

**Loire**  
LE DÉPARTEMENT



Plan vélo

"Loire, terre de vélo 2027"

Programme d'actions

**Loire**  
Terre de  
**vélo**

# Sommaire

## Édito

- 1. Un contexte favorable au développement de la pratique du vélo 3
  - A - Éléments nationaux, évolutions réglementaires et institutionnelles 4
  - B - Évolution des comportements et des usages 5
  - C - La Loire, une terre de vélo historique et dynamique 6
  - D - La Loire, un territoire propice à la pratique du vélo 7
- 2. Le Département de la Loire : un acteur engagé pour le développement du vélo 8
  - A - Un Département précurseur, des collectivités qui se structurent autour du vélo 10
  - B - Les principales réalisations sous maîtrise d'ouvrage départementale 11
  - C - Retour sur l'évaluation du précédent schéma 2012-2020 11
- 3. Un plan d'actions 2022-2027 pour poursuivre et aller plus loin 14
  - A - Ambition partagée avec les territoires 16
  - B - Une ambition reposant sur 4 objectifs stratégiques 17
  - C - La programmation d'actions 17
    - OBJECTIF STRATÉGIQUE 1 : Définir et concevoir des aménagements vélo sécurisés et continus 18
    - OBJECTIF STRATÉGIQUE 2 : Affirmer le rôle d'animateur et de fédérateur du Département sur le territoire 18
    - OBJECTIF STRATÉGIQUE 3 : Favoriser et sensibiliser la prise en compte du vélo dans les politiques publiques 21
    - OBJECTIF STRATÉGIQUE 4 : Conforter la visibilité et la lisibilité de l'action départementale 22
  - D - Moyens 25
  - E - Recherche de financements 26
  - F - Une gouvernance interne et transversale 26
  - G - Évaluation 26

## LEXIQUE

27

# Édito

Le département de la Loire a vu se développer la pratique du vélo tout au long de son histoire, depuis la première bicyclette française fabriquée sur son territoire, jusqu'aux évènements majeurs le traversant régulièrement, tels le Tour de France, le Critérium du Dauphiné ou le Paris-Nice, sans oublier l'engouement actuel pour l'usage du deux-roues dans les déplacements quotidiens des Ligériens.

Conscient des enjeux renouvelés autour de la mobilité, notre collectivité souhaite accompagner cette dynamique et s'appuyer sur ses atouts et ses richesses pour développer le vélo dans la Loire.

Dès 2013, en initiant le premier schéma relatif à la politique cycliste, le Département de la Loire jetait les bases de cette ambition et réalisait des aménagements d'envergure, en particulier la section emblématique de la Véloire au nord de Roanne, en partenariat avec les intercommunalités de Roannais Agglomération et Charlieu-Belmont Communauté. Le succès touristique et économique ne s'est pas démenti depuis la mise en service de l'équipement en 2018.

Afin de continuer et renforcer son action, le Département vient d'adopter un second plan en faveur du vélo.

Le dispositif "*Loire, terre de vélo 2027*" approuvé en juin 2022 marque cette nouvelle impulsion et nous vous proposons d'en découvrir les grandes lignes dans ce document.

Son élaboration s'inscrit dans un contexte particulièrement favorable.

Au niveau national, les chiffres montrent un usage du vélo en très forte progression tout comme les ventes d'équipements et l'objectif consiste à renforcer ce mode de déplacement pour les liaisons du quotidien. Localement, les politiques cyclistes mises en place par les intercommunalités et les communes de la Loire accompagnent les pratiques de leurs habitants, aussi différentes qu'elles soient (utilitaires, sportives, touristiques).

Ainsi, c'est en s'appuyant sur cette dynamique générale que le Département a construit son plan d'actions. À l'écoute de son territoire, nous avons souhaité plus spécifiquement associer, d'une part, les collectivités à nos réflexions et recueillir, d'autre part, les attentes des usagers dans le cadre d'une vaste enquête menée auprès d'eux.

Fruits de ce travail et de ces échanges, quatre objectifs stratégiques et quinze actions majeures ont été retenues pour la période 2022-2027.

Nous les mettrons naturellement en œuvre en concertation avec nos différents partenaires institutionnels et publics et avec le souci constant d'échanger avec les associations concernées et les usagers.

Ensemble, nous pourrons continuer de faire de la Loire une Terre de vélo !

**Georges ZIEGLER**

Président du Département  
de la Loire

**Jérémie LACROIX**

Vice-président chargé des routes  
et des mobilités durables

1.

Un contexte favorable  
au développement  
de la pratique du vélo



## A - Éléments nationaux, évolutions réglementaires et institutionnelles

Afin de répondre aux enjeux de transition écologique et solidaire des lois dites Grenelle I et II, puis du Plan Climat en 2017, le gouvernement s'est fixé comme objectif, par l'intermédiaire de la stratégie d'orientation des mobilités promulguée en 2019, d'atteindre une part modale du vélo à 9% d'ici 2024 et à 15% d'ici 2050 (contre 2,7% encore aujourd'hui sur l'ensemble du territoire). Ceci s'est concrétisé par la création d'un Fonds de mobilité active en faveur du vélo qui, au travers de divers appels à projets nationaux, mobilisera 350 millions d'euros sur 7 ans, abondés de 200 millions d'euros sur 2020/2021 dans le cadre du plan France Relance (via des appels à projets régionaux), ainsi que de programmes CEE (certificats d'économie d'énergie).

Ce cap national s'inscrit dans un objectif de cohérence territoriale, dans la continuité de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019. Ce nouveau cadre juridique, qui fixe notamment de nouvelles prérogatives et obligations aux collectivités, reconnaît ainsi officiellement la nécessité de développer les modes actifs, en fixant comme objectifs en ce qui concerne le vélo : développer les aménagements cyclables, renforcer la sécurité des cyclistes et encourager l'usage du vélo.

Parallèlement à ces dispositions, l'épidémie de Covid-19 a bien entendu questionné les pratiques de mobilité et a permis de fortement augmenter la visibilité de l'option vélo comme mode de transport individuel et résilient.

Les divers plans vélo proposés par l'État, les aménagements apportés par les collectivités durant la période Covid afin notamment de désengorger les transports en commun, et les diverses aides à l'achat de vélos et vélos à assistance électrique (VAE), n'ont fait que renforcer le regain d'intérêt des Français pour l'usage du vélo.

L'usage du vélo a en effet progressé : +28% de trajets vélo en 2021 par rapport à 2019. Cette progression profite à tous les milieux : +31% en urbain, +14% en périurbain et +15% en rural (source : Vélo et territoires, 2022).

La vente de vélos suit également une nette progression : près de 2,8 millions de vélos ont été vendus en France en 2021 (+4% sur un an). Pour un marché total de plus de 3,4 milliards d'euros, les ventes de vélos ont connu une croissance de +4% en volume et de 15% en valeur par rapport à 2020 (source : l'union Sport & Cycle, 2022).

La vente de vélos est soutenue par l'explosion de la vente des VAE (vélos qui permettent d'accroître la portée du vélo au-delà de 5 km), cette dernière représentant désormais 1/4 des ventes de vélos, en augmentation de +29% entre 2019 et 2020. Cette évolution est exponentielle puisque les ventes représentaient 660 000 en 2021, 380 000 en 2019, contre seulement 134 000 en 2016 ! (source : USC, 2021).

## B - Évolution des comportements et des usages

Pour l'immense majorité des Français, le vélo est un objet familier et permet de faire l'expérience de l'indépendance et de la liberté. À la fois sport, loisir et mode de déplacement du quotidien, le vélo est un objet consensuel et universel. Symbole d'écologie, de liberté et de bien-être, il apporte aux yeux de la population une réponse à une multitude d'enjeux de notre société actuelle.

Aujourd'hui, les comportements et les usages vélo évoluent. Avec la sortie de la crise sanitaire et l'envolée récente des prix de l'énergie, ce mode de loisir et de transport se démocratise et gagne en popularité et notoriété. Selon les résultats de l'enquête à destination du grand public lancée en 2020 par le Département de la Loire, 37,7% des répondants font du vélo uniquement depuis la crise sanitaire. Cette tendance s'observe également au niveau national. Selon les données publiées par Vélo et territoires, la fréquentation cyclable en France a considérablement augmenté, avec +44% de passages de vélo dans les premières semaines post-confinement, que ce soit au niveau urbain ou rural.

### ■ ENQUÊTE GRAND PUBLIC 2020 SUR LE PROFIL DES USAGERS QUI FONT DU VÉLO DANS LA LOIRE

- **Effet du COVID-19** : **37,7%** des répondants font du vélo depuis la pandémie
- **Type de vélo** : **84,2%** possèdent un vélo standard  
**24,1%** ont un VAE
- **Les VAE sont surtout utilisés par les cyclistes occasionnels**

Âge	Possède un vélo standard	Possède un VAE
Moins de 18 ans	100%	9,1%
18-25 ans	<b>98,4%</b>	7,9%
26-45 ans	<b>91,1%</b>	15%
46-65 ans	79,3%	<b>30,4%</b>
Plus de 65 ans	76,9%	<b>33,7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>84,2%</b>	<b>24,1%</b>

Le vélo, qu'il soit pratiqué par des cycloportifs sur les routes et lors de l'ascension de cols emblématiques, par des adeptes des activités outdoor, pour un usage familial sur des voies dédiées (voies vertes) ou sur des secteurs sécurisés à proximité du domicile, permet à chacun de s'évader, de préserver sa santé et son bien-être, tout en étant au plus près de l'environnement et des paysages.

Le vélo contribue également à la valorisation et à la découverte d'un territoire, s'il repose sur une offre touristique accessible et adaptée. Au niveau national, la France figure au 2<sup>e</sup> rang des destinations mondiales du tourisme à vélo, derrière l'Allemagne. Si la dynamique enclenchée depuis dix ans se poursuit, la France pourra devenir la première destination mondiale du tourisme à vélo. En France, le tourisme à vélo est en forte augmentation, porté par la croissance de l'itinérance (bien que minoritaire) et du vélo sportif. Le tourisme à vélo est une forme de tourisme à fortes retombées économiques avec 5,1 milliards d'euros par an, soit une augmentation de 46% en dix ans. Cette offre s'est également considérablement structurée depuis les dix dernières années. Le label Accueil Vélo en est le premier témoin avec un nombre d'adhérents ayant presque doublé sur la période 2015-2019 pour atteindre 4 000 prestataires labellisés sur le territoire national (dont une trentaine sur le département de la Loire).

Le label Accueil Vélo garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires cyclables structurés (véloroute et voies vertes).

Parallèlement, le vélo peut également répondre à un enjeu de mobilité du quotidien, notamment pour les liaisons utilitaires. Selon l'ADEME, 87% des déplacements font moins de 10 km et plus des deux tiers du temps, ces trajets sont effectués en voiture (source : ADEME - avril 2020). Cette distance pouvant être facilement parcourue en vélo, représente un potentiel de développement considérable. Également, selon les données fournies par l'INSEE, l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail connaît un nouvel essor depuis une quinzaine d'années et encore davantage depuis le début de la crise sanitaire.

Cet essor est encouragé par de nombreux dispositifs d'incitation, à la discrétion des employeurs (label Employeur Pro-Vélo, forfait mobilités durables). Les liaisons courtes entre pôles générateurs de trafic et entre pôles et couronnes sont propices à l'usage du vélo. De ce point de vue, l'aménagement cyclable de la voirie et sa sécurisation constitue un enjeu central.

Les enquêtes de mobilité sur l'ensemble du département mettent en évidence l'accélération de ces pratiques, depuis les précédentes publications datant d'une dizaine d'années.

## C - La Loire, une terre de vélo historique et dynamique

Inventé au XIX<sup>e</sup> siècle, le vélo fait aujourd'hui son grand retour. Symbole de la Belle Époque et de l'émancipation des femmes, le vélo opère sa mue au tournant du XX<sup>e</sup> siècle comme un moyen de déplacement constitutif de l'identité ouvrière et est l'un des symboles de l'accès à une société de loisirs permise par les congés payés. Progressivement, le vélo a imprégné l'imaginaire collectif grâce à son fort potentiel de rassemblement et aux courses cyclistes telles que le Tour de France, qui suscitent un engouement non démenti au fil des années à travers le pays.

Le département de la Loire est une terre historique du vélo ! C'est à Saint-Étienne, capitale française du cycle, qu'aurait été fabriquée la première bicyclette française, en 1886, par les frères Gauthier. L'essor de cette industrie, lié à une tradition métallurgique ancienne, voit naître ensuite, en 1892, le premier modèle "Hirondelle" sur le catalogue de Manufrance. Les brigades cyclistes de la police de Paris utiliseront ce vélo jusqu'en 1984. Les années 1920, considérées comme l'âge d'or de l'industrie du cycle à Saint-Étienne, sont marquées par le développement de grandes marques telles que Manufrance, Mercier, Panel, Vélocio, Ravat ou Automoto. Les entreprises locales étaient surtout réputées pour leur savoir-faire dans le domaine de la pièce détachée de précision (Source : musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne - Ville de Saint-Étienne). Aujourd'hui, ce glorieux passé est exposé au musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne qui conserve la première collection française de cycles avec près de 350 modèles.

À l'heure actuelle, l'industrie du cycle n'est plus aussi puissante, mais elle représente un des pôles d'excellence de la Loire, en restant le 1<sup>er</sup> employeur de la Région en nombre d'emplois en terme d'activité exclusive au vélo. Une vingtaine d'entreprises fabriquent, assemblent, se spécialisent dans la production de pièces et de vélos spécifiques et innovent. Ces artisans, en perpétuant la qualité du travail "sur mesure", animent le patrimoine vivant et le savoir-faire ligérien. Le secteur est notamment source de nombreuses innovations, qu'elles soient numériques ou industrielles.

De plus, l'explosion du marché des vélos à assistance électrique depuis 2017, démontre un dynamisme sans précédent de la filière, initiant un redéveloppement de modèle industriel et de fabrication artisanale de vélo de qualité. En parallèle, un véritable écosystème dynamique se développe autour du vélo. Parmi ces emplois, plus des 3/4 se concentrent en aval de la filière, au niveau des services et de la distribution. Un tel développement de la filière vélo française devra ainsi passer par le déploiement de formations spécialisées dans l'entretien, la réparation et la vente de vélos.

(source : La remontada du vélo made in France, dans Alternatives économiques. Delépine Justin, 4 octobre 2021).

### Loire : 1<sup>er</sup> département de la région en terme de nombre d'emplois industriels vélo

	Nombre de sites	Nombre d'emplois
<b>Loire</b>	<b>25</b>	<b>244</b>
<b>Région Auvergne-Rhône-Alpes</b>	<b>205</b>	<b>931</b>

Source : Filière industrielle du vélo en Auvergne Rhône-Alpes - août 2021 - Région AURA

L'attachement de la Loire au cycle n'est pas seulement industriel. L'accueil au fil des années de nombreuses manifestations emblématiques telles que le Tour de France, la montée historique Vélocio, le Critérium du Dauphiné, la Rémi Cavagna cyclo sportive, et plus récemment le Bike&Troc, festival 100% vélo créé par le Département en 2020, rythment le cœur des Ligériens.

Elles sont en outre l'occasion de rendre visibles les efforts en terme de vélo mis en place par les collectivités.

## D - La Loire, un territoire propice à la pratique du vélo

Ces manifestations à caractère sportif ou cycloportif permettent de valoriser le territoire ligérien, qui s'avère être un véritable terrain de jeu pour tous les pratiquants.

Le département présente une riche diversité de paysages, des écrans de verdure et des pépites touristiques à découvrir ou redécouvrir.

La diversité de ses reliefs et de ses paysages permet un large panel d'activités : monts du Forez à l'ouest, monts du Lyonnais à l'est, monts de la Madeleine au nord-ouest, le parc naturel régional du Pilat au sud pour l'activité outdoor pour les sportifs et la montée de cols emblématiques pour les cycloportifs. Les plaines du Forez et du Roannais, ainsi que les bords de Loire, sont propices à tout type d'activités et de loisirs (en particulier pour un public touristique et familial avec les voies vertes).

Plutôt rural, le département compte cependant des zones urbaines agglomérées, dont Saint-Étienne, 2<sup>e</sup> commune de la région en nombre d'habitants. Les principales villes ligériennes sont soumises comme ailleurs à un phénomène de périurbanisation générant des liaisons quotidiennes croissantes et une forte dépendance à la voiture individuelle - 46% des Français disent être contraints d'utiliser leur voiture quotidiennement (source : Wimoov, FNH, Baromètre des Mobilités du Quotidien, 2019). En conséquence, les politiques publiques tendent depuis peu à étoffer l'offre de déplacement cyclable. Ceci permet plus globalement de répondre aux enjeux environnementaux (limitation des gaz à effets de serre), socioéconomiques (offre de transport moins coûteuse, accès à l'emploi, développement de nouvelles filières) et de santé (bienfaits d'une activité physique régulière).



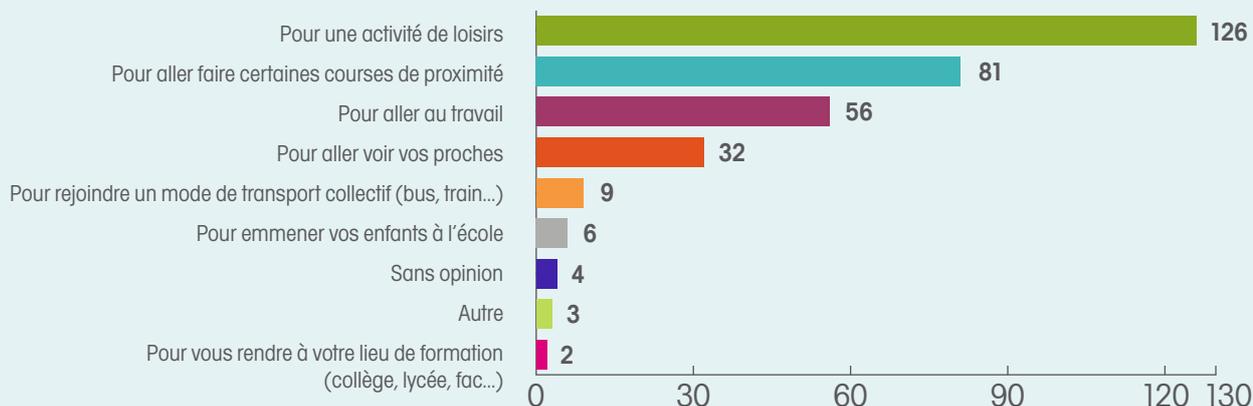
C'est pourquoi, une recherche d'alternative au tout voiture en modes doux, par l'intermédiaire d'aménagements dédiés, est engagée par les territoires. D'ailleurs, selon les résultats de l'enquête vélo grand public 2020, 33,9% des répondants envisageraient de se rendre au travail à vélo, dans la mesure où les freins identifiés à l'utilisation du vélo pourraient être levés. Parmi ceux-ci figurent principalement le manque ou l'absence d'itinéraires sécurisés, sur lequel le Département envisage d'agir tout particulièrement dans le cadre du Plan vélo 2027.

## ■ Principaux enseignements de l'enquête grand public (septembre 2020)

Des répondants limités à 3 réponses maximum = des pourcentages pouvant dépasser les 100%

### LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT ENVISAGÉS

Pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer à vélo ? (Plusieurs réponses possibles)



**79,4%**

pourraient se déplacer à vélo pour les loisirs

**49,1%**

pourraient se déplacer à vélo pour faire certaines courses de proximité

**33,9%**

pourraient se déplacer à vélo pour aller au travail

**19,4%**

pourraient se déplacer à vélo pour aller voir leurs proches

### LES FREINS À LA PRATIQUE

Le relief autour de chez vous ou sur votre parcours

**31,5%**

Le manque d'itinéraires sécurisés

**30,9%**

L'absence d'envie de faire du vélo

**29,7%**

Le manque de matériel adapté (vélo, sacoches, vélo cargo...)

**24,8%**

### LES LEVIERS D'INCITATION

L'augmentation du nombre de pistes et du réseau cyclable

**52,7%**

Un partage de la route entre les usagers plus sécurisant

**43,6%**

Une aide financière pour l'achat d'un vélo

**34,5%**

Pour une bonne santé

**31,5%**

# 2.

Le Département de la Loire :  
un acteur engagé pour  
le développement du vélo

## A - Un Département précurseur, des collectivités qui se structurent autour du vélo

Dès 2012, le Département a été précurseur sur son territoire en se dotant d'une politique cycliste volontariste et ambitieuse, formalisée dans le premier schéma départemental de développement du vélo. Ce premier document-cadre, répondant aux orientations des lois Grenelle I et II, visait différents usages (récréatif, sportif et utilitaire), sur une temporalité longue (2013-2020), avec une phase de réalisations opérationnelles concentrée sur les trois dernières années.

Les objectifs étaient triples :

- Proposer des itinéraires sécurisés, continus et homogènes,
- Faciliter l'accès à une offre de pratiques sportives,
- Accroître l'attractivité du territoire.

Les territoires ligériens ont depuis, pour la plupart, pu se structurer et se doter de leurs propres politiques en faveur du vélo : plan vélo métropolitain 2019-2029 pour Saint-Étienne Métropole, schéma directeur vélo 2022-2026 pour Loire Forez Agglomération et dans la même temporalité pour Roannais Agglomération. Ainsi, en complémentarité avec la politique cycliste départementale, chaque territoire structure l'orientation de leur document en fonction des usages souhaités, du public visé, des enjeux locaux.

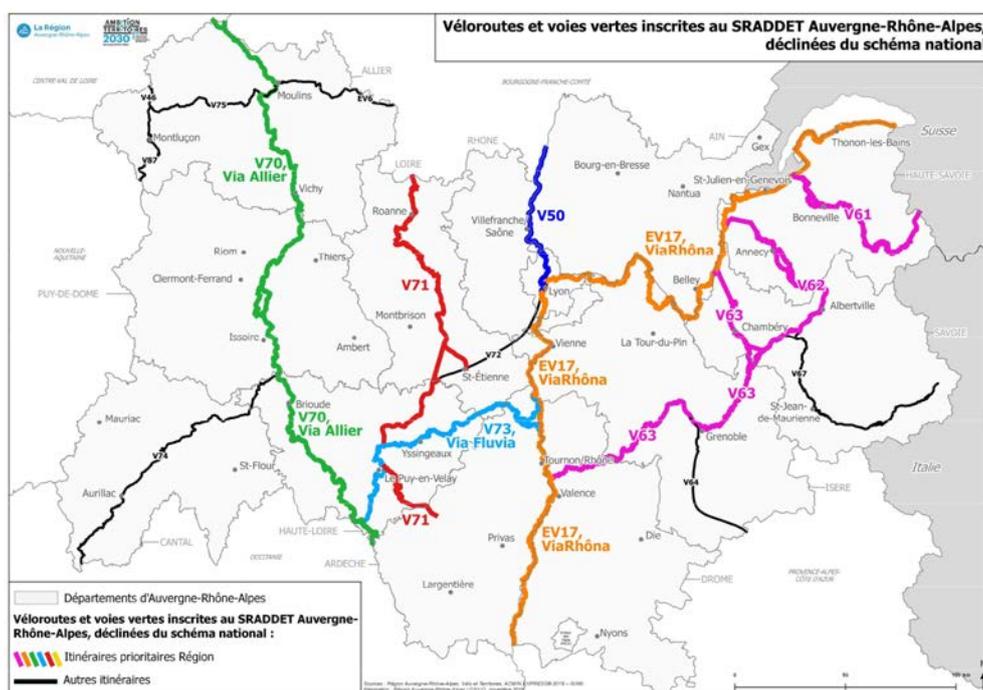
Ces réflexions doivent être réalisées de façon transversale entre territoires afin de pouvoir offrir un maillage d'itinéraires et d'aménagements, le plus cohérent et complémentaire possible. Pour cette animation et cette coordination à la fois technique et politique, le Département a un rôle central à jouer en tant que chef d'orchestre.

## B - Les principales réalisations sous maîtrise d'ouvrage départementale

Par l'intermédiaire de son premier schéma de développement du vélo dans la Loire 2012/2020, l'enjeu principal était de positionner le Département en qualité d'aménageur d'une armature structurante : la Véloire (section de la V71 inscrite au schéma national des vélos routes-voies vertes). À cette dernière aménagée, au plus près du fleuve Loire, pourraient se connecter des propositions de boucles cyclables ou des sections en site propre aménagées par les territoires traversés.

Aujourd'hui, la Véloire, du nord au sud du département, représente 99,5 km aménagés entre la Saône-et-Loire et Montrond-les-Bains, donc 21 km en site propre jusqu'à Roanne et 78,5 km en véloroute (voie partagée) entre Roanne et Montrond-les-Bains.

### ■ VÉLOROUTES ET VOIES VERTES INSCRITES AU SRADDET



## AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉPARTEMENTALE, DANS LE CADRE DU SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA LOIRE 2012-2020



Les aménagements suivants viennent compléter l'offre d'infrastructures cyclables aménagées par les territoires, à savoir :

- la section de 4 km entre Charlieu et Pouilly-sous-Charlieu assurant une connexion avec la Véloire,
- la ViaRhôna, itinéraire cyclable de 815 km du Léman à la Méditerranée, dont 10 km dans la Loire,
- la Via Fluvia, véloroute entre Loire et Rhône,
- l'aventure du rail sur l'ancienne voie ferrée entre Bonson et Sembadel, au départ de Saint-Marcellin-en-Forez jusqu'à Estivareilles,
- la voie verte comprise entre Boisset-lès-Montrond et Bellegarde-en-Forez.

■ PRINCIPALES RÉALISATIONS DÉPARTEMENTALES ENTRE 2012 ET 2020



Véloire : 99,5 km réalisés



Sécurisation du réseau RD9 Renaison  
Routier départemental : 136 km réalisés



Cols emblématiques : 15 cols et 235 km réalisés



Sécurisation du réseau RD1082 Entrée nord de Balbigny  
Routier départemental : 136 km réalisés



Déploiement du label "Accueil vélo" et qualification de l'offre



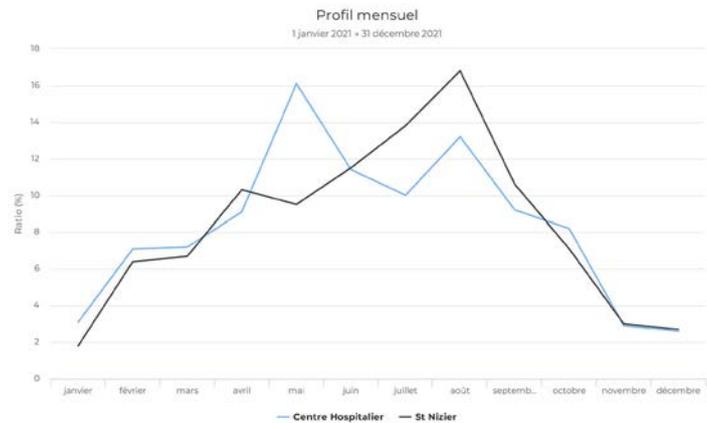
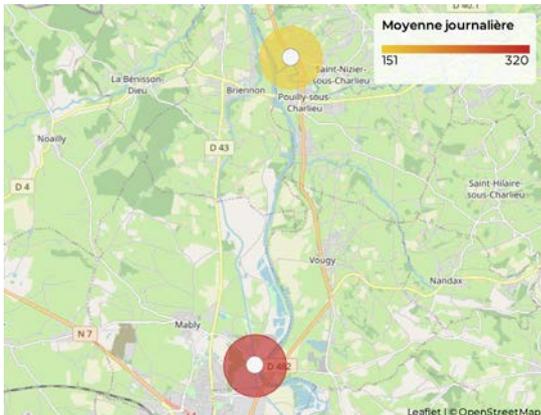
Boucles locales



Expérimentation transports interurbains + Vélo



Accessibilité des collèges



Installation de 2 compteurs de la fréquentation sur la Véloire au nord de Roanne.

## C - Retour sur l'évaluation du précédent schéma 2012-2020

Ce premier schéma est arrivé à son terme en 2020. C'est pourquoi, cette même année 2020 fut consacrée à l'évaluation de la politique cycliste menée depuis 2012. Cette évaluation avait pour objectif de mesurer le chemin parcouru en faisant le bilan des réalisations et des modes de faire, remobiliser élus et techniciens sur cette politique vélo et préparer l'actualisation du nouveau schéma à l'aune des enjeux actuels. La méthode reposait sur la réalisation d'entretiens avec les acteurs territoriaux (Région, EPCI, opérateurs économiques), un entretien collectif avec les associations d'usagers, un atelier avec les acteurs internes, un questionnaire administré au grand public, et un benchmark.

L'enquête grand public, qui a bénéficié d'un bon niveau de retours, a permis entre autre de mettre en évidence que pour les usagers du vélo interrogés dans le département, la Véloire et l'équipement des cols emblématiques étaient les réalisations du Département de la Loire les plus connues et les plus appréciées (environ 80% de satisfaction). En revanche, la principale attente concerne la sécurisation des itinéraires : sécurisation des routes départementales (près de 80% d'insatisfaction), continuité des itinéraires et la sensibilisation des usagers au partage de la route. Plus globalement, cette phase évaluative a permis de faire émerger un certain nombre de constats et de recommandations, sur lesquelles la structuration du nouveau schéma a pu s'appuyer, à savoir :

- des réalisations emblématiques appréciées (comme la Véloire et le jalonnement des cols),
- une politique cycliste départementale insuffisamment connue, mais qui comporte des atouts sur lesquels il convient de capitaliser,
- un Département qui a su se doter et développer une expertise technique aujourd'hui unanimement reconnue,
- des enjeux conjoncturels forts autour du vélo et plus globalement de la mobilité durable et la transition écologique,
- des besoins des territoires et des usagers en constante évolution,
- des opportunités de financement des aménagements cyclables saisis. Ainsi, plus de 1,6 million d'€ de recettes a été obtenu.

## ■ Principaux enseignements de l'enquête grand public (septembre 2020) :



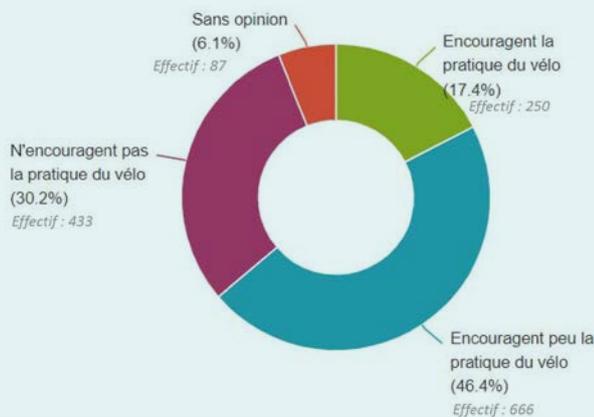
### L'enquête :

- Une enquête réalisée en septembre 2020
- 2 133 réponses valides, attestant d'un engouement pour cette question
- Tous types de profils d'usagers représentés (un peu moins les plus jeunes)
- Objectifs :
  - Mieux connaître les pratiques des cyclistes dans la Loire et leur appréciation de l'action départementale
  - Identifier les nouveaux besoins et les enjeux pour la structuration du schéma à venir

### Le retour sur les réalisations départementales :

- La Véloire et l'équipement des cols emblématiques restent les réalisations départementales les plus connues (par les cycloportifs et touristes notamment) et les plus appréciées (80% de satisfaction).
- 20% des répondants ont déclaré ne pas connaître les réalisations départementales
- L'aménagement des RD reste la réalisation départementale la moins satisfaisante (79% d'insatisfaction).
- Une politique cycliste départementale peu incitative :

Globalement, diriez-vous que les actions du Département de la Loire :



### Les perspectives :

- La sécurité et la continuité des itinéraires apparaissent comme l'enjeu prioritaire pour les répondants en terme d'actions à conduire par le Département :
  - arrive en 1<sup>re</sup> position des attentes : la sécurisation des RD (92% des répondants perçoivent cette action comme importante ou essentielle),
  - en 2<sup>e</sup> position : l'amélioration des continuités (90,5%),
  - en 4<sup>e</sup> position : la sensibilisation des usagers au partage de la route (86%).
- L'action d'accompagner les communes et intercommunalités par le Département arrive en 3<sup>e</sup> position des attentes des répondants (89,5% l'estiment importante ou essentielle).
- L'action de développer des voies vertes arrive en 5<sup>e</sup> position des attentes des répondants (85,5%).

Forts de ces recommandations, deux fils rouges sous-tendent l'ensemble du nouveau plan d'actions, à savoir la sécurité et la sensibilisation (de tous les types d'usagers, les directions concernées en interne par la diffusion d'une culture vélo, et les partenaires par une animation et une offre de services aux territoires).

# 3.

Un plan d'actions 2022-2027  
pour poursuivre et aller  
plus loin

## A - Ambition partagée avec les territoires

L'enjeu du nouveau plan d'action est de pouvoir capitaliser et conforter certaines réalisations issues du précédent schéma, en particulier sur la Véloire, par de nouvelles actions, plus transversales aux politiques départementales et mieux coordonnées avec les territoires, dans le cadre actuel des évolutions réglementaires, territoriales et sociétales autour du vélo.

L'ambition de ce nouveau plan d'action consiste à poursuivre les actions déjà engagées afin de valoriser la pratique du vélo et les différents aménagements cyclables.

Cette ambition a pu être définie par l'intermédiaire tout d'abord d'une concertation menée avec les parties prenantes internes, intéressées par la politique vélo. Une diffusion de la culture commune de cette politique fait désormais partie intégrante d'une action du prochain plan. Les associations d'usagers et comités cyclistes ligériens ont également été concertés. Elle sera formalisée sur la durée du plan d'actions par l'instauration d'une charte, de rencontres techniques sur site autant que de besoins selon les projets et de comités d'itinéraires. Une concertation avec les territoires (réunions plénières élus et comités des référents vélo départementaux) a également permis d'établir les bases d'une concertation régulière, à venir et à mener avec et entre territoires sur des enjeux complémentaires et transversaux.

Il est ressorti de ces différents temps de concertation, un besoin d'animateur et de coordinateur des différentes politiques des territoires en faveur du vélo, à jouer par le Département de la Loire. Ce besoin est formalisé dans un objectif stratégique dédié.

Plus globalement, un partage d'information avec l'ensemble de ces parties prenantes sera réalisé à l'initiative du Département, par l'intermédiaire de la diffusion d'une newsletter et à terme, d'une interface numérique dédiée.

## B - Une ambition reposant sur 4 objectifs stratégiques

Afin de répondre à l'ambition de "développer le vélo dans la Loire", 4 grands objectifs stratégiques ont été définis :

**OS 1 - Définir et concevoir des aménagements vélo sécurisés et continus**

**OS 2 - Affirmer le rôle d'animateur et de fédérateur du Département sur le territoire**

**OS 3 - Favoriser et sensibiliser la prise en compte du vélo dans les politiques publiques**

**OS 4 - Conforter la visibilité et la lisibilité de l'action départementale**

Au travers de la politique cyclable, le Département de la Loire souhaite ainsi conforter l'offre cyclable dite de loisirs et/ou sportive ou cyclotouriste, tout en répondant à l'enjeu global de mobilité, en particulier la demande croissante de déplacements cyclables du quotidien.

### LOIRE TERRE DE VÉLO 2027 : UN ÉLARGISSEMENT DES CIBLES

Le Plan vélo "Loire, terre de vélo 2027" affiche ainsi les priorités suivantes :



#### Cycliste occasionnel

Balade en famille sur voie sécurisée



#### Cycliste sportif

Adepte de la montée des cols emblématiques et de longues sorties en vélo sur les RD notamment, mais aussi les voiries communales



#### Cycliste utilitaire

Trajets domicile-travail, domicile-études, courses...



#### Cycliste sportif VTT

Terrains de prédilection : Pilat, Chalmazel, bords de Loire, Lespinasse, monts du Lyonnais, Roannais...

Besoin exprimé commun à tous ces usages :  
**LA SÉCURITÉ**



#### Cycliste en itinérance

Voyage sur des itinéraires longs traversant plusieurs régions, voire plusieurs pays



#### Cyclotouriste

Découverte du patrimoine ligérien selon un itinéraire plus ou moins long

## ■ LOIRE, TERRE DE VÉLO 2027 : LES PRIORITÉS AFFICHÉES

- Conforter et poursuivre, sous maîtrise d'ouvrage départementale, des réalisations emblématiques, vectrices d'image et d'attractivité. Il s'agit d'une part, d'assurer la continuité de la Véloire en direction du sud du département pour assurer à terme une connexion avec la ViaRhôna et d'autre part, de réaliser des aménagements cyclables sur la voirie départementale.
- Se donner le droit à l'expérimentation à la fois dans les modes de faire (dupliquer les actions de type nudge) et dans les aménagements proposés (signalétique innovante, expérimentation d'une chaussée à voie centrale bandisée...).
- Élargir le spectre des interventions et des thématiques traitées en lien avec les politiques départementales conduites en matière de jeunesse, culture, environnement, plan de mobilité de l'administration et la solidarité...
- Œuvrer à la diffusion d'une culture commune vélo au sein de l'institution départementale.
- Concerter largement et recueillir les avis des associations représentatives des usagers du vélo sur les programmes d'aménagement.
- Articuler les interventions départementales avec les initiatives des territoires dans l'objectif d'offrir un maillage cohérent d'itinéraires et une continuité dans les aménagements.

**Le plan d'action 2022-2027 se décline en 15 actions opérationnelles.**

## C - La programmation d'actions

### OBJECTIF STRATÉGIQUE 1 : DÉFINIR ET CONCEVOIR DES AMÉNAGEMENTS VÉLO SÉCURISÉS ET CONTINUS

Étant donné l'attente des usagers pour disposer d'un niveau de service pour tous types d'usages (itinérance, loisirs, cycloportif, familial, utilitaire...), il convient de pouvoir proposer des infrastructures et des aménagements dédiés, sécurisés et continus.

Pour ce faire, en amont des projets et dans le cadre de la réalisation d'un guide des bonnes pratiques (cf. action 5), le Département anticipera la question de l'entretien et de l'exploitation en proposant de définir un niveau de service pour chacun des types d'aménagements.

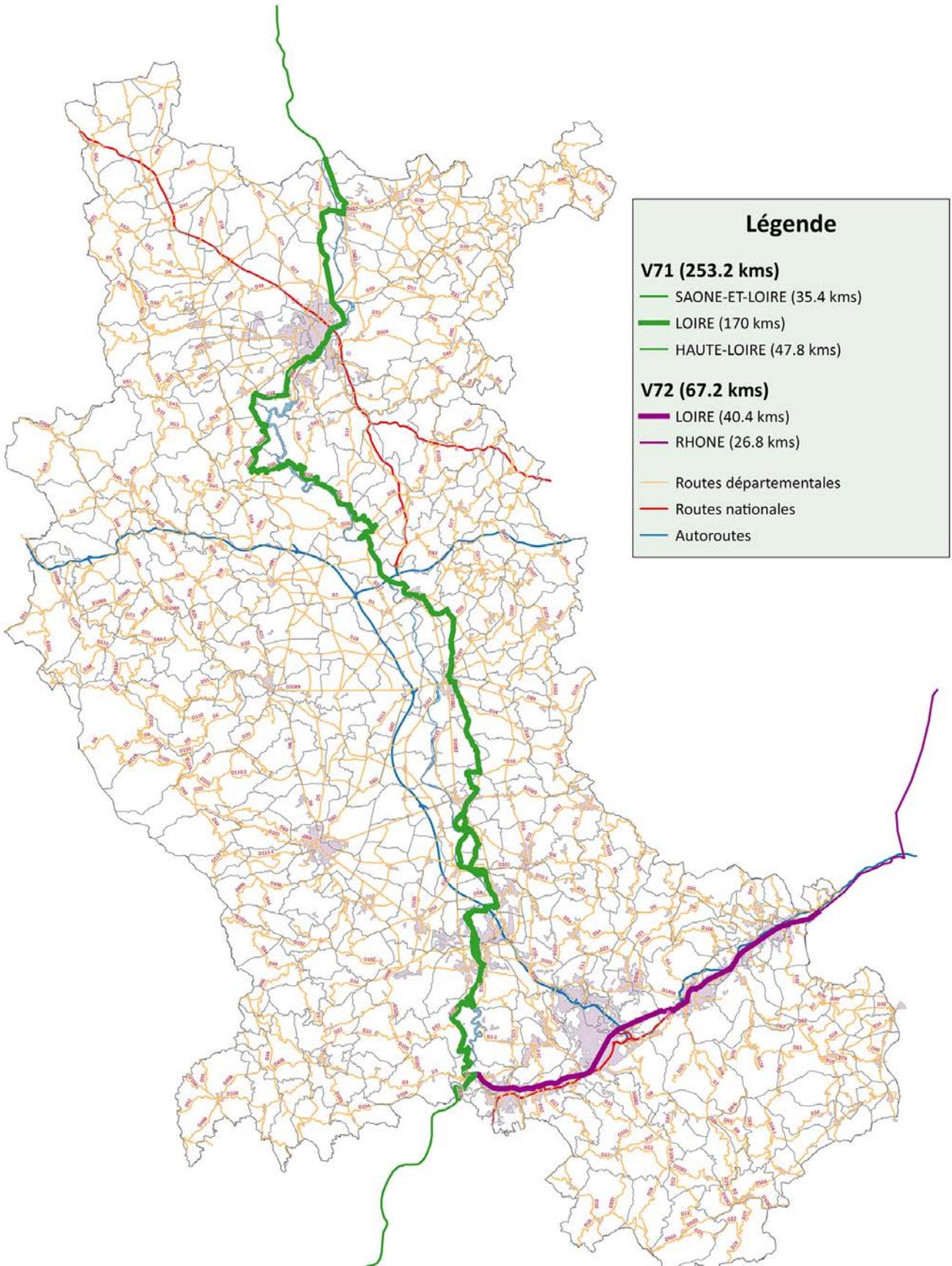
#### **ACTION 1 - Assurer la continuité de la Véloire**

Aujourd'hui, la Véloire s'étend sur 99,5 km entre Saint-Pierre-la-Noaille (commune limitrophe à la Saône-et-Loire) et Montrond-les-Bains. Les comptages réalisés sur la première section aménagée, montrent une augmentation constante depuis 2019 de la fréquentation. Elle traduit ainsi l'intérêt et la pertinence d'un tel aménagement et motive le Département à assurer sa continuité en direction du sud.

Les deux écocompteurs installés depuis mars 2019 sur l'infrastructure comptabilisent plus de 520 000 passages, en cumulé, depuis leur mise en service.

Cette action prévoit de poursuivre la Véloire sur la période 2022-2027, dans la perspective d'assurer la connexion avec la ViaRhôna, toujours dans une déclinaison progressive des schémas régionaux et nationaux des véloroutes et voies-vertes (cf. carte ci-après), en lien avec les territoires traversés. Parallèlement, elle permettra de conforter le niveau de service et d'équipement des sections d'ores et déjà aménagées.

■ Pour mémoire : tracés des itinéraires V71 et V72 dans la Loire, tels qu'inscrits dans le schéma régional et national



## **ACTION 2 - Étudier des aménagements nouveaux “emblématiques”**

L'enquête grand public réalisée en 2020 dans le cadre de l'évaluation de l'ancien schéma et les diverses phases de concertation ont conforté la dynamique engagée autour de l'aménagement emblématique de la Véloire, véritable “colonne vertébrale” des aménagements cyclistes du Département. Il sera recherché sur la durée du plan d'actions 2022-2027 d'autres aménagements emblématiques se connectant à la Véloire avec des territoires à enjeux, permettant ainsi de développer un maillage structurant d'aménagements cyclables : itinéraires complémentaires en sites propres ainsi que des boucles locales reliant des sites emblématiques, de plus grandes distance et à caractère sportif, ou thématiques.

Ces réflexions seront soit portées en maîtrise d'ouvrage départementale pour les secteurs situés hors agglomération, soit par les territoires avec un soutien technique et financier départemental (cf. offre de service détaillée en action 5) pour les secteurs situés en agglomération (à apprécier au cas par cas, dans le cadre de partenariats avec les territoires).

## **ACTION 3 - Sécuriser et développer les itinéraires cyclistes sur le réseau routier départemental**

Le Département de la Loire assure l'aménagement, l'entretien et la gestion de 3 240 km de voiries, pour lesquels il convient de constituer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé. Sur la période du précédent schéma 2012-2020, 136 km de routes départementales ont ainsi pu bénéficier d'aménagements de sécurisation. Toutefois, la phase évaluative de ce schéma et l'enquête a permis de mettre au jour que la sécurisation des axes routiers demeurait la principale préoccupation des usagers.

Aussi, sur la période 2022-2027 et conformément aux obligations de la loi LOM, le nouveau plan d'actions s'attachera à poursuivre la dynamique engagée en matière d'aménagements cyclables sur les voiries départementales. Dans cette perspective, un travail préparatoire d'identification d'un maillage d'itinéraires hiérarchisé et priorisé a été engagé, et viendra alimenter le programme pluriannuel d'investissement. Un arbitrage interviendra annuellement quant aux opérations d'aménagements à conduire sur l'exercice budgétaire N+1.

Enfin, ce travail sera complété par une sensibilisation des usagers à un meilleur partage de la voirie et par la recherche de solutions expérimentales et innovantes (ex : expérimentation de chaussées à voies centrales bandées, nudges...).

## OBJECTIF STRATÉGIQUE 2 : AFFIRMER LE RÔLE D'ANIMATEUR ET DE FÉDÉRATEUR DU DÉPARTEMENT SUR LE TERRITOIRE

Le développement de la pratique cyclable nécessite certes des aménagements adaptés, tels que proposé en objectif stratégique 1. Cependant, ces aménagements n'ont de sens que s'ils permettent d'assurer une continuité, quelque soient les territoires traversés et les maîtres d'ouvrage.

Ce besoin a été conforté par les partenaires (territoires, associations...) lors des précédentes phases de concertation, préalable à la rédaction du plan d'actions.

### **ACTION 4 - Instaurer, animer et développer un réseau d'acteurs**

Cette action vise à accroître la collaboration entre et avec les territoires, à partager les stratégies et de rechercher des points de convergence entre les actions des territoires et celles du Département pour une bonne articulation des aménagements.

En agissant pour le développement du vélo dès 2013, le Département a acquis des compétences et des savoir-faire aujourd'hui reconnus, qu'il souhaite mettre au service des projets et des territoires. Certains territoires sont parallèlement en train de structurer et de mettre leurs propres politiques vélo, ce qui implique une articulation souhaitée entre collectivités. La mise en œuvre d'une phase de concertation et de coordination préalable aux aménagements apparaît notamment comme un enjeu prioritaire.

Le Département a d'ores et déjà initié dès 2020 des rencontres périodiques associant les acteurs institutionnels du vélo et de mobilité durable (chargés de mission aménagements vélo des EPCI du territoires, techniciens de la Région Auvergne-Rhône-Alpes) afin de valoriser et favoriser l'usage du vélo sur le territoire ligérien. Il est proposé d'officialiser et de pérenniser ces comités départementaux des référents vélo des territoires sur la durée du Plan vélo.

L'objectif dans le cadre du Plan vélo 2022-2027 est de poursuivre et de conforter cette dynamique d'échanges, de l'élargir à d'autres interlocuteurs et à des thématiques connexes aux seuls aménagements. Ceci, par l'intermédiaire de comités d'itinéraires, temps forts réunissant acteurs ligériens, intervenants ou experts, permettant la diffusion d'une culture commune.

### **ACTION 5 - Se doter d'une offre de services aux territoires**

Si les services du Département ont été amenés au cours des dernières années à délivrer conseils et recommandations techniques sur des projets d'aménagements cyclables des collectivités, il convient aujourd'hui de structurer ce recours à l'ingénierie technique.

En complément du volet ingénierie technique et afin d'inciter à la création d'aménagements cyclables visant à tendre vers un maillage continu et répondant aux enjeux de la stratégie départementale, il est proposé de se doter d'une ingénierie financière adaptée à destination des territoires (communes et EPCI). Ce soutien prendra la forme d'un appel à partenariat pour le financement des travaux inscrits dans les documents de planification des territoires, ainsi que des temps d'études opérationnelles.

Le règlement d'intervention qui encadrera cette démarche fera l'objet d'un examen au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2023 pour le dépôt des premières demandes de subventions pour l'année 2022. L'incidence budgétaire de cette action est à prévoir dès l'exercice 2023.

En fonction des résultats de la première publication et des retours des territoires, le règlement d'intervention pourra évoluer pour les publications suivantes.

Les actions structurantes en faveur du développement de la pratique cyclable pourront également bénéficier de l'accompagnement du Département dans le cadre des autres dispositifs de solidarité territoriale (contrat négocié avec les territoires, enveloppe territoriale...).

L'appel à manifestation d'intérêt pour des propositions de boucles de cyclo de découvertes des territoires sera également reconduit au cours du Plan vélo pour intégrer les évolutions proposées au cours de la phase de concertation (boucles de longue distance, difficulté...). Dans une logique de cohérence et d'harmonisation d'ensemble, le Département assurera sous maîtrise d'ouvrage le jalonnement des boucles retenues.

Le réseau de techniciens vélo et mobilité durable des territoires que le Département anime et coordonne (cf. action 4), est un vecteur de diffusion des informations concernant les dispositifs de soutien aux projets vélo. C'est également un lieu d'échanges d'expériences et de bonnes pratiques. Ces dernières seront recensées et illustrées dans un prochain guide pratique, qui sera rédigé au cours du Plan vélo.

### **ACTION 6 - Nouer des relations partenariales avec les collectivités et les acteurs associatifs dans une logique gagnant/gagnant**

Le Département est un acteur de proximité du monde sportif et associatif, ainsi que des collectivités locales. Au quotidien, il accompagne ces acteurs par le biais de différents dispositifs de soutien financier.

Il est proposé dans le cadre de la mise en œuvre du Plan vélo de capitaliser sur ces relations, afin de formaliser des engagements mutuels au service du développement du vélo dans la Loire. Ceci pourrait prendre la forme de contreparties à inscrire dans les conventions attributives de financement ou de partenariat afin de valoriser l'intervention ou le soutien départemental.

### OBJECTIF STRATÉGIQUE 3 : FAVORISER ET SENSIBILISER LA PRISE EN COMPTE DU VÉLO DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES

L'objectif est ici d'encourager et de développer la pratique du vélo par le plus grand nombre d'usages, en s'appuyant, de façon transversale sur les différentes politiques publiques départementales conduites : sport-nature, jeunesse, culture/environnement, solidarité... Certaines de ces actions étant novatrices par rapport à l'ancien schéma, elles se déclineront dans un premier temps par un temps d'expertise complémentaire, avant une phase de mise en œuvre opérationnelle.

#### **ACTION 7 - Diffuser une culture vélo au sein de l'institution départementale**

L'enjeu de ce nouveau schéma consiste à stabiliser une organisation technique et fonctionnelle efficiente et à l'améliorer en intégrant les recommandations issues de la phase évaluative.

Cette action permettra ainsi :

- une animation de la gouvernance politique et technique, la pérennisation d'un copilotage partagé entre le pôle Attractivité, Animation territoriale, Enseignement (PAAE) et le pôle Aménagement et développement durable (PADD),
- la mise en place d'une porte d'entrée unique, ainsi que d'instances de suivi régulières, aussi bien en interne que pour les partenaires, en faveur du partage d'une culture commune,
- la réalisation et la diffusion d'un guide des bonnes pratiques, intégrant un référentiel technique,
- l'optimisation de l'utilisation d'un espace collaboratif numérique dédié au vélo,
- d'assurer la transversalité entre pôles et directions impliqués.

#### **ACTION 8 - Favoriser l'usage du vélo par les agents du Département**

Le Département de la Loire a pour ambition d'être exemplaire et volontariste concernant la pratique cycliste de ses agents, en développant les usages et la part modale du vélo dans leurs déplacements.

Déjà engagé sur cet enjeu depuis quelques années, la collectivité s'est doté d'un Plan de mobilité de l'administration à destination des agents, élus et visiteurs, ayant pour objectif le développement de la pratique cycliste des agents.

Ce plan de mobilité sera conforté par :

- l'équipement des différents sites du Département,
- la poursuite du déploiement des vélos à assistance électrique (VAE) de service,
- l'étude d'une candidature au dispositif et label "Objectif Employeur Pro-Vélo" (OEPV),
- la poursuite de la communication, l'information et la sensibilisation pour promouvoir la pratique cycliste,
- la programmation d'événements au sein du Département et à destination de ses agents en faveur de l'écomobilité et en lien avec les grands événements nationaux (semaines européennes de la Mobilité et du Développement Durable).

#### **ACTION 9 - Conforter et développer la politique "Sport nature" autour du vélo**

Le département de la Loire est un terrain de jeu idéal pour la pratiques des activités sportives. La stratégie départementale en la matière privilégie la complémentarité entre le sport amateur, le haut niveau, voire le sport professionnel et l'aménagement du territoire.

Ainsi, pour développer la pratique sportive des Ligériens et faciliter l'accès au sport du plus grand nombre, le Département apporte son soutien financier aux actions mises en œuvre par les comités sportifs (dont le comité de cyclisme et cyclotourisme) au travers de l'aide au fonctionnement et à l'emploi des cadres techniques départementaux.

Outre le soutien à de nombreuses manifestations sportives et aux grands événements (cf. action 14), le Département a également affiché depuis 2017, un positionnement touristique affirmé vers le développement du sport et les activités de pleine nature. Après une phase de structuration et de qualification de l'offre, l'enjeu est aujourd'hui de travailler sur les conditions de visibilité et de lisibilité de ces activités pour les clientèles. Le vélo, qu'il soit VTT ou cyclotourisme, est une composante importante de l'offre pleine nature.

Dans le cadre du Plan vélo, il est ainsi proposé de :

- poursuivre et de valoriser le soutien en faveur du monde amateur et professionnel du vélo,
- poursuivre le soutien de manifestations et de communiquer sur ces dernières par le biais d'une communication départementale renforcée,
- conforter l'événement 100% vélo Bike & Troc Festival,
- compléter l'offre à destination des cyclosportifs par des nouvelles propositions en phase avec les demandes issues de la phase de concertation (station de départ des cols emblématiques, jalonnement de boucles longue distance, de niveau de difficulté supérieur...). Ces offres seraient de nature à créer les conditions pour le développement d'une offre de séjour avec hébergement et services connexes (portage de bagage...), générateur d'activités sur les territoires.

## **ACTION 10 - Favoriser l'usage du vélo pour les jeunes**

Dans le cadre des missions de solidarité qui lui sont confiées, le Département accompagne les enfants dès leurs premiers pas et soutient les parents dans leur rôle éducatif. Par ailleurs, sur différentes thématiques telles que l'aide à l'autonomie, l'insertion, la formation, le logement, la santé, le Département accompagne les jeunes au quotidien.

Également, en tant que gestionnaire des collèges publics, le Département mène également des actions plus spécifiques en direction des collégiens. C'est dans ce cadre et à destination du public jeunesse que s'inscriront les actions qui pourront être initiées dans le cadre du Plan vélo.

Il pourra par exemple s'agir d'actions de sensibilisation des collégiens à la pratique du vélo et à la sécurisation de la pratique (de type savoir rouler à vélo). Plus généralement il s'agira d'actions pédagogiques pour inciter ces derniers à faire du vélo un outil de mobilité du quotidien et pour lever les freins à la pratique cycliste (y compris de la part des parents et du personnel enseignant).

Une convergence sera recherchée avec les actions qui seront mises en place en direction de ce public, dans le cadre de la prochaine mission jeunes en cours de structuration.

Certaines actions de sensibilisation en faveur des collégiens pourront s'appuyer sur des dispositifs existants, qui seront ainsi confortées.

Un état des lieux du niveau d'aménagement pour les accès des collèges à vélo ainsi que du niveau d'équipement et de services (stationnement, abri, vestiaires...), pourrait être également initié au cours du Plan vélo. En fonction des résultats de cette phase de diagnostic, des actions ciblées pourraient alors être engagées sur quelques sites, en bonne articulation avec les projets d'infrastructures et d'aménagement que pourraient porter les communes et les EPCI concernés.

Au-delà de la vie scolaire, il est proposé d'intégrer la pratique du vélo dans les programmes d'animations à destination de la jeunesse, tel que proposés dans le cadre de l'Été jeunes.

## **ACTION 11 - Travailler à la mise en réseau et en accessibilité à vélo des sites culturels, environnementaux et touristiques**

Le Département, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de développement du vélo dans la Loire 2012-2020, s'est doté d'une première offre de boucles cyclo locales connectées à la Véloire permettant de découvrir et de mailler le territoire. Aujourd'hui, 8 boucles sont d'ores et déjà jalonnées sur le territoire de Roannais Agglomération et de Charlieu-Belmont Communauté. D'autres boucles sont en cours de déploiement sur le territoire de Forez Est. Ce principe a vocation à être poursuivi sur le centre et le sud du département en lien avec le développement du tracé de la Véloire dans le sud du Département.

Cette offre de boucles cyclo sera complétée par des propositions thématiques de type patrimoniales et environnementales. Ces boucles auront pour objectif de relier les propriétés départementales culturelles et environnementales, ainsi que les sites impulsés par la politique touristique du Département (villages sport nature, villages de caractère et route des vins Forez-Roannais).

Ces propositions de boucles connectées à la Véloire seront prétextes à la découverte des territoires, de visites, de pauses terroir et gastronomie.

L'enjeu est d'améliorer l'accueil d'une clientèle en itinérance ou excursion à vélo sur certains sites pouvant souffrir d'un déficit d'équipements, de développer le cyclotourisme, mais également de proposer une alternative à l'accès des sites en voiture, ce qui peut modifier le mode de perception sur ces sites.

## **ACTION 12 - Appréhender le vélo comme outil de solidarité**

Le Département intervient à travers de nombreux dispositifs et prestations pour aider, dans leur vie quotidienne, les personnes les plus fragiles (personnes âgées, fragiles, précaires, en situation de handicap ...).

Le vélo peut à la fois contribuer à la mobilité dans la vie quotidienne (professionnelle et privée) et peut jouer un rôle dans la prévention de la perte d'autonomie et de la dépendance, en agissant sur le bien-être. Il peut également permettre de maintenir un lien social, tout en favorisant l'inclusion.

Partant de ce constat, le vélo peut être une réponse aux enjeux sociétaux actuels comme le "bien vieillir", mais également un support pour l'insertion sociale des publics les plus éloignés de l'emploi.

Sur cette thématique, trois enjeux peuvent être identifiés :

- le vélo, en tant qu'activité sportive ou de motricité, participe au bien-être des individus,
- le vélo, au service d'un parcours de mobilité, contribue à l'autonomie de déplacement des personnes,
- le vélo comme outil d'insertion par l'économie, dans un secteur en plein essor, permet d'encourager une dynamique positive personnelle, sociale répondant aux enjeux du développement durable.

Des expérimentations ont d'ores et déjà été initiées par le Département :

- en matière d'incitation à l'usage du vélo dans les parcours d'insertion professionnelle, assurés par la Direction de l'Insertion (avec le soutien à l'acquisition de vélo musculaire à moindre coût),
- dans le programme "Sportez-vous bien" coconstruit entre le service des sports et la direction de l'insertion. Il propose à des bénéficiaires du RSA volontaires, un accompagnement pour la reprise d'une activité sportive sur une durée de trois mois, le vélo étant l'une des activités proposées dans le cadre de ce programme.

Avant de se doter d'une programmation définitive d'actions, il est proposé de prendre un temps de réflexion complémentaire pour approfondir ce champ d'investigation nouveau du Plan vélo.

## **ACTION 13 - Aider à l'acquisition de VAE neufs**

Dans la perspective de répondre aux enjeux de transition écologique et solidaire du Plan Climat, le Département de la Loire propose d'accompagner les particuliers dans l'acquisition de vélos à assistance électrique neufs, ayant pour ambition de développer la pratique du vélo (en augmentant sa part modale) et d'encourager les mobilités alternatives à l'utilisation de la voiture. Elle permet ainsi de favoriser les déplacements du quotidien, mais également les déplacements sportifs et de loisirs sur tous les territoires du département (y compris de montagne).

Le Département de la Loire a lancé le chèque vélo le 9 juillet 2022 pour inciter les habitants de la Loire à se doter d'un vélo à assistance électrique neuf, acheté à partir du 1<sup>er</sup> juillet.

Le dispositif consiste à accorder une aide forfaitaire et unique de 300 € par vélo, non soumis à des critères de ressources, cumulable avec les autres dispositifs (EPCI, État en cours) pour l'acquisition d'un VAE neuf de divers types : route, VTT, enfants, cargos, pliants...

Cette action est complémentaire aux autres actions développées par le plan d'actions en faveur des politiques publiques départementales, en ciblant la solidarité (personnes en insertion, handicap, seniors), la jeunesse et le sport nature.

## OBJECTIF STRATÉGIQUE 4 : CONFORTER LA VISIBILITÉ ET LA LISIBILITÉ DE L'ACTION DÉPARTEMENTALE

Sur la durée du précédent schéma, la politique cycliste départementale et ses réalisations étaient encore peu connues des Ligériens. À la question de l'enquête grand public sur la connaissance des réalisations départementales, la source la plus citée était le "bouche à oreille" (45,5%), la presse (25%) et l'information touristique (22,5%) viennent ensuite. 20% des répondants ne connaissaient pas les réalisations départementales.

L'enjeu est ici de renforcer la visibilité et la lisibilité de l'action départementale et de participer au développement de la notoriété et l'attractivité de la destination Loire.

### ACTION 14 - Mettre en place un plan de communication vélo

La mise en œuvre du Plan vélo "Loire, terre de vélo 2027" et le développement de ses usages passeront par un plan de communication dédié et adapté à chaque cible de clientèles.

Le plan de communication sera constitué autour de trois objectifs complémentaires :

- sensibiliser la population locale et les différents publics cyclistes,
- promouvoir les usages du vélo dans toutes ses dimensions (itinérance, loisirs, cyclo sportif, familial, utilitaire...) et valoriser les aménagements cyclables,
- conforter la visibilité de l'action départementale.

Cette stratégie de communication permettra notamment de conforter le soutien, tout au long de l'année, à de nombreuses manifestations sportives. C'est dans ce cadre que s'inscrit le festival de la Loire 100% vélo Bike & Troc, créé à l'initiative du Département et dont la 3<sup>e</sup> édition a eu lieu en juillet 2022 à la station de Chalmazel.

La Loire est également une terre d'accueil de grands événements dont les courses cyclistes (Tour de France, Critérium du Dauphiné...). Ces derniers sont un levier fort pour le développement du sport et ils participent au rayonnement et la notoriété de la destination de la Loire. L'objectif étant d'attirer de nouvelles clientèles via la promotion de l'itinérance, à travers les espaces existants et à venir, grâce à l'Agence de Développement Touristique (ADT Loire Tourisme).

Par ailleurs et en transversalité des objectifs initiés par l'action 4 (instaurer, animer et développer un réseau d'acteurs), le plan de communication conforte le positionnement du Département en tant qu'interlocuteur de référence entre les différentes échelles territoriales.

### ACTION 15 - Accompagner la qualification et la professionnalisation de l'offre touristique, déployer le label "accueil vélo" et développer une offre de services aux clientèles à vélo

En 2018, en prévision de la mise en service de la Véloire, l'Agence de développement touristique (ADT-Loire Tourisme) a souhaité être dépositaire du label national "Accueil Vélo" et le déployer auprès des prestataires touristiques ligériens situés à proximité des aménagements (moins de 5 km).

Le label Accueil Vélo garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires véloroutes et voies vertes. Différents acteurs peuvent bénéficier de ce label en respectant les critères définis au niveau national et propres à chaque référentiel (hébergeurs, loueurs, réparateurs, offices de tourisme, sites touristique, restaurateurs...).

L'attribution de ce label concourt à donner une vraie lisibilité à l'offre cycliste au niveau local. Aussi, en partenariat avec l'Agence de développement touristique et dans son rôle d'animateur des territoires, le Département souhaite poursuivre cette démarche et mettre en exergue ce label en assurant notamment sa promotion dans le cadre du Plan vélo.

## D - Moyens

Compte tenu de l'enveloppe votée pour le BP 2022 et de la programmation d'actions, un montant pluriannuel de 12 à 15 millions d'euros pourrait être mobilisé sur la durée du Plan vélo "Loire, terre de vélo 2027".

Ceci représenterait potentiellement pour la collectivité un investissement de 2,60 à 3,20 € par an et par habitant, contre 0,98 € pour le précédent schéma.

## E - Recherche de financements

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma 2012/2020, le Département a su saisir diverses opportunités pour le financement des actions.

Ainsi, l'aménagement structurant de la Véloire a bénéficié d'un accompagnement du FEDER Plan Loire et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Pour des opérations de discontinuité cyclable, le Département a été également lauréat à trois reprises du Plan vélo, fonds mobilité active.

Cette posture de recherche active de financement sera reconduite dans le cadre du Plan vélo, des opportunités étant aujourd'hui notamment à rechercher auprès du FEDER 2022-2027 et des divers dispositifs mobilisables (État, Région...).

## F - Une gouvernance interne et transversale

Le plan d'actions fera l'objet d'un suivi annuel dans le cadre de la gouvernance politique (COPIL) et technique (COTECH) mise en place.

La gouvernance politique au service de la politique cyclistes est maintenue autour de trois élus départementaux référents :

- le vice-président chargé des routes et des mobilités durables,
- la vice-présidente chargée de l'attractivité et du tourisme,
- le vice-président chargé des sports et de la jeunesse.

D'un point de vue technique, le pilotage du Plan vélo est transversal entre deux pôles de l'institution : le pôle aménagement et développement durable (PADD) et le pôle attractivité, animation territoriale et enseignement (PAAE).

## G - Évaluation

À l'issue de chaque année de réalisation, les données relatives aux indicateurs définis pour chaque action seront collectées. Cette collecte permettra d'assurer le bon suivi des actions, afin d'apporter des éventuels réajustements, et anticiper l'évaluation finale du Plan vélo "Loire, terre de vélo 2027".

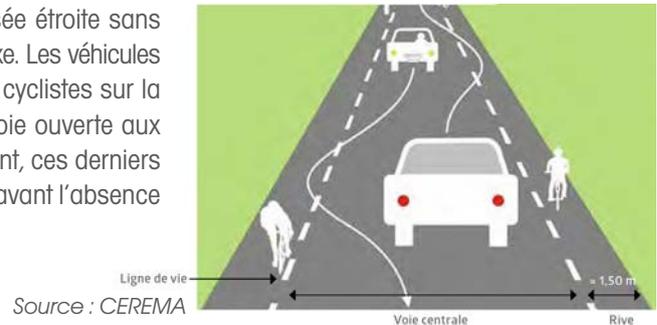
Il sera également procédé à une évaluation à mi-parcours pour apporter des actions correctives sur les deux dernières années de programmation.

## LEXIQUE

**VOIE VERTE** : une voie verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite...

**VÉLOROUTE** : une véloroute est un itinéraire cyclable qui emprunte tous types de voies, y compris celles partagées avec des véhicules. Sécurisée par des délimitations et aménagements, elles restent néanmoins peu empruntées par les véhicules motorisés.

**CVCB** : la chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.



**NUDGE** : en anglais cela veut dire "coup de coude", ce petit geste qu'on fait pour inciter quelqu'un à faire attention à ce qu'il va faire. En français on le traduirait plutôt par "coup de pouce". Cela signifie une petite intervention dans notre environnement qui modifie les mécanismes du choix, c'est à dire le comportement des gens, pour les influencer dans un sens qui correspondrait mieux à leur propre intérêt ou à l'intérêt général (ex de nudge mis en place au niveau du pont de Briennon, afin de faciliter la traversée de la RD pour les usagers de la Véloire).

**BANDE CYCLABLE** : il s'agit d'une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. La largeur minimale recommandée d'une bande cyclable est de 1,5 m hors marquage. Le marquage est matérialisé par une ligne blanche discontinue T3 5u. En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable de réserver un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse pour les cyclistes l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.



Bande cyclable avec espace tampon de 0,5 m

Source : fiche vélo N°2 "les bandes cyclables" du CEREMA.

**VAE** : vélo à assistance électrique. Le VAE est équipé d'un moteur électrique qui ne remplace pas le pédalage, mais qui peut le relayer ou le compléter.

**VÉLOCARGO** : tous vélos qui permettent de transporter des enfants ou charges lourdes et/ou volumineuses qu'il serait difficile d'emporter avec un vélo "classique". Les plus connus sont les biporteurs et triporteurs mais il en existe plusieurs sortes et de toutes formes. Ces vélos peuvent être équipés d'assistance électrique.



# Plan vélo

“Loire, terre de vélo 2027”

loire.fr    

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE

Hôtel du Département  
2 rue Charles de Gaulle  
42022 Saint-Étienne cedex 1  
Tél. 04 77 48 42 42