitant l'accès de la ville aux cyclotouristes comme les cas de Saint Hilaire de Riez et de Saint Julien de Concelles l'illustrent.

Exemples de territoires précurseurs

Ainsi, des expériences menées par des territoires précurseurs montrent que la mise en relation des SR3V et des agendas 21 facilite le développement de la pratique du vélo.



Traversée par la Vélodyssée (appartenant à l'Eurovéloroute n°1 reliant la Norvège au Portugal), la ville de **Saint-Hilaire-de-Riez** (Vendée, 10 504 habitants) participe à la réalisation de cet itinéraire, par sa piste cyclable littorale en site propre. Avec cette piste, l'Agenda 21 de la ville, conduit en coopération avec la communauté de communes, le département et la région, a permis de **relancer et de développer des projets en faveur de la pratique du vélo** en renforçant l'offre de pistes cyclables, tant à l'attention des utilisateurs locaux que des touristes itinérants.

A **Saint-Julien-de-Concelles** (Loire-Atlantique, 6 839 habitants), la volonté locale de réaliser des aménagements cyclables est apparue en **complémentarité avec La Loire à vélo** (intégrée dans le SR3V et la partie de l'Eurovéloroute n°6 reliant l'Atlantique à la Mer Noire). Dans son agenda 21, la ville commence à se doter d'un réseau de pistes cyclables sécurisées afin d'assurer une **meilleure desserte** de l'ensemble de la ville et d'être reliée à la Loire à vélo.

Saint-Julien-de-Concelles, situé à moins d'1 km de l'Eurovéloroute n°6, bénéficie ainsi des **retombées économiques** d'un itinéraire européen. En effet, d'après une étude sur l'économie du vélo, les cyclistes itinérants dépensent en moyenne 75 euros/personne/jour (source : Atout France juillet 2009).



La **région Midi-Pyrénées met en cohérence** les dispositifs de l'agenda 21 et du SR3V pour favoriser la pratique du vélo dans un territoire. A terme, 75 % des habitants résideront à moins de 5 km d'une voie cyclable.

L'agenda 21 régional intègre l'enjeu de l'intermodalité à travers la mise en place d'un schéma directeur vélo-train. Celui-ci sera réalisé en concertation avec les différents services régionaux (aménagement, transports, environnement...) et avec les acteurs du territoire. Le SR3V Midi-Pyrénées inscrit l'agenda 21 dans son projet, favorisant ainsi la **complémentarité** et la **synergie** des deux dispositifs. Des programmes d'action partagés soulignent d'ailleurs l'importance d'une **coordination accrue entre les responsables** des différents dispositifs.

2 - Une plus grande cohérence entre les politiques publiques

> Lier les deux démarches permet la prise en compte d'un **éventail d'enjeux plus large** dans les SR3V comme la cohésion sociale. Cela permet ainsi de renforcer la transversalité de la démarche développement durable des SR3V. La mise en relation des agendas 21 et des SR3V offre une **réponse plus cohérente à plusieurs enjeux** : la mobilité, la santé, la qualité de l'air, le bruit, la cohésion sociale, le budget des ménages, la qualité de vie, le développement local (tourisme) ...

> Le rapprochement entre eux permet la mise en œuvre d'une **politique inter-territoriale**.

Pour les SR3V, cela **favorise la synergie entre itinéraires** cyclables et l'accès à d'autres parties du territoire. Pour les agendas 21, cela permet d'enrichir leur projet par l'apport d'un **échelon supra-territorial**.

3 - Une gouvernance renouvelée pour un développement durable des territoires

Le caractère transversal de la mobilité qui s'inscrit dans une dynamique de développement durable appelle au **dialogue de l'ensemble des politiques** disposant d'une approche de la mobilité.

L'élaboration de cette politique inter-territoriale implique de **nouvelles pratiques de concertation**, gage d'une meilleure **intégration des parties prenantes**.

Des associations ont mis en place des animations de découverte du réseau cyclable au sein de la **Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées (64)**.

La pratique du vélo exprimée dans les deux dispositifs contribue aux finalités du développement durable

La pratique du vélo contribue à la poursuite du « **Facteur 4** », objectif européen de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 afin de contenir le réchauffement climatique.

Développer cette pratique contribue également au respect de l'article 13 de la **Déclaration universelle des Droits de l'Homme** disposant du droit de toute personne à **circuler librement** ou encore à l'amélioration de la qualité de l'air, comme l'énonce l'article 20 de la **loi dite « Laure »**, Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, codifié à l'article L228-2 du Code de l'environnement.

La mobilité active contribue de manière **cohérente et concomitante** à la poursuite des cinq **finalités du développement durable** inscrites à l'article L110-1 du code de l'environnement.

Exemples de mobilité active à vélo au sein des SR3V et agendas 21 contribuant aux finalités du développement durable

(les exemples présentés sont toutefois transversaux et peuvent répondre à plusieurs finalités à la fois)

Assurer la cohésion sociale et la solidarité entre territoires et générations

Le **SR3V** de la région Auvergne vise à créer un maillage territorial pour « **renforcer les liens entre les villes agglomérées et les territoires ruraux**, ceux en particulier non desservis par les transports en commun ».

L'**agenda 21** de Saint-Yon (91) prévoit la création d'un **réseau cohérent de circulations douces « fonctionnelles »**. Il vise notamment à relier les hameaux et équipements publics.

Préserver la biodiversité et protéger les milieux et les ressources

Le **SR3V** de la région Centre mentionne l'exemple de l'agglomération d'Orléans qui étudie l'implantation de **deux nouvelles boucles de promenade**. Ceci, afin de s'intégrer **dans le grand projet « Loire / Trame verte »** visant à préserver les espaces naturels et qui comprend également l'itinéraire « Loire à vélo ».

De nouveaux modes de **déplacements doux respectueux de l'environnement** sont proposés dans l'**agenda 21** de la Communauté de communes Gergovie Val d'Allier (63).

Permettre l'épanouissement de tous les êtres humains

Le **SR3V** de la région Picardie préconise la **prise en compte des personnes à mobilité réduite** dès la conception des projets. Ce choix permet de leur offrir un aménagement adapté et un meilleur accès au territoire.

Le plan d'action de l'**agenda 21** d'Anglet (64) mentionne notamment l'objectif de poursuivre la mise en place de **circuits signalétiques touristiques** pour la découverte de la ville à vélo.

Lutter contre le changement climatique et protéger l'atmosphère

Alors que le secteur des transports est la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France, le **SR3V** de la région Auvergne donne « **la possibilité et l'envie à la population de se déplacer à vélo ou à pied pendant ses loisirs et au quotidien** » dans des parcours sécurisés.

Le plan d'action de l'**agenda 21** de Colmar (68) vise par exemple à **réduire les émissions de gaz à effet de serre** en développant, notamment à travers le vélo, l'**intermodalité et la multimodalité**.

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables

Le **SR3V** de la région Midi-Pyrénées permet d'accéder en mode doux aux **principaux sites touristiques du territoire** notamment les sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, comme le Canal des deux Mers et les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle.

Dans le cadre de son **agenda 21**, la Franche-Comté a décliné un **référentiel d'hébergement régional des touristes à vélo** afin de favoriser le tourisme itinérant à vélo.

Pour en savoir plus :

Cet article est rédigé par Bénédicte **Pachod** et Rémy **Duchon**. Il synthétise les résultats d'une étude conjointe au sein du CGDD (Bureau des territoires-Mission nationales des véloroutes et voies vertes).

Sur le développement de la pratique du vélo

[1] Site Internet du coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Politique-du-velo.1776-.html>

Sur les SR3V

[2] Site Internet de la Mission Nationale Véloroutes Voies Vertes (SR3V et documents associés) :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mission-nationale-des-veloroutes-.html>

Sur les agendas 21 locaux et démarches locales de développement durable

[3] « *Projets territoriaux de développement durable et Agendas 21 locaux - Cadre de référence, éléments de démarche et pistes pour l'action* », disponible dans la rubrique « Agenda 21 et démarches locales de développement durable » du site du MEDDE

[4] « *Appel à reconnaissance 5^e session, Projets territoriaux de développement durable et Agendas 21 locaux reconnus* », MEDDE/CGDD, RéférenceS, Avril 2011

le
point sur

Commissariat général
au développement
durable

Service de l'économie,
de l'évaluation et de
l'intégration du
développement durable
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Tel. : 01.40.81.21.22

Directeur de la
publication
Xavier Bonnet

Rédactrice en chef
Laurence Demeulenaere

ISSN
2100-1634

Dépôt légal
Décembre 2013