

Recu 623/03/2022

RVC - Centre Vélo
140 rue Olof Palme
85000 La Roche-sur-Yon

Monsieur le Président de
La Roche-sur-Yon Agglomération,

Le 23 mars 2022

PCAET – consultation publique

Monsieur le Président,

Le RCV Centre Vélo vous fait part de ses remarques et suggestions sur le dossier de PCAET actuellement en consultation publique.

Nous nous sommes plus particulièrement penchés sur les enjeux liés à la mobilité durable ; vous retrouverez en noir et italique les reprises des documents PCAET, et en bleu nos commentaires et suggestions.

Commentaires sur le diagnostic et la stratégie :

Le secteur des transports routiers est le secteur qui, durant la période 2008 – 2016 n'a pas inversé la tendance, ni des consommations d'énergies, ni des émissions de GES :

*Vous notez dans le diagnostic (pages 27, 82 et 84) que la tendance générale de **consommation d'énergie** du territoire est à la baisse, (de l'ordre de 2,16 % sur la période), celle **du transport routier**, qui représente 34% de la consommation d'énergie du territoire, présente une **hausse tendancielle de 5.5 %**.*

*Parallèlement, la tendance générale **d'émissions de GES** est à la baisse (de l'ordre de 10.68% sur la période), celles **du transport routier** (32% des GES du territoire et 49 % des GES d'origine énergétique), présentent une **hausse tendancielle de + 5,2%**.*

Les émissions de GES du transport routier trouvent leurs origines pour 53% des véhicules des particuliers et 21% des véhicules utilitaires légers et 21 % des poids lourds.

*Pour inverser cette tendance à la hausse des consommations d'énergies et des émissions de GES, l'Agglomération a, entre autres actions, mis en œuvre son **Plan Global de Déplacement** dont l'objectif était en 2015 de réduire la part de la voiture (ce qui revenait à maintenir le niveau de circulation de 2013 compte tenu de l'augmentation prévisible de la population), et d'augmenter les parts de la marche à pied, du vélo et des transports collectifs,*

	2013	2025
Automobile	74% Conducteur: 64% passager: 10%	65% Conducteur: 53% passager: 12%
Transports collectifs	5%	6%
Vélo	2%	4%
Marche	19%	25%

Le programme d'actions du PCAET est basé sur des chiffres datant de 2013 (enquête villes moyennes) et à notre connaissance, aucune actualisation ni bilan de mi-PGD n'est venu vérifier la progression de ces objectifs.

Par ailleurs, nous pensons aujourd'hui que les objectifs du PGD ne sont plus suffisants pour impulser une modification des habitudes de déplacements propre à diminuer les consommations d'énergie et les émissions de GES.

Une politique plus volontariste des communes et de l'Agglomération est nécessaire afin d'apaiser les centres-villes et centres-bourgs, contraindre et diminuer la circulation automobile, la vitesse et le stationnement, pour sécuriser et laisser plus de place aux mobilités douces et actives.

Trajectoires chiffrées :

Tous les objectifs fixés ne permettent pas l'atteinte des ambitions nationales, mais la collectivité souligne son engagement et son implication dans la transition écologique et énergétique en mettant en œuvre des scénarios intermédiaires allant au-delà des scénarios tendanciels.

Tableau 1 : Synthèse des objectifs PCAET de la Roche-sur-Yon Agglomération

	2030		2050	
	Objectifs nationaux	Objectifs PCAET	Objectifs nationaux	Objectifs PCAET
Consommations d'énergie (par rapport à 2012)	-20%	-18,6%	-50%	-55,6%
Production d'énergies renouvelables	33%	28%	/	100%
Émissions de gaz à effet de serre (par rapport à 2012)	-40%	-22,7%	Neutralité carbone	-57,9%

Nous notons, et regrettons sincèrement, que les objectifs pour 2030 de notre territoire soient assez largement en dessous de ceux nationaux. Reporter à 2050, soit dans 25 ans, l'atteinte des objectifs nationaux, alors que 2030 est à portée de mandat électoral, peut paraître peu ambitieux.

Repousser la réalisation des objectifs à 2050 présente aussi l'énorme inconvénient de n'être sous la responsabilité de personne ; les décideurs d'aujourd'hui ne seront plus disponibles pour se justifier.

Programme d'actions

Commentaires sur la fiche action 28 : Poursuivre le schéma directeur des modes doux et actifs et les aménagements en lien.

Modes doux :

Nous souhaiterions voir apparaître les termes « modes doux et actifs », les distinguer, de façon à prendre en compte la dimension santé liée aux déplacements à pied et à vélo. Le développement des trottinettes et autres engins de déplacement personnel motorisés, apporte effectivement une offre de mobilité douce, mais ne répond pas au besoin d'activité physique qui permet de maintenir la population en meilleure santé et de lutter contre l'obésité.

Contexte :

8 ans après le lancement du PGD, les chiffres contextuels des fiches actions 28, 29 et 30 qui sont basés sur des données anciennes, ne mettent pas en valeur la forte progression de l'usage du vélo, visible chaque jour à La Roche-sur-Yon.

1 – à l'échelle de l'Agglomération, réalisation des aménagements à hauteur de 500 000 €/an :

Le plan d'actions met en avant les pistes réalisées entre 2017 et 2020.

Ce plan d'actions aurait pu être dans les éléments de contexte.

Pour 2021-2026, une nouvelle programmation doit être engagée pour réaliser les 200 km d'ici 2030. Ceci permettra de compléter le réseau existant et de relier les communes par un maillage.

L'ajout d'un plan qui aurait permis de visualiser les premières pistes du futur programme qui doit aboutir à la réalisation de 200 km supplémentaires d'ici 2030 aurait été le bienvenu. Le programme précédent a permis de réaliser 53 km en 4 ans ; l'Agglomération doit donc réaliser dans les 8 prochaines années, 2 fois plus d'itinéraires que dans le programme précédent ; il n'y a donc pas de temps à perdre !

La sécurisation des cheminements doux est prise en compte pour le choix des itinéraires, afin d'offrir une sécurité suffisante pour les utilisateurs : orientation vers les voies rurales, voies moins ou peu fréquentées...

Les pistes communautaires reliant les communes entre elles ne doivent pas être que des voies de loisirs. Elles doivent desservir les pôles générateurs (éducation, zones d'activité). Le choix d'emprunter des voies rurales peu fréquentées allonge le plus souvent un parcours qui doit être rapide et roulant pour un usage du vélo quotidien.

La réalisation des pistes cyclables sécurisées en parallèle des voies départementales doit également être un objectif de l'Agglomération qui doit négocier avec le Conseil Départemental pour la desserte des zones d'activités et les liaisons entre communes. Une mobilité active ne se fera pas sans le Conseil Départemental.

Le Conseil Départemental, qui en supplément vient de nommer un Monsieur Vélo spécialement attaché au développement du vélo utilitaire, devrait apparaître dans les acteurs et partenaires de cette fiche.

2 - Traduire à l'échelle communale les objectifs du schéma directeur modes doux (piétons et vélos) et financer :

- Mettre en place un abondement à hauteur de 50% du montant des travaux lancés par les communes (Fonds de Concours enveloppe dédiée) de 250 000 € /an
- Développer un accompagnement en maîtrise d'ouvrage auprès des communes pour une harmonisation des aménagements, y compris en amont d'un point de vue stratégique.

Principe intéressant mais qui devrait être précisé, par exemple en le conditionnant à un schéma cyclable et piétonnier local.

Si nous totalisons les crédits destinés aux aménagements cyclables :

500 000 €/an pour la maîtrise d'ouvrage Agglomération

250 000 €/an pour les fonds de concours aux communes

250 00 €/an à la charge des communes

50 000 €/an pour le jalonnement

Soit un total de 1 050 000 €/an pour une population de 100 000 habitants soit 10.5 € par habitant et par an.

Une politique cyclable visant à modifier profondément les comportements de mobilité des habitants devrait atteindre 30 euros / habitant / an pour produire des résultats significatifs, comme cela a été observé dans tous les pays nordiques.

La crise sanitaire et l'augmentation récente du coût des carburants constituent un réel accélérateur de la pratique du vélo, allant dans le sens du changement des comportements que la collectivité doit accompagner.

Acteurs et partenaires : les utilisateurs de ces cheminements doivent participer à l'élaboration du plan. L'Agglomération devrait mettre en place une instance de type « comité des déplacements actifs » pour recueillir l'expérience et les avis des utilisateurs qui connaissent parfaitement le terrain.

Indicateurs de suivi : rajouter, en plus du nombre de dossiers de fonds de concours, le nombre de dossiers effectivement mis en œuvre et les dépenses réalisées.

4- Poursuivre l'implantation des stationnements vélos adaptés aux usages (cinémas, Cyel, Médiathèque, Loco Numérique, Ecoles, Gare et zones commerçantes...)

La liste proposée doit être complétée pour intégrer les aires de covoiturage et les parkings relais implantés en périphérie de la ville centre

Commentaires sur la fiche action 29 : Sensibiliser et former aux pratiques des modes doux et actifs.

Contexte : idem fiche 28

1 - Amplifier la résonance de la Maison du Vélo comme lieu ressource dédié à la pratique du Vélo autour de 3 axes répartis : le vélo utilitaire, le vélo loisirs et le vélo sport.

Le public aggro-yonnais est ainsi accompagné dans toutes ses démarches :

- Ateliers participatifs de réparation « Brico Vélo »
- Vélo école - Conseils et animations - Recyclage et adoption de vélo
- Marquage antivol
- Balades
- Pratiques sportives

La Maison du Vélo au-delà d'être un lieu, est la vitrine de la Politique Vélo de l'Agglomération qui confie à l'association « RVC – Centre Vélo » la réalisation d'un certain nombre de services : locations, ateliers participatifs de réparation, marquage antivol, conseils en mobilité. Ces animations et prestations sont réalisées dans l'enceinte même, au 11 rue des halles, mais peuvent aussi être délocalisées sur demande de la collectivité dans toutes les communes de l'Agglomération.

C'est aussi pour cette même association « RVC – Centre vélo » un local en centre-ville, une extension de ceux implantés rue Olof Palme, où les salariés, adhérents et bénévoles militent pour la création sur l'Agglomération Yonnaise d'un véritable « **Système vélo** » ; c'est donc en même temps la vitrine de toute la Politique Vélo du « **RVC – Centre Vélo** » qui va des activités loisirs à celles sportives, avec un accent très fort porté sur la pratique utilitaire.

C'est devenu aussi un lieu de démocratie participative, d'échanges, entre la collectivité, les services techniques, le délégataire du service public des transports et l'association elle-même, permettant la concertation et la confrontation des stratégies vélo de chacun.

- Location vélo à assistance électrique (VAE) et Vélos classiques. En 2014, 18 VAE étaient à disposition des yonnais, fin 2019, ce chiffre passe à 200, tous sont déjà réservés.

Fin 2021, le nombre de VAE acquis depuis le début du service était de 294, et le nombre de VAE utilisables de 260 (vieillessement et non-renouvellement du parc).

Ce nombre est largement insuffisant pour répondre à la demande suscitée par ce mode de déplacement plébiscité par toute la population.

La Maison du Vélo gère donc depuis 4 ans une liste d'attente qui s'amplifie chaque année de mars à septembre, et fait renoncer un grand nombre d'usagers potentiels prêts à cette transition écologique.

Le service de location de VAE intégré à l'actuelle DSP, doit par principe répondre à la même mission de service public que celle attribuée aux transports en commun, le volet vélo y étant intégré ; ce service doit donc être dimensionné pour répondre aux attentes des habitants.

C'est en supplément un service rendu au public très bon marché (chaque vélo ne coûte que 15 centimes par jour à l'Agglomération), au regard des avantages procurés aux usagers (assurer un moyen de déplacement efficace et très bon marché, la location d'un VAE ne coûtant aux salariés que 41 centimes d'€ par jour) et à la collectivité (amélioration de la circulation, limitation de la demande en stationnement voitures, contribution à une meilleure santé des utilisateurs...).

Les Agglo-yonnais souhaitent que le parc de VAE soit augmenté en fonction de la demande des usagers comme n'importe quel autre service public, et que les moyens de la Maison du Vélo soient dimensionnés pour répondre à cette augmentation (locaux, capacité d'accueil et d'entretien des vélos).

Déporter la maison du vélo (MDV), Place Napoléon, PEM et communes. Création d'une Maison de la Mobilité tous modes.

Déplacer les activités de la Maison du Vélo afin d'améliorer son efficacité (entretien des VAE) et d'assurer, en synergie avec les autres intervenants de la mobilité, la réponse à toutes les préoccupations de déplacements des habitants est une excellente initiative ; celle-ci doit permettre l'émergence d'une Maison des Mobilités.

2 - Faciliter l'accès aux mobilités alternatives avec la promotion de l'application multimodale « Mobilisy ».

3 – Accompagnement au plus près des communes

Aux trois chapitres de cette fiche action 29, nous souhaiterions que vous en rajoutiez un 4^{ème} :

4 – Savoir rouler à vélo :

Le **Savoir Rouler à Vélo** est un dispositif lancé par la FUB et porté par l'Education Nationale. Ce dispositif est l'**action idéale du PCAET** pour diffuser une réelle et pragmatique culture du déplacement utilitaire. Il s'applique aux élèves de primaire et a pour objectif de rendre les enfants autonomes pour tous leurs déplacements., de leur faire pratiquer quotidiennement une activité physique, et d'en faire des citoyens soucieux de se déplacer de manière écologique et économique.

Rajouter un indicateur de suivi : nombre d'enfants ayant réalisé les différents blocs du SRAV.

Commentaires sur la fiche action 30 : Poursuivre et développer les aides financières à l'usage individuel des modes doux et actifs.

1- Le dispositif proposé aux Agglo yonnais, en les aidant à acheter des vélos à assistance électrique,

Aides à l'acquisition de VAE : Le montant de la subvention VAE a évolué depuis la création de la fiche. Cette fiche peut induire en erreur un éventuel acheteur de VAE. Il serait plus judicieux de dater les montants, ou de faire un renvoi vers le site de la ville Agglomération qui sera mis à jour au fur et à mesure de l'évolution des aides soumises à délibération chaque année.

2- Le remplacement de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) par un forfait mobilité (LOM) ouvert au covoiturage.

Depuis juillet 2021, le montant du forfait mobilité pour les entreprises peut aller jusqu'à 600 €/an. Cette fiche peut induire en erreur. Il serait plus judicieux de dater le montant du FMD ou de faire un renvoi vers un site officiel qui sera mis à jour au fur et à mesure de l'évolution des prises en charge.

Le remplacement de IKV par le forfait mobilité durable cité est une décision nationale qui ne relève pas de l'agglo, nous proposons le libellé suivant :

2 - L'encouragement des salariés par leur employeur à modifier leurs déplacements quotidiens : **le forfait mobilité durable**

Le forfait mobilité durable a remplacé l'IKV (indemnité kilométrique vélo). Il permet d'intégrer les frais de covoiturage.

L'employeur peut contribuer aux frais de déplacements de ses salariés. Depuis juillet 2021, les montants exonérés de charges peuvent aller jusqu'à 600 €/salarié du privé ou 200 € pour les agents publics.

L'Agglomération, au travers du PDIE (plan de déplacements inter-entreprises), fera la promotion de ce dispositif.

Indicateurs :

Nombre de bénéficiaires de l'IKV ou forfait mobilité durable dans les services de la ville-Agglomération.

Nombre d'entreprises ayant mis en place le forfait mobilité durable.

Nombre d'entreprises accompagnées dans leur politique vélo.

Commentaires sur la fiche action 34 : Accompagner le développement des plans de mobilité et animations par zones d'activités

Descriptif de l'action : Rajouter :

- Faciliter l'accès aux entreprises pour les modes doux et actifs.

Acteurs et partenaires :

Les entreprises : s'engagent, s'impliquent et échangent leurs expériences.

Le Centre Vélo : propose des prestations de formation ou d'animation.

Commentaires sur la fiche action 40 : Faire évoluer la recyclerie

Cette fiche est uniquement destinée à la recyclerie alors que des initiatives de recyclage ou de réparation existent sur l'ensemble de l'Agglomération. Elles sont le plus souvent à l'initiative d'habitants (les repair-café), d'associations d'insertion (boutique ID couture), d'entreprises (les répar'acteurs).

Le RVC Centre Vélo, a lancé avec l'association Vista (ex Passerelles) un chantier d'insertion de recyclage de vélos.

Cette fiche action 40 pourrait évoluer pour prendre en compte ces aspects et s'intituler : promouvoir le recyclage et la réparabilité.

Commentaires sur la fiche action 42 : développer l'itinérance douce - randonnées

Préciser dans le descriptif de l'action : Coordonner les itinéraires touristiques avec les réseaux cyclables utilitaires.

Nous restons bien entendu à votre disposition pour toutes précisions et débats sur ces sujets.

Le responsable du RCV- Centre Vélo
Richard Tremblay



Direction Environnement
Service PCAET/ EnR

Affaire suivie par : Pascale KIMMEL
Tél. 02 51 05 55 83

Objet : récépissé

J'atteste avoir reçu un avis relatif au projet de PCAET dans le cadre de la consultation publique lancée du 28 février au 28 mars 2022 par LA ROCHE sur YON AGGLOMERATION du RVC Centre Vélo de la ROCHE sur YON.

Fait pour valoir ce que de droit
Le 23 mars 2022,


Pascale KIMMEL
Chargée du PCAET/ ENr
La Roche sur Yon Agglomération