

La Ville à Vélo est une association sans but lucratif qui défend les droits des cyclistes, agit depuis 1994 auprès des élu·es et des aménageur·ses pour demander un réseau cyclable maillé et sécurisé dans le respect de la réglementation, et promeut l'usage du vélo sur le territoire de la métropole de Lyon.

A l'occasion de la campagne des élections régionales 2021, en partenariat avec une trentaine d'autres associations cyclistes d'Auvergne-Rhône-Alpes, nous avons élaboré le plaidoyer citoyen ci-joint, regroupant nos demandes en lien avec les compétences de la Région. Nous nous permettons de relever quelques points du projet de CPER qui pourraient faciliter le développement du vélo en tant que mode de déplacement, et permettre d'atteindre les objectifs nationaux du Plan Vélo 2018, et participer à la baisse de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec la stratégie nationale bas carbone.

- L'annexe 4 ( Mobilités - Volet ferroviaire) ne mentionne pas le matériel roulant et aucun budget n'est associé à l'annexe 6 (Mobilités - Volet multimodalités). Or, pour permettre aux habitants de se déplacer au quotidien sans polluer ainsi que favoriser le cyclotourisme, il est indispensable que l'emport des vélos dans toutes les rames soit possible à courte échéance. Pour mémoire, l'article D1272-3 du Code des Transports ne s'applique qu'aux trains neufs ou rénovés. Le même type de disposition s'applique aux autocars interurbains, uniquement aux véhicules neufs. Il nous semble donc pertinent de dédier un budget à l'aménagement des TER et autocars en circulation.
- La multimodalité a un rôle important à jouer pour décarboner les transports en territoire peu dense : l'emport du vélo dans les trains et TER ne pouvant être généralisé pour les transports du quotidien, il importe que des parcs relais vélos sécurisés soient créés aux niveaux des gares TER et des arrêts des cars interurbains au moins au niveau des ambition du Plan Vélo National, soit 9% de la fréquentation journalière entrant et sortant. Ces P+R vélos sont d'un coût bien moindre que les P+R automobiles et consomment moins de surface donc limitent l'artificialisation des sols. Leur développement doit donc être une priorité. Mais ces P+R vélos ne rencontreront leurs utilisateurs que s'ils s'accompagnent d'aménagements cyclables permettant d'y accéder, d'une communication positive en faveur du vélo, et d'actions de formation en faveur des publics de tout âge.

Une part du budget "routes" de la Région (197,755 M€ pour les seules années 2021 et 2022) pourrait être dédiée au co-financement d'aménagements cyclables, en partenariat avec les communautés de communes gestionnaires des voiries.

- Le développement des Véloroutes et Voies Vertes doit être fortement soutenu par la Région. Rappelons que le tronçon Pierre-Bénite / Givors de la ViaRhôna (environ 10 km) n'est toujours pas réalisé. Les cyclotouristes sont invités à parcourir ce tronçon... en train, alors même que les rames ne disposent pas de capacité suffisante d'emport des cycles ! Le budget mentionné dans l'annexe 19 (6 M€ au titre du plan de relance de la Région) nous semble dérisoire : en 2017, le seul tronçon manquant de la ViaRhôna a été budgété à 2.6M€. Le budget annoncé permettrait donc la réalisation de seulement une dizaine d'autres kilomètres de Voie Verte sur l'ensemble de la région !
- L'industrie du cycle a eu un impact historique important dans la région : à l'heure où on constate des difficultés d'approvisionnement sur des composants essentiels des vélos, il est possible de recréer cette filière industrielle, à la fois en fabrication de vélos neufs, et en réemploi/recyclage via des ateliers de réparation. La Région pourrait impulser la renaissance de cette industrie low-tech en favorisant la création de formations professionnelles dédiées et en aidant à l'installation d'industriels dans ce domaine.