

Commission 1 "Dynamiques territoriales et mobilités"
Rapporteurs : Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Plan vélo régional 2025-2027 - Etape 2 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Afin de poursuivre et de renforcer l'engagement du Conseil régional en matière de développement de la pratique du vélo en Bretagne, il est proposé d'adopter une nouvelle étape du Plan vélo régional, visant 3 priorités :

- Renforcer l'action de la Région sur le sujet vélo dans le cadre de ses propres compétences (mobilités, lycées, canaux, etc.) ;
- Poursuivre l'accompagnement des politiques cyclables portées par les partenaires (Départements, EPCI, communes) tout en veillant à renforcer l'adéquation des soutiens apportés avec les priorités fixées au niveau régional ;
- Assurer un rôle de coordination du sujet vélo en Bretagne, en lien avec son rôle de cheffe de file de la mobilité (Loi d'Orientations des Mobilités).

Cette étape 2 du Plan vélo régional s'inscrit dans un contexte de pilotage par la Région de plusieurs stratégies qui visent à répondre aux attentes des Bretonnes et des Bretons en matière de mobilité du quotidien : création du Syndicat Mixte *Bretagne Mobilités*, doublement de l'offre TER à l'horizon 2040, stratégie gares, constitution d'un SERM régional articulant l'ensemble des modes de transports (fer, routier et vélo).

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Dans son précédent avis, le CESER soulignait l'intérêt qu'il porte au déploiement de ce Plan vélo qui, par essence, se veut contributeur à une pratique décarbonée des mobilités en cohérence avec la feuille de route régionale sur le sujet. Ce second volet confirme l'ambition régionale et le CESER ne peut que saluer la détermination de l'exécutif. Néanmoins, compte tenu de la situation et de la place actuelle du vélo dans les pratiques de mobilités en Bretagne (3,3 % des trajets domicile-travail), beaucoup reste à faire pour inverser cette tendance, ce dont le Conseil régional semble conscient. D'un point de vue général, pour le CESER le niveau des montants affectés pour la mise en œuvre de ce Plan vélo est à comparer avec les montants affectés chaque année tant sur le volet routier que ferroviaire du Contrat de plan Etat-Région (CPER), mais aussi des investissements effectués par l'ensemble des collectivités dans l'entretien de l'ensemble des infrastructures terrestres. De ce fait, il s'inquiète du faible niveau d'investissement sur les politiques cyclables en Bretagne, compte-tenu des enjeux de reports modaux, de la part du transport dans le budget des ménages et *in fine* des enjeux de transition écologique, alors même que ce secteur est porteur d'innovations.

Cela étant dit, le document appréhende bien les enjeux liés au développement de la pratique cycliste tant dans sa contribution à la lutte contre le réchauffement climatique qu'en termes de santé publique, compte tenu des effets délétères de la sédentarisation, accentués par l'usage quasi exclusif de l'automobile, singulièrement sur les courtes distances.

Aussi, pour le CESER, le rôle de cheffe de file de la Région paraît incontournable, ceci afin d'éviter toute incohérence dans l'articulation des différentes politiques cyclables à l'échelle locale, mais aussi un rôle intégrateur, dans une logique partenariale avec l'ensemble des acteurs (qu'ils soient publics ou encore associatifs par exemple).

Le CESER partage l'état des lieux et les principaux freins au développement de la pratique du vélo, à savoir les effets de politiques publiques tournées quasi exclusivement ces dernières décennies vers l'automobile, le décalage entre les schémas et les réalisations, les aménagements inappropriés qui sont un frein important à la pratique, l'absence

de continuité des itinéraires... Cette remarque vaut aussi sur les questions de sécurité et de sécurisation de toutes les infrastructures, comme dans les lycées (et notamment en milieu rural), mais aussi des lieux de stationnement avec 80 % des gares équipées de dispositifs sécurisés ce qui est à saluer.

A cet égard, le CESER prend connaissance avec satisfaction, dans ce bordereau comme dans la décision modificative au budget (DM) présentée à cette même session, du lancement à horizon 2026 des « vélos BreizhGo » : une bonne nouvelle pour l'intermodalité et la recherche de solutions décarbonées du dernier kilomètre dans les trajets du quotidien en Bretagne ! Néanmoins, à la lumière des expériences similaires menées dans certaines métropoles, le CESER s'interroge sur la pérennité du dispositif, compte-tenu de son coût d'exploitation (achat et maintenance) et par conséquent sur la trajectoire budgétaire, alors même qu'il pourrait contribuer à un report modal efficient.

Parmi les autres orientations du plan d'actions, le dossier du Conseil régional flèche actions et financements pour « les lycées cyclables ». Le CESER en approuve les objectifs et note avec satisfaction la cohérence entre ce projet lycées cyclables et les investissements envisagés dans les aménagements des lycées. L'engagement du Conseil régional dans un plan pluriannuel apportera de la lisibilité à la stratégie régionale. Cependant, dans [son avis sur l'étape 1 de ce plan \(décembre 2022\)](#), le CESER jugeait « intéressantes les expérimentations lancées dans plusieurs établissements », et il regrette par conséquent aujourd'hui qu'il n'ait pas été fait de bilan de ces expérimentations.

En effet, pour le CESER, le fléchage d'un budget de 1 million d'euros « pour poursuivre le déploiement de solutions de stationnement dans les établissements » va dans le bon sens, mais il s'interroge sur les établissements concernés. Est-ce ceux pour lesquels le diagnostic a été réalisé, de nouveaux établissements qui se porteraient volontaires, des lycées choisis par le Conseil régional ? Il en appelle à l'éclairage de ce dernier sur ce point.

Enfin, pour le CESER, l'action de sensibilisation des lycéens·nes est un élément positif pour le développement des mobilités. Il note que cela concernera des établissements volontaires, mais s'interroge sur le nombre de lycées qui pourraient être concernés.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne
« Plan vélo régional 2025-2027 - Étape 2 »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

La CGT partage très largement le constat effectué par le Conseil régional sur l'utilité mais surtout la nécessité de redynamiser l'utilisation du vélo. Est-il encore nécessaire de rappeler que la pratique du vélo répond aux défis de santé publique, d'amélioration de la qualité de l'air, singulièrement en zone dense, de réduction du bruit, à la neutralité carbone, à la reconquête des centres-villes, qui risquent de devenir des zones de fortes exclusions des plus modestes avec la mise en place des ZFE... Le vélo accroît incontestablement l'attractivité des transports en commun, notamment en raison de sa complémentarité et pour s'en convaincre, il suffit de regarder les problèmes que posent son emport à bord des trains régionaux... Enfin il participe à la désaturation des axes routiers, diminuant la charge d'entretien pour les collectivités dont la contribution ne cesse d'augmenter.

Outre la transversalité des enjeux que ce soit à la faveur du climat, de l'amélioration de la qualité de vie et de la santé, son inclusivité intrinsèque rend ce mode de déplacement praticable quel que soit l'âge, le genre ou le niveau de revenu...

Pour la CGT, on ne peut passer sous silence les enjeux de formations professionnelles, d'emploi local, et in fine d'insertion. Cela est d'autant plus prégnant compte tenu de la précarité qui gagne la population française tous âges confondus ! La baisse des financements publics fragilise aussi l'ensemble de l'éco-système vélo que les principaux acteurs français souhaiteraient développer pour ne plus dépendre de la suprématie asiatique dans le domaine manufacturier. La France dispose d'un réel savoir-faire et de nombreuses innovations ont vu le jour ces dernières années tant dans le développement de vélos à usages professionnels, que pour créer des véhicules légers dits « intermédiaires » qui constituent une réponse intéressante notamment pour les trajets domicile-travail. Ce sont de réels points d'appuis pour relancer une filière créatrice de valeurs et d'emplois assis sur la décarbonation des mobilités, mais encore faut-il pour cela un soutien réel de l'Etat et des collectivités.

Une fois de plus, les arbitrages budgétaires de l'Etat et désormais des collectivités, compromettent sérieusement nombre de projets en réponse d'ailleurs au plan national vélo ! Ce dernier, pour la première fois, outre l'augmentation des budgets, avait pour mérite de donner de la lisibilité et donc de la cohérence à l'action publique grâce à la pluri-annualité des investissements. Il est unanimement reconnu que les principaux freins à la pratique du vélo demeurent la sécurité, avec la création d'axes dédiés qui nécessitent des investissements massifs et de sécurisation des lieux de stationnement compte tenu du niveau de vols et de dégradations. Assurément pour la CGT, le retard pris en termes d'investissements compromet non seulement les actions déjà engagées et futures, mais interroge sur leur devenir à la faveur du renouvellement des équipes municipales l'an prochain ...

Pour la CGT si tout n'est pas qu'une question de moyens, c'est assurément la principale lacune de ce plan régional vélo. Au niveau national ce ne sont plus que 50 millions d'euros issus du fonds vert en lieu et place des 250 millions promis par l'Etat... Si à la faveur du funeste épisode de la pandémie de COVID la pratique du vélo a connu un véritable regain dans notre pays avec de réelles retombées pour tous les acteurs et notamment économiques, près de 10 ans après les premières véritables annonces politiques à sa faveur l'ambition publique pour son usage semble compromise. Il est clair que sans un engagement de l'Etat sur le long terme, que ce soit au niveau des moyens financiers ou dans sa gouvernance, ce plan n'aura d'effets qu'à la marge. En tout état de cause il paraît peu probable que la France rattrape son retard sur ses plus proches pays voisins, qui eux investissent massivement avec des résultats incontestables.

Pour la CGT les moyens existent assurément pour répondre aux attentes tant des collectivités que des usagers. La fin des concessions d'autoroutes crée une opportunité de trouver des financements pérennes pour décarboner les mobilités : gageons que l'Etat et les collectivités s'en saisissent !