



**CONCOURS DE RECRUTEMENT
DE CONSEILLERS DE CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES**

Session 2022

Etude d'un dossier de finances publiques

(Durée : 4 heures ; coefficient : 2)

L'utilisation de la calculatrice est autorisée

SUJET :

Le président de la chambre régionale des comptes, au sein de laquelle vous êtes affecté(e), vous demande, à l'issue d'une réunion préparatoire à l'élaboration du programme 2023 et du pluriannuel 2023-2025, d'établir une note sur le cadre juridique, les orientations possibles et les enjeux, notamment financiers, d'une enquête pouvant déboucher sur un rapport thématique qui pourrait être conduite sur les politiques en faveur du vélo des collectivités de la région.

Sur la base de vos connaissances et du dossier joint, votre note présentera le cadre légal et réglementaire de l'intervention des collectivités et établissements territoriaux dans les diverses dimensions de cette politique, elle examinera les différents services, modes contractuels et aides proposés et évaluera les enjeux en termes de mobilité durable, d'usage, de services apportés aux citoyens mais aussi d'efficacité et de dépenses engagées dans la mise en œuvre de leur compétence.

La note qui veillera également à souligner les orientations et thèmes majeurs qui pourraient guider l'enquête de la chambre, sera suivie si la décision de programmation sur les exercices 2023 et 2024 est prise sur ce sujet d'une étude de faisabilité opérationnelle pour les collectivités de la région.

Dossier documentaire :

Ce dossier comporte 50 pages (hors page de présentation et liste des documents).

Les candidats sont invités à s'assurer que le dossier est complet.

Document n° 1 :

Ordonnance n° 2022 - 408 du 23 mars 2022 relative au régime de responsabilité financière des gestionnaires publics – JO du 24 mars 2022 (extraits) **(3 pages) – n° 3 à 5**

Document n° 2 :

Lever les freins à l'usage du vélo – les outils juridiques des collectivités locales – étude rédigée par Louis Le Foyer de Costil, avocat à la Cour – JCP / La semaine juridique n° 25, 26 juin 2017 **(5 pages) – n° 6 à 10**

Document n° 3 :

Rapport Audit Vélib'2 – Mairie de Paris – Inspection générale – février 2019 (extraits) **(6 pages) – n° 11 à 16**

Document n° 4 :

Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France – Dossiers de la DGE – avril 2020 (extraits) **(8 pages) – n° 17 à 24**

Document n° 5 :

Comment développer l'usage du vélo sur son territoire ? www.bl-evolution.com – Insight janvier 2021 **(10 pages) – n° 25 à 34**

Document n° 6 :

Dispositifs vélo, mode d'emploi – Ville & Vélo n° 91 – décembre 2020 / janvier 2021 (extraits) **(9 pages) – n° 35 à 43**

Document n° 7 :

Loi Climat et résilience – guide à l'usage des collectivités territoriales – CNFPT – mars 2022 (extraits) **(6 pages) – n° 44 à 49**

Document n° 8 :

Quelles sont les compétences vélo des collectivités territoriales ? Citycycle - mars 2022 **(3 pages) – n° 50 à 52**

Document n° 1

Ordonnance n° 2022 - 408 du 23 mars 2022 relative au régime de responsabilité financière des gestionnaires publics (extraits)

NOR : PRMX2201889R
JORF n°0070 du 24 mars 2022
Texte n° 4

Le Président de la République,
[...]

Ordonne :

[...]

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES JURIDICTIONS FINANCIÈRES

[...]

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS DE SIMPLIFICATION ET D'HARMONISATION DES PROCÉDURES

[...]

Article 11

Le titre IV de la première partie du livre II du même code est ainsi modifié :

1° Au second alinéa de l'article L. 241-1, après le mot : « menée », sont insérés les mots : « en relation » et, après les mots : « l'ordonnateur », sont insérés les mots : « ou le dirigeant » ;

2° Le chapitre III est ainsi modifié :

a) A la première phrase de l'article L. 243-2, les mots : « de deux », sont remplacés par les mots : « d'un » ;

b) Le premier alinéa de l'article L. 243-6 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il est publié, accompagné le cas échéant des réponses écrites mentionnées à l'article L. 243-5, à l'issue de ce débat et, au plus tard, dans un délai de deux mois suivant sa communication par la chambre régionale des comptes à l'exécutif de la collectivité territoriale ou de l'établissement public. » ;

3° Est ajoutée une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Rapports thématiques

« Art. L. 243-11. – La chambre régionale des comptes peut publier dans un rapport thématique des observations relatives à la gestion de plusieurs collectivités territoriales, établissements publics ou organismes soumis à son contrôle.

« Les règles de procédure prévues au présent chapitre sont applicables.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret. »

TITRE II
DISPOSITIONS DIVERSES, TRANSITOIRES ET FINALES

CHAPITRE I^{er}
DISPOSITIONS DE COORDINATION

Article 12

Le 3^o de l'article 2393 du code civil est supprimé.

Article 13

Le septième alinéa de l'article L. 315-16 du code de l'action sociale et des familles est supprimé.

Article 14

Au I de l'article L. 5221-1 du code de la défense, les mots : « personnellement et pécuniairement responsables » sont remplacés par les mots : « seuls chargés ».

Article 15

Au premier alinéa de l'article L. 719-9 du code de l'éducation, les mots : « ; leurs comptes sont soumis au contrôle juridictionnel de la Cour des comptes, contrôle » sont remplacés par les mots : « la Cour des comptes exerce un contrôle de la gestion ».

[...]

CHAPITRE III
DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 29

I. – Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2023 dans les conditions fixées au II.

Par dérogation au premier alinéa, les dispositions du 3^o du II de l'article 1^{er} sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2026.

II. – Les dispositions relatives au régime de responsabilité des comptables publics patents et assimilés, des comptables de fait, des régisseurs, des trésoriers militaires et des comptables des organismes primaires de sécurité sociale demeurent applicables dans leur version antérieure à la présente ordonnance aux opérations ayant fait l'objet d'un premier acte de mise en jeu de leur responsabilité notifié avant le 1^{er} janvier 2023, lorsque le manquement litigieux a causé un préjudice financier à l'organisme public concerné.

Article 30

I. – Les affaires ayant fait l'objet d'un premier acte de mise en jeu de la responsabilité d'un comptable public devant les chambres régionales des comptes à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont, à cette date, transmises à la Cour des comptes.

II. – Les affaires ayant fait l'objet d'un réquisitoire introductif devant la Cour de discipline budgétaire et financière à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont, à cette date, transmises à la Cour des comptes.

Article 31

Le comptable ou le régisseur auquel aucune charge n'a été notifiée pour un exercice donné est déchargé de sa gestion au titre de cet exercice.

Le comptable ou le régisseur sorti de fonction au cours d'un exercice et à l'encontre duquel aucune charge n'existe ou ne subsiste pour l'ensemble de sa gestion est quitte de cette dernière.

Article 32

Dans les conditions prévues par décret, l'Etat prend en charge les déficits résultant exclusivement des fautes ou des erreurs des comptables publics de l'Etat.

Article 33

Le Premier ministre, le ministre de l'économie, des finances et de la relance et le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 mars 2022.

EMMANUEL MACRON

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN CASTEX

*Le ministre de l'économie,
des finances et de la relance,*
BRUNO LE MAIRE

*Le ministre délégué
auprès du ministre de l'économie, des finances
et de la relance, chargé des comptes publics,*
OLIVIER DUSSOPT

2159 Lever les freins à l'usage du vélo

Les outils juridiques des collectivités locales

Étude rédigée par :

LOUIS LE FOYER DE COSTIL,

avocat à la cour, Parme avocats

Au carrefour du droit de l'immobilier, du droit de l'urbanisme, du droit routier et du droit de l'environnement, le droit du vélo est en plein essor. Les collectivités territoriales en sont les acteurs clés : création de places de stationnement de vélos, sécurisation de la circulation des cyclistes ou mise à disposition des vélos en location, elles disposent d'une boîte à outils complète leur permettant de développer l'usage du vélo sur leur territoire.

1. - Non polluant, bon pour la santé, rapide, peu onéreux, bénéfique au commerce de proximité : les arguments sont nombreux en faveur du vélo. Prenant la suite de la loi LAURE du 30 décembre 1996¹ et de la loi SRU du 13 décembre 2000², la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fait du développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées une « *priorité au regard des exigences de la transition énergétique* ». Cette priorité est traduite par « *un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos* »³.

« Non polluant, bon pour la santé, rapide, peu onéreux, bénéfique au commerce de proximité : les arguments sont nombreux en faveur du vélo »

Pour donner le coup de pédale nécessaire, les acteurs publics comme privés sont sollicités. L'État subventionne l'achat de vélo électrique⁴ ; les employeurs doivent verser une indemnité kilométrique à leurs salariés pour leurs déplacements à vélo⁵ et rembourser 50 % du montant de l'abonnement aux services publics de location de vélos⁶ ; les syndicats de copropriétés sont tenus de mettre à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant

le stationnement sécurisé des vélos⁷.

L'acteur clé dans le développement de la petite reine reste cependant les collectivités territoriales. Leurs compétences leur permettent – et parfois les contraignent – à intervenir à plusieurs niveaux : créer des places de stationnement de vélos afin de faciliter les déplacements et prévenir les vols (1) ; sécuriser la circulation des cyclistes par des itinéraires dédiés (2) ; et pour les plus volontaristes, mettre à disposition des vélos en location (3).

1. Le stationnement des vélos

A. - Créer des places de stationnement public

2. - Les collectivités territoriales peuvent dans les conditions de droit commun réaliser ou faire réaliser des places de stationnement dédiées aux vélos tant dans leurs propres bâtiments que sur leur voirie. La réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux vélos est cependant plus qu'une simple faculté. C'est une obligation lors de la construction de bâtiments accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public⁸.

Par ailleurs, l'absence de réalisation de places de stationnement pour vélos est susceptible d'engager la responsabilité des collectivités territoriales pour carence du maire dans l'exercice de ses pouvoirs de police général. Le stationnement répété de vélos sur les trottoirs crée ainsi, selon la jurisprudence, des nuisances qu'il appartient au maire de faire cesser, en verbalisant ou en créant les places de stationnement faisant défaut⁹. On relèvera que si l'interdiction du stationnement des vélos sur le trottoir a été supprimée par le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015

1. L. n° 96-1236, 30 déc. 1996, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

2. L. n° 2000-1208, 13 déc. 2000.

3. L. n° 2015-992, 17 août 2015, relative à la transition énergétique, art. 41.

4. D. n° 2017-196, 16 févr. 2017, relatif aux aides à l'achat ou à la location des véhicules peu polluants.

5. Pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail (C. trav., art. L. 3261-3-1).

6. C. trav., art. L. 3261-2.

7. L. n° 65-557, 10 juill. 1965, art. 24-5, fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis.

8. CCH, art. L. 111-5-2.

9. CE, 9 mai 2011, n° 337055, Commune de Bordeaux : JurisData n° 2011-008415.

– V. également sur un stationnement de véhicules rendant dangereuse la circulation des piétons, CAA Douai, 23 oct. 2015, n° 13DA01586.

relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement, le maire reste compétent pour « *réglementer et, au besoin, interdire l'arrêt et le stationnement des cycles sur les trottoirs* »¹⁰.

En revanche, le vol d'un vélo en raison de l'absence de place de stationnement clos n'a pas été jugé de nature à engager la responsabilité de la collectivité pour défaut d'aménagement normal d'un ouvrage public¹¹.

B. - Faire respecter les prescriptions du Code de la construction et de l'habitation

3. - Le Code de la construction et de l'habitation (CCH) prévoit des règles minimales de stationnement des vélos qu'il appartient au maire de contrôler lors de l'examen des demandes de permis de construire. Son article L. 111-5-2 prévoit que le constructeur d'un ensemble d'habitation ou d'un bâtiment à usage industriel ou tertiaire constituant un lieu de travail, doit, s'il est équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé, le doter des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Cet espace peut être réalisé à l'extérieur du bâtiment à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment et doit présenter une capacité de stationnement adaptée. L'espace doit comporter un système de fermeture sécurisé (qui peut être surveillé pour les bureaux) ainsi que des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue¹².

« Le Code de la construction et de l'habitation prévoit des règles minimales de stationnement des vélos qu'il appartient au maire de contrôler lors de l'examen des demandes de permis de construire »

Le constructeur d'un ensemble commercial est également tenu de prévoir des places de stationnement de vélo. Si ces dernières n'ont pas nécessairement à être sécurisées, elles sont exigées même si l'ensemble est dénué de places de stationnement¹³. Ces dispositions issues de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte s'appliquent aux demandes de permis de construire déposées à compter du 1^{er} janvier 2017¹⁴.

10. CE, 23 déc. 2016, n° 393276, M. B. – CGCT, art. L. 2213-2.

11. CAA Nancy, 13 nov. 2003, n° 99NC01096.

12. CCH, art. R. 111-14-4 et s. – A. 13 juill. 2016. – CCH, art. R. 111-14-2 à R. 111-14-8.

13. Le nombre de place et leurs modalités sont précisées aux articles R. 111-14-4, à R. 111-14-8 et R. 136-4 du CCH, (modifiés par le décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs) et par l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du CCH.

14. L. n° 2015-992, 17 août 2015, art. 41 VII.

S'agissant des bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, l'article L. 111-5-3 du Code de la construction et de l'habitation (CCH) exige l'installation d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. À l'image du régime des permis de construire, cela n'est prescrit que si les bâtiments sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés¹⁵. Ainsi, si l'obligation de prévoir des places de stationnement pour les vélos est prévue de manière étendue, cette obligation reste limitée aux bâtiments qui comportent des places de stationnement. Les autorités locales peuvent cependant compléter ces obligations dans leur plan local d'urbanisme (PLU).

C. - Imposer la création de places de stationnement dans le PLU

4. - En complément des règles du Code de la construction et de l'habitation, les collectivités peuvent imposer dans leur PLU la création de places minimales de stationnement de vélo. Elles y sont même tenues si le règlement de leur PLU prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés¹⁶. Ces obligations doivent selon le Code de l'urbanisme, « *[tenir] compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité* »¹⁷. Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PLU doit en outre être compatible avec le plan mobilité du plan de déplacement urbain (PDU) qui peut contenir des mesures relatives à l'usage du vélo et notamment au stationnement¹⁸.

Les places de stationnement de vélos doivent être réalisées sur l'assiette même du bâtiment. En effet, contrairement aux places de stationnement des véhicules motorisés, il n'est pas prévu que les aires de stationnement de vélos puissent être réalisées dans leur « environnement immédiat »¹⁹. De même, en cas d'impossibilité de réaliser les places sur le terrain d'implantation ou à proximité immédiate, le Code de l'urbanisme n'autorise pas le recours à l'acquisition ou à la concession de places dans un parc privé de stationnement, comme cela est permis pour le stationnement des véhicules motorisés. Ces obligations en matière de stationnement sont inscrites par les collectivités territoriales à l'article 12 du règlement de leur PLU. La méconnaissance de ces dispositions et notamment le nombre insuffisant de place de stationnement de vélos conduit à l'annulation totale ou partielle du permis de construire²⁰.

15. Précisé par CCH, art. R. 136-1.

16. C. urb., art. L. 151-30.

17. C. urb., art. R. 151-44.

18. C. urb., art. L. 131-4. – C. transp., art. L. 1214-8-2.

19. C. urb., art. L. 151-33.0

20. CAA Marseille, 23 févr. 2012, n° 10MA00950. – CAA Nancy, 17 janv. 2013, n° 12NC00722. – CAA Lyon, 31 mai 2016, n° 14LY04021.

2. La circulation des vélos

A. - Créer des itinéraires cyclables

5. - Les collectivités territoriales compétentes en matière de voirie peuvent aménager à leur initiative des itinéraires cyclables. Les aménagements doivent néanmoins respecter les articles R. 110-2 et R. 431-9 du Code de la route qui n'autorisent la circulation des cycles que sur la chaussée, l'accotement ou à l'allure du pas sur les aires piétonnes. Leur circulation est en revanche interdite sur les trottoirs, où ne peuvent donc être aménagées de pistes cyclables²¹.

Les collectivités territoriales sont par ailleurs dans certaines hypothèses tenues de créer des itinéraires cyclables en application de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie codifié à l'article L. 228-2 du Code de l'environnement. Cet article dispose qu'« à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ». Il existe donc, en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines, une véritable obligation de création d'itinéraires cyclables.

Sa portée a évolué en jurisprudence. Une première interprétation était que la collectivité pouvait échapper à l'obligation de créer l'itinéraire cyclable en raison des « besoins et contraintes de la circulation » ou en cas d'incompatibilité avec les orientations du plan de déplacements urbains²². La jurisprudence plus récente et désormais nettement majoritaire, quoique non confirmée par le Conseil d'État est plus exigeante. Elle juge que le pouvoir d'appréciation des collectivités au regard des besoins et contraintes de la circulation visés à l'article L. 228-2 du Code de l'environnement se limite au choix de l'aménagement, à savoir l'alternative entre des pistes, des marquages au sol ou des couloirs indépendants²³.

*« Il existe, en cas de réalisation ou de
rénovation de voies urbaines, une
véritable obligation de création
d'itinéraires cyclables »*

21. TA Marseille, 30 déc. 2008, n° 0607703.

22. CAA Lyon, 28 juill. 2003, n° 99LY02169, Assoc. Roulons en ville à Vélo.

23. CAA Douai, 30 déc. 2003, n° 02DA00204. – CAA Nantes, 26 juin 2009, n° 08NT03365, Communauté urbaine Brest Métropole Océane : JurisData n° 2009-012099. – CAA Paris, 5 nov. 2013, n° 10PA04758. – CAA Marseille, 21 mars 2011, n° 08MA03960.

La cour administrative de Marseille a en ce sens récemment jugé que les motifs tirés des contraintes, de la sécurité, de la configuration des lieux et de la forte demande de stationnement dans le secteur ne pouvaient exonérer la collectivité de son obligation de prévoir un aménagement d'itinéraire cyclable²⁴.

B. - Prévoir une signalisation adaptée à l'usage du vélo

6. - Le Code de la route comporte certaines dispositions applicables de plein droit destinées à sécuriser la circulation des cyclistes. L'article R. 412-34 du Code de la route autorise ainsi les enfants de moins de 8 ans à rouler à vélo sur le trottoir. L'article R. 412-28-1 du même code dans sa rédaction issue du décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 autorise quant à lui la circulation à double sens pour les cyclistes sur les voies dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police²⁵. Cette disposition étend la règle similaire aux zones 30, règle qui avait donné lieu à plusieurs contentieux consécutifs aux refus de maires de l'appliquer²⁶. Le décret précité du 2 juillet 2015 autorise également le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante²⁷ et sanctionne plus sévèrement le stationnement de véhicules sur les pistes et bandes cyclables²⁸.

D'autres mesures de sécurité routière requièrent des décisions des autorités de police compétentes pour leur mise en œuvre. Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 leur permet de mettre en place des sas pour les cyclistes au niveau des feux tricolores et que des cédez-le-passage cycliste qui autorisent les vélos à s'affranchir de l'arrêt au feu rouge pour les feux positionnés hors intersection²⁹. Les autorités de police peuvent en outre généraliser la circulation à 30 km/h ou développer les zones 30 et les zones de rencontre.

24. CAA Marseille, 10 oct. 2016, n° 15MA00331.

25. Prévu pour les zones 30 par l'article R. 110-2 et généralisé aux voies limitées à 30 km/h par l'article R. 412-28-1 du Code de la route créé par le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015. – V. également l'article 431-9 pour les aires piétonnes.

26. CAA Marseille, 24 oct. 2014, n° 12MA04902.

27. C. route, art. R. 412-19.

28. C. route, art. R. 417-11.

29. C. route, art. R. 415-15.

3. Le service public de location de bicyclettes

A. - Une compétence exercée par les autorités organisatrices de la mobilité

7. - La possibilité pour une collectivité territoriale de proposer des vélos en location trouvait son fondement dans des dispositions éparses du Code général des collectivités territoriales qui prévoyait la possibilité « *d'organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service* ». Cette faculté avait été en tout état de cause consacrée même sans texte spécifique par la jurisprudence. Le tribunal administratif de Lyon avait ainsi estimé, malgré l'existence d'une société lyonnaise qui pratiquait la location de vélos à la journée, que « *le service Vélo'v, qui a pour objet de faciliter la circulation au sein de l'agglomération lyonnaise en limitant la pollution et les encombrements, satisfait des besoins qui ne sont pas remplis par des entreprises privées et répond à un intérêt public, qui est de nature à justifier sa création* »³⁰.

Cette compétence a été clarifiée par la loi MAPTAM n° 2014-58 du 27 janvier 2014. L'article L. 1231-16 du Code des transports dans sa rédaction issue de cette loi dispose désormais qu'« *en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent organiser un service public de location de bicyclettes* ». Les autorités visées sont les autorités organisatrices de la mobilité, soit les communes, leurs groupements, les syndicats mixtes de transport et la métropole de Lyon.

Les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les métropoles sont à cet égard de plein-droit autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-16 du Code des transports³¹. Les communautés de communes ne peuvent en revanche être compétentes en matière de location de bicyclettes qu'à condition qu'elles exercent ou (1°) la compétence organisation des transports publics de personnes ou (2°) « *au moins l'une des trois compétences définies aux 1°, 2° et 4° du II de l'article L. 5214-16 ou l'organisation des transports publics de personnes* », à savoir la protection de l'environnement, la politique du logement et du cadre de vie ou la construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire et d'équipements de l'enseignement préélémentaire et élémentaire d'intérêt communautaire³².

30. TA Lyon, 23 mars 2006, n° 0502594 et 0502595, SARL HB France, SARL HC LYON.

31. CGCT, art. L. 5215-20, L. 5216-5 et L. 5217-2.

32. CGCT, art. L. 5214-16-2.

B. - Des montages contractuels issus du droit de la commande publique

8. - La location classique de vélos n'appelle guère de commentaires sur sa mise en œuvre. La mise à disposition de vélos en libre-service via des bornes installées sur la voirie publique donne en revanche lieu à des montages contractuels plus complexes.

Si, le service de location de vélos peut comme à Saint-Étienne être assuré directement par la collectivité territoriale au sein d'une régie de transports³³, le savoir-faire nécessaire requiert habituellement qu'il soit confié à un opérateur privé.

Il peut s'agir classiquement d'un marché public de fourniture et de service, rémunéré éventuellement partiellement par de la publicité sur les vélos et les stations de location. Le titulaire, amené à occuper une dépendance du domaine public, devra en principe verser à la collectivité territoriale une redevance domaniale en application de l'article L. 2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, et le cas échéant, une quote-part des recettes tirées de la location.

Le marché de location de vélos peut également être couplé à un marché public portant sur l'installation et l'exploitation publicitaire de mobilier urbain. Dans ce montage, le prestataire exploite le service de mise à disposition de bicyclettes en contrepartie de l'autorisation d'implanter et d'exploiter la publicité sur le domaine public. Le couplage entre les prestations relatives au mobilier urbain et à la location de vélos ne doit cependant pas méconnaître l'obligation d'allotissement à laquelle les pouvoirs adjudicateurs ne peuvent classiquement déroger que « *s'ils ne sont pas en mesure d'assurer par eux-mêmes les missions d'organisation, de pilotage et de coordination ou si la dévolution en lots séparés est de nature à restreindre la concurrence ou risque de rendre techniquement difficile ou financièrement plus coûteuse l'exécution des prestations* »³⁴.

*« La mise à disposition de vélos en libre-service
via des bornes installées
sur la voirie publique donne lieu à
des montages contractuels
complexes »*

Le tribunal administratif de Paris a à cet égard jugé que l'absence d'allotissement était justifiée dès lors que « *la dissociation en deux lots distincts de l'exploitation des vélos et de la gestion du mobilier urbain n'aurait pas permis de répondre, de manière optimale,*

33. C. transp., art. L. 1221-7.

34. Ord. n° 2015-899, 23 juill. 2015, art. 32, relative aux marchés publics.

à l'objectif de rationalisation de la gestion de l'espace parisien, lequel nécessite une cohérence d'ensemble dans la mise en place du dispositif de stations vélos qui doit s'articuler sur le dispositif de mobilier urbain » et qu'ainsi, « la dévolution par lots risquait de rendre techniquement difficile l'exécution de prestations conçues pour entrer dans une gestion intégrée »³⁵. Le tribunal administratif de Lyon a récemment statué dans le même sens³⁶.

35. TA Paris, 23 févr. 2007, n° 0701657, Sté Clear Channel France.

36. TA Lyon, 16 mars 2016, n° 1601397.

Les collectivités territoriales peuvent enfin recourir à un montage sous forme de délégation de service public ou de concession selon la nouvelle terminologie, dans lequel le risque d'exploitation est à la charge du concessionnaire³⁷. À l'image des marchés publics, la concession peut porter exclusivement sur la location de vélo ou être associée à d'autres prestations. À cet égard, si les délégations de service public ne sont pas soumises au principe d'allotissement, la jurisprudence interdit néanmoins qu'elles aient un « périmètre manifestement excessif » ou réunissent « *au sein de la même convention des services qui n'auraient manifestement aucun lien entre eux* »³⁸.

Au carrefour des droits de l'immobilier, de l'urbanisme, de la route, de l'environnement et de la commande publique, émerge ainsi un droit du vélo qu'il appartient désormais aux collectivités territoriales d'enfourcher.

Mots-Clés : *Collectivités territoriales - Vélo*

JurisClasseur : *Collectivités territoriales, fasc. 935, 1322 et 1167-10*

Autres publications LexisNexis : *Synthèse 180, Documents et règles d'urbanisme à vocation générale*

37. CEREMA, Contractualisation des vélos en libre-service en France, état des lieux 2005-2013.

38. CE, 21 sept. 2016, n° 399656 et n° 399699, *Communauté urbaine du Grand Dijon et Société Keolis* : *JurisData* n° 2016-019629 ; *Lebon T. 2016* ; *JCP A 2016*, 2332, *comm. J.Martin* ; *Contrats-Marchés publ. 2016*, *comm. 261*, *note G. Eckert* ; *Dr. adm. 2016*, *comm. 64*, *note J.-C. Videlin*.

Document n° 3



INSPECTION GENERALE

**RAPPORT
AUDIT VÉLIB' 2
- février 2019 -
N° 18-29**

Rapporteurs :

[.....], inspectrice

[.....], auditrice

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| NOTE DE SYNTHÈSE | 2 |
| INTRODUCTION | 3 |
| 1. ANALYSE DES CONDITIONS D'ÉLABORATION DU PROJET VÉLIB' MÉTROPOLE | 4 |
| 1.1. La définition du projet Vélib'Métropole | 4 |
| 1.2. Le pilotage du projet | 5 |
| 1.3. Les aspects juridiques et financiers | 8 |
| 1.3.1. Le caractère métropolitain | 8 |
| 1.3.2. Le choix du marché de prestation de service | 9 |
| 1.4. La passation du marché | 10 |
| 1.4.1. Le déroulé du dialogue compétitif | 10 |
| 1.4.2. L'analyse des offres | 11 |
| 2. LES DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATÉS | 14 |
| 2.1. La préparation du renouvellement | 14 |
| 2.2. Le pilotage du marché | 16 |
| 2.3. La gouvernance du suivi de l'exécution | 17 |
| 2.4. L'exécution du marché | 19 |
| 3. DES PISTES DE RÉFLEXION POUR AMÉLIORER LES PROCÉDURES ET LES PRATIQUES | 20 |
| 3.1. Instituer une culture du risque dans les services | 20 |
| 3.2. Renforcer la gestion en mode projet | 23 |
| 3.3. Planifier les renouvellements des marchés en cours | 24 |
| 3.4. Réflexions organisationnelles | 26 |
| LISTE DES RECOMMANDATIONS | 28 |
| TABLE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ILLUSTRATIONS | 32 |
| LISTE DES ANNEXES | 33 |

NOTE DE SYNTHÈSE

Depuis 2007 un dispositif de vélos en libre-service était proposé aux Parisiens, dont le contrat d'exploitation arrivait initialement à échéance en février 2017.

Un nouveau système, comportant des vélos à assistance électrique et destiné à l'ensemble du territoire métropolitain, a été choisi. Un syndicat mixte, le syndicat mixte Autolib' Vélib' Métropole regroupant la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, des collectivités et des établissements publics de la Métropole a passé, à l'issue d'une procédure de marché public, un contrat de prestation de service avec le groupement de sociétés Smovengo pour la mise en œuvre de ce service, appelé Vélib' Métropole dont la mise en œuvre était prévue pour le 1^{er} janvier 2018.

D'importants retards dans le déploiement de ce service ont conduit la Maire de Paris à saisir, par lettre du 25 mai 2018, l'inspection générale de la Ville de Paris d'une demande d'audit de ce marché public afin de déterminer les raisons des dysfonctionnements constatés.

La mission a examiné les conditions dans lesquelles ce marché a été conçu, préparé et passé et les modalités de son exécution.

Au terme de cette étude, il apparaît qu'aucune anomalie n'a affecté la passation du marché qui a respecté les règles de la commande publique. Des faiblesses ont toutefois été relevées dans la préparation, la définition et la conduite du projet. Ceci s'est notamment traduit par un démarrage tardif qui a contraint le calendrier de développement ainsi que, plus globalement, par une sous-estimation du risque lié au caractère éminemment singulier de ce projet.

Il convient en effet de souligner la difficulté technique d'un tel projet, du fait de sa taille (il n'existe aucun service de vélo en libre-service de taille comparable), de la densité du maillage parisien et de son caractère innovant (introduction de vélos à assistance électrique et dispositifs de géolocalisation avancés). En dehors des aspects techniques, le nombre très réduit d'acteurs économiques susceptibles de pouvoir proposer une offre et l'absence de dispositifs existants comparables constituaient une autre difficulté. Enfin, le passage à l'échelle métropolitaine a rendu la gouvernance du projet bien plus complexe qu'elle ne l'avait été pour Velib 1, la Ville n'étant désormais qu'un des acteurs du projet, bien qu'étant le seul à disposer des compétences techniques nécessaires.

Si certains des constats effectués par la mission sont donc étroitement liés à la nature même du projet et dépassent parfois le seul cadre de la Ville, la mission estime néanmoins nécessaire de développer une culture du risque dans les services de la Ville afin d'anticiper les aléas de toute nature susceptibles d'intervenir sur des projets innovants de grande ampleur.

Des recommandations sont faites pour renforcer le pilotage des projets et planifier les renouvellements des marchés en cours pour éviter que les directions de la Ville ne soient contraintes par le temps.

Des pistes de réflexion sur l'organisation des équipes chargées de la passation des marchés sont enfin proposées.

INTRODUCTION

Depuis 2007, un service de vélos en libre-service (VLS) s'est développé à Paris et, dans une continuité territoriale sur un périmètre de 1,5 km, dans des communes riveraines. L'implantation des stations correspondait à la cartographie proposée par l'agence parisienne d'urbanisme (APUR) au terme d'une étude sur la demande de déplacements liée aux emplois, aux commerces, aux équipements et au tourisme et sur la diversité de cette demande.

Ce service a connu un succès rapide et fin 2015 il disposait d'une flotte de 18 000 vélos, un réseau de 1 233 stations, dont 1 000 dans Paris intramuros, avec un total de 40 500 bornes d'accroche pour les vélos. Près de 40 millions de déplacements ont été effectués par les 295 440 abonnés annuels au service Vélib'.

Le système de vélos en libre-service mis en place reposait sur un contrat d'une durée de dix ans avec la société Somupi du groupe JCDecaux. Celle-ci était chargée de la mise en place, l'entretien, la maintenance et la gestion des équipements de vélos en libre-service ainsi que de la mise en place, l'entretien et l'exploitation de mobiliers urbains d'information. Le financement était assuré par l'exploitation publicitaire des mobiliers urbains d'information et par la contribution de la Ville de Paris, les recettes des usagers du dispositif VLS revenaient à la Ville de Paris.

Le contrat arrivant à échéance en février 2017, son renouvellement devait être envisagé avec la perspective d'inscrire le service Vélib' dans le plan vélo 2015-2020 de la Ville de Paris en conformité avec les dispositions du plan de déplacement urbain de la région d'Ile de France.

Afin de mettre en œuvre un service à l'échelle métropolitaine, un syndicat mixte d'études, le syndicat d'études Vélib' Métropole (SEVM), a été créé le 29 février 2016 pour permettre la réunion des collectivités et établissements publics intéressés par ce service. Ce syndicat avait pour mission l'étude et la définition du futur service et la préparation de la consultation. Il préfigurait la structure de gestion chargée, à terme, de l'exploitation du service.

Pour faciliter la mise en place du nouveau service un avenant est signé avec le titulaire du contrat en cours pour une prolongation de sa prestation jusqu'au 31 décembre 2017.

Au terme d'un dialogue compétitif, un contrat est signé avec le groupement Smovengo en mai 2017 pour un début d'exploitation au 1^{er} janvier 2018.

Les difficultés et les retards dans cette mise en œuvre amènent la Maire de Paris par lettre de saisine du 25 mai 2018 à demander à l'inspection générale de réaliser un audit sur la conduite du marché public passé par le syndicat mixte Autolib' Vélib' Métropole (SMAVM) avec la société Smovengo pour la conception, la fabrication, la pose, la mise en service, l'entretien, la maintenance et la gestion d'un dispositif de vélos en libre-service.

L'objectif de la mission est d'examiner la façon dont l'attribution du marché s'est déroulée, les options qui ont été prises pour organiser la transition avec le précédent marché et l'accompagnement du prestataire dans la mise en œuvre du nouveau service par le syndicat mixte et par les services de la Ville éventuellement associés. Le but de cet examen vise à permettre un retour d'expérience de nature à profiter à la préparation de prochains marchés.

C'est pourquoi le présent rapport, après avoir relevé les dysfonctionnements constatés et recherché les raisons pour lesquelles ils se sont produits, propose des pistes de réflexion pour améliorer les procédures et les pratiques et fera des recommandations pour les mettre en œuvre.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

- Recommandation 1 : Dans la phase amont de définition des besoins par l'équipe en charge de la gestion d'un projet, élaborer une cartographie des risques du projet : risques stratégiques, juridiques, humains, financiers, exogènes mais aussi opérationnels et en lien avec les systèmes d'information. Dans un premier temps il serait utile de s'appuyer sur l'expertise de la direction des systèmes d'information et du numérique (DSIN) pour décliner dans chaque direction les pratiques utiles pour gérer les risques propres à chacune d'elles. 20
- Recommandation 2 : Pour tout projet complexe, de nature à concerner plusieurs directions de la collectivité ou disposant d'un enjeu politique majeur, nommer un chef de projet positionné au secrétariat général, disposant d'un mandat clair, reconnu et bénéficiant à la fois d'une expérience solide et de compétences techniques en lien avec l'objet du projet visé..... 23
- Recommandation 3 : Établir systématiquement une feuille de route détaillée du projet, spécifiant ses modalités organisationnelles : organes de pilotage et de décision, agents référents dans les directions opérationnelles, calendrier prévisionnel du projet, modalités du suivi des risques du projet et plans d'actions associés..... 24
- Recommandation 4 : Sur la base d'un groupe de travail à constituer (SG, DSIN, DAJ, DRH, DFA et représentants de directions opérationnelles), élaborer dès à présent une feuille de route méthodologique pour la conduite de projets complexes ou innovants qui servira de support (bibliothèque de documentations et de procédures) aux directions et futurs chefs de projet. 24
- Recommandation 5 : Lors des comités de pilotage : 24
- établir systématiquement des relevés de décisions partagés par les membres du comité et traçant l'origine et la justification des choix retenus ainsi que le(s) référent(s) en charge de la réalisation des actions listées. 24
 - prévoir à échéances régulières, en particulier dans les phases de préparation de l'exécution des contrats, une revue des risques au regard des cartographies initialement établies. 24
- Recommandation 6 : De façon générale, tenir à jour et partager un calendrier des renouvellements de marchés ou délégations de service public afin d'anticiper les délais de contractualisation ainsi que les ralentissements des processus de décision en période électorale (6 mois estimés)..... 25
- Recommandation 7 : Identifier, au secrétariat général, un expert de haut niveau à compétences techniques, pouvant être saisi par l'administration pour tout projet ou marché complexe et emblématique (expertise en gestion de projet, conseiller technique et aide organisationnelle). Il-Elle sera chargé(e) de la veille de tous les calendriers de renouvellement des marchés publics majeurs et en charge d'alerter les organes de décisions et les directions opérationnelles de la nécessité d'engager très en amont les procédures de renouvellement des marchés. Il-Elle sera en charge de conseiller le-la chef(fe) de projet sur les ressources et compétences à mobiliser dans le cadre du projet. 25
- Recommandation 8 : Anticiper, dans les cahiers des charges des marchés, les risques exogènes liés à des prestataires externes ou des délais de contrôle de conformité (gestion des chantiers électrification, contrôle de normes d'électrification...) 25

- Recommandation 9 : Demander aux prestataires, dans le cadre des cahiers des charges des marchés, d'établir leur propre cartographie des risques ainsi que leur plan d'actions préventives et en faire un critère d'évaluation des offres. 25
- Recommandation 10 : Dès lors que le contrat passé avec un prestataire intègre la présence d'objets connectés (IT), prévoir au cahier des charges une clause d'audit des systèmes d'information en cas de crise. 25

LES DOSSIERS
DE LA DGE

Études Économiques

IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN FRANCE

Réalisation de l'étude :
INDDIGO - VERTIGOLAB

Directeur de la publication :
Thomas Courbe

Date de parution :
avril 2020

Édition :
Bureau de la communication - DGE

ISSN : 454466 456440 66 356

ISBN : 454466 66 356



Estimation des impacts directs des pratiques du vélo

Les impacts directs de la pratique comprennent la réalisation des infrastructures portées par les collectivités, les achats de vélos portés par les ménages mais également les loueurs, les acteurs touristiques et les collectivités proposant un parc de location, le fonctionnement des réseaux associatifs de pratique utilitaire, loisirs ou sportifs.

La réalisation des infrastructures cyclables et les budgets des collectivités

Exploitation des données d'enquête auprès des collectivités

Vélo & Territoires (V&T) et le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) mènent depuis des années une enquête régulière auprès de leurs adhérents. Les deux structures ont accepté de réaliser par anticipation leurs enquêtes périodiques pour pouvoir alimenter cette étude sur l'économie du vélo. Un très important travail a ainsi été engagé avec un très fort taux de réponse (524 répondants à l'enquête V&T et 71 répondants à l'enquête CVTC) et la quasi-totalité des Régions et Départements.

Toutes les collectivités n'ont cependant pas répondu aux demandes relatives aux données financières sur les budgets de fonctionnement et d'investissement.

Tableau 19 : Taux de réponse sur les questions budgétaires dans les enquêtes V&T et CVTC 2019 sur l'ensemble des collectivités françaises ayant participé ou non à l'enquête (sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)

| Taux de réponse sur l'ensemble des collectivités | % des collectivités | | | | % de la population Française | | | |
|--|---------------------|------|----------------|------|------------------------------|------|----------------|------|
| | Fonctionnement | | Investissement | | Fonctionnement | | Investissement | |
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| Régions | 54% | 46% | 77% | 69% | 53% | 49% | 86% | 82% |
| Départements | 43% | 50% | 55% | 59% | 49% | 52% | 66% | 64% |
| EPCI | 5% | 6% | 7% | 8% | 17% | 17% | 19% | 20% |

La compilation des deux enquêtes permet d'obtenir les données d'investissement 2019 de 69% des Régions représentant 82% de la population Française métropolitaine, de 64% de la population des Départements mais seulement 8% des EPCI en nombre, représentant 20% de la population.

- Les données régionales étant identifiées pour 82% de la population Française sans variation majeure selon la taille de collectivités, les données ont simplement été extrapolées sur mes données brutes.
- Les données départementales sont identifiées pour 50 à 66% de la population. Les résultats présentent un biais selon la population du Département, les Départements moins peuplés ont moins répondu et dépensent un peu moins par habitant. Une correction a été introduite selon la taille du département.
- Les données issues des intercommunalités présentent un biais important puisque 8% des EPCI ont répondu avec un taux de réponse variant selon la taille de l'EPCI, 1% des 546 EPCI de moins de 20 000 habitants ont répondu contre 75% des EPCI de plus de 500 000 habitants. Parmi les plus petites, les budgets par habitant sont très élevés indiquant sans doute que ce sont surtout le plus motivées qui ont répondu. De fait, une différence importante de budget existe entre les EPCI ayant une politique cyclable formalisée dans un schéma directeur et les autres. Nous avons donc extrapolé les données par taille en prenant la valeur la plus basse (celle de ceux qui n'ont pas encore de schéma directeur vélo) pour les non-répondants, ce qui minimise sans doute un peu le résultat final mais reste plus proche de la réalité qu'une extrapolation brute des données par taille de collectivité qui surestimerait beaucoup les résultats finaux. Les données issues des plus grandes agglomérations n'ont pas été corrigées, aucun indicateur ne permettant d'identifier les paramètres de variance de la donnée. Il est probable qu'existe également un biais de sympathie (les plus motivées répondent plus) parmi ces plus grandes agglomérations.

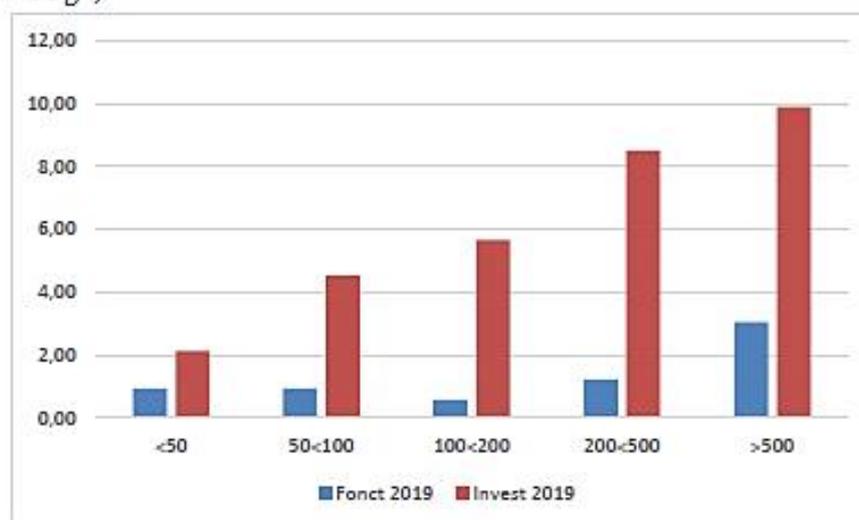
Pour l'Île-de-France, Paris figure dans les Départements mais pas au sein des EPCI, l'Île de France dans la partie Régionale.

Tableau 20 : Tableau des taux d'enquête par taille d'EPCI et reconstitution des données d'investissement 2019 par taille d'agglomération (sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)

| Taille EPCI | Nb total EPCI | Collectivités répondants enquête | Collectivités répondants sur le budget invest 2019 | | Répondants population en M hab. | | Budget invest 2019 | | |
|-------------|---------------|----------------------------------|--|----|---------------------------------|----|-----------------------|-------------------------|------|
| | | | | | | | Val brute /an / habt. | Val corrigée /an /habt. | |
| <50 | 989 | 277 | 28% | 29 | 3% | 20 | 4% | 15,82 | 2,12 |
| 50<100 | 141 | 59 | 42% | 22 | 16% | 10 | 15% | 8,71 | 4,53 |
| 100<200 | 61 | 32 | 52% | 23 | 38% | 8 | 35% | 5,66 | 5,66 |
| 200<500 | 37 | 25 | 68% | 16 | 43% | 11 | 35% | 8,50 | 8,50 |
| 500<2000 | 7 | 6 | 86% | 5 | 71% | 7 | 57% | 9,88 | 9,88 |
| Ensemble | 1235 | 399 | 32% | 95 | 8% | 56 | 23% | 10,90 | 5,30 |

Le tableau suivant permet de recomposer les dépenses d'investissement et de fonctionnement dans les politiques cyclables des collectivités françaises selon leur taille :

Figure 111 : Ratio d'investissement des EPCI en € par habitant dans les politiques cyclables en 2019 par tranches de population (x1000) (sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)



- Les données concernant les DOM sont trop parcellaires et ne permettent pas une extrapolation satisfaisante.
- Les données communales sont également difficilement extrapolables. Les onze villes ayant transmis des données budgétaires précises et exploitables dans l'enquête CVTC sont toutes des villes en tête du baromètre FUB et sont donc difficilement extrapolables.

Extrapolation des données budgétaires à l'échelle France

Le tableau suivant permet de calculer les budgets vélo de fonctionnement et d'investissement 2018 et 2019 par habitant par type de collectivité avec les données brutes et les données corrigées.

Tableau 21 : Budget vélo moyen par an et par habitant des collectivités françaises
(Sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)

| Budget par an et par habitant | Données brutes | | | | | | Données corrigées | | | | | |
|-------------------------------|----------------|------|----------------|------|-------|-------|-------------------|------|----------------|------|-------|------|
| | Fonctionnement | | Investissement | | Total | | Fonctionnement | | Investissement | | Total | |
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| Régions | 0,02 | 0,03 | 0,76 | 0,91 | 0,78 | 0,94 | 0,02 | 0,03 | 0,76 | 0,91 | 0,78 | 0,94 |
| Dépt | 0,31 | 0,38 | 3,04 | 3,79 | 3,35 | 4,17 | 0,32 | 0,40 | 2,98 | 3,79 | 3,31 | 4,20 |
| EPCI | 1,98 | 1,74 | 8,52 | 8,87 | 10,50 | 10,61 | 0,78 | 1,07 | 3,70 | 4,71 | 4,48 | 5,78 |
| DOM | 0,57 | 0,57 | 1,32 | 2,42 | 1,90 | 2,99 | | | | | | |
| Villes | 0,29 | | 5,49 | | 5,77 | | | | | | | |

L'essentiel du budget vélo d'investissement et de fonctionnement des collectivités est actuellement porté par les communautés urbaines, communautés d'agglomérations et communautés de communes, devant les départements et les régions.

Ces dépenses ont sensiblement augmenté dans les dix dernières années passant d'un peu plus de 5 € dans l'enquête des Départements et Régions cyclables de 2008 à plus de 8 € dans l'enquête 2018. Cette augmentation s'est traduite par des fortes augmentations de pratique dans certaines villes-centres mais ne s'est cependant pas encore traduite par une augmentation de la pratique au niveau national.

Ce tableau permet ensuite d'extrapoler les données France en M€ :

Tableau 22 : Reconstitution des dépenses vélo des collectivités françaises en fonctionnement et investissement en M€ (sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)

| Données extrapolées | Fonctionnement | | Investissement | | Total | |
|---------------------|----------------|------|----------------|------|-------|------|
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| Régions | 1 | 2 | 49 | 59 | 51 | 61 |
| Départements | 21 | 26 | 193 | 246 | 214 | 272 |
| EPCI | 51 | 70 | 240 | 305 | 291 | 375 |
| Ensemble* | 73 | 97 | 482 | 610 | 556 | 707 |

*Attention avec double compte

Identification des double-comptes

Les données de fonctionnement comprennent les postes des agents travaillant sur le vélo, les études, les dépenses de communication, promotion, les dépenses de service comme les VLS. Les dépenses de fonctionnement sont généralement internes à chacune des collectivités et font peu l'objet de double-compte.

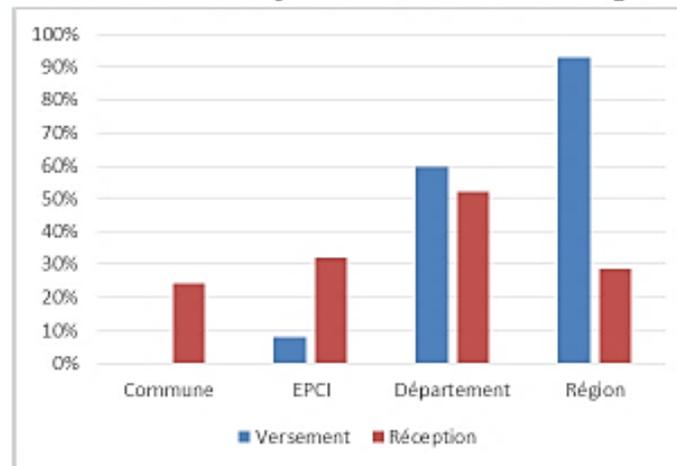
En revanche, les données d'investissements comprennent beaucoup de double-comptes :

- Les Régions sont des financeurs importants du réseau des véloroutes et voies vertes (VVV) mais assurent peu de maîtrise d'ouvrage assurées par les départements et les EPCI. Elles portent en revanche les investissements liés aux intermodalités et au stationnement en gare.
- Les Départements sont des maîtres d'ouvrage importants du réseau de VVV, reçoivent des financements régionaux, parfois nationaux et quelque fois européens mais distribuent également des financements aux EPCI, à des syndicats mixtes ou des PNR.
- Les EPCI investissent sur un certain nombre d'aménagements, notamment sur le réseau de VVV, sur des aménagements urbains quand ils en ont la compétence et interviennent également en soutien financier aux communes.
- Les syndicats mixtes et PNR n'ont pas ou peu de fiscalité propre et reçoivent donc des financements des régions ou départements. Ces financements qui peuvent être affectés sur des opérations vélo ne sont cependant pas forcément identifiés spécifiquement vélo par les collectivités donatrices.

L'enquête V&T permet de reconstituer les circuits pour supprimer les doubles-comptes :

90% des Régions versent des subventions aux autres collectivités, 20% en reçoivent. 60% des départements versent des subventions et 50% en reçoivent. 30% des EPCI interrogées reçoivent des subventions mais moins de 10% en versent.

Figure 112 : Part des collectivités versant ou recevant des subventions par types de collectivités (Sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)



Financements versés par les collectivités

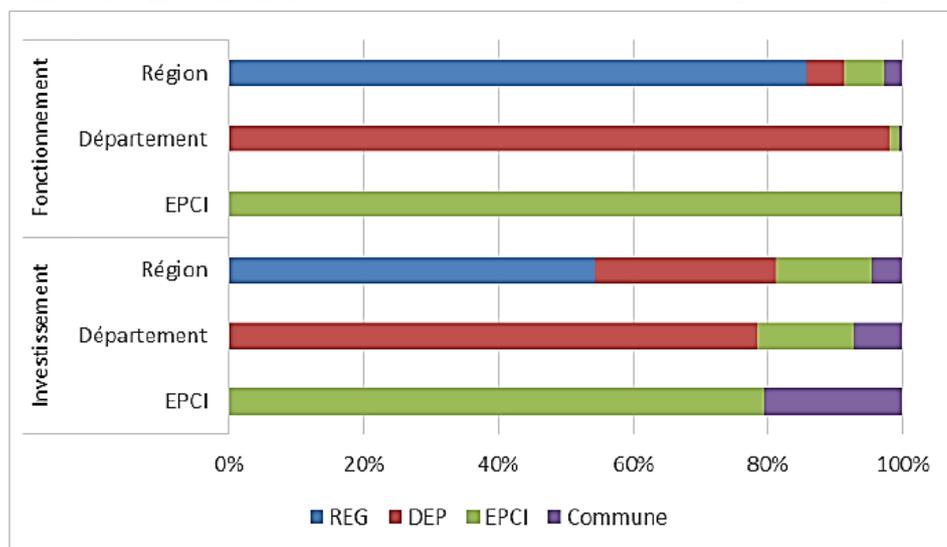
Les financements de fonctionnement sont pour l'essentiel dépensés pour le fonctionnement interne de chaque collectivité. Les EPCI et les Départements ne versent quasiment pas de subventions de fonctionnement aux autres collectivités. Les Régions utilisent 85% de leurs dépenses de fonctionnement pour elles-mêmes mais versent également une petite partie de leur budget de fonctionnement en subvention de fonctionnement aux autres niveaux de collectivité.

Les Régions dépensent en direct 55% de leurs dépenses d'investissement cyclable et versent 27% de leurs dépenses d'investissement cyclable en subventions aux Départements, 14% aux EPCI et 5% aux communes.

Les Départements utilisent en direct près de 80% de leurs dépenses d'investissement en direct et versent 14% aux EPCI et 7% aux communes.

Les EPCI utilisent également 80% de leur budget cyclable d'investissement en direct et versent 20% aux communes.

Figure 113 : Reconstitution des financements de fonctionnement et d'investissement dépensés par les collectivités françaises en M€ (sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo). Lecture : dans leurs dépenses d'investissements, les Régions investissent en direct 55% et versent 27% aux Départements



Financements reçus par les collectivités

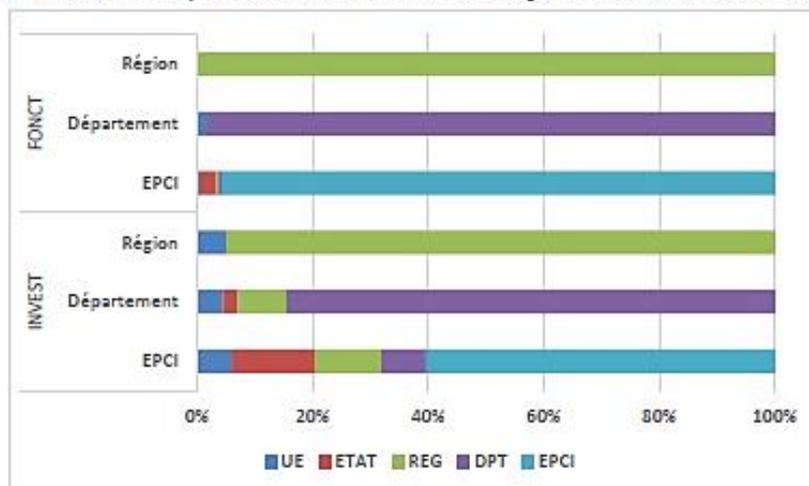
Les collectivités assurent pour la plupart seules leurs coûts de fonctionnement dans une politique cyclable.

Les EPCI parviennent en revanche à assurer 40% de leurs investissements cyclables avec des subventions du Département, de la Région, de l'État ou de l'Europe.

Les Départements parviennent à financer 15% de leurs investissements par des financements régionaux ou européens.

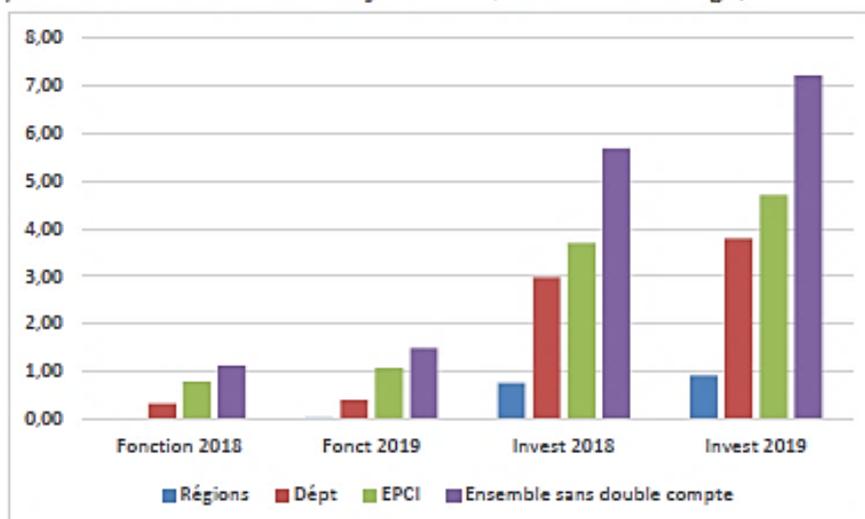
Les Régions assurent l'essentiel de leurs investissements seules avec 5% de financements européens complémentaires.

Figure 114 : Reconstitution des ressources de fonctionnement et d'investissement des collectivités françaises en M€ (sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)



Ces tableaux des circuits de financements permettent d'identifier les double-comptes et de les neutraliser pour calculer le total des dépenses de fonctionnement et d'investissement par habitant.

Figure 115: Budget vélo moyen par an et par habitant des collectivités françaises, données redressées (Sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)



Une forte augmentation des investissements dans le vélo, tirée par les grandes agglomérations

Une fois neutralisés les doubles comptes, le montant annuel des dépenses vélo serait d'environ 97 M€ en fonctionnement et 468 M€ en 2019 contre environ 328 M€ d'investissement en 2008. Cette augmentation de 40% est surtout le fait d'importants investissements réalisés par les grandes agglomérations. Le niveau d'engagement financier par habitant reste beaucoup plus limité dans les plus petites agglomérations avec un ratio d'investissement de 1 à 5 entre les agglomérations de <50 000 hab. et celles de > 500 000 habt. et un ratio de 1 à 2 entre les agglomérations moyennes (100<200 000 habt.) et les plus grandes.

Le niveau moyen d'engagements financiers des collectivités pour le vélo atteindrait ainsi en France autour de 8,70 € par an et par habitant soit un quasi doublement depuis 2008. Cette valeur reste cependant bien en dessous des dépenses réalisées par les collectivités Néerlandaises avec 25 €/an/habt.

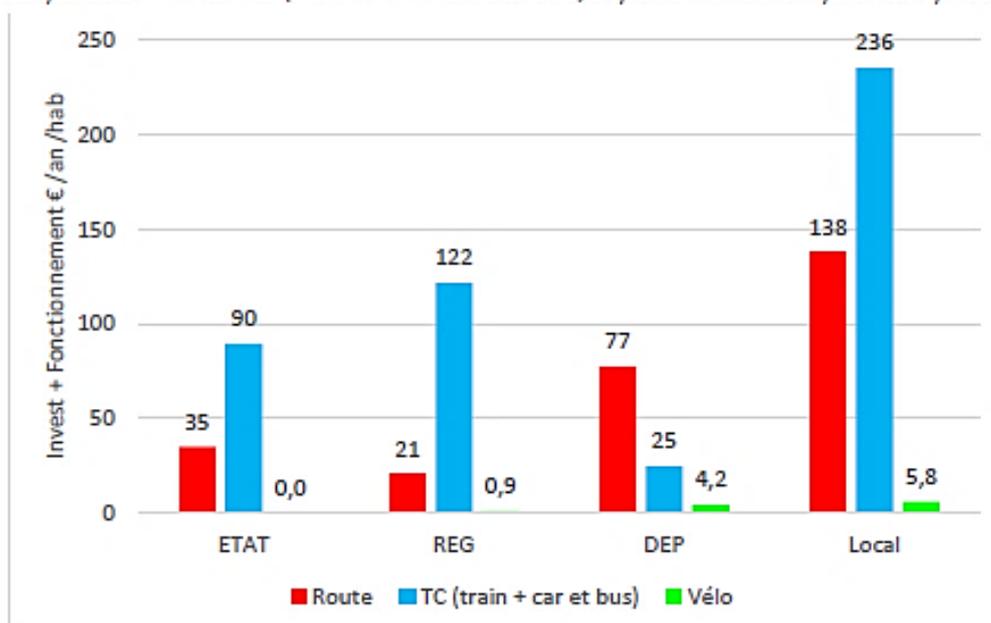
Cette augmentation s'est parallèlement traduite par une augmentation des dépenses de fonctionnement des collectivités par le biais d'effectifs dédiés aux politiques cyclables dans les collectivités. L'enquête 2008 est cependant moins précise que celle de 2019 et ne permet pas de reconstituer aussi finement l'ensemble des postes.

Le vélo ne représente que 1.3 % des dépenses de fonctionnement et d'investissement dans le transport en France

Au regard des autres politiques de transport, le vélo ne représente cependant qu'une très faible part du compte transport de la nation, autour de 1.3%, essentiellement apportées par les collectivités locales, EPCI et départements.

Les politiques routières représentent 271 €/an/habt, les politiques de transport en commun tous modes confondus 473 €/an/habt dont 236 €/an/habt par les EPCI et les communes. Le vélo ne représente que 574 M€ de dépenses.

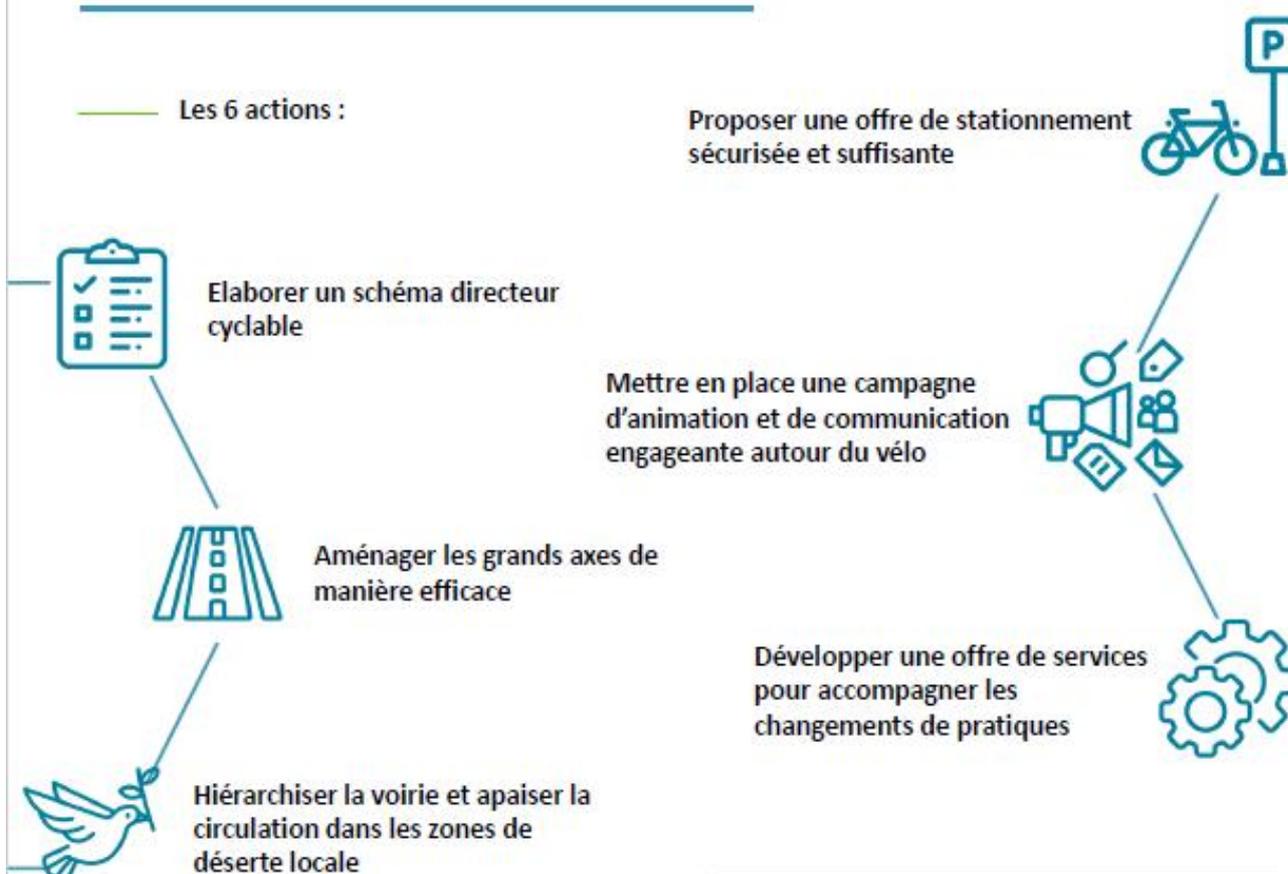
Figure 116 : Dépenses d'investissement et de fonctionnement des collectivités locales et de l'Etat dans les transports en 2018 (source Comptes transports de la nation 2018) et recomposition des dépenses pour le vélo en 2018 (source Vélo et territoires) exprimées en euros par an et par habitant.





Comment développer l'usage du vélo sur son territoire ?

Aménagements – Services – Animation : les actions clés pour réussir



| | |
|---|-----------|
| Introduction | 3 |
| ▪ Libérons le potentiel cyclable des territoires | 3 |
| ▪ Ressources utiles | 3 |
| Aménagements – Services – Animation : les actions clefs pour réussir | 4 |
| ▪ Action 1 : Elaborer un schéma directeur cyclable | 4 |
| ▪ Action 2 : Aménager les grands axes de manière efficace | 5 |
| ▪ Action 3 : Hiérarchiser la voirie et apaiser la circulation dans les zones de déserte locale | 6 |
| ▪ Action 4 : Proposer une offre de stationnement sécurisée et suffisante | 7 |
| ▪ Action 5 : Mettre en place une campagne d'animation et de communication engageante autour du vélo | 8 |
| ▪ Action 6 : Développer une offre de services pour accompagner les changements de pratiques | 9 |
| Conclusion | 10 |
| ▪ Comment agir ? Inventons ensemble la mobilité post-carbone | 10 |

Introduction

Libérons le potentiel cyclable des territoires

La moitié des déplacements en France font moins de 5 km. Pourtant 70% de ces déplacements sont effectués en voiture alors que sur cette distance le vélo est imbattable en termes de coût (pour les ménages et la collectivité), de flexibilité, de consommation d'espaces et de ressources.

Le changement climatique, la raréfaction des énergies fossiles et la prise de conscience générale entourant la qualité de l'air et la santé nous impose de repenser un modèle d'aménagement territorial et de mobilité qui a longtemps reposé exclusivement sur la voiture individuelle. Dans le monde « post-carbone » que nous devons inventer, le vélo doit constituer la pierre angulaire de l'offre de mobilité d'un territoire.

Dans un pays qui l'a inventé et qui se retrouve aujourd'hui 27^e sur 28 pays européens pour sa part modale, le vélo redevient un mode pris au sérieux et répondant aux attentes de la société, parce qu'il est efficace, bon pour la santé et l'environnement, source d'emplois et de relations sociales plus apaisées. Votre territoire a certainement les instruments et les atouts pour le démontrer et en offrir la richesse à ses habitants. Les pages qui suivent vous donneront quelques outils pour accompagner son développement dans les meilleures conditions.

Ressources utiles

Vélo & Territoires

Vélo & Territoires est un réseau de collectivités (régions, départements, intercommunalités) représentant les territoires cyclables auprès des instances nationales et européennes. Il s'agit également d'une plateforme d'échanges, de rencontres et de mise en relation entre les collectivités sur les politiques vélo qui capitalise dans ses publications une riche expertise technique.

Voir : <https://www.velo-territoires.org/>

Fédération française des Usagers de la Bicyclette

La FUB regroupe plus de 300 associations de cyclistes urbains représentant 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers. La FUB coordonne les échanges d'expériences entre ses associations-membres et vient en appui à tous ceux qui veulent agir pour développer le vélo en ville (particuliers, élus et techniciens des collectivités, bureaux d'études).

Voir : <https://www.fub.fr/>

Paris en Selle – Guide des aménagements cyclables

Qu'est-ce qui fait la cyclabilité d'une rue ou d'un carrefour ? Comment rendre une ville cyclable pour le plus grand nombre ? Quelles sont les bonnes et les mauvaises pratiques pour concevoir et réaliser des aménagements cyclables de qualité ?

L'association Paris en Selle a conçu un guide pour construire des infrastructures cyclables efficaces.

Voir : <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

CEREMA

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques. Il édite régulièrement une série de fiche présentant des exemples de bonnes pratiques en matière de politiques cyclables.

Voir : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>



Action 1 : Elaborer un schéma directeur cyclable

Le préalable à toute politique cyclable

L'élaboration du Schéma Directeur cyclable s'inscrit dans une dynamique nationale où le vélo n'est plus considéré comme un mode de déplacement réservé exclusivement aux jeunes urbains ou aux écolos militants, ou encore cantonné aux loisirs et au cyclotourisme. Intermodal, randonneur, tout terrain, utilitaire, électrique, cargo, le vélo sous toutes ses formes sait s'adapter à de nombreux usages qui dépassent aujourd'hui largement le seul fait de se déplacer. Il séduit un public de plus en plus large dès que l'écosystème qui l'entoure est suffisamment développé (sécurité, aménagements, signalétique, offre de location, vente, réparation...).

Le Schéma Directeur Cyclable est la première brique de cet écosystème. Il répond à plusieurs objectifs :

- Dresser un diagnostic précis du territoire du point de vue du vélo en analysant les infrastructures existantes, leur niveau de cyclabilité et les besoins de mobilités des habitants.

Elaborer une stratégie éclairée composée d'une programmation d'investissement à 5 ou 10 ans et d'orientations en termes de développement de services et d'actions d'animation / communication

Construire un plan d'action opérationnel permettant de lever tous les freins (à disques ou à patins) à une pratique large et partagée du vélo sur le territoire en définissant une feuille de route précise, une gouvernance claire et une méthode de suivi, d'évaluation et de montée en compétence des acteurs.

A effectuer en concertation avec les usagers actuels et futurs

Le schéma directeur vélo doit s'inscrire dans une vision transversale de la mobilité (au quotidien, pour des déplacements domicile-travail, pour des usages touristiques ou du cyclotourisme) en intermodalité avec les autres moyens de transports du territoire. Il doit s'inscrire dans plusieurs échelles géographiques (les boucles de proximité, en inter-bourgs ou en lien avec les communes limitrophes,

via et vers les grandes voies vertes et véloroutes départementales, régionales, nationales et européennes).

Pour cela, au delà de l'implication des élus et des services du territoire, la concertation d'un panel large d'acteurs est indispensable (habitants, entreprises, vendeurs loueurs ou associations de cyclistes, acteurs touristiques...). Les cyclistes d'aujourd'hui qu'ils soient rassemblés en association ou non, constituent un premier groupe d'acteurs à mobiliser. Cependant, l'enjeu de la concertation est plus large. Pour convaincre les cyclistes de demain, le Schéma Directeur cyclable devra être crédible pour l'ensemble de la population. Son élaboration doit donc inclure des citoyens et citoyennes qui sont aujourd'hui éloignés du vélo pour leurs déplacements du quotidien.

Sans l'implication des acteurs du territoire, la mise en œuvre d'un Schéma directeur cyclable cohérent avec les enjeux locaux est difficilement possible. Les acteurs volontaires peuvent être rassemblés au sein d'un Club Vélo qui pourra intervenir tout au long de l'élaboration du schéma. Cette instance de concertation devra être pensée en fonction des habitudes de concertation du territoire et des autres démarches en cours ou passées (projet de territoire, Plan Climat Air Energie Territorial...).

Les démarches concertées le plus largement possible répondent à une volonté nouvelle des citoyens d'aujourd'hui et permettent d'élargir le cadre de réflexion et de démultiplier l'énergie nécessaire pour la mise en œuvre des objectifs.



Action 2 : Aménager les grands axes de manière efficace

Sur les grands axes : cheminement direct, efficacité et séparation des usages doivent devenir la norme pour favoriser des déplacements compétitifs avec les autres modes.

En dehors des axes de dessertes locales où le trafic de transit doit être supprimé, les grands axes de transits doivent être aménagés afin que les usages piétons et cyclables puissent se développer confortablement et en toute sécurité. Le cheminement doit être direct (le plus court possible, sans détours inutiles) et bien signalé. Si la piste prévoit que les cyclistes se croisent (piste bidirectionnelle), l'espace doit être au minimum de 3 à 4 m.

Les aménagements doivent être conçus pour éloigner au maximum les piétons et vélos du trafic motorisé, pour limiter l'exposition à ses nuisances (insécurité, bruit, pollution) et réduire les risques d'envahissement.

L'espace doit être suffisant pour permettre un partage et une cohabitation confortable de tous les usages. Sinon les piétons sont tentés de marcher sur la piste et les vélos de rouler sur le trottoir. La séparation des usages (pistes cyclables en dehors du trottoir qui reste réservé aux piétons) est à privilégier pour le confort et la sécurité de toutes et tous.

Sujets à accidentologie et stressants pour les usagers, les ronds-points et carrefours doivent permettre d'assurer la continuité entre les aménagements de manière efficace et en toute sécurité. La continuité de la piste dans l'intersection doit rendre réciproquement visibles les piétons, cyclistes et les automobilistes. L'aménagement doit prévoir l'arrêt ou le ralentissement du trafic motorisé en conflit avec les piétons et vélos. Le confort et l'efficacité du franchissement doit être travaillée avec des girations douces et une minimisation des temps d'arrêt pour les piétons et les cycles instaurant ainsi un régime de priorité favorisant les changements d'usages.

La continuité et la qualité de finition des aménagements conditionnent leur utilisation. Au-

delà de leur programmation, la collectivité doit veiller à la qualité des finitions des aménagements. Par exemple, les franchissements de trottoirs doivent être adoucis au maximum ou supprimés grâce à un trottoir traversant, les angles de giration doivent être les plus larges possibles, aucun obstacle ne doit entraver le cheminement.

Mettre en place un jalonnement pour rendre les itinéraires lisibles

Le jalonnement doit permettre d'assurer un itinéraire cyclable lisible, efficace et confortable.

Des cheminements, mal jalonnés ou mal connus ne sont pas pratiques à utiliser. Les jalonnements doivent obéir à des principes nationaux réglementaires tout en reflétant l'identité du territoire en concertation avec les territoires voisins et les territoires supra (département, région) pour que les usagers puissent s'y retrouver d'un territoire à un autre.

Le jalonnement au sol (horizontal) doit être utilisé, en complément des habituels panneaux (jalonnement vertical) pour signaler aux automobilistes une zone où ils partagent la voirie avec d'autres usagers prioritaires. Il permet également de guider les cyclistes dans leurs déplacements. Ce type de jalonnement doit également permettre de matérialiser sur la chaussée les traversées de vélos participant ainsi à leur visibilité et à leur sécurisation. Enfin, le jalonnement horizontal favorise également le repérage dans l'espace des piétons et des cycles et permet ainsi de favoriser une meilleure cohabitation des usages.



Action 3 : Hiérarchiser la voirie et apaiser la circulation dans les zones de déserte locale

Identifier la vocation de chaque axe

Beaucoup de collectivités ont déjà entrepris des efforts conséquents pour réduire la vitesse de circulation en dehors des grands axes (zones à 30 km/h). Cependant, la cohabitation des cycles avec les voitures sur la chaussée est aussi corrélée au volume du trafic motorisé. Cela devient possible dans une rue qui accueille moins de 5000 véhicules par jour (dont moins de 500 à l'heure de pointe). Le volume de trafic motorisé entraîne également un inconfort et un sentiment d'insécurité pour les piétons. Le plan de circulation peut restreindre ou favoriser certains parcours désirés par les automobilistes. Il influe donc directement sur le volume de trafic dans chaque rue. Dans certaines configurations, de nombreuses rues ne devraient être empruntées que par les riverains ou certains véhicules spéciaux (livraison, transport en commun...). Or ces rues font l'objet d'une circulation dite « de transit » importante car elles sont utilisées, plutôt que les grands axes, en tant que raccourci au détriment de la sécurité et du confort de tous.

Ceci est souvent le résultat d'un faible niveau de hiérarchisation de la voirie entre les axes de transit et les axes dédiés à une desserte locale. La collectivité doit déterminer quelle est la vocation de chaque axe. Sur les axes de transit, la circulation des véhicules motorisés doit être fluide et les autres usages (piétons, cycles) doivent disposer d'infrastructures sécurisées et séparées. Sur les axes de déserte (zone résidentielle, zone commerciale...), le volume et la vitesse du trafic doivent être abaissés au maximum. Avec une voirie ainsi hiérarchisée, les rues de desserte locale n'autorisent pas le trafic motorisé de transit ou le défavorise fortement. Ce trafic de transit se redéploie sur les grands axes et diminue, participant aux changements des pratiques de mobilité. Une partie significative du flux se reporte sur d'autres modes (vélo, marche, transports en commun...) ou s'évapore (les automobilistes adaptent leurs horaires, modifient leurs destinations ou renoncent à certains déplacements).

Voirie non hiérarchisée



Voirie hiérarchisée



Réduire le trafic dans les zones de déserte locales et favoriser la cohabitation des usages

La réduction du volume de trafic de transit par une adaptation du plan de circulation permet de favoriser les cheminements doux dans les quartiers résidentiels sans programmer d'importants travaux d'adaptation de la voirie (élargissement des trottoirs, pistes cyclables) qui seraient de toute façon peu envisageables partout compte tenu de la faible disponibilité foncière et des coûts engendrés.

Sans nécessairement exclure la voiture de leur fonctionnement, il est possible de rétablir le potentiel d'usage des rues en modérant la vitesse et le volume des véhicules. Plusieurs outils sont à la disposition de la collectivité : zones piétonnes, zones de rencontre, zones à trafic limité... la solution adaptée dépend du contexte !



Action 4 : Proposer une offre de stationnement sécurisée et suffisante

Identifier les besoins de stationnement

La sécurisation et l'entretien du vélo étant également un frein important à son usage, des stationnements de qualité doivent être privilégiés.

Pour permettre un développement des usages cyclables, la collectivité doit proposer des locaux vélos sécurisés, équipés et accessibles dans tous les lieux d'attractivité (les établissements collectifs, les entreprises, les commerces, les écoles...). Elle peut également soutenir des installations privées y compris autour des hôtels et des complexes touristiques.

Utiliser les documents d'urbanisme

La collectivité peut, grâce à son Plan Local d'Urbanisme favoriser le développement du stationnement vélo dans les aménagements privés. Le PLU peut être plus exigeant ou plus précis que les dispositions réglementaires et c'est la règle la plus exigeante qui s'applique dans ce cas. Il peut exiger davantage de places de vélos dans les constructions neuves. Il permet d'imaginer des règles d'implantations bâties qui prennent en compte la réalisation d'abris à vélo extérieurs, attenants au bâtiment principal ou sur une limite séparative par exemple.

Adapter le matériel aux besoins des usagers

Plusieurs aménagements permettent de répondre à un plus ou moins grand niveau de service.

Les arceaux : C'est la solution de stationnement à privilégier. Relativement sécurisé, il permet d'attacher le cadre et la roue sans abimer les rayons (au contraire des pinces roues ou des racks à proscrire). Ils ne protègent pas le vélo des dégradations ni des intempéries.

Les abris vélo : Des abris permettent de protéger le vélo des intempéries. Cela permet au cycliste de retrouver une selle sèche et cela réduit les besoins d'entretien du vélo.

Les box vélo sécurisés : Une solution très sécurisée, utile en complément d'une offre de stationnement plus importante sous forme d'arceaux. A privilégier dans certaines zones sensibles ou pour des usages nécessitant un stationnement de longue durée (exemples : gares, aire de covoiturage...).





Action 5 : Mettre en place une campagne d'animation et de communication engageante autour du vélo

Concerter, expérimenter, animer

En complément des aménagements et du développement de services autour des déplacements actifs, une campagne de communication engageante doit être imaginée afin de favoriser les changements d'usages et de faire comprendre à toutes et tous l'objectif et les bénéfices d'un changement de nos habitudes de mobilité.

Les actions à mettre en place peuvent être conçues en concertation avec les habitants puis expérimentées de façon temporaire. Les changements programmés doivent être expliqués et argumentés grâce à l'analyse des enjeux, en toute transparence.

Pendant les travaux, un effort particulier doit être réalisé pour garantir une continuité des possibilités de déplacement dans la Ville. Des expérimentations permettent de tester certains changements de configuration auprès des usagers et d'identifier les facteurs clés de succès. Pour cela, la mise en relation avec des territoires ayant entrepris les mêmes actions est important.

Identifier les cibles et les objectifs d'une communication engageante

Comme tout plan de communication, celui-ci doit identifier les cibles prioritaires et les messages clés qui feront effet de levier pour inciter de nouveaux usagers à envisager le vélo comme un mode de déplacement à part entière. Bien sûr, réaliser certains aménagements de qualité reste un prérequis indispensable avant de communiquer largement sur les possibilités de faire du vélo au quotidien.

La question du savoir-faire et de

l'apprentissage n'est pas à négliger quand on aborde la question du vélo. Beaucoup de personnes ne savent pas (ou pensent ne pas savoir) faire du vélo. Entretien son vélo est capital et ne relève pas d'une formidable expertise, à condition de connaître quelques manipulations de base. L'apprentissage de quelques conseils de sécurité est aussi un prérequis important pour tout nouvel usagé.

Du côté des entreprises, des actions peuvent être mises en place pour inciter les entreprises à mettre en place le futur forfait de mobilité durable ou à aménager des garages à vélo pour leurs employés. Pour cela, le territoire peut mettre en place une animation en complément de ses activités de développement économique habituelles. Aujourd'hui, l'accessibilité et la mobilité est un facteur d'attractivité important pour toute entreprise.

En complément d'outils de communication continus, des événements ponctuels permettent de construire une culture commune autour des déplacements doux. Les outils ne manquent pas : organisation d'une fête du vélo, réappropriation des rues pour des usages créatifs ou associatifs (ex : fête de quartier), mise en place de stages de remise en selle, bourse au vélo, ateliers d'auto-réparation ...



Action 6 : Développer une offre de services pour accompagner les changements de pratiques

Vers un maillage de services à la hauteur d'une mobilité du quotidien

Observons que l'usage de l'automobile aujourd'hui s'appuie sur un réseau extrêmement maillé de services qui ont accompagné et soutiennent aujourd'hui cette solution de mobilité (location, vente, cartographie, application de navigation, réseau de dépannage et de garagistes...).

La réparation de vélo ou la location sont des services, qui opérés uniquement par les magasins de cycles, ne maillent pas, aujourd'hui, suffisamment le territoire français et obligent les usagers à mettre leur vélo dans le coffre de la voiture (quand ils en ont une) pour se rendre dans ces magasins en petit nombre. A partir de cette première boucle de services essentiels (achat, vente, conseil, réparation, location), il est possible d'en développer d'autres, connexes ou complémentaires qui permettront d'accompagner les changements de pratiques et de développer de nouvelles habitudes de mobilité.

Quelques autres exemples de services vélo à développer sur tous les territoires en fonction de leurs spécificités :

- Mise en place d'un service de location longue durée de vélo à assistance électrique
- Mise en place d'un service de location courte durée pour des besoins utilitaires (réunions...) ou touristiques.
- Création d'un café vélo associatif,
- Service de réparation de vélos ambulant ou itinérant
- Création d'une maison du vélo : lieu permettant de diffuser auprès de la population du conseil sur les mobilités cyclables.
- Travail spécifique sur la logistique à vélo ou sur l'accompagnement d'artisans à vélo
- Création d'une vélo école
- Aménagement de parking vélo sécurisés

disposant d'un petit atelier de réparation

- Service de marquage des vélos « bicycode » et campagnes d'information sur les meilleures astuces contre le vol

S'appuyer sur la concertation pour identifier des porteurs de projets

Une approche concertée lors de la réalisation d'un schéma directeur cyclable est très utile pour rencontrer de nombreuses personnes prêtes à s'investir dans ce genre de service. Le rôle de la collectivité n'est pas de porter toutes les actions mais de coordonner la démarche. Elle doit identifier des porteurs de projet, les légitimer et les accompagner.



Contact



Guillaume Martin
Consultant Transition
écologique des
territoires et des
collectivités, ingénieur
de formation,
Guillaume est aussi

conseiller Cit'ergie .

Contact : guillaume@bl-evolution.com

Inventons ensemble la mobilité post-carbone

Adeptes du vélo au quotidien pour nos déplacements personnels et professionnels, nous souhaitons mettre à disposition des collectivités notre expertise d'usage du vélo et notre forte expérience d'accompagnement des collectivités.

Pour répondre au contexte de votre territoire, nous pouvons vous proposer un accompagnement ambitieux qui saura aussi vous surprendre par ses propositions techniques et participatives ainsi que par l'implication de notre équipe sur votre territoire.

A propos de BL évolution

A l'heure où les crises environnementales, sociales et sociétales, interrogent et bouleversent les modèles économiques et sociaux, BL Evolution apporte à ses clients conseils et méthodes pour accélérer la transition écologique.

Nous croyons à la nécessité d'apporter les meilleures analyses et outils pour équiper les acteurs publics et privés dans leurs stratégies d'adaptation et de transformation. Nous sommes engagés à leurs côtés pour réussir chaque étape et dessiner, avec eux, des perspectives de développement plus écologiques, plus solidaires et donc, plus durables..

En savoir plus : www.bl-evolution.com | contact@bl-evolution.com

Cette note méthodologique a été rédigée avec la contribution de Guillaume Martin.

Copyright©2021 BL évolution. Icônes @Flaticon



Dispositifs vélo, mode d'emploi

Depuis le Plan vélo de 2018, les appels à projets et dispositifs de soutien aux politiques vélo se multiplient. Pas toujours facile de s'y repérer ! D'ici la fin du premier trimestre seront publiés les deux derniers décrets de la loi d'orientation des mobilités (LOM) concernant le vélo. L'année 2021 pourrait confirmer l'accélération des politiques cyclables. État des lieux.

Les dispositifs en faveur des déplacements à vélo s'empilent, s'entremêlent, mais fléchent tous une même direction : l'augmentation de la part modale du vélo à 9% en 2024. Une chance. Encore faut-il s'y retrouver parmi tous ces dispositifs ! Et disposer de la capacité technique et financière d'y répondre. L'enveloppe de 350 millions d'euros du Fonds mobilités actives a déjà fait l'objet de trois appels à projets convaincants (lire page 10), dont deux en 2020. La subvention porte de 20% à 40% du coût des projets selon la taille du territoire. Un complément de financement, pas nécessairement un déclencheur suffisant. « J'ai déposé un projet dans le cadre du dernier appel à projets de l'État, il me coûte 4 millions d'euros pour le franchissement d'un nœud autoroutier. Si le projet est retenu, je n'aurai que 20% du financement, il va me rester encore quelques sommes à trouver », témoigne Éric Chevalier, adjoint au maire d'Aix-en-Provence. Thierry du Crest, coordonnateur interministériel pour le vélo, apporte des précisions sur cette participation de l'État :

« Ces taux de financement pour les trois premiers appels à projets s'élèvent à 20% pour les projets en secteur urbain, 40% pour les secteurs moins denses et 60% pour l'outre-mer. Le taux varie selon la localisation du projet, pas celle du territoire du demandeur : une grosse agglomération qui dépose un projet

sur du périurbain peut être financée à hauteur de 40%. L'idée est de faciliter les territoires peu denses, où il y a beaucoup à faire. De plus, un bonus de taux de 10% s'ajoute pour les collectivités qui s'engagent dans le Savoir rouler à vélo avec un projet à proximité d'un collège ou d'un lycée. »





Les aides au financement des infrastructures trouvent preneurs dans les territoires. Ces participations sont-elles suffisantes pour déclencher des aménagements ?

Des dispositifs pour les territoires peu denses

Pour accompagner les « petits territoires » en matière de politique cyclable, le programme AVELD de l'Ademe prépare sa deuxième mouture. L'appel à projets AVELO2 devrait être publié d'ici la fin février. Cet engagement destiné à accompagner 400 territoires sélectionnés reprend les orientations du précédent programme, AVELO1 (227 territoires lauréats) : accompagner la planification, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables dans les territoires de moins de 250 000 habitants.

Les collectivités concernées ? Les territoires peu denses et/ou ruraux et les EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) de moins de 250 000 habitants. « Il y a aussi la Dotation de soutien à l'investissement local (Dsil) et la Dotation d'équipements aux territoires ruraux (Deter) d'où des projets d'aménagements cyclables peuvent émerger », ajoute Thierry du Crest.

Le budget des collectivités territoriales dédié au vélo de 9,26 € par habitant

en 2019 (investissement et exploitation), selon la dernière enquête triennale de l'Observatoire des mobilités actives du Club des villes et territoires cyclables, s'amplifie par ces dispositifs nationaux.

France mobilités et le déploiement de services

Depuis les Assises nationales de la mobilité (ponctuées en décembre 2017), l'État veut jouer d'agilité et de proximité avec les territoires. France mobilités, un site et un service nés après cette consultation nationale, a donné davantage de moyens aux pôles décentralisés. « Une ingénierie territoriale, présente dans chacune des régions, accompagne les porteurs de projets sur les plans technique et réglementaire. Ces cellules se composent de l'Ademe, du Cerema, de la Banque des territoires, des Dreal (directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), en collaboration avec les

« La question du développement, de l'attractivité, de la relance des territoires passe par les enjeux de mobilité »

directions départementales des Territoires et de la Mer (DDTM). Ces cellules apportent une expertise juridique, réglementaire et technique. Elles travaillent différemment selon les écosystèmes régionaux », précise David Caubel, chef de projets « territoire et innovation » et coordinateur national de la démarche de

France mobilités. Témoignage de l'engouement, le site francemobilités.fr est passé de 1 000 consultations hebdomadaires début 2020 à 1 000 consultations quotidiennes un an après ! « Les enjeux de mobilité transcendent nos territoires. La question du développement, de l'attractivité, de la relance des territoires passe par les enjeux de mobilité. Aujourd'hui les questions sont davantage d'ordre réglementaire et juridique parce que les décideurs doivent y voir clair sur la prise de compétence ou non », souligne David Caubel. L'échéance du 31 mars arrive à grands pas. D'ici

Les temps du vélo au grand galop

■ Nouvelles annonces de soutien à la pratique cyclable, 30 novembre 2020

Lancement du programme **Objectif employeurs provélo** pour favoriser l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail.

■ Deux ans du Plan vélo, 14 septembre 2020

À l'occasion de l'anniversaire du Plan vélo, il est annoncé le **lancement du programme AVELO2, doté de 25 millions d'euros**, afin d'accompagner 400 territoires ruraux et périurbains.

■ Plan de relance, 3 septembre 2020

Un budget de 200 millions d'euros sur deux ans accompagne le développement d'infrastructures cyclables.

■ Le Plan vélo de déconfinement, le 30 avril 2020

Lancement du Coup de pouce vélo : réparation vélo, remise en selle, stationnement.

L'opération Coup de pouce vélo a été successivement abondée et prend fin le 31 mars 2021.

Mise en place du Forfait mobilités durables (FMD) par l'adoption anticipée pour le secteur privé du décret d'application de la loi d'orientation des mobilités.

Soutien aux pistes cyclables temporaires : la Dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) peut être mobilisée par les préfets pour cofinancer des pistes cyclables de transition.

Création d'une académie des métiers du vélo, portée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et soutenue à hauteur de 8 millions d'euros via un programme de certificats d'économie d'énergie sur la période 2020-2022.

Lancement de l'événement national Mai à vélo.

■ Le Plan vélo et mobilités actives, le 14 septembre 2018

Ce plan a pour objectif de tripler la part modale du vélo, pour atteindre 9 % en 2024. Les principales mesures s'articulent autour de quatre axes : les aménagements cyclables, la sûreté, l'incitation financière, la culture vélo.

cette date, les communautés de communes sont encouragées à se saisir de la compétence mobilité. Si ce choix n'est pas acté, la Région deviendra automatiquement autorité organisatrice de la mobilité (AOM), sur le territoire de la communauté de communes, en juillet prochain.

Nul n'est censé ignorer la LOM

Le cadre législatif n'a jamais été aussi favorable au vélo depuis la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM), en décembre 2019. Nul n'est censé ignorer la LOM, (<https://www.villes-cyclables.org/les-ressources/les-publications-du-club-et-de-ses-partenaires/nul-n-est-cense-ignorer-la-lom-loi-d-orientation-des-mobilités>) comme le rappelait le Club début 2020 dans le titre d'une publication reprenant les articles de cette loi-cadre concernant le vélo. Si la publication des décrets et arrêtés a parfois été ralentie par la crise sanitaire, ce marathon législatif va bientôt prendre fin. Au premier trimestre 2021, tous les décrets relatifs au vélo seront publiés. Tout récemment, le chargement des vélos dans les trains, la désignation de l'APIC (Association pour la promotion



Le regard de l'État a changé, les collectivités territoriales ne sont plus seules à financer les politiques cyclables.



Des dispositifs se mettent en place pour la logistique urbaine décarbonée.



Le Forfait mobilités durables ? Un véritable enjeu.

et l'identification des cycles et des mobilités actives) comme délégataire de l'identification des cycles (lire page 16) et le schéma national des véloroutes ont été ordonnés. « Très rapidement vont être publiés les décrets sur le stationnement des vélos dans les gares et l'export des vélos dans les cars. Il restera encore à paraître, en février ou mars, un décret sur la place des vélos dans les constructions neuves et existantes », avance le coordonnateur interministériel pour le vélo, qui souligne l'importance de ce sujet. « Cette prise en compte de l'intermodalité transports en commun + vélo constitue un véritable enjeu. On sait que l'on va progresser sur ce point grâce à la LOM, ses décrets d'application, mais aussi au plan de relance dont on espère qu'une partie des sommes permettra d'installer du stationnement sécurisé dans les gares. »

« Cette prise en compte de l'intermodalité transports en commun + vélo constitue un véritable enjeu »

Le Forfait mobilités durables, un véritable enjeu

La manne de financement issue des certificats d'économies d'énergie coule généreusement dans l'escarcelle du vélo. Le programme Coup de pouce/Alvéole est certainement le plus emblématique de ces dispositifs. S'il prend fin le 31 mars après plusieurs prolongations, le Coup de pouce réparation a passé la barre du million de vélos réparés (1,2 million). Pour le financement d'infrastructures, « le Coup de pouce stationnement a déjà financé 4 342 projets, à hauteur de 60 % ; environ 10 000 sont en cours de réalisation d'ici l'échéance de la fin mars », confirme Anne-Laure Beguet, chargée de relations du programme Alvéole pour Rozo, porteur du programme avec la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette).

D'autres dispositifs essaient aussi dans les territoires, VLogistique (UNION sport & cycle) ou InterIud (Cerema et Ademe) pour la logistique urbaine décarbonée. Et l'Académie des experts en mobilité active (Adma) doit se mettre en place dans les mois à venir !

Enfin, le Forfait mobilités durables (FMD), tant attendu pour la fonction publique territoriale (et la fonction publique hospitalière), a été décrété le 9 décembre dernier. Les territoires peuvent mettre en place ce forfait qui permet la prise en charge des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail pour les employés. Inférieur aux 500 € du privé et équivalent à celui des fonctions publiques d'État et hospitalière, le montant peut s'élever jusqu'à 200 € par an en franchise d'impôt pour l'employeur et de cotisations sociales pour les salariés. Un soutien timide pour un levier déterminant. ■

Appels à projets, un nouveau mode d'emploi

Depuis l'annonce en septembre 2018 des 350 millions d'euros du Plan vélo alloués sur 7 ans, trois appels à projets du Fonds mobilités actives ont été lancés. Les directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) instruisent les dossiers. Une approche nouvelle.

« Quelques Dreal travaillaient déjà sur le vélo avec des collectivités mais, pour la très grande majorité, ça a été quelque chose de nouveau depuis le Plan vélo et la mise en place des appels à projets », avance Boris Ly, référent projets multimodaux voyageurs de la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) des Hauts-de-France. Les projets vélo, financés dans le cadre des contrats de plan État-région, avaient déjà créé les contacts entre les collectivités et les services décentralisés.

Dans de nombreux cas, les relations débutent. Diversement selon les territoires, certaines collectivités se limitent aux démarches administratives de dépôt des dossiers sans contact préalable. Un problème de culture ? « Effectivement, cela peut être un problème de culture, toutes les collectivités n'ont pas

forcément le réflexe de contacter les Dreal. Toutefois, le contexte est particulier : 2019 a été le premier lancement de l'appel à projets "continuités cyclables", et en 2020, avec la situation sanitaire, beaucoup d'autres sujets ont accaparé les territoires. (...) Le niveau des échanges dépend des collectivités, mais le but est d'échanger au maximum sur ces sujets afin de

réaliser des aménagements sécuritaires et utiles », soutient Boris Ly.

Des refus à cause de recommandations techniques non suivies

« Beaucoup de dossiers ne sont pas acceptés parce que les recommandations techniques (ndlr, produites par le Cerema) ne sont pas respectées. Et parce qu'elles ne sont pas respectées, on se doute que l'aménagement ne va pas servir. » Ces propos tenus par

Boris Ly méritent d'être entendus. Membre du comité national qui statue sur les dossiers instruits par les Dreal, le référent des Hauts-de-France revient sur un travers peu productif : « Les petites collectivités proposent parfois des aménagements qu'elles veulent mettre en dur pour afficher des réalisations, alors qu'en fait, dans certaines rues ou ruelles, cela ne

convient pas. Parfois le trafic routier n'est pas suffisant pour justifier ces aménagements ; dans d'autres cas, ils ne peuvent pas respecter les recommandations techniques. Du coup cela devient contre-productif. Ce sont des aménagements qui coûtent de l'argent et qui ne serviront pas : ce n'est pas de cette manière que l'on va mettre des vélos sur la route. » ■

« Beaucoup de dossiers ne sont pas acceptés parce que les recommandations techniques ne sont pas respectées »

La continuité en trois temps

- Premier appel à projets « continuités cyclables » lancé le 13 décembre 2018 : résultats donnés le 14 septembre 2019, avec 152 lauréats couvrant 111 territoires (275 dossiers déposés par 170 collectivités) pour un budget de 43,7 millions d'euros.

- Deuxième appel à projets « continuités cyclables » lancé le 20 décembre 2019 sur des objectifs similaires au premier. Les 186 projets lauréats sur 127 territoires bénéficieront d'une aide totale de 70 millions d'euros de subventions.

- Troisième appel à projets (deuxième de l'année 2020) lancé le 10 juillet 2020.

Aux projets de résorption de discontinuités se sont ajoutés l'éligibilité des itinéraires sécurisés, notamment la pérennisation de pistes cyclables temporaires. Résultats annoncés avant la fin du mois de février 2021.

« Accompagner les collectivités afin de rendre les dossiers éligibles et qualitatifs »

Hervé Fagard, chargé de mission intermodalité à la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) Bourgogne Franche-Comté, explique en quoi consiste son travail d'instructeur. Un témoignage recueilli la semaine précédant la décision du comité national, les 18 et 19 janvier, pour préparer la sélection des lauréats du troisième appel à projets.

Ville & Vélo : Quel est le périmètre de votre mission ?

Hervé Fagard : Mon boulot, ce sont les politiques de déplacement, l'articulation des différents modes et l'incitation au report modal. Cela couvre tous les modes de déplacement, hors voiture solo. Le contexte est un peu particulier depuis les appels à projets du Fonds mobilités actives, une des orientations du Plan vélo de septembre 2018. Ces subventions s'allouent aux collectivités avec des exigences de qualité qui répondent aux besoins des cyclistes et aux directives du Cerema.

Quelles sont ces exigences de qualité ?

H.F. : Les projets d'aménagements doivent démontrer une utilité au quotidien. La qualité revient aussi à considérer l'intérêt potentiel sur des itinéraires où les conditions ne se prêtent pas à une circulation à vélo en toute sécurité. Je pense aux nombreuses

routes départementales étroites, sans accotements, avec des géométries propices à des vitesses de circulation motorisée élevées.

Ensuite s'évalue l'attractivité potentielle, en considérant ce que l'on appelle les « pôles générateurs de mobilité » : les commerces, les services, les pôles de transport... Tout ceci est placé sur une carte. Le travail cartographique est très important !



Les territoires peuvent-ils prendre attache avec vous avant le dépôt des dossiers ?

« Nous portons un regard de technicien, mais aussi de cycliste, à la recherche du petit détail »

petites collectivités, le maire va parfois réaliser ce travail seul. Une fois les dossiers déposés, je regarde s'ils sont complets et si le projet paraît éligible. Ce troisième appel à projets ne s'intéresse pas seulement à la résorption de discontinuités, mais admet la création d'itinéraires linéaires de plus longue distance (*ndlr* de 2 à 10 km). L'idée de départ était de permettre la pérennisation des coronapistes.

Quel regard posez-vous ?

H.F. : Le but consiste à accompagner les collectivités afin de rendre les dossiers éligibles et qualitatifs. Tout d'abord, il va falloir démontrer l'utilité pour les mobilités du quotidien pour déclencher le report modal. Nous veillons à la cohérence, à l'intégration dans un schéma cyclable communal, départemental voire régional et à la façon dont le porteur de projet envisage techniquement cet aménagement. Nous portons ensuite un regard de technicien, mais aussi de cycliste, à la recherche du petit détail qui pourrait compliquer l'usage. Particulièrement sur les débuts, fins d'aménagements et les intersections. Il faut penser aux cyclistes qui circulent dans les deux sens, à ceux qui quittent l'aménagement pour prendre une autre route, aux utilisations intermédiaires, à la réinsertion dans le trafic... On trouve parfois sur les plans des changements de direction à angle droit, or la trajectoire d'un cycliste dessine une courbe, pas une succession d'angles droits.

Ensuite, comment cheminent ces projets ?

H.F. : Nous remettons les dossiers avec une grille d'évaluation et une synthèse pour le comité national, qui n'a que deux jours pour étudier plus de 300 dossiers. Le comité fait confiance aux instructeurs régionaux, mais doit disposer d'un certain nombre d'éléments, parmi lesquels les points forts et faibles des aménagements prévus. ■

Région Centre-Val de Loire : du tourisme à l'utilitaire

La Région Centre-Val de Loire et sa célèbre *Loire valley*, traversée par le très fréquenté itinéraire de la Loire à vélo, met son bleu de chauffe. L'objectif annoncé du plan régional des mobilités à vélo adopté en octobre dernier ? Tripler les 3 % de part modale dans les déplacements quotidiens d'ici 2025.

« Le vélo du quotidien était dans les projets politiques de la Région, puis la Covid a joué son rôle d'accélérateur. Le Plan vélo 2021-2025 a vu le jour avec une déclinaison très fine en termes d'intermodalité, de schémas de déplacement sur les territoires », s'enthousiasme Joël Crotté, conseiller régional chargé des nouvelles mobilités du quotidien et administrateur du Club des villes et territoires cyclables. Si le tourisme à vélo n'est pas délaissé, le vélo du quotidien prime. L'idée est de faciliter l'usage pendulaire sur un territoire comptant 5 000 kilomètres d'itinéraires aménagés pour le tourisme à vélo et traversé par huit véloroutes. La seule Loire à vélo accueille plus d'1,2 million de cyclistes par an sur l'ensemble de son linéaire ! Au niveau budgétaire, l'investissement pour le cyclotourisme a représenté plus de 2,5 millions d'euros par an depuis 2005. Pour sa nouvelle stratégie, la Région double le budget annuel consacré au vélo, passant de 3,7 millions d'euros par an de 2015 à 2019 à 7 millions d'euros par an pour les cinq années à venir.

L'intermodalité comme canevas

Après des enquêtes de terrain réalisées auprès des collectivités locales débutées en mars 2020, des tendances se sont dessinées dans une région où le fort maillage ferroviaire incite à l'intermodalité. D'autant que la rénovation de lignes et de trains se double de l'arrivée d'une nouvelle génération de rames qui va faciliter l'emport des vélos. « Sur un axe Tours-Orléans, nous comptons 500 embarquements de vélos par jour dans les trains, hors période touristique. Cette donnée nous a conduits notamment à prévoir des stationnements vélo sécurisés dans les soixante-dix gares principales du réseau Remi (n d'1 r, le réseau



de transport en commun régional mis en place depuis le 1^{er} septembre 2017), mais aussi à offrir aux abonnés de ce réseau l'aide à l'achat d'un vélo pliant », précise Joël Crotté. Pour compléter l'offre de stationnement, les principaux arrêts de cars du réseau régional pourront également être concernés, après expérimentations.

Des aides à l'achat multipliées

La démarche de transition écologique, de santé publique et de moindre coût pour les utilisateurs de la Région illustre parfaitement le changement de paradigme du vélo. L'héritage du vélo-tourisme et le relief cyclable du territoire vont faciliter la mutation. Les dispositifs de financement aussi ! Les aides à l'achat se multiplient, à la fois pour l'acquisition de vélos à assistance électrique en milieu rural non couvert par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), mais aussi pour des vélos-cargos destinés aux artisans implantés en milieu urbain ou des vélos

permettant des activités physiques et de loisirs dans les Ehpad (Établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes).

« Nous allons aussi travailler sur les lycées, la compétence de la Région, ajoute Joël Crotté. L'idée est de s'appuyer sur le tissu associatif qui se trouve réparti de façon équitable sur le territoire, pour faire de l'éducation aux déplacements vélo mais aussi faire de la mécanique. » ■

Les quatre orientations du plan vélo de 7 millions d'euros par an de 2021 à 2025

- L'intermodalité vélo avec le réseau de transport en commun,
- Le développement d'aménagements et de services pour les cyclistes,
- La poursuite du développement du tourisme à vélo,
- L'implication des acteurs locaux du secteur : associations, professionnels du cycle...

Le vélo au soleil du Soler

Dans les Pyrénées-Orientales, la communauté urbaine Perpignan-Méditerranée métropole va lancer un Plan vélo, premier du genre. Parmi les 36 communes de ce territoire, le Soler va voir sa ville changer.

« La communauté urbaine travaille sur un Plan vélo depuis un an mais j'ai fait un peu accélérer la chose. Nous avons dessiné, avec un cabinet d'études, le schéma communautaire des pistes cyclables qui sera présenté en conseil communautaire en mai. L'investissement s'élève à 30,8 millions d'euros », déclare Armelle Revel-Fourcade, vice-présidente mobilité de la communauté urbaine Perpignan-Méditerranée métropole et maire du Soler. Un projet ambitieux, le premier Plan vélo de cette jeune communauté urbaine (créée le 1^{er} janvier 2016) de 36 communes pour 271 971 habitants. Quelque 160 kilomètres cyclables en site propre (pistes ou voies vertes) existent déjà sur le territoire. Sans continuité, souligne l'élu(e) locale, membre du bureau du Club des villes et territoires cyclables : « Effectivement il y a beaucoup à faire, et on part quasiment de zéro. Sur ces 30,8 millions d'euros, on espère obtenir des subventions de l'État puisqu'on a déjà répondu à des appels à projets. La communauté urbaine pourrait réaliser ces investissements en 8 ans. »

Le vélo rejoint le numérique

En première ceinture de Perpignan, à seulement 7 kilomètres, la commune du Soler se trouve plutôt avancée au niveau cyclable. Déjà traversée par une piste cyclable sur toute sa longueur, la ville va se retrouver à deux tours de roue de vélo de la préfecture des Pyrénées-Orientales. « D'ici deux mois, nous allons commencer la jonction entre le Soler et la gare de Perpignan. En 15 minutes, du centre du Soler vous pourrez rejoindre Perpignan

« En 15 minutes, du centre du Soler vous pourrez rejoindre Perpignan sur des pistes cyclables sécurisées »



Les trente-six communes de la communauté urbaine Perpignan-Méditerranée métropole vont connaître le premier Plan vélo du territoire.

sur des pistes cyclables sécurisées, le long de la RD 916. Les acquisitions foncières sont en cours. Nous allons avancer par tronçons, pour terminer ceci d'ici 1,5 à 2 ans. Quand vous pensez qu'aujourd'hui, en bus, vous mettez quasiment une demi-heure pour arriver à la gare de Perpignan, c'est tout juste magnifique », s'enthousiasme Armelle Revel-Fourcade. La ville va changer. Dès la rentrée prochaine, quelque 800 étudiants sont attendus dans une cité digitale de 10 000 m² spécialisée dans l'audio, le visuel, le numérique. Dans cette ville de 7 753 habitants, la mutation des mobilités se fond dans une transformation plus globale.

L'utilitaire raccroche le tourisme

Le schéma modes actifs de déplacement domicile-travail s'intègre aux itinéraires cyclotouristiques qui traversent le territoire : l'EuroVelo 8, véloroute de

la Méditerranée, mais également la véloroute du piémont pyrénéen (V81) qui relie l'Aude à travers les châteaux cathares. Une nouvelle voie verte s'ajoute à ce maillage vélotouristique, précise l'élu(e) locale : « Nous nous réapproprions les berges de la Têt, un fleuve qui s'écoule de la montagne du Canigou jusqu'à la mer, avec un itinéraire de 23 kilomètres aménagé sur des pistes non goudronnées. Ce parcours écologique va traverser plusieurs villages et mettre en avant le patrimoine. Par ce projet, qui s'appelle Es têt, les cyclistes pourront rejoindre la Méditerranée à vélo. » Au tourisme s'ajoute le sport, avec l'accueil du Tour de France, cet été, déclencheur de l'organisation d'un nouvel événement cycliste d'envergure.

Les bus aussi passent au vélo. Dès cet été, une ligne expérimentale de bus s'équipe de portes-vélos pour aller de Perpignan jusqu'à la mer, aux Barcarès. Un véritable Plan vélo se met en place, appuyé par des informations et des services vélo. ■

LOI CLIMAT ET RESILIENCE

GUIDE A L'USAGE
DES COLLECTIVITES
TERRITORIALES



*Climate
Adaptation*

QUAND LES TALENTS
GRANDISSENT,
LES COLLECTIVITES
PROGRESSENT



EDITO

Inspirée par les travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat, la loi dite «climat et résilience» du 22 Août 2021 traduit partiellement la richesse des propositions émises par les 150 citoyens de cette Convention.

Pour autant, avec la moitié des articles de la loi touchant directement aux compétences des collectivités locales, elle devient aujourd'hui un outil central pour affirmer le rôle moteur des collectivités dans la transition écologique et climatique.

Expérimenter de nouvelles pratiques favorables à la qualité du vivant, contrôler et réguler les activités émettrices de pollutions ou de gaz à effet de serre, planifier les politiques publiques favorables à la santé, à la biodiversité et à la préservation des ressources, tels sont les grands axes sur lesquels les collectivités peuvent agir en s'appuyant sur ce nouveau dispositif législatif.

C'est dans cette optique que le CNFPT a souhaité publier ce guide à destination des collectivités, structuré en six chapitres adaptés aux grands domaines de compétences des collectivités, quelle que soit leur échelle.

Le CNFPT a déjà intégré un certain nombre de dispositions dans son offre de formation et continuera de le faire au fur et à mesure de la parution des décrets d'application, plus d'une centaine sont encore attendus. Des stages sur mesure peuvent aussi être conçus pour accompagner les collectivités. Les délégations régionales sont à vos côtés dans la mise en oeuvre concrète des nouveaux dispositifs permis par cette loi.

François Deluga
Président du CNFPT

MOBILITÉ, VOIRIE, PARCS ET VÉHICULES



VÉLO & INTERMODALITÉ

Avec la Loi Climat, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire. Cet accompagnement doit être mis en cohérence avec les besoins identifiés pour atteindre les objectifs précités, en s'appuyant notamment sur les scénarios étudiés par l'ADEME (qui recommande d'atteindre 30 €/hab/an et de porter le montant du fonds vélo à 500 M€ par an (7,5 €/an/habitant) (article 104).

Les itinéraires figurant dans les schémas directeurs d'aménagement cyclable devront désormais être retranscrits dans les plans de mobilité afin d'être mis en œuvre (article 116).

Côté urbanisme, l'obligation de construction d'une aire de stationnement pour voiture prévue par le PLU ou tout autre document d'urbanisme peut être réduite, sur décision de la ou du maire, en contrepartie de la création d'espaces de stationnement pour vélos, à la demande du pétitionnaire dans la proportion suivante : une aire de stationnement sécurisé pour 6 vélos en lieu et place d'une aire de stationnement pour 1 véhicule (article 117) :

Afin d'améliorer l'intermodalité entre tous les modes, y compris le vélo, la loi prévoit concrètement (article 108) :

1° Le développement des parkings-relais

- ➔ Les plans de mobilité élaborés par les collectivités locales devront à ce titre :
 - définir un nombre de places de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes en cohérence avec la desserte du territoire en transports publics ;
 - mettre en place des stationnements sécurisés pour les cyclistes ;
 - et, le cas échéant, des vélos en libre-service permettant la jonction avec la ville centre ou un service de réparation des vélos.
- ➔ Les plans de mobilités devront également préciser le nombre de places de stationnements sécurisés pour les vélos au niveau de ces parkings relais.

2° La possibilité pour la ou le maire de réserver sur la voie publique des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules des usagers des transports publics.

En outre, les autorités organisatrices de la mobilité pourront désormais accéder aux données pertinentes issues des services numériques d'assistance au déplacement, pour concevoir, mettre en œuvre et évaluer leurs politiques publiques (article 109).

Un décret viendra prochainement fixer la liste des données concernées, leur format, leurs modalités de traitement et de transmission.

La loi prévoit par ailleurs que la Région se fixe comme objectif d'assurer une uniformisation des titres de transport pour aboutir à un support multimodal permettant l'utilisation de tous les types de transport public qu'elle a la charge d'organiser (article 127).

ZFE-M

Afin de limiter la pollution de l'air, la Loi Climat opte pour un élargissement et un renforcement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) (article 119). De nombreuses mesures sont prévues :

- élargissement des ZFE aux agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024 ce qui engendrera la création de 33 nouvelles zones (la liste des communes concernées sera fixée par arrêté) ;

- et au sein de 10 métropoles, des restrictions de circulation seront mises en place au fur et à mesure interdisant les véhicules Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025.

Par exception, les mesures de restriction ne s'appliqueront pas aux véhicules dont l'autonomie en mode tout électrique en ville sera supérieure à 50 kilomètres ;

- l'étude, réalisée préalablement à l'instauration d'une ZFE-m par les collectivités locales et jointe à l'arrêté soumis à consultation publique tel que prévu par la LOM, devra désormais présenter les impacts socio-économiques du dispositif mis en œuvre et pas seulement les impacts sanitaires et environnementaux ;
- l'autorité compétente en matière de ZFE devra s'assurer du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation. Elle devra notamment concevoir un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge prévu à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.



À noter que pour faciliter le déploiement des infrastructures de recharge électriques, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) peut désormais accorder des dérogations aux conditions d'accès et à l'utilisation des réseaux et installations pour déployer ce type d'infrastructures (article 92).

Un décret d'application est attendu pour préciser ces nouvelles obligations notamment les dérogations en matière de ZFE-m.

S'agissant des voies desservant les ZFE, la loi prévoit :

- une expérimentation pour 3 ans de la mise en place de voies réservées sur les autoroutes, routes express du réseau routier national ou réseau routier départemental hors agglomération pour les véhicules de transport en commun, taxis, véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, véhicules à très faibles émissions (article 1241)¹ ;
- que la réalisation ou le réaménagement d'un itinéraire cyclable est réputé nécessaire lorsque ce dernier est situé dans une ZFE-m ou à moins de cinq kilomètres de cette zone (article 120).

FLOTTE DES COLLECTIVITÉS



La Loi Climat vise à poursuivre la trajectoire de verdissement des flottes de véhicules des collectivités territoriales en ajoutant des jalons de moyen et long termes en 2024, 2029 et 2030 (article 112).

Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale :

- 1° De 20 % de ce renouvellement jusqu'au 30 juin 2021 ;
- 2° De 30 % de ce renouvellement du 1er juillet 2021 au 31 décembre 2024 ;
- 3° De 40 % de ce renouvellement du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029 ;
- 4° De 70 % de ce renouvellement à compter du 1er janvier 2030. * (article L. 224-7 du code de l'environnement)

¹ L'identification des voies ainsi réservées et les catégories de véhicules autorisées à circuler sont décidées par un arrêté de l'autorité de police de la circulation pris après avis de l'autorité responsable de l'élaboration du plan de Mobilité.

La loi ajoute, pour ces collectivités, l'obligation de mener des actions de formation et de sensibilisation à l'écoconduite pour leurs agents, et les charge de s'assurer que les conditions pour une utilisation optimale des véhicules hybrides rechargeables en mode électrique sont réunies (article 136).

AUTRES MESURES



À compter du 1er janvier 2022, la loi prévoit d'intégrer des habitants tirés au sort dans les comités des partenaires mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). L'objectif est de faire participer davantage les citoyens à l'élaboration des stratégies de mobilités afin que celles-ci répondent le plus possible aux attentes des habitants (article 141).



La Loi Climat a pour ambition de limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion.

Elle prévoit à ce titre :

- des objectifs d'augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs de + 17 % en 2030 et de + 42 % en 2050 (article 143) ;
- le principe d'interdiction des vols intérieurs lorsqu'un trajet en train existe en moins de 2 h 30 (article 145). Un décret d'application viendra préciser les conditions d'application et les modalités de dérogation possibles à cette interdiction.
- le principe d'interdiction de nouveaux aéroports ou extension d'aéroports en vue d'augmentations capacitaires et les projets exclus du champ d'application de cette disposition (article 146).

Document n° 8

CITYCLE

Conseils et actualités vélo de ville et cyclotourisme

Quelles sont les compétences vélo des collectivités territoriales ?

Publié par Elisa Louet, le 30 mars 2022 Politique vélo, Société

Lorsque l'on aborde le sujet des déplacements écologiques, il est normal de se poser la question des compétences vélo des collectivités territoriales. Autorités publiques distinctes de l'État, les collectivités territoriales sont les communes, les départements ou encore les régions.

Tour d'horizon de ce qui se fait actuellement pour le vélo dans les différents secteurs.

Pourquoi prendre en compte les mobilités au sein des collectivités territoriales ?

Il faut avant tout comprendre que les compétences entre les collectivités sont réparties en niveaux, entre les communes, les départements et les régions. Dans le cadre des mobilités durables, ce sont principalement les régions et les départements qui ont autorité, notamment quant au ressort territorial.

L'autorité organisatrice des transports en faveur de la mobilité propre

Aux différentes échelles des collectivités, la mobilité douce prend de plus en plus de place. En effet, au-delà du vélo, il existe de nombreuses solutions alternatives à la voiture personnelle. Les autorités organisatrices parlent alors de covoiturage, de transports en commun, de véhicules en libre-service et bien d'autres solutions.

Majoritairement, ces alternatives concernent les trajets domicile-travail. De fait, l'État et les autorités organisatrices des transports ont mis en œuvre certaines aides à destination des employeurs. Ainsi, les salariés du privé ou du public peuvent bénéficier du Forfait mobilités durables particulièrement par le bais du titre mobilité pour les déplacements quotidiens.

Est-ce que les politiques sont concernés par la mobilité à vélo ?

À l'échelle européenne et française, le vélo prend un peu plus de place dans les débats. Il existe une initiative européenne nommée *TEN's* (Trans-European Transport Networks) qui vise à moderniser le réseau de transport européen, afin qu'il encourage la mobilité propre en zone urbaine. Au-delà de ces actions, en France, l'État a, à nouveau, proposé des aides financières aux entreprises, à l'instar de l'indemnité kilométrique vélo (IKV).

2022 étant une année électorale, les candidats à l'élection présidentielle mentionnent plus ou moins le vélo dans leurs programmes. Cependant, cette année plus que lors des précédentes élections, la mobilité douce s'impose à défaut du vélo. Les candidats semblent reconnaître ses bienfaits et proposent des actions matérielles. Les discours et les aides de l'État sont un premier pas en avant, seulement, qu'en est-il concrètement sur notre territoire ?

Les aides régionales à l'achat d'un vélo

Ces derniers mois, un nouveau type d'aide a également vu le jour. Les Régions françaises proposent désormais une aide à l'achat de vélos électriques. Selon certaines conditions (âge, revenu fiscal, lieu de résidence...), les habitants d'une région peuvent bénéficier d'une réduction de plusieurs centaines d'euros à l'achat d'un VAE neuf.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site spécifique de votre région.

La place du vélo au sein des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Ainsi, les communautés de communes sont responsables du développement et de l'organisation de la mobilité, conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). De fait, chaque communauté de commune ou syndicats mixtes, ayant une vraie connaissance du terrain et des besoins, a autorité pour prendre des décisions relatives aux mobilités actives.

La Loi d'Orientation des Mobilités met en avant les déplacements alternatifs à la voiture personnelle. La marche et le vélo, qui sont des modes de déplacements actifs sont aussi très concernés. Cependant, à l'heure actuelle, la France est classée au 25^e rang dans l'Union européenne concernant l'utilisation du vélo. La part modale du vélo n'est que de 3%. Pour atteindre la commande publique de 9% de part modale en 2024, les collectivités proposent la mise en œuvre de certaines dispositions.

Encourager les pratiques du vélo et des mobilités actives

Par réglementation, afin d'encourager de plus en plus de personnes à la pratique du vélo, les collectivités territoriales prennent des dispositions pour encadrer et développer les services de transport en libre-service, comme les trottinettes ou les vélos. Ainsi, plus besoin d'investir dans un vélo. Par ailleurs, les abonnements aux plateformes peuvent être assumés grâce aux aides mises en œuvre pour les employeurs.

Sécuriser les infrastructures cyclables et piétonnes

Pour les propriétaires de vélo, les communautés d'agglomération ont également pour objectif de lutter contre le vol de vélo tout en sécurisant les circulations. Depuis le 1^{er} juillet 2021, les vélos neufs et d'occasion doivent être marqués. Des aires de stationnement sécurisées seront aussi créées aux pôles d'échanges ou aux gares. La sécurisation de la circulation est indispensable afin que chacun se déplace en toute sérénité. Pour répondre aux 80% des usagers demandant plus d'aménagements en site propre, les collectivités doivent désormais aménager des pistes cyclables et sécuriser les passages piétons sur l'ensemble du territoire.

Le vélo et la marche qui se transforment même en transport scolaire

Aussi, en proposant d'apprendre aux élèves de primaire à faire du vélo, les autorités organisatrices entendent préserver la santé publique puis inciter aux déplacements actifs et à l'intermodalité.

Par ailleurs, quelques initiatives isolées de pedibus scolaire voient le jour. Le personnel des écoles se charge du ramassage scolaire et des déplacements scolaires lorsque ceux-ci peuvent être effectués à pied. À l'heure actuelle, les pedibus ne sont pas répertoriés par les collectivités. Il est donc du devoir de chacun de se renseigner auprès des écoles de sa ville.

Et, si cela n'existe pas encore, pourquoi ne pas le créer ? De fait, en invitant les plus jeunes citoyens à la mobilité active, une nouvelle habitude peut être créée.

Quelles sont les compétences de chaque collectivité territoriale ?

En matière de déplacements non motorisés, de création d'infrastructures et de mise en place de réglementations, les collectivités se partagent les rôles. Ainsi, selon le besoin, chacune peut réagir à son échelle. Leurs compétences relatives au vélo et aux mobilités propres sont les suivantes :

- Les communes gèrent les écoles et l'urbanisme. Elles font autorité quant aux transports scolaires propres ou la création de pistes cyclables urbaines.
- En assumant les actions en faveur des collèges, les départements sont un interlocuteur pour l'organisation des déplacements écologiques des collégiens. Ces derniers sont aussi responsables de la création d'espaces cyclables intercommunaux.
- Les régions, s'occupent des transports non urbains, de l'aménagement du territoire et des lycées. Elles ont autorité pour la création de zones de covoiturage ou l'aménagement des voies de circulations sur les grands axes.