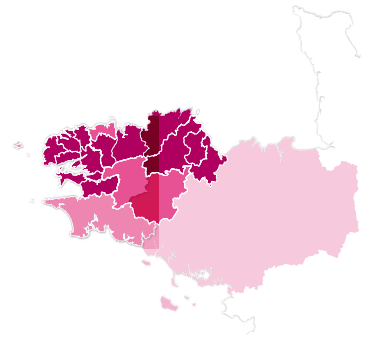


# POLITIQUES CYCLABLES DE L'OUEST BRETON : UN ÉTAT DES LIEUX



#8 | Mai 2021

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Photo : Franck Bétermin - Brest métropole

**12** territoires engagés dans la promotion du vélo



**18** entretiens réalisés sur les politiques menées pour le développement de la pratique du vélo au quotidien



**9 %** de part modale du vélo en 2024 contre 3 % en 2018 : tel est l'objectif du gouvernement français

**+25 %** d'augmentation de chiffre d'affaires pour le secteur de la vente de vélos par rapport à 2019



**3** appels à projets pour le développement de la pratique cyclable au premier semestre 2021 et plusieurs financements de soutien disponibles



**6** associations de promotion des mobilités actives dans le périmètre d'intervention de l'Adeupa membres du réseau de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)



La pratique du vélo ne cesse de s'accroître depuis l'épidémie de Covid-19. Ainsi en France, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 2 mai 2021, une augmentation de 28 % par rapport à la même période de 2019 a été observée (+28 % en milieu urbain, +34 % en périurbain, +21 % en milieu rural). En 2020, 2,6 millions de vélos ont été vendus et l'industrie du cycle a connu une nouvelle croissance de son chiffre d'affaires. Cette tendance encourage les politiques publiques et les actions en faveur du vélo.

Dans ce contexte, l'observatoire n°7 des mobilités s'était intéressé aux bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables, à l'heure où étaient créées les « coronapistes ». La présente édition élargit le champ d'investigation pour interroger les politiques cyclables de l'Ouest breton, et poser en filigrane la question de la transposition éventuelle entre territoires des différentes actions engagées par les uns et les autres.

Alternative sérieuse aux transports motorisés pour des distances inférieures à 10 kilomètres, la pratique du vélo connaît donc une augmentation significative. Mais pour qu'elle puisse réellement se développer au quotidien et que progresse sensiblement l'usage du vélo utilitaire, un ensemble d'actions coordonnées doit être mis en œuvre : le système vélo. Le développement des politiques cyclables y concourt et avec elles, les « schémas directeurs vélo », ainsi qu'ils sont souvent désignés, avec en ce domaine comme dans d'autres, un facteur crucial : celui du financement.

Après une évocation conjoncturelle introductive, relative à l'évolution de la perception du vélo dans le contexte pandémique actuel, la présente publication s'intéressera à l'appareil législatif afférent au vélo, en particulier à ses évolutions récentes. Elle abordera ensuite la question des dispositifs et financements dédiés. Puis, un inventaire non exhaustif des différentes actions engagées au sein du périmètre d'intervention de l'Adeupa, esquissera une forme d'état des lieux du système vélo de l'Ouest breton, au travers des politiques cyclables.

# Ressorts et limites d'une conjoncture exceptionnelle

## Des spécificités territoriales, une problématique commune

La filière économique du vélo est en bonne santé. En 2020, les ventes ont augmenté de 1,7 % et le chiffre d'affaires de 25 % par rapport à 2019 (source : Union Sport & Cycle). Comment expliquer cette croissance malgré la période morose que nous traversons ? Conséquence de la crise du Covid-19, la pratique cyclable s'est fortement développée. Les citoyen-ne-s ont modifié leurs pratiques de déplacement et redécouvert le potentiel du vélo, que l'hégémonie et l'hypermobilité automobiles avaient fini par faire oublier. Ainsi, l'utilisation des pistes cyclables au premier semestre 2021 était de 28 % supérieure à l'année 2019 (Source : Vélo & Territoires).

Au risque d'un développement chaotique, cette croissance exige un accompagnement, que nombre d'acteurs et d'actrices de la mobilité ont commencé à prendre en compte. Dans les villes, des aménagements cyclables temporaires ont souvent été mis en place (les « coronapistes »), destinés à être pérennisés pour certains.

L'État français a soutenu ces démarches en proposant une aide financière à la remise en état de vélos : le « coup de pouce vélo », qui a été prolongé jusqu'au 31 mars 2021.

Avec cette aide, 1,9 millions de cycles ont été réparés, représentant une dépense pour l'État de 109 millions d'euros.

Cette bonne santé conjoncturelle du secteur et l'engouement printanier pour le vélo reposent avec force la problématique de l'augmentation de la part modale du vélo. Ils mettent en évidence les éléments généraux d'une problématique à laquelle les territoires sont diversement confrontés : comment améliorer la sécurité des cyclistes et augmenter durablement la mobilité à vélo ?

En fonction de leurs spécificités, les territoires sont différemment exposés à ces questions. Chacun a ses particularités : géographiques (topographie, climat, proximité du littoral), économiques (bassin de vie, zone d'emploi, attractivité touristique), socio-culturelles (revenus de la population, poids de l'automobile, pratiques de loisirs), etc. De multiples facteurs conditionnent le progrès effectif de la pratique du vélo, à l'égard desquels les politiques de mobilité doivent apporter des réponses et un panel d'actions adaptées. C'est l'objet des différents documents d'orientation pour la pratique cyclable aujourd'hui mis en place par les collectivités territoriales. Ils permettent, à partir d'une connaissance locale circonstanciée, la mise en œuvre d'un plan d'actions, décliné à court, moyen ou long terme. L'enjeu in fine, c'est la création d'un système vélo, apte à faciliter la mobilité cycliste.

## Les leviers d'une progression durable

L'Observatoire des mobilités n°7 « Aménagements cyclables : quelques bonnes pratiques », abordait la notion de système vélo, introduite au début des années 2000 par plusieurs auteurs. Pour Frédéric Héran, économiste et urbaniste, auteur de *Le retour de la bicyclette*, « le système vélo est l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ».

Ce système vélo s'inspire de celui conceptualisé pour l'automobile par l'urbaniste Peter Hall en 1988, considérant que l'essor de l'utilisation de la voiture ne dépend pas simplement de la production de véhicules ou de la création de routes, mais repose sur un système complet et un ensemble « d'auxiliaires ». Peter Hall observe notamment qu'il aura fallu plusieurs décennies et des investissements colossaux pour développer le « système automobile », avant qu'il ne se généralise.

“ Il n'est guère pertinent de multiplier les aménagements cyclables, si les cyclistes ne parviennent pas à stationner en sécurité leur bicyclette (ou le contraire). De même, il n'est pas cohérent de créer un important système de vélos en libre-service alors que le réseau cyclable est encore embryonnaire.”

Frédéric Héran, Système vélo, Forum Vies Mobiles, 2018



Coronapiste, rue Paul Doumer à Brest. Photo : Adeupa

### Pour en savoir +



L'Observatoire des mobilités n°7 « Aménagements cyclables : quelques bonnes pratiques », Adeupa - Janvier 2021

# Le vélo dans la loi française : une place récente mais grandissante

## L'entrée du vélo dans la législation

Le vélo apparaît officiellement dans l'appareil législatif français en 1996 avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure). L'article L. 228-2 de cette loi, intégré au code de l'Environnement, introduit les aménagements cyclables en réponse à l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique :

« 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. »

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), promulguée en 2015, est le second texte à prendre en considération le vélo. De portée supérieure à loi Laure, elle fixe des objectifs de réduction des pollutions à long terme, notamment appuyés sur la diminution des mobilités carbonées. Elle introduit la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique, révisée en 2018-2019. Les entreprises de plus de 100 salarié-e-s doivent se doter d'un plan de mobilité d'entreprise, tandis que des réductions fiscales sont prévues pour celles mettant à disposition de leurs salarié-e-s des vélos ; et la notion d'aide financière est évoquée pour la première fois pour les personnes effectuant leurs déplacements domicile-travail à vélo : l'indemnité kilométrique vélo.

## Une prise en compte récemment renforcée

### Le Plan vélo et mobilités actives

Vingt ans après la loi Laure, la France fait partie des mauvais élèves en matière de pratique cyclable, avec seulement 3 % de part modale, en comparaison des 7% de la moyenne européenne. C'est dans ce contexte qu'est décidée l'élaboration du « Plan vélo et mobilités actives ». Publié en septembre 2018, il est assorti d'un objectif clair : tripler la part modale pour atteindre 9 % d'ici 2024. Au service de cet objectif, le Plan propose une stratégie construite autour de quatre axes, la sécurité des déplacements, la lutte contre le vol, le renforcement du cadre incitatif et la mise en place d'une culture du vélo :

- Sécourir les déplacements : Une enveloppe de 350 millions d'euros est programmée via le « Fonds mobilités actives » destiné au cofinancement par l'État, aux côtés des collectivités locales, d'infrastructures cyclables. Son enjeu est de réduire les discontinuités des itinéraires cyclables. L'enveloppe est mobilisée depuis 2019, via des appels à projets (cf. page 4).
- Lutter contre le vol : L'État rend obligatoire, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le marquage des vélos neufs. Cette disposition s'étend aux vélos d'occasion vendus dans un commerce au 1<sup>er</sup> juillet. Parallèlement, est encouragée la création de stationnements sécurisés dans les gares, pôles d'échanges et centres-villes.
- Cadre incitatif renforcé : L'indemnité kilométrique vélo est remplacée par le forfait mobilité durable. Une prime pouvant atteindre 400 €/an (portée à 500 €/an depuis la crise sanitaire) est versée aux salarié-e-s se rendant au travail à vélo. Par ailleurs, un soutien financier est apporté aux entreprises mettant à disposition de leurs salarié-e-s des vélos (en location pour une durée égale ou supérieure à 5 ans, ou 3 ans pour celles de moins de 10 salarié-e-s). Ce soutien prend la forme d'une réduction fiscale (jusqu'à 25 % des frais engagés).
- Création d'une culture du vélo : Création du dispositif « Savoir rouler à vélo », pour apprendre aux enfants à pratiquer le vélo en toute autonomie et sécurité avant leur entrée au collège.

### La loi d'orientation des mobilités (LOM)

Promulguée en décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités traite globalement et au niveau national de la problématique de la mobilité dont elle vise à réformer le cadre. Elle procède notamment d'un double constat : d'une part, celui de l'étendue des « zones blanches », dépourvues d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et dans lesquelles l'alternative à la voiture est faible sinon inexistante ; d'autre part, celui de l'importance de la part du transport dans le budget des ménages (14 % en 2017, soit le troisième poste de dépense).

Le parcours législatif de la loi d'orientation des mobilités a été marqué par de très nombreux amendements (3 422), notamment relatifs au vélo. De fait, la LOM intègre certains éléments du Plan vélo et mobilités actives de 2018 :

- le forfait mobilité durable : les entreprises sont incitées à le mettre en place ;
- l'identification des vélos (marquage) ;
- la création de stationnements sécurisés dans les pôles d'échanges et les gares, dont la mise en œuvre doit intervenir avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024 ;
- l'intermodalité du vélo avec les bus et les trains est renforcée : les véhicules ou rames commandés après le 15 mars 2021, devront intégrer la composante « vélo » ;
- le programme « Savoir rouler à vélo » est complété par l'événement « Mai à vélo ».



La loi d'orientation des mobilités, une loi structurante pour améliorer et transformer les déplacements du quotidien  
Infographie : Ministère de la transition écologique

## Le projet de loi Climat et Résilience

Après un vote solennel à l'Assemblée nationale intervenu le 4 mai 2021, le projet de « loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets » devrait connaître l'aboutissement de son parcours législatif d'ici l'été. Ce projet de loi fait suite aux travaux de la Convention citoyenne sur le climat, matérialisés dans 149 propositions destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il ne tient toutefois pas complètement compte de ces propositions, notamment sur la question du vélo, qui, avant son passage devant la représentation nationale, était absente du texte : aucun des 69 articles initialement proposés ne portaient sur le développement de la mobilité cycliste. À l'issue de cinq semaines de débats, marqués par un nouveau record d'amendements (7 300 proposés), le vélo y fait une timide entrée : l'Assemblée nationale a voté l'extension aux vélos de la prime à la conversion. C'est l'une des principales mesures. Un vieux véhicule polluant pourra être remplacé par un vélo.

En outre, la LOM entend renforcer l'aménagement cyclable du territoire. À cette fin, elle reprend à son compte l'article L. 228-2 du Code de l'environnement, issu de la loi Laure de 1996. Elle le complète en introduisant aux côtés des pistes et bandes cyclables, les voies vertes et zones de rencontre. En outre, elle y intègre la création d'itinéraires cyclables sur les voies hors agglomération, sans toutefois en faire une obligation :

« À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. »

## Des appels à projets pour développer et sécuriser la pratique du vélo

**L'appel à projets du Fonds mobilités actives**  
En ce printemps 2021, la quatrième édition de l'appel à projets s'inscrit dans le cadre du fonds de 350 millions d'euros introduit par le Plan vélo et mobilités actives, axé sur les continuités cyclables. Les trois éditions précédentes avaient eu lieu en 2019 et 2020. Lors de la première, 153 projets avaient été sélectionnés, représentant un budget de 43 millions d'euros. Lors de la deuxième édition, 186 projets furent lauréats, pour une enveloppe globale de 70 millions d'euros. Lors de la troisième édition, ce sont 194 projets qui furent retenus, pour un montant de 101 millions d'euros. Pour la période 2020-2021, le budget a été revu à la hausse : complété de 100 millions d'euros, issus du Plan France Relance.

Jusqu'à présent, au sein du périmètre d'intervention de l'Adeupa, une dizaine de territoires ont bénéficié de cet appel à projet : Brest métropole, la communauté de communes du Pays d'Iroise (avec deux tronçons éligibles), Hillion, Landerneau, Lannion, Lannion-Trégor Communauté, Plouarzel, Plouédern (également avec deux tronçons éligibles) et Saint-Brieuc.

### L'appel à projet AVELO 2

Cet appel à projet, porté par l'Ademe, s'inscrit dans le cadre du Certificat d'économie d'énergie (CEE). Doté d'un budget de 25 millions d'euros, il fait suite au programme AVELO de 2019 et garde les mêmes principes que lui, à savoir : améliorer la part modale du vélo dans les territoires peu denses, les périphéries des agglomérations, les communes multi-polarisées, et y soutenir les projets de valorisation du vélo. Complémentaire du Fonds mobilités actives, il permet aux territoires de se doter d'une stratégie de mobilité active, avant de candidater aux appels à projets de l'État pour réaliser des infrastructures. Il s'articule autour de quatre axes qui visent l'accompagnement des collectivités dans la conception et l'animation de leurs politiques cyclables. Y sont éligibles :

- la mise en place d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables (documents d'orientation de la politique territoriale en la matière) ;
- l'expérimentation de services vélo ;
- l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées ;
- la création de postes de chargé-e-s de mission vélo.

Le premier appel à projets avait soutenu 220 territoires en milieu peu et moyennement dense. Une troisième édition est prévue pour 2022.

## L'appel à manifestation d'intérêt France mobilités Tenmod

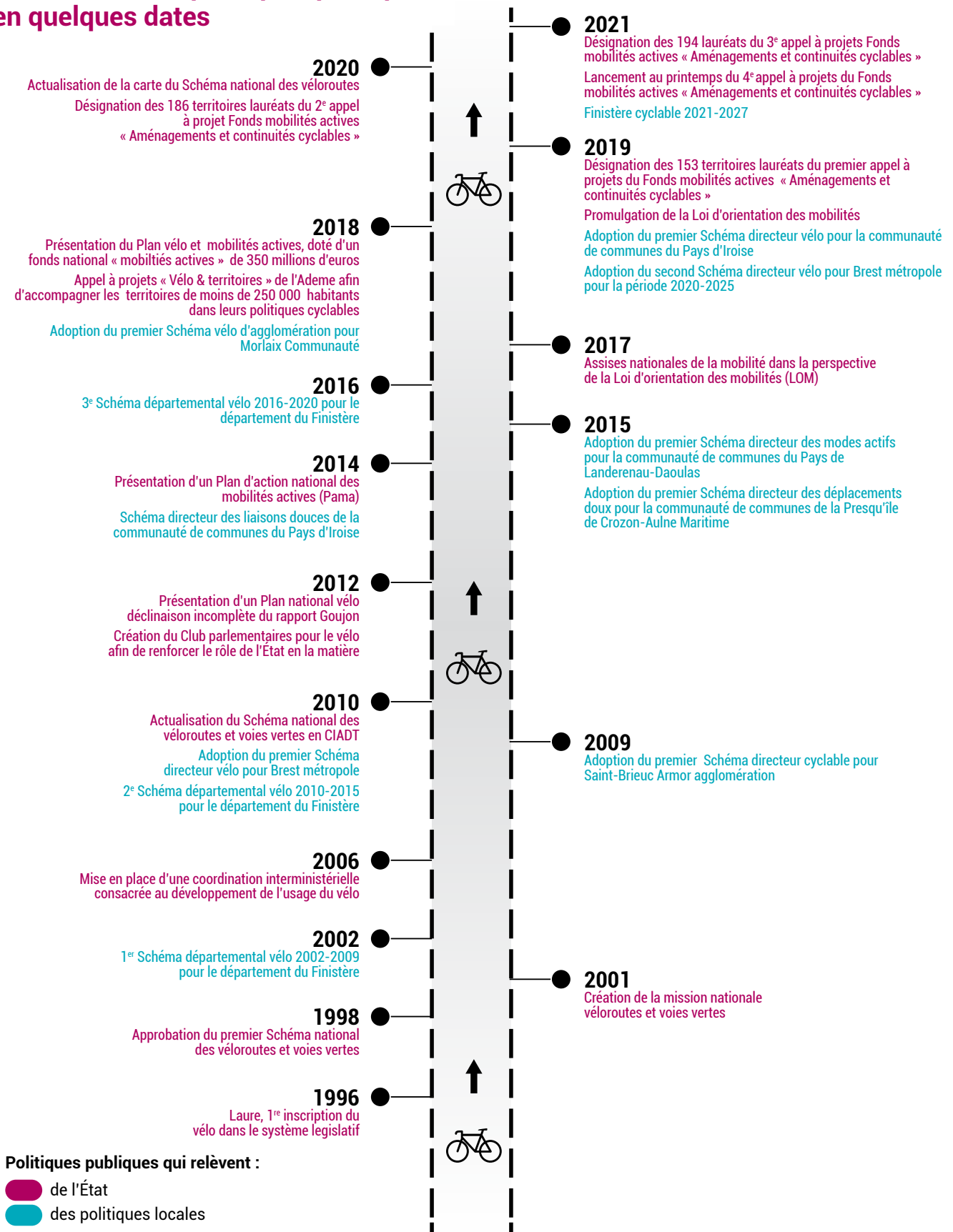
Intitulé Tenmod pour « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables », cet appel à manifestation d'intérêt (AMI) dont c'est la cinquième édition, n'est pas uniquement axé sur les mobilités actives puisqu'il englobe les solutions de mobilités innovantes : le covoiturage, l'autopartage, le transport à la demande ou d'autres alternatives à l'automobile individuelle. Porté par l'Ademe, il s'inscrit dans la démarche partenariale France Mobilités, conçue pour soutenir l'expérimentation et le déploiement de projets concrets de mobilité, et est ouvert à l'ensemble de ses acteurs. L'édition actuelle est orientée autour de deux axes : le premier consacré à la stratégie et à la planification territoriale de la mobilité ; le deuxième aux expérimentations et évaluations de solutions et de services de mobilité/démobilité.

Lors des précédentes éditions, le Pays de Brest et la ville de Ploumiliau ont bénéficié de cette aide. Compte tenu du succès rencontré par les premières éditions, la poursuite de cet appel à manifestation d'intérêt est envisagée.

## Autres dispositifs et sources de financements

Au-delà des appels à projets du Fonds mobilités actives, AVELO et Tenmod, divers dispositifs et sources de financements existants peuvent être mobilisés pour promouvoir la pratique du vélo, notamment : la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), la Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT), les Dotations politique de la ville (DPV), les subventions pour travaux divers d'intérêts local (TDIL), le programme Certificats d'économies d'énergies (CEE), mais aussi le programme Action cœur de ville (ACV), les divers fonds européens ou encore, les offres de la Banque des Territoires.

## Le vélo dans les politiques publiques en quelques dates



# Le système vélo de l'Ouest breton

Nous l'avons vu, une politique vélo peut prétendre à l'efficacité si elle se donne pour objectif la création d'un système vélo. À l'intérieur du périmètre d'intervention de l'Adeupa, pratiquement tous les acteurs institutionnels ont entamé une démarche de promotion de la pratique cyclable, et tendent par conséquent, à des degrés divers, vers ce dispositif.

À quoi ressemble en l'état actuel, le système vélo de l'Ouest breton ? C'est la question que nous posons ici, en illustrant ses différentes facettes et « ingrédients », au moyen d'exemples choisis (les exemples ici décrits ne sont, bien entendu, pas exclusifs des autres actions développées en faveur du vélo par leurs acteurs).

**Une politique vélo peut prétendre à l'efficacité si elle se donne pour objectif la création d'un système vélo complet**

## Les aménagements en faveur de la pratique cyclable

### Aménagements cyclables

Profitant de la voie verte qui traverse le territoire d'ouest en est, la commune de Crozon a aménagé un tronçon de piste cyclable d'1,6 km, qui permet la jonction avec celle-ci. Cette piste cyclable, d'une largeur de trois mètres, dotée d'un revêtement en enrobé, est séparée de la route par une bande enherbée qui améliore la sécurité de ses utilisateurs. Elle permet également de relier le bourg central de la commune à la zone commerciale périphérique. Cet investissement de 470 000 € a bénéficié d'une participation à hauteur de 35 % du département du Finistère et de 25 % de subventions en provenance de la Dotation de soutien à l'investissement, accordés par la préfecture.

### Véloroutes et voies vertes

Les véloroutes sont des itinéraires fléchés sur des voies vertes ou des routes à faible fréquentation. Dans le pays de Brest, celle des Abers emprunte le tracé d'une ancienne voie ferrée, construite en 1894, et qui reliait le port de Brest à celui de l'Aber Wrac'h : le « train-patates ». Démontée à l'issue de la deuxième guerre mondiale, l'ancienne voie ferrée a laissé place à de petites routes goudronnées et à des chemins en sous-bois qu'emprunte désormais la véloroute. L'itinéraire s'effectue à 77% en voie partagée, le reste en site propre. Depuis Landéda, il traverse la communauté de communes du Pays des Abers, en passant par Lannilis, Plouvien et Plabennec, avant de rejoindre Brest. L'essentiel de l'itinéraire emprunte des routes communales à faible trafic et des chemins d'exploitation. 10 km s'effectuent sur des tronçons réservés aux cyclistes, séparés de la chaussée. Depuis Plabennec, il est possible de rejoindre la véloroute de la Côte des Légendes.

De la même façon, depuis Brest ou depuis l'Aber Wrac'h, la poursuite sur la véloroute V45 « La Littorale » (V5 Bretagne) est possible. La création de cette véloroute a bénéficié d'une démarche conjointe et d'une aide financière du département du Finistère.

### Modération de la circulation automobile

La métropole brestoise est engagée depuis plusieurs années dans une politique de modération de la vitesse automobile et d'amélioration de la cohabitation entre modes par un meilleur partage de la chaussée. Cette limitation de la vitesse vise à accroître la sécurité des modes actifs et à réduire le risque d'accidents graves (la distance moyenne d'arrêt de 28 mètres pour une vitesse de 50 km/h est ramenée à 13 mètres lorsque la vitesse est de 30 km/h). Elle se traduit, en 2021, par une nouvelle zone 30 : de Lambézellec à Bellevue, ce sont 40 kilomètres de voies apaisées, signalés par des panneaux d'entrée et un marquage au sol indiquant la vitesse de circulation autorisée. En revanche, les panneaux ponctuels, signalant la limitation de vitesse à 30km/h ainsi que ceux présent à proximité des dos d'âne ont été supprimés, afin d'éviter l'écueil de la surenchère signalétique contre-productive, de réduire l'encombrement des trottoirs et la pollution visuelle.

En complément de la modération de la vitesse, Brest métropole a entrepris la piétonnisation de certains espaces emblématiques centraux, où convergent des flux piétonniers importants. Des expérimentations sont menées autour des bassins historiques du port et dans le quartier Saint-Louis, autour des halles. De même, la place Guérin à Saint-Martin bénéficie d'un périmètre apaisé, englobant désormais deux rues adjacentes. La circulation des voitures y est supprimée ainsi que 24 places de stationnement. Cette démarche expérimentale d'amélioration du cadre de vie de cette place animée du centre-ville a débuté en mai 2021 pour 6 mois.



À Crozon une piste cyclable relie désormais le bourg à la voie verte, séparée de la voirie.  
Photo : Commune de Crozon



Depuis 2012, la véloroute des Abers permet de relier Brest à la côte nord du Finistère au terme d'un parcours d'une quarantaine de kilomètres. Ici sur la commune de Gouesnou.  
Photo : Adeupa



Modérer la vitesse de circulation automobile améliore la cohabitation des modes de déplacement. Ici, à Brest métropole, une nouvelle zone 30 dans le quartier de Lambézellec.  
Photo : Adeupa



À Brest, aux abords de la ligne de tramway, des stationnements dédiés et sécurisés favorisent l'intermodalité. Ici, stationnement sécurisé pour vélos, Porte de Gouesnou.  
Photo : Adeupa

### Intermodalité

L'utilisation de la voiture individuelle dans la métropole brestoise représente plus d'un déplacement sur deux. D'après l'enquête ménages-déplacements réalisée en 2018, 60% des déplacements sont effectués en voiture (conducteur ou passager), tandis que les transports en commun correspondent à 8,4 % des déplacements (cf. les Observatoires Mobilité n°4 et 5). L'intermodalité peut contribuer à limiter le recours à l'automobile et à augmenter l'utilisation des transports en commun. Elle peut aussi concourir au développement des modes actifs. Actuellement, la métropole compte cinq parkings à vélos sécurisés, dotés d'une vidéo-protection, implantés à proximité des stations de tramway (Porte de Plouzané, Fort Montbarey, Place de Strasbourg, Porte de Guipavas et Porte de Gouesnou). Ces parkings sont accessibles 24h/24 (avec une carte Korrigo, pour les abonnés Bibus et les détenteurs du Pass Liberté). En outre, les stations de tramway sont également équipées d'arceaux-vélos, destinés à du stationnement de courte durée.

Le réseau de transports en commun continue de se structurer sur le territoire de Brest métropole, avec une seconde ligne de tramway et une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), en cours d'études et tous deux prévus d'ici 2025. Dans cette perspective et afin d'accroître l'intermodalité, de nouveaux pôles d'échanges sont programmés.

### Stationnement

La communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime (CCPCAM) actualise son Schéma directeur des déplacements doux, en collaboration avec ses 10 communes membres. En parallèle, elle répond à la demande croissante des usagers et des usagères pour du stationnement vélos et met en œuvre un plan d'augmentation de l'offre de places dédiées. En 2020, l'investissement portait sur 40 stationnements supplémentaires. Ceux-ci équipent les sites communautaires (offices de tourisme, maison médicale, salle culturelle, siège et antenne communautaire) ainsi que les communes volontaires. L'intercommunalité a ainsi équipé d'abris à vélos son siège de Crozon, son antenne du Faou, ainsi que le site de la piscine intercommunale à Morgat Elle a également mis en place le « forfait mobilité » pour ses agent·e·s qui viennent travailler à vélo.

À l'instar de la CCPCAM, la communauté de communes du Pays d'Iroise (CCPI), qui a adopté un Schéma directeur vélo en 2019, accroît l'offre de stationnements dédiés aux vélos. Une commande groupée d'arceaux a été réalisée. En outre, par le biais du programme Alvéole, trois abris couverts et trois abris sécurisés ont été installés, sur les sites communautaires et sur celui de l'office de tourisme à destination des vélos de location.



La communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime installe des stationnements dédiés aux vélos.  
Photo : CCPCAM



La communauté de communes du Pays d'Iroise effectue une commande groupée d'arceaux et d'abris pour vélos. Ici, arceaux vélos à proximité de la salle du Ponant à Milizac-Guipronvel. Photo : CCPI

À Brest, les vélos sont acceptés dans le tramway ainsi que dans le téléphérique à certains horaires (à l'exception des vélos pliants qui ne font pas l'objet de restriction) et dans la limite de deux vélos par rame (un par cabine dans le téléphérique).

On peut emprunter le tramway et le téléphérique avec son vélo :

- Du lundi au vendredi : de 5h00 à 6h30, de 9h30 à 11h30, de 14h30 à 16h30 et après 19h30
- Le samedi : de 5h00 à 11h30 et après 19h30
- Le dimanche et les jours fériés toute la journée



À Brest, les vélos sont acceptés dans le tramway ainsi que dans le téléphérique à certains horaires  
Photo : Franck Bétermin - Brest métropole

## Les services à la population

### Apprentissage du vélo

S'inscrivant dans la démarche « Savoir rouler à vélo », Leff Armor Communauté (LAC) expérimente un projet de vélobus. Ce dispositif a pour but d'inciter les enfants à se rendre à l'école, ou dans un centre de loisirs à vélo, grâce à des accompagnants adultes. Ces jeunes suivent un itinéraire préalablement établi, avec des horaires de ramassage en plusieurs lieux définis. Les enfants souhaitent emprunter les vélobus, participent à la formation « Savoir rouler à vélo » proposé par l'intercommunalité. Ce programme s'étend sur quatre mercredis : trois pour apprendre à faire du vélo en toute sécurité, et le dernier mercredi pour la mise en place du premier vélobus. La première sortie en vélobus octroie une validation du programme « savoir rouler à vélo ». Cette expérimentation est actuellement mise en œuvre sur la commune de Châtelaudren-Plouagat en lien avec l'accueil de loisirs le Pass'Age. En fonction de la demande, elle est appelée à s'étendre aux autres centres de loisirs ou écoles du territoire.

### Location, entretien, réparation

La communauté de communes de Lesneven-Côte des Légendes (CCLCL), qui souhaite offrir à ses ses habitant-e-s la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture, a répondu à l'appel à projets de la région Bretagne « 1<sup>er</sup> et dernier kilomètre », lancé en 2019 pour soutenir financièrement des solutions alternatives pour l'amorce et/ou la fin de trajets quotidiens, de type domicile-travail. Ce dispositif concerne particulièrement le périurbain, mais aussi les mobilités saisonnières. La CCLCL projette la mise en place, d'ici la fin de l'année 2021, d'un service de location de vélos à assistance électrique (VAE). Il sera complété par une offre de stationnements dans la zone d'activité de Mescoden et sur le site de la gare routière de Lesneven.

Depuis juillet 2020, Guingamp – Paimpol Agglomération (GPA) met à disposition de sa population (personnes, âgées de plus de 18 ans, résidant ou travaillant sur l'EPCI) des vélos à assistance électrique sur l'ensemble de son territoire. Baptisé « Axéo vélo », ce dispositif propose 130 vélos à la location pour des durées comprises entre un mois et un an. Il est géré par Transdev, délégataire du service public de transport sur le territoire, qui assure également les autres services (bus urbains, transports scolaires). Ce dispositif innove en offrant la possibilité de coupler la location d'un VAE avec son abonnement de transports en commun, pour un coût combiné de 34 € mensuel. Ces VAE sont disponibles à l'agence commerciale située à Guingamp,

ainsi que dans deux points de livraison à Paimpol et à Callac. Prochainement, GPA mettra en place des abris à vélos sécurisés, en gares de Guingamp et de Paimpol, destinés prioritairement aux usagers disposant d'un abonnement couplé.

Tout comme celle de Lesneven Côte des Légendes, et à l'issue d'une étude préalable de benchmarking, la communauté de communauté du Pays de Landerneau-Daoulas (CCPLD) a répondu à l'appel à projet « 1<sup>er</sup> et dernier kilomètre » de la région Bretagne, afin de mettre en place un service de location de VAE de longue durée (40 VAE disponibles pour une durée de 6 mois, non renouvelable). La ville de Landerneau étant cette année ville d'arrivée de la première étape du Tour de France (Brest-Landerneau), la CCPLD entend mettre à profit l'événement, pour promouvoir cette action, de même que la ville, qui inaugurera son service de location de vélos en libre service.

Ces locations diffèrent des systèmes habituels, en s'adressant aussi aux habitant-e-s du périurbain et du milieu rural, tandis que ces services sont usuellement utilisés par celles et ceux de la commune centre. Ainsi, la CCPLD s'adresse à tous : 2/3 des vélos sont réservés aux habitant-e-s résidant-e-s hors de la ville de Landerneau. En complément, dans le cadre d'une convention signée avec Pôle emploi, dix VAE sont destinés à des personnes en contrat d'insertion, parfois contraintes de refuser une proposition de poste faute de solution pour se déplacer.

### Brest métropole développe son service de location

La location de vélos sur Brest Métropole s'amplifie durant le mois de juin, dans le contexte du départ du Tour de France. 245 vélos complètent le service de location de vélos de longue durée et diversifient l'offre : des vélos pliants ou cargos sont disponibles.

La location en libre-service VéloZef est expérimentée pour une durée de 12 mois : 90 vélos sont disponibles dans différents lieux, dont le centre-ville et le port, identifiables depuis son smartphone.



Vélos cargos Photo : Nacer Hammoui Brest métropole



Guingamp-Paimpol Agglomération loue des VAE avec tarif combiné préférentiel pour les usagers des transports en commun. Photo : Guingamp-Paimpol Agglomération



### Aide à l'achat

Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) met en place depuis 2015, des dispositifs d'aide financière pour l'acquisition d'un VAE. Renouvelée en 2020, l'offre de l'intercommunalité consacrait au départ une enveloppe globale de 80 000 €. 280 subventions furent accordées, épuisant l'enveloppe en seulement un mois. Pour la fin de l'année 2020, SBAA a donc décidé de renouveler l'aide, en débloquant une seconde enveloppe budgétaire de 40 000 €. Au total, pour l'année 2020, 553 personnes ont bénéficié du dispositif. Renouvelé en 2021, elle vise un objectif de 1 000 personnes aidées. L'achat du vélo doit être réalisé dans un point de vente du territoire. L'offre est cumulable avec celle de l'État qui double l'aide des collectivités dans la limite de 200 € (150 € maximum pour SBAA), sous conditions de revenu.

### Services innovants

Brest métropole expérimente le marquage au sol luminescent qui permet de guider les cyclistes quand aucun éclairage n'est présent. La peinture mise en œuvre stocke l'énergie diurne du soleil pour la restituer la nuit. Elle est donc susceptible, dans certains cas, de réduire les dépenses énergétiques, quand bien même elle ne prétend pas remplacer l'éclairage nécessaire à la sécurité des cyclistes. Une seconde expérimentation de cette technique, dont le coût est plus élevé qu'un marquage classique, est en cours sur le pont de la Brasserie à Lambézellec. Elle permettra d'enrichir le retour d'expérience sur ce procédé novateur.

À Saint-Brieuc, dans le contexte de la création du pôle d'échanges multimodal aux abords de la gare SNCF, et en réponse au besoin d'un lieu dédié au vélo, Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) a ouvert en 2020, une Maison du vélo. Celle-ci prend place sur le parvis de la gare. Favorisant l'intermodalité, cet équipement complète donc le nouveau pôle d'échanges multimodal, qui bénéficie également de la mise en service de TEO, la nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) qui dessert la ville d'est en ouest. Cette Maison du vélo comprend quatre fonctions :

- Le service de location de vélos de longue durée « Rou'Libre », dont la flotte comprend 177 vélos à assistance électrique (200 d'ici la fin de l'année 2021), et qui propose également un kit de réparation et de gonflage.
- 9 consignes accessibles 24h/24 : un libre-service de vélos, électriques ou non, réservables sur tub.bzh puis récupérables via un code à composer sur la tablette tactile située en façade.
- Un parking sécurisé de 200 places (400 places à terme), accessible gratuitement grâce à la carte Korrigo pour les abonnés du TER et du service TUB, ou pour les cyclistes non-abonnés à ces services via un abonnement mensuel à 5€ ou à 20€ l'année. Cet espace dispose également de 40 casiers, de supports pour recharger les batteries, de 2 places pour les vélos cargos ainsi que de supports pour trottinettes.
- Un espace de stationnement extérieur, doté d'arceaux (28 emplacements).

**Brest métropole expérimente le marquage au sol luminescent qui permet de guider les cyclistes quand aucun éclairage n'est présent. La peinture mise en œuvre stocke l'énergie diurne du soleil pour la restituer la nuit**



À Plouzané, Brest métropole expérimente le marquage au sol luminescent. Photo : Voirie Régie Signalisation Brest métropole



À Saint-Brieuc, sur le site du pôle d'échanges de la gare, la Maison du vélo offre différents services aux cyclistes. Photo : Adeupa

## La communication, les événements et la participation citoyenne

### Lutte contre le vol

Doté d'un schéma directeur vélo, couvrant la période 2020-2025, Brest métropole y intègre la question du stationnement et celle de la lutte contre le vol. Actuellement, 2 100 arceaux pour vélos sont disponibles (4 200 places). Ils sont complétés par cinq parkings à vélos sécurisés sur la ligne de tramway (200 places) et par une vingtaine de consignes individuelles sécurisées, implantées à la gare de Brest et disponibles en libre accès. L'objectif du nouveau plan vélo est d'augmenter cette offre de stationnement. Les stationnements de courte durée seront multipliés : 1 000 à 1 200 arceaux sont prévus d'ici 2025. Les stationnements de moyenne durée, implantés dans les établissements scolaires du premier degré, seront également augmentés. Par ailleurs, Brest métropole promeut le renforcement de capacité de ceux installés dans certains espaces privés, gérés par d'autres institutions (communes, Conseil départemental, Région).

Le stationnement de longue durée en gare et pôles d'échanges verra également sa capacité renforcée. Enfin, des stationnements « événementiels » ont été acquis par la métropole pour être utilisés lors des festivités. Compte tenu de la crise sanitaire, ces racks de stationnements ont été temporairement positionnés à titre de test sur des espaces dépourvus de stationnement. À l'issue de cette phase d'expérimentation, des stationnements vélos pourront être pérennisés dans ces lieux.

### Communication et incitation au changement

La communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Forzay (CCPCP) et Morlaix Communauté ont engagé la mise en place de documents d'orientation de leurs politiques vélo. Ceux-ci couvrent plusieurs thématiques : l'identification d'itinéraires, les services offerts (tels que la location), le stationnement, mais aussi, la communication et la sensibilisation.

Ces démarches s'inscrivent dans une logique incitative visant à faire du vélo un moyen de locomotion au quotidien, avec pour objectif de proposer une offre cohérente, complémentaire du réseau de transports en commun, ou concurrente à l'usage de la voiture. Ces actions sont appelées à se poursuivre en partenariat avec les gestionnaires de voirie aux niveaux communal et départemental

De leur côté, la ville de Lannion et Lannion-Trégor Communauté (LTC) proposent à leurs agent-e-s des vélos à assistance électrique (ainsi que des trottinettes) de service. Ces vélos de service sont utilisés pour certains déplacements professionnels. Ils peuvent l'être également pour effectuer des déplacements domicile-travail. Outre le bénéfice environnemental, à terme il s'agit aussi de réduire l'utilisation de véhicules de service thermiques et les dépenses associées (carburant et entretien notamment).

### Challenges incitatifs

Qu'ils s'appellent « À vélo au boulot ! », « Marc'h-Houarn Challenge » ou « Tous en selle ! », les challenges pour inciter à l'emploi du vélo pour les trajets domicile-travail se multiplient. Leur principe est simple : une compétition par équipe dans laquelle chaque entreprise, association, administration ou collectivité participante vise le plus grand nombre de kilomètres cumulés, effectués à vélo par ses collaborateurs et collaboratrices sur des trajets domicile-travail et/ou professionnels pendant une période donnée (quatre ou cinq semaines).

Cette vraie-fausse compétition entre groupes entend déclencher une pratique quotidienne du vélo. Son objectif est de mettre le pied à l'étrier à celles et ceux qui ne sont pas encore cyclistes, mais qui pourraient aisément le devenir, au regard de la distance raisonnable qui sépare leurs domiciles et lieux de travail, ou en raison d'une intermodalité facile.

Dans l'Ouest breton, deux événements majeurs sont organisés : le « Marc'h-houarn Challenge » et « Tous en selle ! » auxquels participent les villes de Lannion, Brest, Morlaix, Lorient, Quimper, Carhaix et Concarneau, ainsi que « À vélo au boulot ! » sur le territoire de Saint-Brieuc. Ces événements sont organisés par des associations sur leurs territoires respectifs : Trégor Bicyclette, Bapav (Brest à pied et à vélo), Apav (À pied à vélo en pays de Morlaix), Vélo Utile (sur l'agglomération de Saint-Brieuc).



« Tous en selle ! » : l'un des challenges « À vélo au boulot ! » dans l'Ouest breton - Affiche de promotion de l'événement. Photo : Camille Morot

Quelques différences distinguent ces challenges. Vélo Utile a souhaité y intégrer toutes les alternatives à la voiture : le covoiturage, la marche à pied ainsi que les transports en commun sont pris en compte, dans le but d'amener les habitant-e-s à réfléchir sur leurs modes de déplacement et de modifier les habitudes. Pour sa part, le challenge Marc'h-Houarn souhaite pour son édition 2021, prendre en considération la spécificité de la période. Compte tenu de la crise sanitaire et du télétravail qu'elle impose, les motifs de déplacement sont étendus : tous les déplacements utilitaires (courses, accompagnement d'enfant à l'école, rendez-vous médical, etc.), réalisables en vélo classique ou vélo à assistance électrique sont pris en compte, à l'exception de la balade dominicale.

**Qu'ils s'appellent « À vélo au boulot ! », « Marc'h-Houarn Challenge » ou « Tous en selle ! », les challenges pour inciter à l'emploi du vélo pour les trajets domicile-travail se multiplient**

### Associations

Les associations jouent un rôle important dans la promotion de la pratique du vélo sur le territoire. Comme nous venons de le voir, elles organisent des challenges (« À vélo au boulot ! », etc.), certaines possèdent des ateliers de réparations participatifs, accessibles au moyen d'une cotisation. Elles œuvrent en faveur du vélo pour toutes et tous, notamment Trégor Bicyclette qui anime un atelier de réparation, dans un quartier prioritaire de la ville de Lannion. Pour sa part, l'association Bapav vend après rénovation des vélos à prix réduits. Elle les récupère auprès de Brest Métropole Habitat qui, régulièrement, trouve des bicyclettes abandonnées dans les caves de ses immeubles, après que les habitants aient déménagé. Ces associations mettent également en place des vélo-écoles, permettant à tous d'apprendre ou de réapprendre à faire du vélo. Enfin, en Pays de Morlaix, Ami Cyclette, un collectif membre de la FUB, propose une initiative originale, en mettant à disposition des établissements adhérents, des triporteurs électriques (trois triporteurs pouvant accueillir deux personnes et un triporteur adapté au transport d'un fauteuil roulant). Ils sont utilisés par des bénévoles pour réaliser des sorties au grand air avec des personnes âgées, handicapées, isolées, qui rencontrent des difficultés pour se déplacer. Cette initiative, originaire du Danemark, existe aujourd'hui dans 28 pays.

### Les associations de promotion du vélo et des mobilités actives de l'Ouest breton

En 2020, un collectif regroupant les associations de promotion du vélo en Bretagne a été créé : le Collectif Bicyclette Bretagne qui rassemble 24 associations cyclistes locales ainsi que le Comité régional breton de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT). Cette structure représente plus de 15 000 adhérent-e-s dans quatre départements bretons. Six associations de l'Ouest breton y sont présentes : Bapav à Brest (Brest à pied et à vélo), Place au vélo à Plougastel, Papav à Plabennec, Apav à Morlaix, Trégor Bicyclette à Lannion et Vélo Utile à Saint-Brieuc. La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a également son réseau d'adhérent-e-s.



Membres de Brest à pied à vélo. Photo : Franck Bétermin - Brest métropole

## Le vélo, un secteur pourvoyeur d'emplois

Pour être pleinement effectif un système vélo complet a besoin... de vélos, autrement dit, de fabricants de vélos, mais aussi de vendeurs, de loueurs, de réparateurs, etc. Un système vélo fonctionnel intègre donc nécessairement ces composantes.

L'Ouest breton n'échappe pas à ce principe de bon sens et comprend certaines d'entre elles, essentiellement dans les domaines de la vente, de l'entretien et de la réparation de cycles. La fabrication étant quant à elle pratiquement inexistante actuellement, hormis quelques exceptions artisanales, qui confirment la règle, telles par exemple : un fabricant de vélos en bambou à Brest, un constructeur de tricycles à Quimperlé, ou encore la renaissance de la marque Bertin à Quimper. Mais cette situation peut être amenée à évoluer, sous l'effet conjugué du développement de la pratique, aujourd'hui constaté (par conséquent de la demande de vélos), du choix de plus en plus affirmé de la part des consommateurs du « made in France », et de la volonté politique, ouvertement et globalement exprimée, de relocaliser la production dans l'Hexagone.

En outre et on le sait sans doute trop peu, en dépit du bouleversement qu'a connu la filière au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, l'industrie du cycle est encore bien représentée en France. Certes, mis à part l'offre de haut de gamme, la plupart des cadres sont aujourd'hui importés (principalement d'Asie) et la production nationale consiste essentiellement en de l'assemblage. Citons parmi les acteurs notoires : la Manufacture française de cycles à Machecoul près de Nantes, Arcade à La Roche-sur-Yon, Peugeot/Gitane à Romilly-sur-Seine (qui appartient au groupe suédois Cycleurope), Lapierre à Dijon (groupe néerlandais Accell) ou encore, des constructeurs plus spécifiquement positionnés sur le vélo à assistance électrique, tels Moustache à Thaon-les-Vosges, ou Angell, dont les vélos sont assemblés par SEB dans son unité de production d'Is-sur-Tille, près de Dijon.

Le développement actuel de l'usage utilitaire du vélo ainsi que l'accroissement des ventes sont des facteurs déterminants pour la création de nouveaux emplois dans ce secteur.

Vente, réparation, animation d'ateliers, etc. : les métiers du vélo recrutent davantage depuis la crise sanitaire. Les pénuries de vélos et de composants, l'allongement des listes d'attente chez les réparateurs résultent certes de la désorganisation de l'économie mondiale hyperconcentrée, consécutivement au contexte pandémique mais elles sont aussi l'expression du développement de la pratique.

Néanmoins, 2/3 des ventes de vélos sont réalisées par des enseignes multisports, bien souvent implantées dans les zones commerciales des périphéries urbaines, difficilement accessibles autrement qu'en voiture. Ce mode de distribution contribue encore à connoter le vélo par l'image sportive et de loisirs à laquelle il a été cantonné. Une situation qui devrait évoluer avec l'implantation d'enseignes spécialisées dans les centres-villes, aptes à répondre aux besoins du vélo du quotidien.

**Le développement actuel de l'usage utilitaire du vélo ainsi que l'accroissement des ventes sont des facteurs déterminants pour la création de nouveaux emplois dans ce secteur**



### Retombées économiques directes en France des usages du vélo, par an (en l'état actuel des pratiques)

 **9,6 Md€**

 **80 000**  
emplois

 **30 €**  
par an et par habitant, ce qui représenterait un investissement annuel de 2 Md€

Cela correspond à l'investissement des pays du Nord de l'Europe, qui sont ceux ayant la part cyclable la plus importante

L'atteinte de l'objectif du Plan Mobilités Actives permettrait

### Retombées socio-économiques potentielles suivant les objectifs d'augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements du quotidien

**2017**

 **29,5 Md€**

 **3 %**  
de part modale

**2024**

 **60 Md€**

 **9 %**  
de part modale

**2030**

 **130 Md€**

 **24 %**  
de part modale

 **49 Md€**  
d'impact santé

Scénario ambitieux

## Les composantes matérielles effectives du système vélo de l'Ouest breton. Des efforts à poursuivre pour créer une synergie

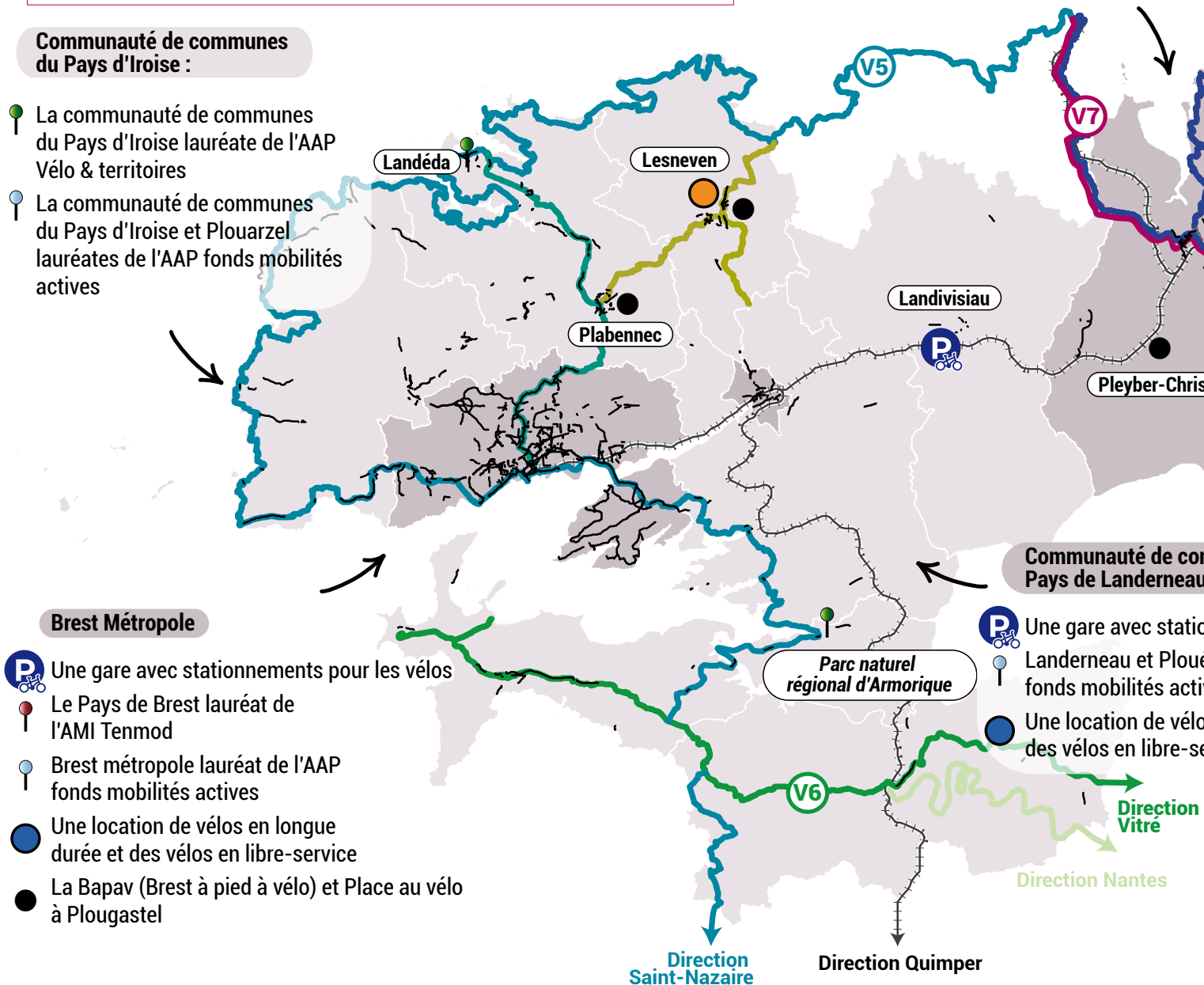
Réalisée à partir des données GeoVelo, Opencyclemap, ainsi que celles fournies par les collectivités, lorsqu'elles existent, cette cartographie des aménagements cyclables et des principaux éléments matériels du système vélo territorial constitue une ébauche, qu'un travail interinstitutionnel coordonné viendra progressivement consolider. Les territoires les plus denses sont aussi ceux où les aménagements sont les plus nombreux. Dans tous les cas, la discontinuité du réseau est manifeste. Pour que le regain d'intérêt témoigné à l'égard du vélo aujourd'hui ne demeure pas marginal, sinon momentané, cette question de la continuité des itinéraires cyclables et de la mise en œuvre d'un réseau cohérent demeure cruciale.

### Communauté de communes du Pays d'Iroise :

- La communauté de communes du Pays d'Iroise lauréate de l'AAP Vélo & territoires
- La communauté de communes du Pays d'Iroise et Plouarzel lauréates de l'AAP fonds mobilités actives

### Morlaix Communauté

- Une gare avec stationnements pour les vélos
- Une location de vélos en longue durée
- À pied à vélo en Pays de Morlaix et Ty Biclou








### Brest Métropole

- Une gare avec stationnements pour les vélos
- Le Pays de Brest lauréat de l'AMI Tenmod
- Brest métropole lauréat de l'AAP fonds mobilités actives
- Une location de vélos en longue durée et des vélos en libre-service
- La Bapav (Brest à pied à vélo) et Place au vélo à Plougastel






### Communauté de communes du Pays de Landerneau

- Une gare avec stationnements pour les vélos
- Landerneau et Plouezec lauréates de l'AAP fonds mobilités actives
- Une location de vélos en longue durée et des vélos en libre-service










## Lannion-Trégor Communauté

-  Une gare avec stationnements pour les vélos
-  Lannion et Lannion-Trégor Communauté lauréates de l'AAP Vélo & territoires
-  Lannion et Lannion-Trégor Communauté lauréates de l'AAP fonds mobilités actives
-  Une location de vélos en longue durée
-  Trégor Bicyclette

## Saint-Brieuc Armor Agglomération

-  Une gare avec stationnements pour les vélos
-  Saint-Brieuc Armor Agglomération lauréate de l'AAP Vélo & territoires
-  Saint-Brieuc et Hillion lauréates de l'AAP fonds mobilités actives
-  Une location de vélos en longue durée et des vélos en libre-service
-  Vélo Utile



-  Aménagement cyclable : piste ou bande cyclable
-  Association de promotion du vélo
-  Service de location de VAE
-  Service de location de VAE + vélos en libre-service
-  Stationnements vélos disponibles en gare
-  Lauréat AMI Tenmod
-  Lauréat AAP Vélo & territoires
-  Lauréat AAP fonds mobilités actives
-  Autorité organisatrice de la mobilité

### Véloroutes et Voies vertes

-  EuroVélo (1 et 4)
-  La Littorale Roscoff - Saint-Nazaire
-  Canal de Nantes à Brest
-  Voie verte V6 : Crozon - Vitré
-  Voie verte V7 : Roscoff - Concarneau
-  Voie verte V8 : Saint-Brieuc - Lorient
-  Véloroute des Abers
-  Véloroute Côte des Légendes

# Inscrire la pratique quotidienne du vélo dans la durée

La période inédite que nous traversons actuellement, avec l'épidémie de Covid-19, a encouragé la pratique du vélo et promu les politiques publiques afférentes, en démontrant la pertinence du vélo comme mode de déplacement particulièrement efficace, puisqu'il contribue tout à la fois à la transition écologique et énergétique, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la santé, à l'attractivité des territoires, à l'accès à la mobilité ou encore à l'emploi. Pour autant, les efforts doivent être poursuivis afin de permettre l'essor du système vélo, tout en limitant et réduisant celui dédié à la voiture.

Bien qu'il soit possible d'imaginer un « système vélo de l'Ouest breton », en intégrant notamment les différentes actions mises en place par les collectivités locales, cette approche reste bien entendu théorique : à l'heure actuelle, peu de

territoires disposent véritablement d'un système vélo, d'autant moins que la complétude d'un tel système repose, ainsi que nous l'avons vu, sur une pluralité de composantes et d'initiatives, dont certaines dépendent du législateur, d'autres d'acteurs économiques ou associatifs, tandis que d'autres éléments encore procèdent du degré de développement de la filière (ingénierie, fabrication, distribution, entretien et réparation de bicyclettes...).

Cette visée idéale d'un système vélo apte à instaurer effectivement et significativement le vélo en tant que mode de déplacement, relève donc en l'état actuel des actions engagées, d'une échéance relativement lointaine, que ne démentiront pas les décennies qui furent nécessaires pour établir le système automobile, tel qu'il nous apparaît aujourd'hui dans sa puissance, bien que factice, évidence.

Visant plus loin que le Plan vélo et mobilités actives, la Stratégie nationale bas-carbone fixe à l'horizon 2030 un objectif de part modale du vélo en France à 12 %. Cet objectif peut paraître ambitieux. Il est cependant réaliste si on considère par exemple que 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 kilomètres sont aujourd'hui réalisés en voiture. À eux seuls, ce motif de déplacement et cette distance, qui peut aisément être parcourue en bicyclette, démontrent le potentiel de développement considérable du vélo.

## Synthèse

- Un système vélo complet et efficient est l'aboutissement d'une politique cyclable accomplie.
- Depuis un peu plus d'une vingtaine d'années, le vélo est progressivement intégré à l'appareil législatif français, et plusieurs dispositifs d'aide financière sont mis en place, pour les particuliers ou les EPCI.
- De nombreuses actions en faveur de la pratique du vélo sont réalisées dans l'Ouest breton, toutefois marqué par de fortes disparités.
- Le réseau est encore incomplet et marqué par de nombreuses discontinuités. Le travail sur les continuités cyclables est primordial.
- L'engouement est présent, il est nécessaire cependant de poursuivre la trajectoire amorcée, afin de réduire la place aujourd'hui occupée par l'automobile, et de contribuer ce faisant aux objectifs environnementaux.

### MÉTHODOLOGIE

Cet état des lieux des politiques cyclables ou du système vélo de l'Ouest breton résulte d'une part, du recensement systématique des actions et documents d'orientations dédiés, d'autre part de la collecte de données auprès des chargés de mission œuvrant sur la promotion des mobilités actives de chaque EPCI. Le travail d'investigation documentaire préalable a été approfondi et amendé au moyen d'entretiens, portant sur les actions mises en place et celles projetées, à l'issue desquels un compte-rendu a été adressé à chaque interlocuteur-riche. 18 entretiens ont été réalisés au total :

- 13 EPCI (Brest métropole, Morlaix Communauté, Lannion-Trégor Communauté, Guingamp-Paimpol Agglomération, Leff Armor Communauté, Saint-Brieuc Armor Agglomération, les communautés de communes de Lesneven-Côte des légendes, Pays de Abers, Pays d'Iroise, Pays de Landerneau-Daoulas, Pleyben-Châteaulin-Porzay, Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, Pays de Landivisiau)
- 3 associations de promotion des mobilités actives (Bapav, Trégor Bicyclette, Vélo Utile)
- La ville de Lannion
- Le département du Finistère
- Le Parc naturel régional d'Armorique

### LES OBSERVATOIRES | MOBILITÉ

**Direction de la publication :** Jérôme De Crignis | **Réalisation :** Jérôme De Crignis, Thibault Evanno

**Maquette et mise en page :** Timothée Douy

**Contact :** ADEUPa Brest-Bretagne | 18 rue Jean Jaurès - 29200 Brest | **Tél :** 02 98 33 51 71  
contact@adeupa-brest.fr

**Dépôt légal :** 2<sup>e</sup> trimestre 2021 | **ISSN :** 2267-4411 | **Réf :** 21-089 | **Site web :** www.adeupa-brest.fr

