

ÉTAT DES LIEUX DU VÉLO EN
PROVENCE-ALPES CÔTE D'AZUR
INFRASTRUCTURES, ACTEURS ET PRATIQUES

Depuis juin 2015, le Service connaissance territoriale de la Région SUD, publie *La Focale régionale*, un magazine dont l'objectif est de mieux faire connaître la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à partir des études et données produites sur le territoire régional.

Ces études sont réalisées dans un cadre partenarial avec les acteurs publics de la connaissance du territoire et mises en débat sous le regard d'un grand témoin lors des Rencontres Connaissance du territoire.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur la page Connaissance du Territoire - Les Rencontres connaissance du territoire (maregionsud.fr) ➡

**Directeur de la publication**

Jean-Baptiste Chabert

Webmestre éditorial

Sigolène Angot

Contributeurs

Aurélien Bigo, Anne-Sophie Breteau, Marine Dolle, Quentin Labasque

Maquette et mise en page

Clarisse Robert, Pagissime

Infographies

Légendes Cartographie

Dépôt légal

24/06/2023

Date de parution

Juin 2023

ISSN

2682-1567

Impression et édition

Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

Crédits photos

1^{re} de couverture : © Région Sud, Cintas-Florès Régis
Pages intérieures : p. 2-3, 17 © Région Sud, Moirenc Camille /
p. 4 © Région Sud, Gardin Florent /
p. 9, 13 © Région Sud, Bouvier Yann /
p. 10 © Région Sud, Cintas-Florès Régis /
p. 10 (vignette) © Région Sud, Getty Images /
p. 11 haut © Région Sud, Paul Véronique /
p. 11 bas © Région Sud, Franck Pennant /
p. 12 © Freepik /
p. 15 © Région Sud, Garufi Jean-Pierre /
p. 16 © Région Sud, Hervé Vincent /
p. 18 © Région Sud, T. Seray

Edito

Dans la synthèse de son 6^e rapport d'évaluation publié le 20 mars 2023, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), décrit des changements d'une ampleur inédite avec des effets néfastes dans le monde entier liés aux émissions de gaz à effet de serre. Selon le GIEC, la Méditerranée est l'une des régions qui se réchauffent le plus vite faisant de notre territoire un hot spot du changement climatique. Dans ce contexte, la question de la mobilité est centrale et le développement des politiques de décarbonation des transports prioritaire. En effet, sur les 36,6 millions de tonnes équivalent CO₂ (MtCO₂e) émis par an en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 11,8¹ sont à attribuer au secteur des transports.

En tant que pilote de la planification écologique, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a délibéré le 16 décembre 2022 sa stratégie « TRANSPORTS – Région Sud, la région-pilote de la planification écologique. Stratégie d'adaptation au dérèglement climatique pour les transports régionaux ». Pour atteindre ses objectifs et permettre aux transports de s'adapter aux effets du changement climatique, la Région a mis en place une collaboration étroite avec ses différents partenaires acteurs de la mobilité et impliqués dans les travaux nécessaires : l'État, les gestionnaires d'infrastructures de transport, les organismes scientifiques experts sur les questions du transport et du changement climatique, et plus globalement les parties prenantes impliquées dans la résilience du système régional de transport.

Favoriser les mobilités actives, en particulier l'utilisation du vélo, est une des priorités de la Région et une nécessité pour relever le défi de la transition, des changements de modes de déplacement et du choix d'infrastructures résilientes. À la suite de la conférence régionale vélo organisée en décembre dernier, les services de la DIGE-Service des Grands Équipements ont engagé un important travail de concertation avec les acteurs de l'écosystème vélo régional pour mettre en place des dispositifs efficaces.

Afin d'appréhender les nombreux enjeux et défis liés au changement dans les comportements de mobilité, ce dix-septième numéro de *La Focale régionale* propose un panorama du vélo en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il dresse un état des lieux des infrastructures et présente les problématiques rencontrées par les acteurs en fonction des caractéristiques de leur territoire. Enfin, il s'intéresse au rôle clef joué par les associations dans le développement de la pratique du vélo. Un éclairage scientifique est apporté par Aurélien Bigo, spécialiste de la transition énergétique des transports sur ces trois sujets.

Ces réflexions sont issues de nombreux travaux menés en région, en collaboration avec les agences d'urbanisme, les établissements d'enseignements supérieur et la direction régionale de l'Insee.

¹ Source : Observatoire régional de l'Énergie, du Climat et de l'Air de Provence-Alpes-Côte d'Azur



Évolution de notre mobilité depuis le XIX^e siècle

Impactée par les évolutions technologiques, économiques, de modes de vie et d'aménagement du territoire, notre mobilité n'a eu de cesse d'évoluer depuis plus de deux siècles.

Si le temps passé dans les transports et le nombre de trajets effectués quotidiennement sont restés stables sur cette période, la demande de transport, c'est-à-dire les distances parcourues, a été multipliée environ par 10, voire 12.

Avec la motorisation des ménages, la marche encore largement plébiscitée au début du XIX^e siècle (90 % des déplacements) a peu à peu fait place à la voiture. Dès les années 1970, plus de 50 % des déplacements se font en voiture.

La part modale du vélo a connu une histoire tout à fait différente de la marche. Depuis sa démocratisation à la fin du XIX^e siècle, liée à son industrialisation et à la réduction du prix d'achat, le vélo n'a cessé de se populariser jusqu'à la période de l'entre-deux-guerres. Puis, la montée en puissance de la voiture le fait pratiquement disparaître des villes. Aujourd'hui, il ne représente qu'une fraction très faible en termes de nombre de trajets, de l'ordre de 3 %.

Cette évolution s'explique aussi par l'aménagement qui a été fait de l'espace et nos modes de vie construits autour de distances de déplacements toujours plus importantes. Ces éléments ont limité le développement du vélo comme mode de transport.

Pourtant, le vélo semble aujourd'hui faire partie des réelles alternatives à la voiture alors que la France souhaite atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, et par conséquent diviser par six les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire par rapport à 1990.

Interview d'Aurélien Bigo, chercheur associé de la chaire Énergie et Prospérité à l'Institut Louis-Bachelier et auteur d'une thèse sur la décarbonation des transports d'ici 2050.

Diagnostic des infrastructures vélo en Région Sud

Le diagnostic des infrastructures établit un l'état des lieux de l'existant dans la région. On s'intéresse ici à tous les types d'aménagements cyclables (bandes cyclables, pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles, voie verte...) ainsi qu'aux équipements et services dédiés aux vélos pour chaque Établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Un EPCI doit être compris comme un rassemblement de communes formant un bassin de vie cohérent.

Analyse des aménagements cyclables

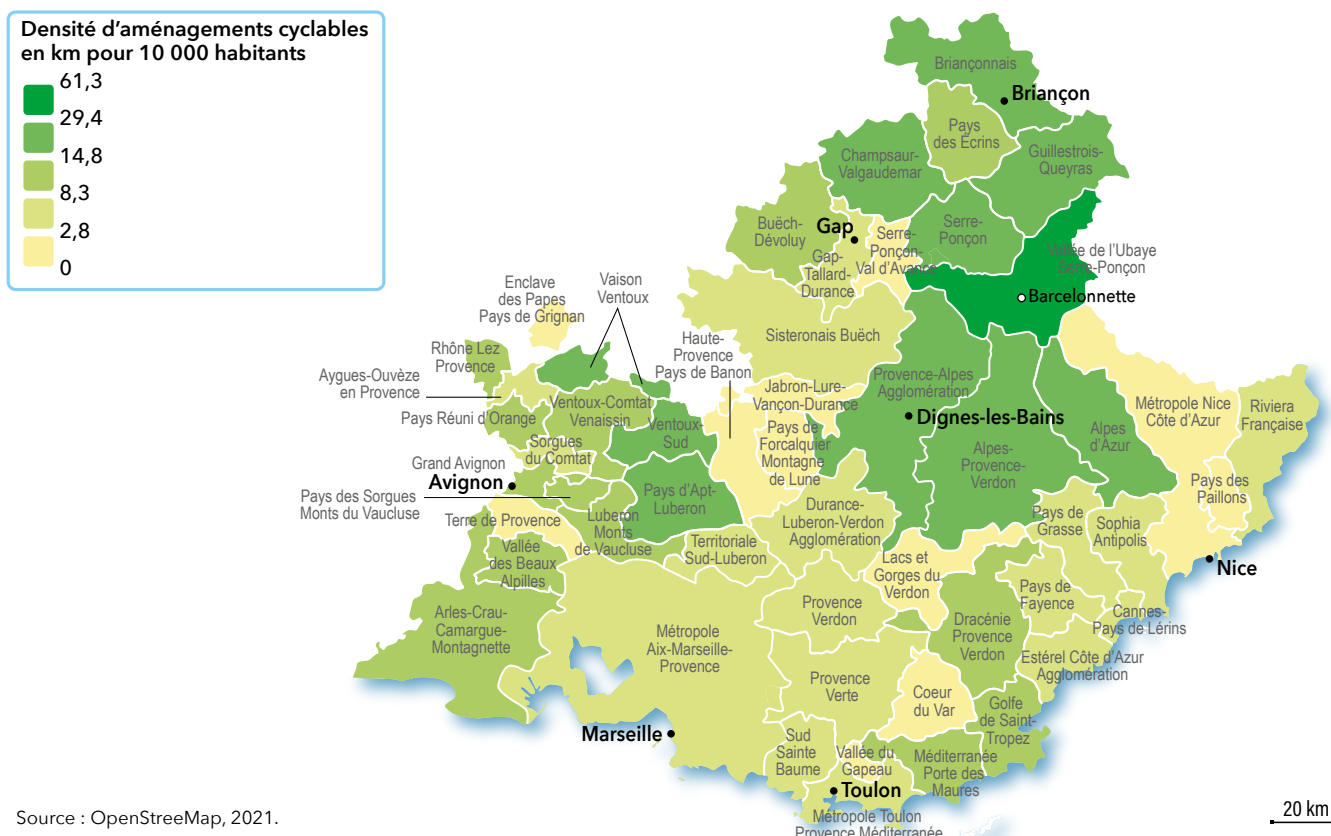
Selon les données d'OSM, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur comptabilise au total 3 277 km d'aménagements cyclables en 2021, soit un progrès de 34 % depuis 2017. Pourtant, la répartition de ces aménagements cyclables est très disparate en fonction des EPCI.

MÉTHODOLOGIE

Les données disponibles concernant les équipements dédiés au vélo sont fragmentaires ce qui rend difficile le travail d'analyse et de comparaison entre les régions françaises. Les analyses présentées ci-après reposent sur les données cartographiques et statistiques de la base de données Infrastructures liées à la pratique du vélo sur OpenStreetMap (OSM). C'est à ce jour la base de données disponible la plus complète existante. Cependant, les données sont collectées par une communauté ouverte principalement composée de bénévoles. Cela induit que les informations de certaines zones du territoire sont plus détaillées que d'autres et que les données saisies ne sont contrôlées que par les pairs, sur le modèle de l'encyclopédie collaborative Wikipédia.

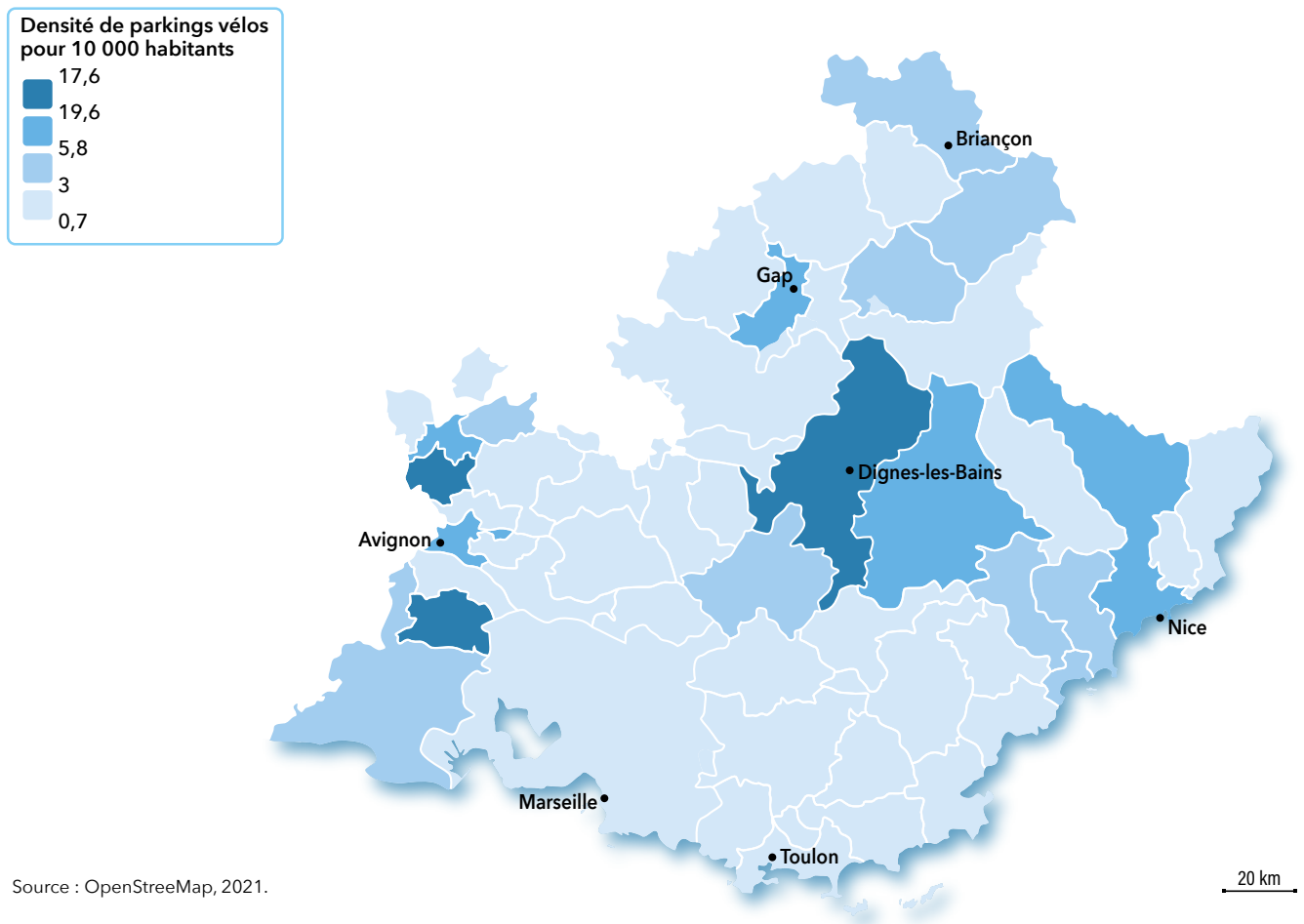
On retrouve ainsi la majorité des installations dans les grands ensembles urbains. Les trois métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Aix-Marseille-Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur) totalisent 37,5 % des aménagements cyclables,

Figure 1 – Longueur totale des aménagements cyclables rapportée à la population par EPCI dans la Région Sud



Source : OpenStreetMap, 2021.

Figure 2 – Nombre total de parkings vélos rapporté à la population dans les EPCI de la Région Sud



soit 1 229 km. La métropole d'Aix-Marseille-Provence représente de plus à elle seule 26,9 % du total des aménagements là où la métropole de Nice Côte d'Azur compte seulement pour 4,6 % du total.

L'ensemble des seize communautés d'agglomération représentent quant à elles 37,5 % du total des aménagements cyclables de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur soit 1 228,2 km. Les trente-trois communautés de communes (CC) dénombrent 820 km d'aménagements cyclables, soit 25 % du total. Lorsqu'on rapporte ces valeurs à la population, il apparaît que les communautés de communes les plus pourvues en aménagements cyclables pour 10 000 habitants sont concentrées dans les arrondissements de Barcelonnette et Briançon. **Ce sont des territoires à faible densité de population (de 7,6 à 61,3 hab./km²), qui sont caractérisés par un très bon réseau d'aménagements cyclables orienté vers le cyclotourisme (comme le VTT) et non le cyclisme quotidien.**

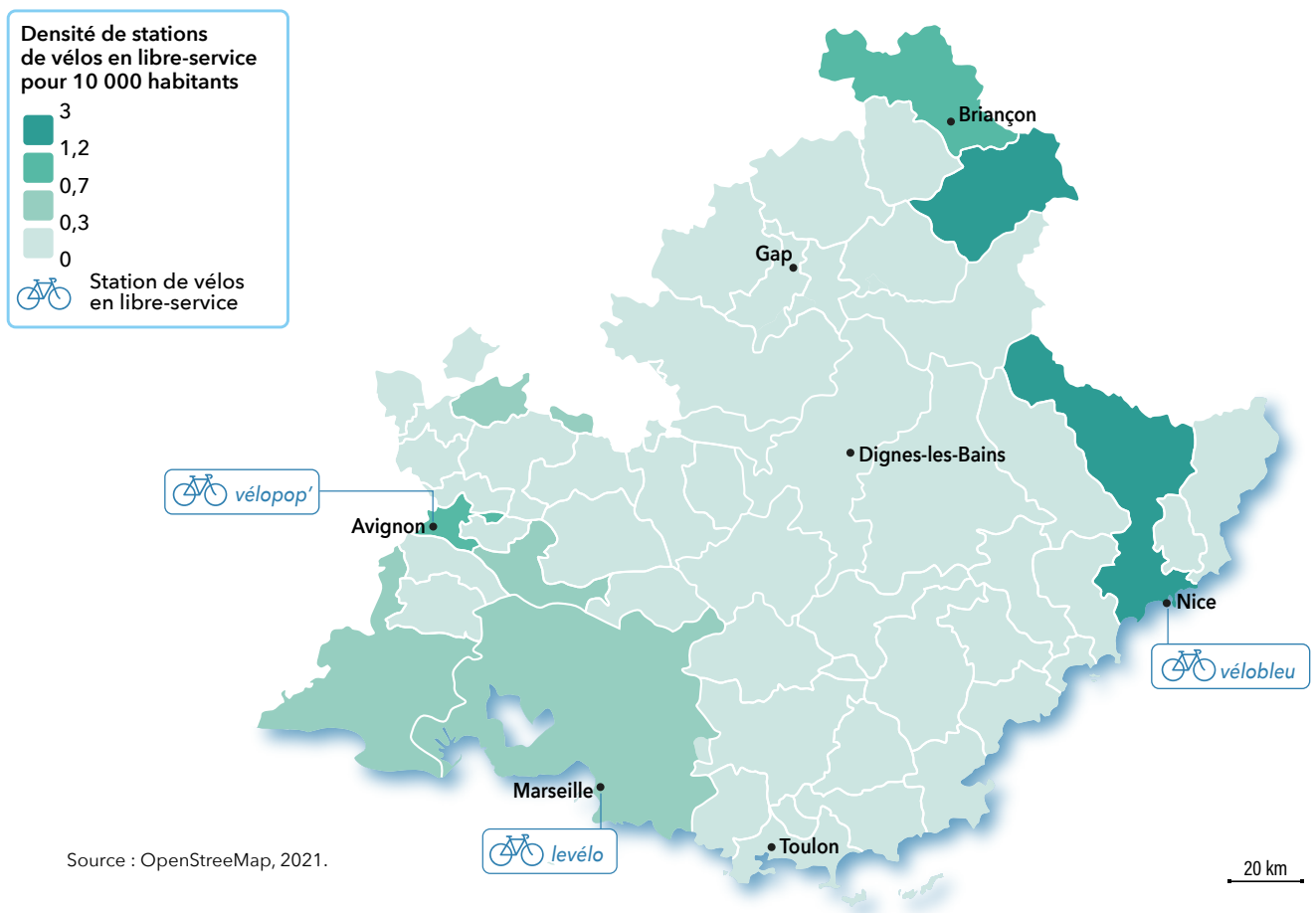
La Région Sud souffre de réelles carences en aménagements cyclables. En effet, les métropoles, territoires fortement peuplés (de 367,6 à 1 172,4 hab./km²) qui concentrent la majorité des équipements ont un faible taux d'équipement rapporté à la popu-

lation. La métropole d'Aix-Marseille-Provence compte 4,7 km pour 10 000 habitants, soit 470 m de piste par habitant; et ce malgré les 883,1 km d'aménagements cyclables déployés. La métropole Toulon Provence Méditerranée a à peu près le même taux d'équipement (4,4 km/10 000 habitants) avec 78,1 % d'aménagements cyclables de moins que la métropole d'Aix-Marseille-Provence et l'une des densités de population les plus élevées de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (1 172,4 hab./km²) soit le double de la métropole d'Aix-Marseille-Provence (596 hab./km²).

Analyse des équipements et services dédiés au stationnement des vélos

Le développement du cyclisme sur un territoire est étroitement aux équipements de stationnement disponibles et notamment les parkings dédiés. En effet, l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens nécessite la possibilité de les stationner aux deux extrémités du trajet. D'après les données OSM, il existe au

Figure 3 – Nombre total des stations de vélos en libre-service rapporté à la population dans les EPCI de la Région Sud



total 1 786 parkings vélo dans région Provence-Alpes-Côte d’Azur avec une capacité de stationnement évaluée à 13 639 places soit 1 place pour 371 habitants. Ces chiffres incluent tous les types de stationnements (libres ou sécurisés). **La métropole Nice Côte d’Azur compte à elle seule 4 378 places soit 26,7 % du total des places pour 9,2 % de la population régionale totale. A contrario, de nombreuses communautés de communes ne disposent pas ou peu de parkings à vélo (entre 0 et 50) selon les données OpenStreetMap.**

Les stations de vélos en libre-service

Les stations de vélos en libre-service (VLS) mettent à disposition du public des vélos à louer accessibles gratuitement ou non. C’est une offre de mobilité qui permet d’effectuer des déplacements de courtes à moyennes distances principalement en agglomération. La location de vélo encourage ainsi sa pratique en offrant un moyen de contourner certaines limites telles que la maintenance, le vol ou le stationnement à

domicile. Les stations VLS font majoritairement partie d’un système qui varie d’un concessionnaire à un autre (Oribiky, JCDecaux, etc.), mais aussi d’un territoire à un autre.

Il existe trois systèmes de vélos en libre-service en région : vélobleu à Nice, levélo à Marseille et vélopop’ à Avignon. Ces systèmes comptent au total 318 stations de VLS déployées dans la région avec un parc allant de 300 à 1 700 bicyclettes par système. Avec l’ensemble des services de location de vélos, la région compte 357 stations. Là encore, on remarque des grandes disparités entre EPCI. **Les métropoles de la région concentrent la majorité des équipements tandis que plus de la moitié des EPCI ne disposent pas de stations de vélos en libre-service.** Plusieurs communes ont opté pour des systèmes alternatifs. Cannes, par exemple, propose une offre « Palm Vélo » : il s’agit d’un parc de location de vélos à assistance électrique. Cela nécessite un engagement très fort des utilisateurs. L’abonnement se fait uniquement pour un à trois mois et les modalités d’inscriptions sont assez lourdes : il est nécessaire de déposer un dossier complet en agence commerciale accompagné d’un dépôt de garantie de 1 500 €.

Accidentologie des cyclistes

L'étude de l'accidentologie des cyclistes est une dimension essentielle de l'étude du vélo car elle permet une approche rationnelle de la sécurité des usagers et démontre également le rôle important des aménagements cyclables considérés comme l'un des principaux facteurs de risque d'accident.

Depuis 2005, on constate une baisse de près de la moitié (48 %) des accidents de vélo dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ainsi, leur nombre est passé de 437 en 2005 à 228 en 2019. Cette baisse concerne principalement les blessés légers avec une diminution de 55,9 % et les blessés hospitalisés avec une part de 38,8 % en moins par rapport à 2005. Le nombre de morts stagne quant à lui entre 5 et 20 morts par année soit entre 1,5 à 6,9 % d'accidents mortels sur l'ensemble des accidents annuels.

Il est intéressant de se pencher sur la question du lieu des accidents à vélo. On remarque que l'écrasante majorité des accidents se produisent sur la chaussée et cela quel que soit le niveau de gravité. A contrario, la part d'accidents de vélos survenus sur les pistes cyclables est extrêmement faible avec seulement 4,88 % du total. Concernant les obstacles mobiles heurtés par les cyclistes, on constate que **près de 92 % des accidents impliquent des véhicules.** Le reste des accidents inclut, avec des parts nettement plus minimes, des piétons (6 %) ou d'autres obstacles plus rares tels que des animaux (1,47 %). Les accidents par collision avec une voiture sont les plus fréquents avec une part de 87 % ; les collisions entre un vélo et un véhicule utilitaire ou un véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun) viennent en deuxième position avec une part bien plus faible de 6 %.

Figure 4 – Évolution du nombre de victimes d'accidents liés au vélo entre 2005 et 2019

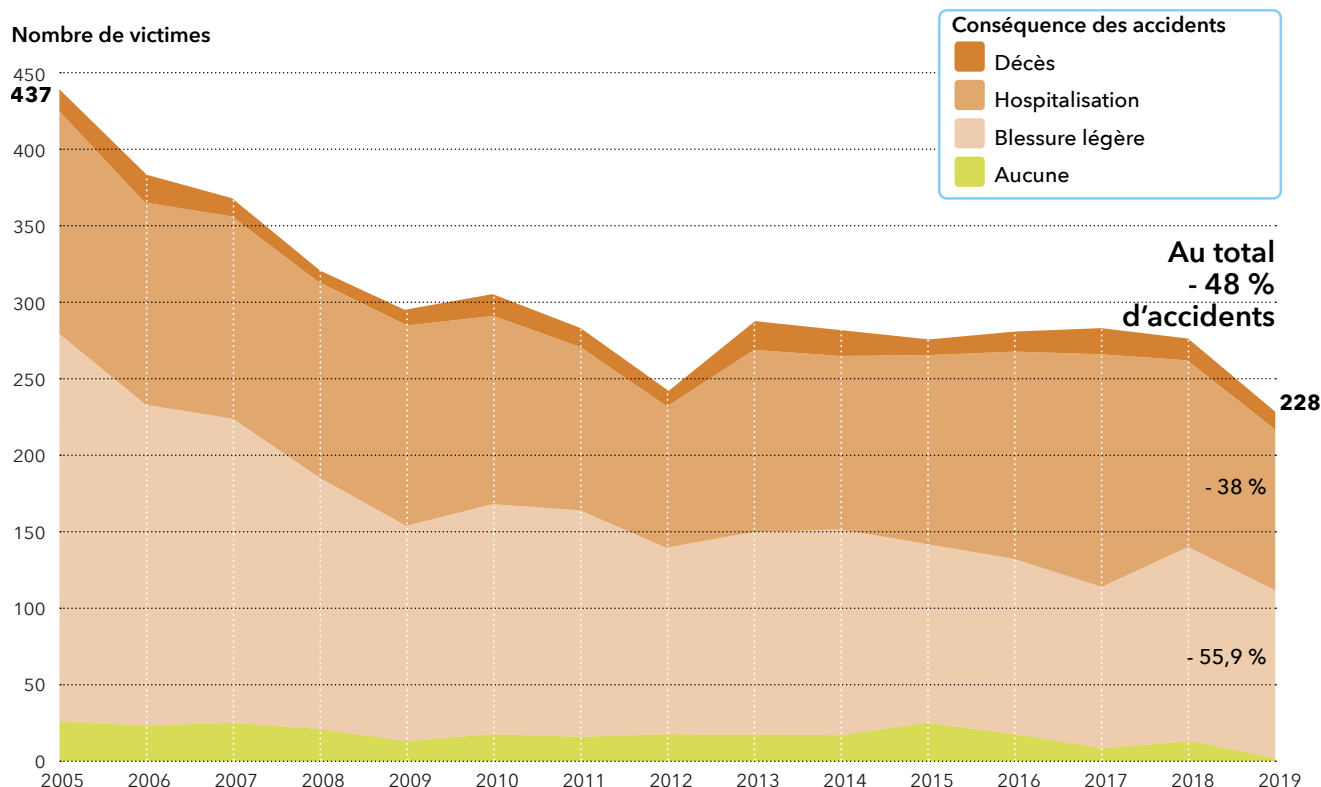
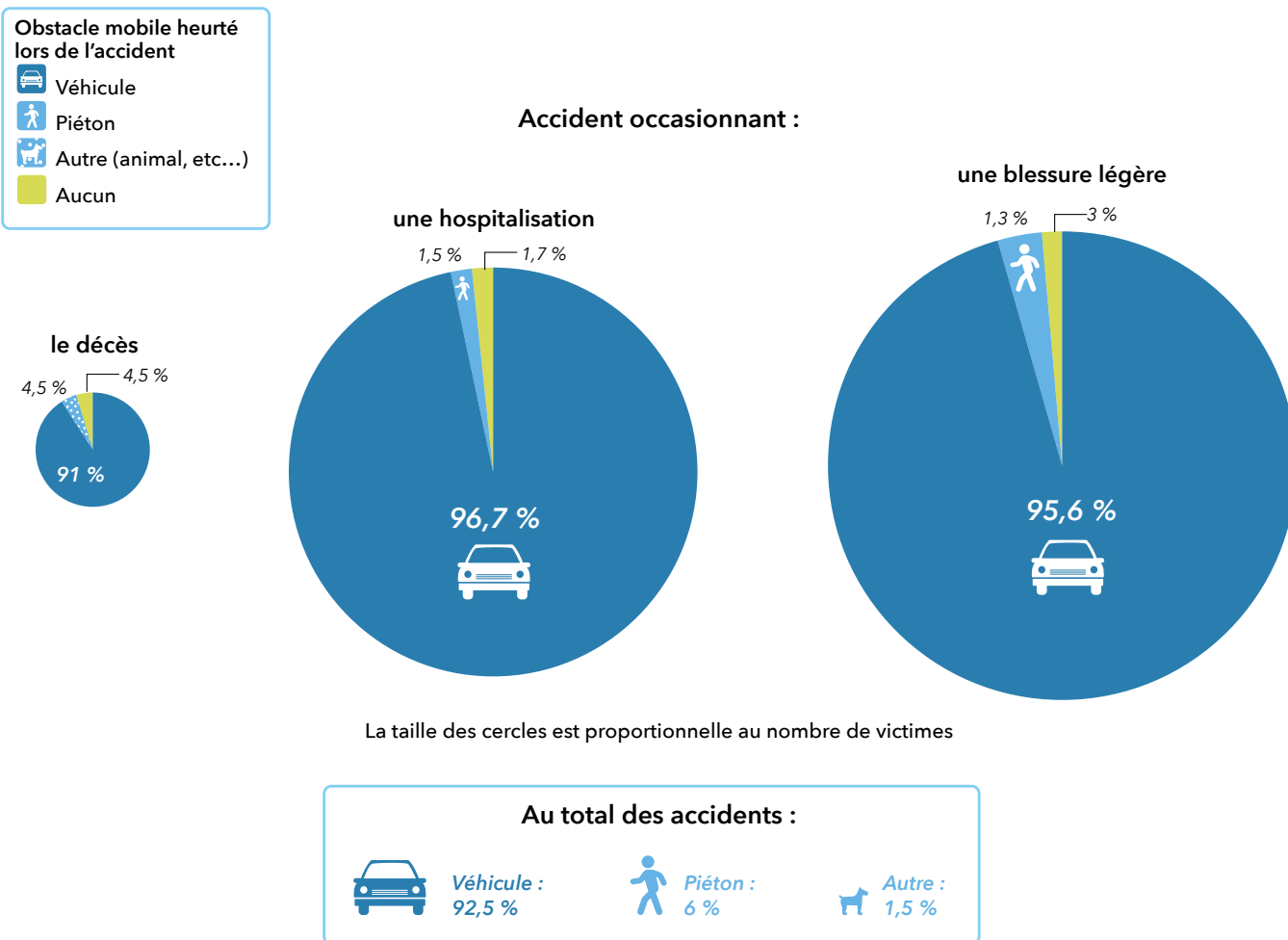
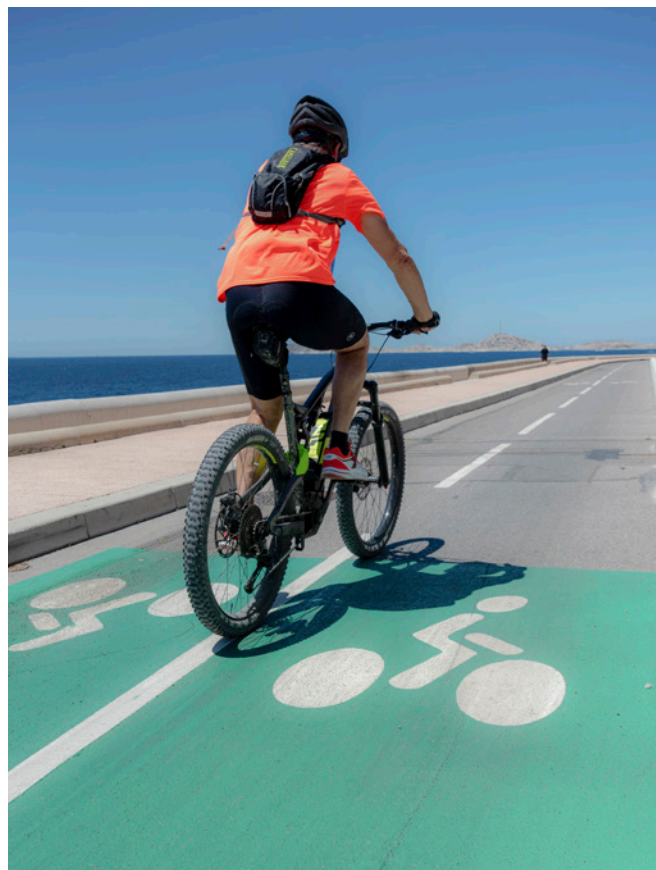


Figure 5 – Types d'obstacles mobiles heurtés lors des accidents de vélo





Positionnement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur par rapport aux régions françaises en matière d'équipements



La région Provence-Alpes-Côte d'Azur accuse un retard en termes d'équipements dédiés au vélo. Avec 3 277 km de pistes, elle se situe dans les dernières régions françaises devant la Corse et la région Bourgogne-Franche-Comté pour une moyenne régionale qui se situe aux alentours de 4 500 km. Les régions les mieux pourvues sont les Hauts-de-France avec 7 753 km et Pays de Loire avec 6 894 km. Elles ont toutes deux des superficies très proches de la Région Sud, mais n'ont pas le même relief. Concernant la densité de pistes par rapport à la superficie, la région est à un niveau médian par rapport aux autres régions, si on met de côté l'Île-de-France, qui a un profil très atypique. Elle possède une densité de pistes 50 % plus importante que la Bourgogne-Franche-Comté, mais elle est près de trois fois moins développée que les Hauts-de-France. Lorsqu'on regarde la densité par habitant, la Région Sud se situe en bas du classement, devant la Corse et l'Île-de-France ; alors qu'elle est la 3^e région française la plus peuplée.

Les carences en termes d'équipements dédiés au vélo se constatent aussi sur le stationnement. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a un ratio de places de stationnement pour 5 000 habitants 50 % inférieur à la moyenne nationale.

Au niveau des stations VLS, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est bien placée avec 358 stations de location au total. Elle se situe en 3^e position derrière l'Île de France qui est loin devant avec 1 097 stations et derrière la région Auvergne-Rhône-Alpes (416 stations). En nombre de places totales pour les VLS et en nombre de places rapportées à la population, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe au niveau médian.

Objectif décarbonation d'ici 2050

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique, donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court et moyen termes.

Cet objectif de décarbonation d'ici 2050 induit une transformation forte dans des délais très courts ce qui impacte fortement la question des transports. Les enjeux sont environnementaux, sociaux et sanitaires. Ils nécessitent d'avoir une vision globale de la transition et de prendre en compte la pollution de l'air, l'épuisement des ressources ou encore la consommation d'espaces. Dans ce contexte, des leviers pour décarboner les transports et répondre à ces enjeux existent : modérer la demande de transport, faire du report modal, améliorer le remplissage des véhicules, réduire les consommations d'énergie des véhicules et décarboner l'énergie utilisée.





Portraits de territoire

Les métropoles : le grand urbain

Dans les métropoles, la pratique du vélo bénéficie d'une nouvelle dynamique malgré des contraintes historiques fortes et notamment un retard accumulé dû à une vision longtemps limitée à la pratique sportive et de loisir. La stratégie adoptée est celle de la coopération entre la compétence de la métropole pour les aspects aménagements et une sollicitation de la commune pour insuffler une « culture vélo ». Pourtant, la métropolisation de la stratégie peine à émerger du fait d'effets de concurrence entre collectivités, mais aussi entre services au sein de la commune centre.

Pour les acteurs publics du vélo, la question des moyens se pose pour ne pas tomber dans le piège d'une politique d'affichage (budgets suffisants débloqués, création des postes de techniciens dédiés, pédagogie auprès des services, création d'outils de pilotage dédiés). D'autres métropoles régionales ont déjà passé le pas en débloquent des montants conséquents pour développer la pratique du vélo sur leurs territoires.

Les villes moyennes

Dans les villes moyennes, il s'agit d'adapter un tissu métissé entre urbain et rural aux modes de transports alternatifs. On trouve par exemple de nombreux ouvrages hydrauliques et fossés d'irrigation, agricoles, de vieux bourgs historiques ou encore des problématiques de migrations pendulaires intenses. Dans ces configurations, le partage de la voirie est un véritable challenge pour les élus locaux nécessitant une pleine coopération entre les institutions.

En outre, de nombreuses communes ont un sentiment d'isolement et un déficit d'outillage technique pour avoir un regard plus poussé sur les spécificités de leur territoire et le rapport de leur population à la voiture. Les communes souhaitent construire une gouvernance collective pour dépasser la diversité des situations locales qui crée une offre incohérente au niveau du territoire. Deux ambassadeurs sont essentiels et complémentaires : le maire volontariste et l'association mobilisée.

Le vélo s'inscrit pleinement dans la nécessaire transition énergétique des transports

En France, 2,7 % des déplacements quotidiens se font aujourd'hui à vélo contre 27 % au Pays-Bas, soit 110 kilomètres parcourus par an et par personne en France contre 1 000 chez nos voisins néerlandais.

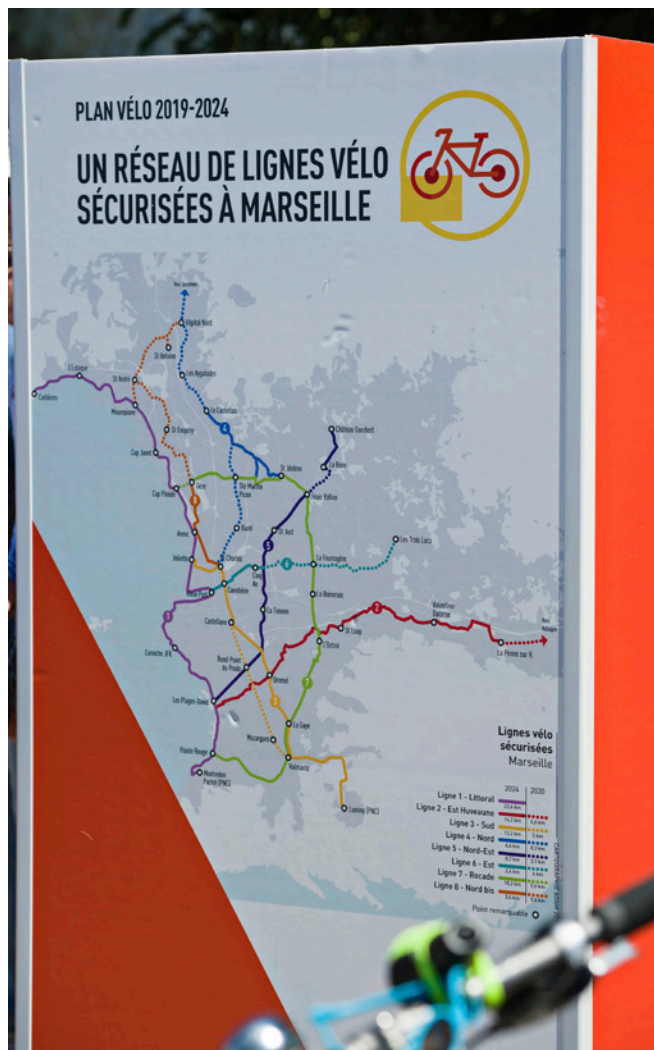
La population est donc dix fois plus concernée par des déplacements à vélo aux Pays-Bas ce qui laisse envisager un potentiel fort pour la France.

Ainsi, selon les scénarios Transition(s) 2050 de l'ADEME, le temps de transport à vélo des Français pourrait passer de 2,5 % à 20 % soit huit fois plus qu'aujourd'hui.

Si le vélo est adapté et plébiscité pour les déplacements de courtes distances (moins de 5 km), d'autres solutions légères peuvent être envisagées pour parcourir des distances plus importantes : vélo à assistance électrique, vélo-mobile, vélo-voiture, mini-voiture ... des solutions qui répondent aux objectifs de sobriété énergétique.

Pour les distances plus longues, les usagers du vélo utilisent plus fortement le train. Pour développer cette pratique, il est nécessaire de développer encore davantage l'intermodalité. Ainsi, la pratique du vélo, en pleine expansion, pourra atteindre l'objectif de 12 % de part modal vélo que le pays s'est fixé pour 2030. Les associations dédiées au vélo, du fait de leur expertise technique et de leur expérience, sont à ce titre des acteurs essentiels pour l'atteinte de ces objectifs.





Les territoires mis en tourisme

La mise en tourisme des territoires ruraux marqués par la présence d'un parc a accéléré les dynamiques autour du vélo tourisme depuis les années 1990. Pourtant, sur ces territoires une forte culture de la voiture persiste notamment chez les élus les plus âgés. À défaut d'un plan plus cohérent, la stratégie de l'évitement a été choisie pour certains axes avec la création d'un réseau secondaire « qui ne dérange pas » sur les chemins communaux. Par ailleurs, les investissements sont concentrés sur le vélo tourisme qui constitue une ressource pour l'attractivité du territoire au détriment de la mobilité au quotidien et des pratiques récréatives. Dans les villes touristiques littorales, le renouvellement politique et technique permet de mettre en place le logiciel vélo dans un contexte d'héritage fort de la voiture. Cependant, la définition d'une vision intercommunale peut être difficile à cause de certaines querelles entre communes. Cela a pour conséquence de faire émerger des projets pensés pour et par la commune uniquement (discontinuité entre les tronçons de pistes cyclables par exemple). Par ailleurs, les communes côtières ont des enjeux en termes de cohabitation délicats entre une fréquentation estivale (multiplication de population par 4) et le vélo ainsi que les piétons « du quotidien ».



Les associations de promotion du vélo : des acteurs clés

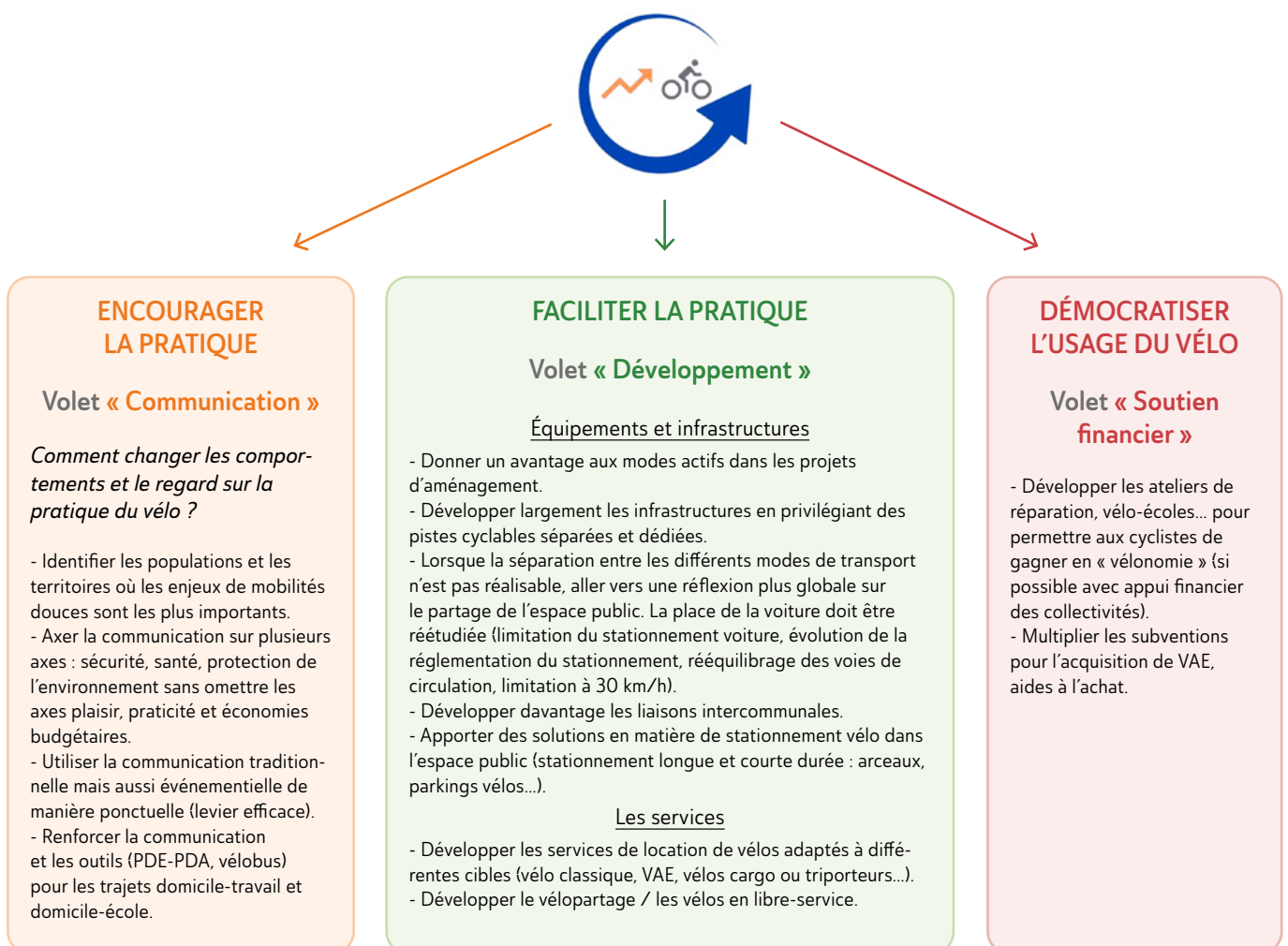
Typologie des acteurs associatifs

De nombreux types d'acteurs associatifs participent à la promotion du vélo dans la Région Sud. Parmi eux, on retrouve des collectifs, des associations et des réseaux d'associations.

Les différents types d'associations sont les suivants :

- Association déclarée : l'association a été déclarée à la préfecture et sa création a été publiée au journal officiel.
- Association de fait ou non déclarée : c'est une association qui est dotée de statuts mais qui n'a pas été déclarée à la préfecture.
- Association agréée : association qui a obtenu un agrément accordé par l'État. L'association doit effectuer des missions d'intérêt général. Elle doit obligatoirement fonctionner de façon démocratique et posséder des règles permettant de garantir une transparence financière.
- Association d'utilité publique : les associations peuvent être reconnues d'utilité publique par décret du Conseil d'État après avoir justifié d'au moins trois ans d'existence. Elles doivent poursuivre un but d'intérêt général et respecter certaines conditions strictes pour accéder à ce statut.

Figure 6 – Schéma des besoins du monde associatif







Les 5 axes d'action pour développer la pratique du vélo en Région Sud

Les propositions structurantes des associations pour promouvoir la pratique du vélo :

1. Renforcer la collaboration entre acteurs publics et associations

Utiliser le réseau associatif local comme un réel appui au développement de la pratique du vélo quotidienne, au-delà d'un rôle de sensibilisation ou de collecte d'informations de terrain dans lequel il est souvent confiné.

L'action publique gagnerait à solliciter aussi les associations pour leurs compétences techniques, et pas seulement d'usage – même si les deux peuvent tout à fait se combiner. Mais aussi à les considérer comme des collaborateurs à part entière, en amont des politiques publiques, dès la planification ou la conception des aménagements en faveur des mobilités vélo.

2. Institutionnaliser certaines associations

Déléguer à des associations, regroupées en structures parapubliques, des tâches qui relèvent des compé-

tences des collectivités, particulièrement dans le cas où il n'y a pas de service ou de direction mobilité vélo par exemple, peut être une piste intéressante, à l'image de ce qui se fait déjà dans certains secteurs comme celui de l'insertion professionnelle ou de l'action sociale par exemple.

3. Renforcer les compétences en interne

- Renforcer les équipes existantes en créant des postes dédiés au vélo (poste de chargé mission vélo par exemple).
- S'appuyer davantage sur l'expertise et l'ingénierie territoriale du CEREMA, partout où ce n'est pas le cas au sein des collectivités.
- Faire suivre des formations aux techniciens pour qu'ils aient une meilleure culture cyclable.
- Faire faire des balades cyclistes aux techniciens et élus volontaires pour qu'ils éprouvent les problèmes que rencontrent les usagers tous les jours (cet outil est déjà mis en place à Cannes avec la collaboration de l'association Choisir le vélo), sur le modèle des diagnostics en marchant.





4. Communiquer conjointement autour du vélo

- Améliorer la relation de confiance entre le secteur associatif et les institutions, et solliciter davantage l'expertise des associations.
- Permettre des réunions de concertation entre les techniciens et les associations pour fixer un cap commun et s'y tenir.
- Organiser une journée événementielle ponctuelle (Fête du vélo) dans les chefs-lieux des départements de la Région Sud et les centres urbains importants.
- Organiser des challenges (vus sur d'autres territoires) comme « Au boulot à vélo ».

5. Encourager la pratique du vélo

- Mettre en place des solutions de service pour favoriser les trajets domicile-école-travail : location de vélos cargos, triporteur.
- Outiller les collectivités grâce aux formations spécifiques (exemple : l'ADEME et sa formation aux politiques cyclables).
- Poursuivre et étendre les collaborations avec l'association Vélo & Territoires (réseau de collec-

tivités mobilisées dans une dynamique collégiale pour construire La France à vélo en 2030).

- Mieux identifier les territoires peu développés en matière de mobilité douce.
- Réaliser des diagnostics mobilité (identifier besoins/attentes/enjeux).
- Mettre en commun les retours d'expérience sur des territoires présentant des similitudes, en commanditant des benchmarks ou en mettant en place des forums, séminaires ou réseaux thématiques réunissant élus, techniciens et acteurs associatifs.
- S'aider des pistes touristiques pour développer le vélo.
- Soutenir davantage les aménagements cyclables, si possible en site propre (plus sûrs, plus rapides, moins conflictuels), en faisant du vélo une véritable alternative à l'automobile, et non seulement un agrément auquel ne sont consentis que des espaces de voirie résiduels et faiblement sécurisés.
- Mettre en avant les bénéfices de l'utilisation du vélo, en contrepoint des publicités en faveur de l'automobile jouant sur les leviers psycho-sociaux (prestige, sentiment de puissance et de liberté, etc.).

ÉCLAIRAGES

RICHAUD Alain, REDJIMI Mounir, GENRE-GRAND-PIERRE Cyrille, « Développement du vélo en Région Sud : comment rattraper le retard ? », Avignon Université – UMR 7300 ESPACE

OLIVE Maurice, MICHON Valérie, « Changer de braquet ? Enquête auprès des élus sur la place du vélo dans les territoires de la région », Aix Marseille Université – IUT Département Gestion urbaine

LEBORGNE Mathieu, BOURRISSOUX Mathias, « Les associations, acteurs des politiques de mobilité vélo initiatives, expériences, modes d'action », Aix Marseille Université – Laboratoire Mesopolhis

BIGO Aurélien, « Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement », thèse de doctorat, 23 novembre 2020
<http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/travail-de-these-decarboner-transports-dici-2050/>

Le 6^e rapport d'évaluation du GIEC, mars 2023
<https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/>



**CONNAISSANCE
DU TERRITOIRE**
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR