



Exercice Budgétaire : 2013

Programme : 888 Autres

Imputation	Autorisation d'engagement	Phasage prévisionnel des paiements	
938.888/617	100 000 €	2013	10 000 €
		2014	90 000 €

Thème : Transports

Objet : Adoption du Plan vélo régional (stratégie et Plan d'actions) et mise en oeuvre des études d'audit et de diagnostic

La Séance Plénière du Conseil Régional Nord - Pas de Calais réunie le 21 et 22 novembre 2013, sous la présidence de Monsieur Daniel PERCHERON,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2013, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n°20102707 des 15, 16 et 17 décembre 2010 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu la délibération n° 20100614 des 21 et 22 avril 2010 portant délégation à la Commission Permanente,

Vu la délibération n° 20100613 des 21 et 22 avril 2010 portant délégation au Président du Conseil Régional,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Marchés Publics,

Vu la délibération n°20051400 de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 4 juillet 2005 relative au financement des véloroutes et des voies vertes,

Vu les délibérations n° 20062499 et n°20062497 de la séance plénière des 22, 23 et 24 novembre 2006 adoptant le Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Durable des Territoires et le Schéma Régional des Transports et la délibération n° 20122781 du 24 octobre 2012 relative à la mise en oeuvre de la consultation des partenaires sur le projet de SRADDT et ses volets,

Vu la délibération n°20122779 de la séance plénière des 24 et 25 octobre 2012 adoptant le Schéma Régional Climat Air Energie,

Vu l'avis émis par la Commission Transports lors de sa réunion du 30 mai 2013,

Vu l'avis émis par la Commission Lycées, apprentissage, Schéma régional des formations lors de sa réunion du 30 mai 2013,

Vu l'avis émis par la Commission Aménagement du territoire, tourisme, environnement, plan climat (dont aide à l'efficacité énergétique de l'habitat) lors de sa réunion du 31 mai 2013,

PREAMBULE :

L'intervention régionale en faveur du vélo porte essentiellement sur le financement des Véloroutes et Voies Vertes et sur l'intermodalité TER / vélo et la construction d'abris-vélos dans les lycées. Afin de définir une stratégie plus globale, une démarche d'animation d'une politique régionale transversale en matière de vélo a été engagée et a permis de dégager la stratégie et les actions qui sont présentées ci-après.

DECIDE

D'approuver le plan vélo régional (stratégie et plan d'actions) annexé à la présente délibération.

D'affecter la somme de 100 000 € pour la réalisation des études d'audit et de diagnostic se décomposant comme suit :

- 50 000 € consacrés à un audit sur le potentiel vélotourisme dans la région Nord Pas-de-Calais.
- 50 000 € consacrés à un audit sur l'équipement des lycées et des centres de formation d'apprentis (CFA) en abris vélos sécurisés.

De recourir à un ou plusieurs prestataires pour la mise en œuvre de ces deux études.

De lancer à cet effet, une ou plusieurs procédures de mise en concurrence prévues par le code des marchés publics et de recourir, le cas échéant, aux marchés à bons de commande existants.

L'enveloppe budgétaire est TRP93804-003.

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil Régional à finaliser et à signer les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants.

Daniel PERCHERON

Président du Conseil Régional

NOM DE L'OPERATION : Adoption du Plan vélo régional (stratégie et Plan d'actions) et mise en œuvre des études d'audit et de diagnostic

Raison Sociale : Région Nord - Pas de Calais (maîtrise d'ouvrage directe)

PRESENTATION DU PROJET :

L'adoption d'un Plan vélo régional s'inscrit dans la déclinaison des ambitions adoptées par la Région le 24 octobre 2012 dans le cadre du Schéma régional Climat Air Energie. Son élaboration est également annoncée dans le projet de Schéma Régional des Transports et de la Mobilité soumis à la concertation par délibération du 24 octobre 2012.

Le Plan vélo régional tel que présenté dans le document ci-annexé s'organise selon trois axes stratégiques :

- en matière de vélo et de tourisme, établir des continuités d'itinéraires pour les véloroutes voies vertes (VVV) afin de favoriser les retombées touristiques ;
- en matière de vélo et de TER, accentuer la politique régionale en faveur de l'intermodalité en équipant d'abris-vélos la grande majorité des gares et des haltes de la région ;
- en matière de vélos, de lycées et de centres d'apprentissage et de formation (CFA), viser l'exemplarité et miser sur quelques établissements pilotes.

Ce Plan vélo se décline en 10 actions prioritaires à mettre en œuvre à l'horizon 2020. Pour ce faire, il est nécessaire d'approfondir la définition de certaines actions en engageant des études d'audit et de diagnostic portant sur :

- le potentiel du vélotourisme dans la région Nord-Pas de Calais ;
- l'équipement des lycées et CFA en abris-vélos sécurisés.

Pour piloter ces études et poursuivre la démarche Plan vélo, il est instauré un comité de pilotage composé des vice-présidents du Conseil Régional concernés, ainsi que, le cas échéant, du (ou de la) conseiller(ère) régional(e) délégué(e) au vélo. Son secrétariat sera assuré par la Direction des Transports en lien avec les services compétents afin d'assurer la transversalité du programme. Le COPIL se réunit au moins deux fois par an. Il produit un compte-rendu d'exécution qui est présenté aux Commissions thématiques correspondantes.

Le Plan vélo régional sera transmis pour information aux collectivités membres du Comité de pilotage régional des véloroutes voies vertes (Etat, départements, autorités organisatrices de transports, intercommunalités) ainsi qu'aux membres du Club des Villes et Territoires Cyclables en Nord – Pas-de-Calais.

DEFINITION DE LA STRATEGIE REGIONALE

A la différence des départements, des communautés urbaines et des villes, qui sont des collectivités maîtres d'ouvrages en matière d'opérations de voirie, les régions françaises n'interviennent qu'indirectement sur les infrastructures cyclables (cofinancement). Pour autant, de par leurs compétences spécifiques, elles se sont engagées dans trois domaines d'intervention en rapport avec une politique cyclable, à savoir :

- les véloroutes voies vertes (VVV) et le tourisme
- l'intermodalité TER + vélo
- la construction d'abris-vélos dans les lycées et les centres d'apprentissage.

La stratégie régionale se fonde donc sur ces trois axes d'intervention.

Vélo et Tourisme : Etablir des continuités d'itinéraires VVV pour favoriser des retombées économiques

Ces dernières années, la Région a consacré en moyenne 1 100 000 € pour les véloroutes et voies vertes inscrites au Schéma régional des véloroutes voies vertes (SR3V), pour environ 15 km par an en moyenne. Ces financements sont versés aux porteurs de projets (départements, LMCU ...) dans la limite de 40% du coût du projet et de 50.000 euros du kilomètre.

Le parangonnage réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan vélo régional a mis en lumière la nécessité de constituer des continuités d'itinéraires pour obtenir des retombées touristiques et économiques.

Or, le système d'attribution des subventions de la Région Nord - Pas de Calais ne permet pas actuellement d'atteindre l'objectif de constituer des itinéraires continus :

- le choix des tronçons financés est laissé à l'initiative des porteurs de projets ;
- aucun des itinéraires inscrits dans le SR3V n'a été réalisé dans son intégralité ;
- près de 23% des itinéraires inscrits au Schéma régional existent mais sont souvent mal jalonnés.

Au rythme actuel d'investissement, il faudrait environ 60 à 75 années pour réaliser l'intégralité du Schéma régional et bénéficier des retombées économiques.

Dans le cadre du Plan vélo, la stratégie retenue est de faire du SR3V un outil de développement touristique en définissant quelques itinéraires prioritaires, à savoir les itinéraires européens qui sont à la fois les plus avancés mais qui permettent également les connexions avec les régions limitrophes. Il s'agit principalement de l'eurovéloroute n°3 (Sambre et Avesnois, 80 km), de l'eurovéloroute n°4 (le Littoral, 180 kilomètres) et de l'eurovéloroute n°5 (Calais Lens Lille Bruxelles, 200 kilomètres). A ce titre, il est envisagé de rendre ces itinéraires prioritaires éligibles à des financements européens.

Vélo et TER : Accentuer la politique régionale en faveur de l'intermodalité en équipant d'abris-vélos la grande majorité des gares et haltes de la région

Depuis 1994, la Région s'est engagée dans le développement de l'intermodalité TER et vélo en incitant au développement d'abris-vélos sécurisés dans plusieurs gares et points d'arrêts régionaux. Depuis 2007, dans le cadre de la politique de soutien aux pôles d'échanges multimodaux, la Région cofinance à hauteur de 50% l'installation d'abris-vélos sécurisés via la SNCF (25% à la charge de la SNCF et 25% à la charge de la collectivité).

En moyenne, la Région consacre 250.000 euros par an pour le cofinancement d'équipements destinés au vélo dans les gares. Au total, 37% des gares et haltes sont équipées soit en abris-vélos sécurisés (contrôle d'accès géré par la SNCF et réservés aux abonnés Pass-Pass) soit en abris-vélos simples (arceaux vélos couverts)

Le parangonnage réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan vélo a non seulement mis en évidence le faible taux d'équipement en abris-vélos de la Région mais aussi la problématique de saturation des espaces vélos dans les TER et l'émergence de conflits d'usage aux heures de pointe en raison de l'emport des vélos dans les trains.

Pour remédier à ce double constat, la stratégie retenue est d'accroître le taux d'équipement des gares et haltes TER en abris-vélos de la façon suivante :

- équiper en abris-vélos sécurisés les 23 gares multi-transporteurs (via Gares et Connexions) et gares TER (via TER Proximités) et en financer le fonctionnement ;
- équiper en abris-vélos sécurisés toutes les autres gares de plus de 500 montées/descentes par jour (soit une trentaine de gares) en passant par l'intermédiaire des autorités organisatrices de transports et des collectivités ;
- compléter ces équipements avec des abris-vélos simples pour les gares des centres-villes (une dizaine sont concernées) ;
- développer des abris-vélos simples dans toutes les gares de plus de 20 montées/descentes par jour soit 116 gares restantes.

Par ailleurs, les enquêtes de la SNCF auprès des usagers mettent en avant les problématiques de sécurisation de l'attache des vélos. Afin d'y répondre, il est proposé d'inciter les utilisateurs à s'équiper de systèmes d'attaches adaptés et d'engager des actions de prévention contre le vol des vélos.

Afin de limiter l'emport des vélos dans les trains aux heures de pointe, la stratégie retenue est d'engager des campagnes de promotion en vue du développement de l'usage de deux vélos (l'un en gare de départ et l'autre en gare d'arrivée), tout particulièrement lorsqu'il existe un système de vélos en libre-service en gare d'arrivée ou de départ.

Enfin, concernant la sécurité des aménagements aux abords de gare, il est précisé que la Région participe dès à présent à leur cofinancement dans le cadre de la politique d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

Vélo, Lycées et CFA : Viser l'exemplarité et miser sur quelques établissements pilotes

La réalisation de garage à vélos dans le cadre de la construction et de la réhabilitation des 175 lycées constituant le patrimoine régional est un axe d'intervention traditionnel de la Région.

En 2012, d'après les données fournies par la Direction de la gestion patrimoniale, 62% des lycées publics sont équipés de garages à vélos mais 99% sont à usage mixte (y compris véhicules motorisés). Seulement 48% d'entre eux sont sécurisés sous une forme ou une autre. Il existe également 34 centres de formation et d'apprentissage (non enquêtés) et 98 lycées privés.

Toutefois, ce rapide diagnostic de la situation existante ne permet pas d'envisager un programme pluriannuel d'investissement pour l'équipement des lycées et CFA en abris-vélos sécurisés. La question de la mise à niveau des installations existantes doit être posée, ainsi que celle de la sécurité routière aux abords des lycées. Pour autant, l'utilisation de la compétence « Lycée » pour le financement d'équipements cyclables peut s'inspirer de ce qui se fait dans le cadre de la compétence TER et gares.

Dans le cadre du Plan vélo régional, de renforcer les outils de diagnostic et d'audit concernant l'équipement en abris-vélos des lycées ainsi que la sécurité routière aux abords des établissements.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan vélo régional, l'intérêt des démarches visant à promouvoir la pratique du vélo dans les établissements scolaires a été mis en lumière. A ce jour, dans le cadre des Agendas 21 déjà engagés dans les lycées de la région, un seul Agenda 21 reprend des actions en matière de pratique du vélo.

Ainsi, la stratégie retenue est d'engager des actions de sensibilisation à la pratique du vélo auprès des lycéens et des personnel TOS des lycées, notamment au travers de la généralisation de Plans de déplacements des établissements scolaires. A l'instar de ce qui est proposé pour les usagers du TER, ces nouveaux utilisateurs pourraient être incités à s'équiper de systèmes d'attaches adaptés. Dans le cadre d'appels à projets, il est décidé de consacrer chaque année un budget destiné à réaliser des expérimentations autour du vélo dans les lycées (mise Feuille n° 5 de la Délibération n° (provisoire 43268)

en place d'ateliers de réparation, acquisition de flottes de vélos pour les déplacements de lycéens dans le cadre de leurs activités ...).

Enfin, dans un souci de cohérence de l'action publique, il sera systématiquement recherché des points de convergence avec les politiques départementales en matière de pratique de vélos dans les collèges et avec les villes concernant la pratique du vélo dans les établissements primaires. Ces actions seront menées dans le cadre des réflexions régionales en cours avec l'ADEME sur l'éco mobilité scolaire.

Stratégie concernant les autres politiques régionales :

Dans le cadre du Plan vélo, le travail et la réflexion se poursuivront afin d'identifier les autres domaines d'intervention régionale pouvant faire l'objet d'approfondissement, à savoir :

- en terme d'aménagement du territoire, favoriser la prise en compte des modes actifs dans les SCOT et l'intégration du SR3V dans les PLU ;
- en terme d'environnement, rechercher des synergies entre VVV et trame verte et bleue ;
- en terme de santé, faire des actions de sensibilisation, des manifestations...
- en terme d'enseignement supérieur, rechercher des convergences entre le Plan vélo et la démarche "campus durable" ;
- en terme de sport, valoriser la pratique du vélo dans le cadre des manifestations et événements organisés par la Région ;
- en terme de développement économique, poursuivre le développement de la filière vélo ;

Enfin, une coordination sera mise en oeuvre avec la démarche Plan de Déplacement d'Entreprise engagée par notre institution.

UN PLAN EN FAVEUR DE LA PRATIQUE DU VELO EN 10 ACTIONS A L'HORIZON 2020

Concernant la politique régionale des véloroutes voies vertes (VVV) et le tourisme :

- Action n°1 : Augmenter le taux et le plafond de financement pour aménager prioritairement les itinéraires européens (eurovéloroutes EV3, EV4, et EV5) et modifier les modalités de financement des VVV définies par la délibération n°20051400 de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 4 juillet 2005 relative au financement des véloroutes et des voies vertes de la façon suivante :
 - Subventionner à raison de 50 % du coût des travaux avec un plafond de 70.000 euros du Km pour les trois itinéraires prioritaires que sont les eurovéloroutes (n°3, n°4 et n°5) ;
 - Subventionner à raison de 40% du coût des travaux avec un plafond de 50.000 euros du Km pour les autres projets inscrits au SR3V (idem au système actuel).
- Action n°2 : Engager des actions de promotion et de sensibilisation pour développer des services aux cyclotouristes (hébergement, restauration, réparation...) via les contrats de rayonnement touristique, et en lien avec l'Association Droit au Vélo (conventionnement à établir qui fera l'objet d'une délibération ultérieure).
- Action n°3 : Confirmer le potentiel touristique (études et audits) de la pratique du vélo dans la région en évaluant les aménagements déjà réalisés, et en connaissant mieux les clientèles (études de marché sur le potentiel du vélotourisme...).

Concernant la politique régionale TER et l'intermodalité :

- Action n°4 : Renforcer la politique d'équipement des gares et haltes en abris-vélos (y compris en dehors des pôles d'échanges) pour favoriser l'intermodalité TER vélo. Il s'agit d'augmenter le taux d'équipement en abris-vélos des gares et haltes TER à l'horizon 2020 de la façon suivante :
 - équiper en abris-vélos fermés toutes les gares et haltes de plus de 500 M/D par jour ;
 - équiper en abris-vélos simples toutes les gares et haltes de plus de 20 M/D par jour.
- Action n°5 : Engager des actions de sensibilisation de prévention contre le vol des vélos et la sécurité des cyclistes en lien avec l'Association Droit au Vélo (conventionnement à établir qui fera l'objet d'une délibération ultérieure).

• Action n°6 : Afin de limiter l'emport des vélos dans les TER, engager des campagnes de communication autour de la promotion des deux vélos (l'un à la gare de départ, l'autre à destination en location longue durée ou en libre service).

• Action n°7 : Sécuriser les accès aux gares (aménagement de voiries...) en incitant nos partenaires dans le cadre de la politique des pôles d'échange.

Concernant la politique régionale Lycées et Centre de Formation et d'Apprentissage (CFA) :

• Action n°8 : Dresser un état des lieux pour prioriser les aménagements (audit sur les abris-vélos dans les lycées et CFA) et augmenter leur taux d'équipement.



• Action n°9 : Mettre en œuvre des actions de sensibilisation contre le vol des vélos, la sécurité des cyclistes (étude de faisabilité de mise en place d'un chèque « sécurité ») et inciter à la pratique du vélo dans les lycées et les CFA en lien avec l'Association Droit au Vélo (conventionnement à établir qui fera l'objet d'une délibération ultérieure).

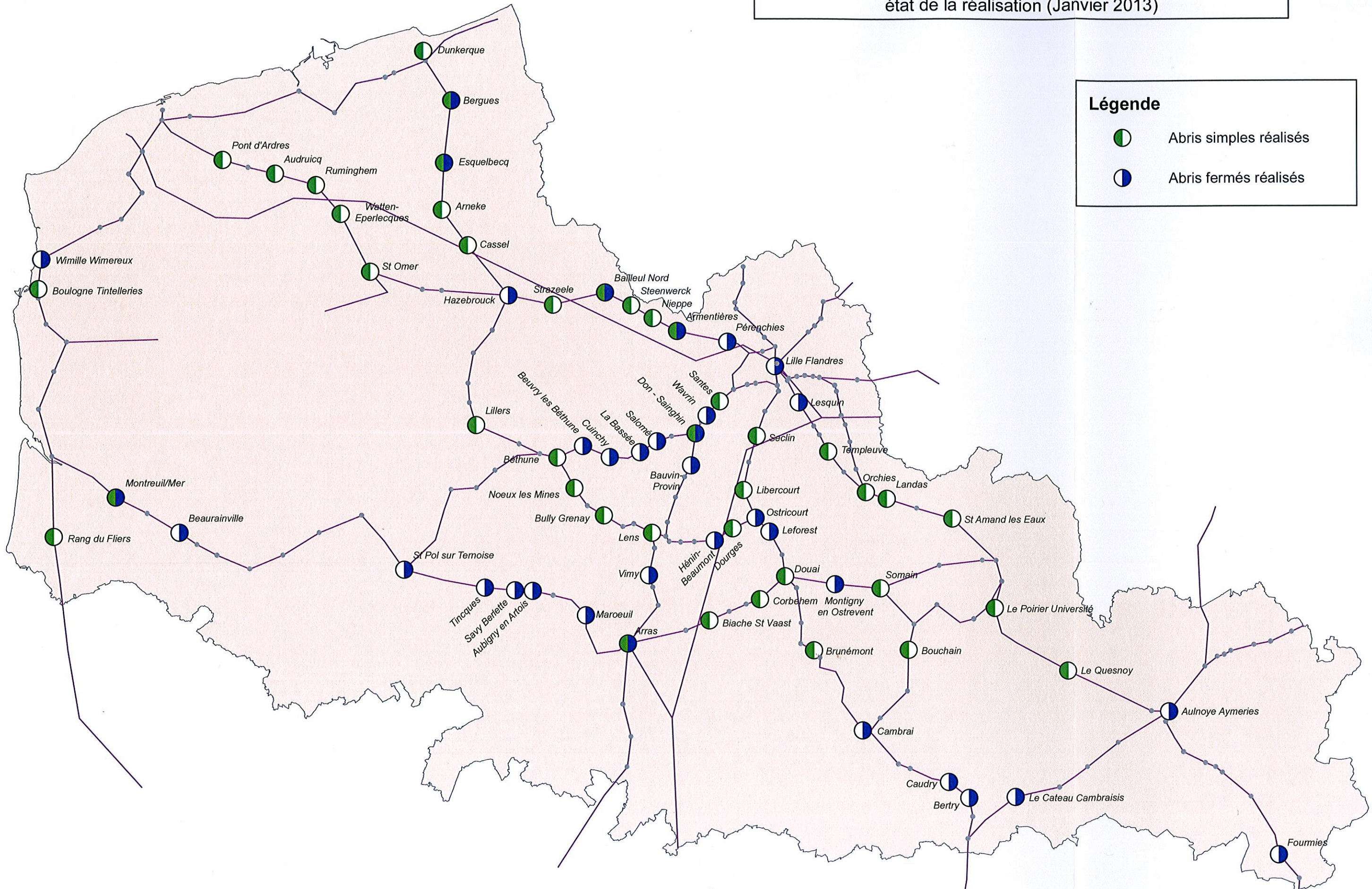
• Action n°10 : Permettre des expérimentations « vélo » (actions pilotes) dans les lycées et CFA (ateliers de réparations, acquisition d'une flotte de vélo pour les déplacements internes ...).




Les abris vélos :
état de la réalisation (Janvier 2013)

Légende

-  Abris simples réalisés
-  Abris fermés réalisés



Développement Durable
Prospective - Evaluation



REGION NORD - PAS DE CALAIS

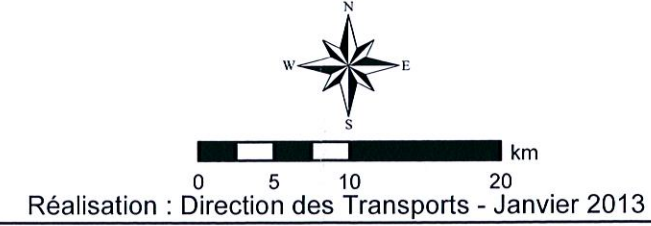
Transports

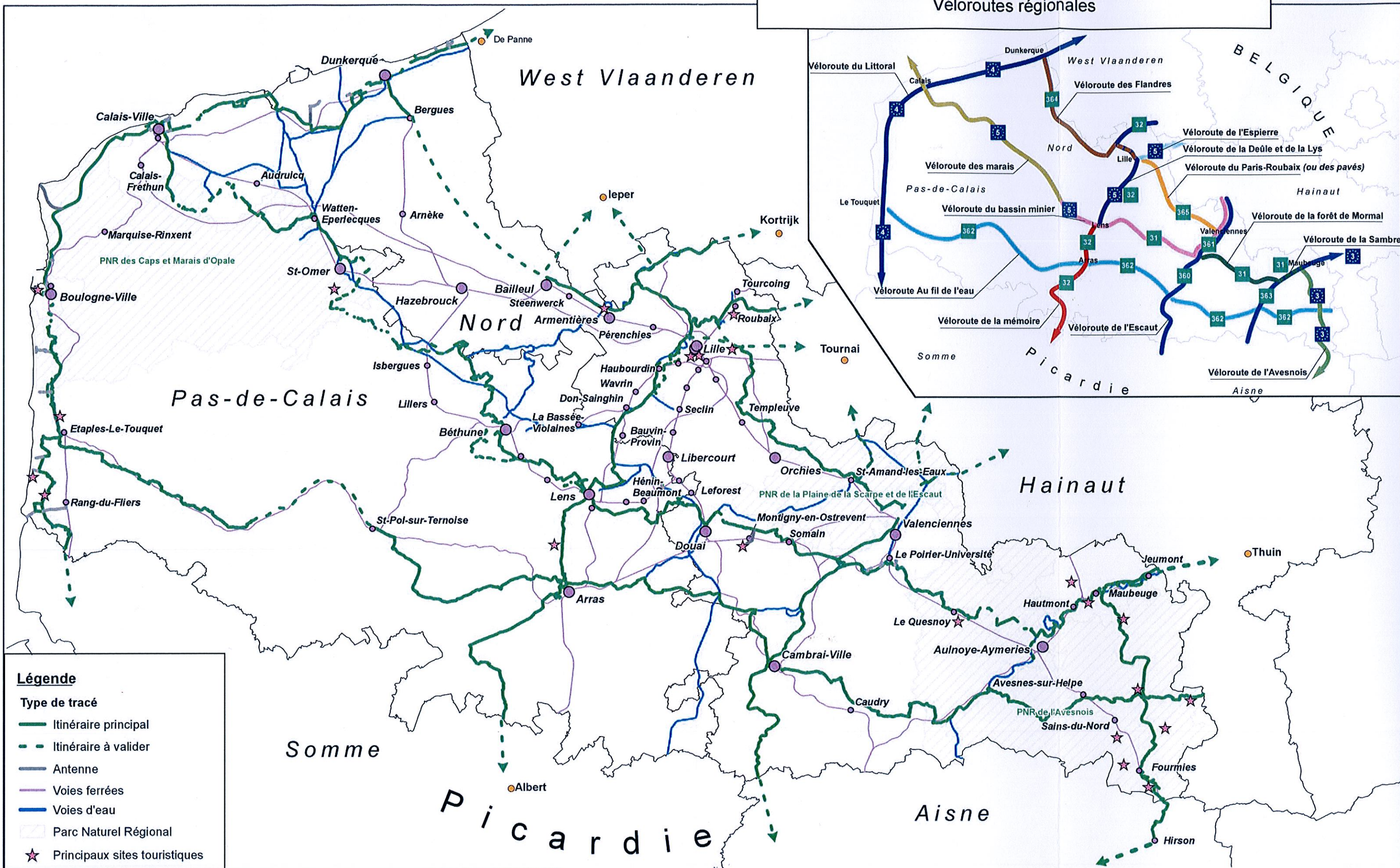


Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Carto © 2002
- Infrastructures : © IGN - BD Carto © 2002

- mention : "reproduction interdite"
Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158

Réf. : DT/ JB - TER-LL - Abris vélos - 230113.mxd





Véloroutes régionales

Légende

Type de tracé

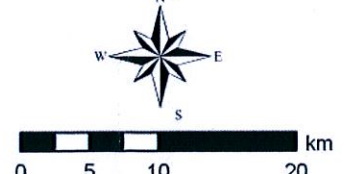
- Itinéraire principal
- - - Itinéraire à valider
- Antenne
- Voies ferrées
- Voies d'eau
- Parc Naturel Régional
- ★ Principaux sites touristiques



Sources :
 - Limites administratives : © IGN - BD Carto © 2002

Autorisation IGN N° 60.07008 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158

Réf. : DTr/JB - INFRA-NK - Véloroutes et voies d'eau et ferroviaire - 240511.mxd



Réalisation : Direction des Transports - Mai 2011

