

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteurs : Maryvonne LE PEZENNEC-CHARRIER et Philippe LE ROUX
Commission « Formation, emploi et éducation »
Rapporteur : Jean-Marc CLERY

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Plan régional vélo 2023-2028 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le Président du Conseil régional présente le projet de plan régional vélo 2023-2028 pour avis au CESER. Ce premier plan vélo traduit la volonté de faire de la Bretagne un territoire de référence. Ce document pose les bases de la stratégie régionale engagée pour aboutir à un projet consolidé en 2024.

Le plan vélo vise à donner une impulsion nouvelle et plus affirmée aux actions menées et soutenues par la Région Bretagne. Ce plan s'inscrit entièrement dans la dynamique Breizh COP - SRADDET et positionne le Conseil régional dans une déclinaison locale de la Stratégie nationale bas carbone qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Afin de réduire les émissions de particules fines et de Gaz à effet de serre (GES), notamment par les voitures individuelles, le Conseil régional, cheffe de file de l'intermodalité depuis la loi LOM (2019), projette de développer :

- l'utilisation du vélo pour les mobilités de courte distance ;
- l'alliance du vélo avec les autres modes de transports en commun (train, car, bateau) pour les trajets de longue distance.

Le Conseil régional peut donc agir directement ou avec l'ensemble des partenaires : État, collectivités, associations, acteurs privés.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

2.1. Observations générales

Sur proposition de Maryvonne LE PEZENNEC-CHARRIER et Philippe LE ROUX
au nom de la commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Le CESER note avec intérêt la volonté du Conseil régional de s'investir fortement dans la mise en place d'un véritable plan vélo. Il souligne et apprécie le caractère innovant de cette démarche, qui vise à apporter une vision consolidée et transversale de toutes les initiatives déjà engagées ou à engager pour le développement du vélo en Bretagne. L'exercice est complexe et révèle une multiplicité d'actions et d'acteurs impliqués dans cette politique au service de notre environnement.

Le rapport qui nous est présenté détaille les principaux axes de l'engagement régional, en termes de calendrier, de structuration, de financement, et d'actions envisagées dans tous les champs de compétence du Conseil régional (infrastructures, intermodalité, lycées, tourisme, sport, économie...).

Un certain nombre de mesures présentées ici sont déjà mises en œuvre (à hauteur de 4 M€ en 2021), et le plan propose de les poursuivre. Il est plus difficile d'identifier les mesures complètement nouvelles, de même que les financements correspondants, qui permettront de « changer de braquet » pour atteindre l'objectif fixé au niveau

national de 12% de part modale du vélo dans les transports. Le CESER espère que le plan consolidé en 2024 permettra de répondre à cette interrogation.

Le CESER souhaite attirer l'attention du Conseil régional sur trois points importants qu'il conviendra de ne pas sous-estimer :

- Il est nécessaire de bien appréhender les attentes de tous les territoires, en particulier ceux qui sont situés en zones peu denses et qui paraissent plus difficiles à intégrer, et ce d'autant plus que 50% des déplacements dans les zones rurales sont inférieurs à 5 km ;
- Le CESER constate le très grand nombre d'acteurs et de partenaires impliqués sur ce sujet. Cela nécessitera un investissement important en matière de concertation et de coordination, qu'il ne faudra pas négliger ;
- L'augmentation de la part modale du vélo ne pourra être acceptée par les habitant·es que si les cyclistes respectent le code de la route et ne constituent pas une insécurité pour les autres usagers. Les véhicules électriques et à assistance électrique (vélos, vélos-cargos, speed bikes, trottinettes, gyropodes, etc.) modifient le rapport temps/distance et posent de nouveaux défis de cohabitation. Il faudra donc tenir compte de ces différents types de véhicules dans les aménagements existants et nouveaux, afin d'éviter les points de conflits entre les divers usagers, et protéger en particulier les piétons.

Enfin, le CESER se réjouit de l'identification d'une filière économique bretonne du cycle potentiellement génératrice d'emplois et d'innovation, et nécessitant de fait une attention particulière aux besoins et compétences attendus pour construire une offre de formation qui réponde aux enjeux du secteur.

2.2. Observations concernant les lycées

Sur proposition de Jean-Marc CLERY
au nom de la commission « Emploi, formation et éducation »

Le CESER approuve les objectifs du Plan régional vélo et juge intéressantes les expérimentations lancées dans plusieurs établissements. Il apprécie notamment que soient prises en compte les conditions d'accès et d'accueil de l'ensemble des usagers des établissements qu'il s'agisse des vélos mais aussi des trottinettes, skates, etc., sans oublier les accès piétons. Il relève qu'actuellement la principale problématique pour les usagers porte sur l'identification et surtout la sécurisation des accès.

Le CESER apprécie également que soient prises en compte l'ensemble des questions qui peuvent se poser aux jeunes, notamment l'entretien ou la réparation des vélos. Compte tenu des difficultés sociales et financières croissantes que connaissent de nombreux·ses jeunes et leurs familles, le CESER suggère qu'une réflexion sur des systèmes de prêt ou de mise à disposition soient également engagée avec l'ensemble des acteurs, en particulier les élèves élu·e·s dans les Conseils de vie lycéenne.

Dans son étude « En Bac pro, et après ? » sur les jeunes de la voie professionnelle des lycées, le CESER avait mis en évidence qu'en raison de la dispersion des établissements, la distance moyenne domicile-lycée en Bretagne est plus importante que pour le reste de la France, en particulier pour les jeunes des lycées professionnels. Ainsi, si 21% des lycéen·ne·s professionnel·le·s en France étudient dans leur commune de résidence, c'est seulement le cas pour moins de 14% d'entre eux en Bretagne (l'écart est également significatif pour les élèves de la voie générale et technologique). Afin que le Plan vélo soit réellement à la portée de tou·te·s, il ne doit pas concerner seulement les jeunes des pôles urbains les plus importants et la dimension intermodale, en particulier avec les cars scolaires, doit être une priorité.

Le Plan régional vélo doit aussi prendre en compte la dimension multi-mobilité, en particulier en zone rurale.

S'agissant des aménagements et de l'installation d'équipements spécifiques (abris, garages) dans les lycées, le CESER souhaiterait avoir des précisions sur leur financement et surtout sur la façon dont les travaux envisagés (entre 5 et 10 lycées équipés par an) s'articuleront avec les opérations programmées au Schéma directeur immobilier (SDI).

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne


Plan régional vélo 2023-2028

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 1

Thierry MERRET (Personnalité qualifiée)

Adopté à l'unanimité

	<h2>Intervention de Béatrice FRISONI</h2> <p>Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne</p>
---	---

La CFDT soutient cette volonté du Conseil régional de viser à la neutralité carbone à l'horizon 2050, et qui cheffe de file de l'intermodalité projette l'utilisation du vélo pour les mobilités de courtes distances et d'allier le vélo avec les autres modes de transports en commun.

La CFDT n'interviendra que sur l'aspect mobilité de ce rapport.

En temps qu'AOM (Autorité organisatrice de la mobilité), cette volonté de la Région doit s'accompagner des moyens à mettre en place pour la rendre effective. Il s'agit donc d'ajuster son matériel roulant tant routier que ferroviaire à cette nouvelle donne et de l'adapter au transport de vélos sans nuire à la qualité de service que sont en droit d'attendre les usagers. Il s'agit également de coordonner cette offre avec celles d'autres opérateurs de transports agissant en complémentarité sur le même territoire afin d'éviter des ruptures dans les voyages. Cela suppose une concertation avec l'ensemble des AOM locales du territoire, mais également avec les opérateurs du rail pour rendre les gares accessibles au vélo jusqu'au point d'embarquement.

Pour être pleinement opérationnel, ce plan régional doit intégrer le rôle des communes dans l'offre de voirie dédiée aux modes de transport doux. Comme il a été créé pour les TER, des comités d'usagers pourraient être mis en place pour construire cette offre et éviter ainsi les conflits d'usages.

La CFDT votera ce rapport.