



Avis sur le rapport 4-2 de l'Exécutif régional  
**Les pistes d'action pour le vélo  
en Bourgogne-Franche-Comté**

Rapporteur : Cédric Journeau

### Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Le présent rapport dresse un portrait des enjeux relatifs au développement de la pratique du vélo sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté, présente les politiques portées actuellement par la Région en réponse à ces enjeux et propose des pistes d'actions pour en améliorer la portée et l'efficacité. Il s'inscrit dans la continuité d'une stratégie politique nationale dont l'objectif est d'augmenter la part modale du vélo dans la mobilité des Français. Ce plan traite des enjeux relatifs :

- au développement du vélo dans les déplacements du quotidien,
- au vélo comme outil de développement touristique,
- au vélo comme outil de développement économique (filière "cycle" de BFC).

Notons qu'en parallèle de cette réflexion du Conseil régional sur la structuration d'une politique régionale "vélo" cohérente et transversale, la Région souhaite également dès maintenant renforcer son action en faveur des infrastructures cyclables via la mobilisation de crédits dans le cadre du plan de relance. Au total, 15,6 M€ supplémentaires seront déployés pour accélérer les réalisations d'itinéraires, facteur clef du développement de la pratique cycliste.

---

### Avis du CESER

Le CESER note avec satisfaction la volonté affirmée de la Région de faire avancer l'usage du vélo dans toutes ses composantes. Son rôle d'architecte de la mobilité, affirmé par la LOM, passe en particulier par l'animation des bassins de mobilité, mobilité dans laquelle le vélo trouve toute sa place y compris en zone rurale. À ce titre, le CESER salue l'engagement régional de se saisir en amont de ce levier ouvert par cette même loi, matérialisé dans un premier temps par la délibération du Conseil régional du 25 juin 2020 approuvant la cartographie de préfiguration des bassins de mobilité en Bourgogne-Franche-Comté. Pour le CESER, l'action régionale en la matière devra s'inscrire dans la durée avec une concertation permanente de tous les acteurs.

Les différentes actions balaient de nombreux domaines : le tourisme, la promotion du vélo à travers l'éducation/formation sur le "vélo citoyen" (conduite, réparation/entretien...), l'accompagnement de la filière économique du vélo avec la création d'un écosystème local (réparation, vente, location...), l'intermodalité (abris à vélos proches des gares...) Le CESER considère qu'il s'agit d'une bonne base de travail.

Cependant, le CESER a bien conscience que le développement de la mobilité à vélo passe nécessairement par une inscription dans les stratégies publiques locales d'aménagement à différentes échelles (Départements, pays, EPCI, communes ou quartiers). Le CESER note néanmoins que la Région agira là où elle est compétente, s'en remettant pour le reste à la volonté des autres acteurs comme par exemple les Conseils départementaux, en charge des réseaux routiers départementaux. Pour le CESER, le risque existe qu'il y ait un décalage entre la volonté de la Région de développer les réseaux cyclables et la volonté des Départements (ou d'autres collectivités publiques) dont ce ne sera peut-être pas l'une des priorités d'action du moment.

Autre exemple, les schémas départementaux des itinéraires cyclables. Aujourd'hui, l'absence de coordination entre ces schémas nuit au développement des usages du vélo. Le CESER invite donc la Région à se rapprocher des huit départements pour engager une concertation approfondie sur l'engagement opérationnel de cette politique afin que celle-ci joue pleinement son rôle de coordination des différentes stratégies "vélo". La création d'un poste de chargé de mission dédié à cette nécessaire synergie est un point positif.

Le CESER souligne un point de vigilance concernant les voies ferroviaires non circulées qui, pour la Région, représenteraient un potentiel de pistes cyclables important. La Région Bourgogne-Franche-Comté compte 693km de lignes non circulées dont 117km seulement (17%) sont occupées par des projets divers. Pour le CESER, il n'est pas opportun de laisser à penser que l'entièreté de ces 693km de lignes non circulées pourrait constituer des pistes cyclables. Certaines de ces lignes peuvent en effet avoir encore un potentiel de circulation. Pour le CESER, ce plan demandera enfin à être accompagné sur la durée notamment dans les financements accordés aujourd'hui, l'idéal étant bien sûr que ceux-ci soient abondés dès que possible et qu'ils perdurent dans le temps.

**Vote du CESER sur l'avis :** adopté à l'unanimité.

### **Déclaration de Guy Zima, au nom de la CGT**

Comme l'a souligné la commission, un des enjeux majeurs du volet "Infrastructures" est la multiplicité des intervenants (Région, Départements, EPCI, Communes) et la difficulté potentielle de faire coïncider les choix et priorités de chacun. Dans son rôle de chef de file des mobilités, la Région doit donner de la visibilité à cette stratégie et co-construire avec les acteurs des bassins de mobilités pour ce qui est des mobilités du quotidien, comme pour ce qui relève plus du tourisme en veillant aux cohérences et aux continuités territoriales notamment avec les régions voisines.

Une vigilance particulière doit être mise en œuvre sur les problématiques d'infrastructures nouvelles en lien avec les sujets d'artificialisation des sols à la campagne. Il en est de même en agglomération où la partition des infrastructures existantes devient très rapidement conflictuelle entre vélos, automobiles, piétons et transport collectif en site propre. Le dernier point d'attention est la récupération de domanialités ferroviaires alors que le report modal est un objectif réaffirmé dans le cadre du plan de relance. Ce risque de conflit d'usage serait accentué aussi par le paradoxe de financer une conversion et de ne pas avoir pu financer la rénovation qui aurait permis le maintien de l'exploitation et de la desserte ferroviaire.

Sous la réserve de ces remarques la CGT votera l'avis.

### **Déclaration d'Alexandre Moine, au nom des Personnalités qualifiées**

Je regrette que la question des liaisons transfrontalières ne soit absolument pas abordée. Dans l'Arc jurassien ce sont 32 300 personnes qui navettent vers la Suisse pour 97 % en voiture au sein de bassins de mobilité transfrontaliers. À ce titre, certaines liaisons transfrontalières cyclables doivent être absolument soutenues de ce point de vue. Le chemin des rencontres entre La Chaux-de-Fonds et Morteau est aujourd'hui incomplet alors qu'on note une hausse de l'usage des vélos électriques par les frontaliers dans des conditions de sécurité qui posent question et limitent leur renforcement. Une étude sur l'ensemble des points de passage est absolument nécessaire, rappelons que ce sont 32 000 frontaliers qui franchissent la frontière chaque jour. L'évolution très rapide du climat et la performance des vélos électriques permettent maintenant d'envisager un usage renforcé du vélo lors de navettes transfrontalières.

### **Déclaration de Marie-Laure Schneider, au nom de la CPME**

*(Je prends la parole après les interventions de mes collègues, je vais donc être volontairement synthétique).*

La CPME pourrait reprendre à son compte les termes de l'intervention de la CGT, exprimés par Guy Zima. Il est vrai que lors des travaux de la commission Mobilités, nous partageons souvent des avis convergents sur les sujets des mobilités régionales et de leurs enjeux.

Pour rejoindre les propos d'Alexandre Moine sur le volet transfrontalier, je peux signaler le travail du Conseil départemental du Territoire de Belfort pour la prolongation de la véloroute européenne vers le Jura Suisse, via Delle/Boncourt/Porrentruy. Cet axe a été très emprunté par les touristes cet été, et participe non seulement d'une mobilité douce au quotidien dans le cadre de Plan de Déplacement d'Entreprise mais également à la promotion touristique du sud de ce territoire (ou nord-est dans une vision régionale élargie...).

Enfin, il est important de (re)mettre la formation à la conduite du vélo dans les programmes de l'Éducation nationale dans le cycle élémentaire et au collège, afin de rendre les plus jeunes attentifs au partage parfois risqué de la route. Merci de votre attention.

La CPME votera l'avis.