

INITIATIVE

Appel à projets Vélo & Territoires

PAGE 4

DOSSIER

Améliorer l'expérience des cyclistes à l'aide d'équipements adaptés PAUSE-VÉLO

Élisabeth Borne

PAGE 16





Édito

Chers territoires cyclables,

En cette fin d'automne, à l'aune d'un appel de 23 associations françaises sur la hausse de la fiscalité écologique, la dépendance aux énergies fossiles est mise sur le devant de la scène. Les *«gilets jaunes »* dénoncent le prix à la pompe et, il y a seulement quelques semaines, 80 marches pour le climat étaient organisées dans tout le pays. L'actualité est faite d'une succession de combats. Mais avons-nous vraiment le choix de ces derniers ? Aujourd'hui, l'air que nous respirons serait responsable de $600\,000$ décès d'enfants par an dans le monde. En France, le secteur des transports compte pour un tiers de nos émissions de CO_2 et la piètre qualité de l'air ne s'arrête pas aux portes des villes. Si nos énergies combatives additionnées étaient tournées dans la même direction, imaginez la transformation que nous serions en capacité d'opérer, sur cette seule mobilité décarbonée. Les mobilités actives, dont le vélo, ne sont plus une option, elles sont une nécessité. D'ailleurs les citoyens l'attendent. Et les territoires ont les yeux bien ouverts.

Ces territoires, ils étaient 80, de toutes tailles, à se rassembler de toute la France lors de nos 22es Rencontres en Savoie. Quelle énergie, quel dynamisme, quels témoignages et échanges inspirants! Ces journées nous ont stimulé pour l'année à venir avec la complicité et l'engagement de partenaires à nos côtés : le département de la Savoie d'abord, l'ADEME, Altinnova, le Cerema, la FUB, Inddigo... Acteurs publics, économiques, élus, techniciens, militants, notre intérêt et nos besoins convergent, c'est perceptible. Pour la construction de la France à vélo 2030, nous avons besoin d'être fédérés... avec l'État y compris.

Parlons-en, de l'État. Le projet de Loi d'orientation des mobilités a été présenté au Conseil des ministres fin novembre. Les mobilités actives y figurent en meilleure place que jamais auparavant. Des ingrédients manquent à l'appel ? Nous proposerons d'y remédier. Quid du rôle stratégique du Schéma national vélo par exemple ? Du rôle des Sraddet ? De celui des territoires dans la gestion des véloroutes ? Des vélos dans les trains ? En écho, le Fonds mobilités actives priorisera-t-il ses financements sur la résorption de coupures sur le domaine public de l'État sur le Schéma national vélo ? Vélo & Territoires en identifie 85 sérieuses de ces ruptures. Comment ce Fonds sera-t-il administré ?

Ce Schéma national vélo, justement, nous sommes bien placés pour savoir qu'il vit, évolue et s'affine constamment. Pour en achever la réalisation en 2030, nous devons repasser sur la dernière révision officielle de 2010. Vélo & Territoires se positionne comme le centre national de coordination pour le suivi de ce Schéma. En lien avec nos partenaires, nous en lançons donc l'actualisation en cette fin d'année pour aboutir à une vision évolutive fin 2019.

En raison de l'actualité, il semblait évident que ce numéro 53 de notre revue trimestrielle donne la parole à la ministre des Transports et décrypte l'appel à projets de l'ADEME. Puisque celui-ci entend accompagner les collectivités dans la planification de leurs politiques cyclables, nous avons tiré le portrait d'un exemple du genre, celui des Pyrénées-Atlantiques. Enfin, le réseau d'aménageurs que nous sommes vous propose un dossier spécial sur les équipements connexes des itinéraires cyclables. Tout cela, bien sûr, est agrémenté d'actualités et d'initiatives vélo des territoires. L'énergie est là. Canalisons-la ensemble.

Bonne lecture à tous,

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires Vice-présidente du département de la Haute-Savoie Conseillère départementale du canton de Sciez

Sommaire

| Initiative APPEL À PROJETS VÉLO & TERRITOIRES | p. 4 |
|---|-------|
| Territoire cyclable LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES | p.6 |
| Actus DE VÉLO & TERRITOIRES DES TERRITOIRES | p.10 |
| Dossier AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DES CYCLISTES À L'AIDE D'ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS | p.12 |
| Pause-vélo EN COMPAGNIE DE LA MINISTRE DES TRANSPORTS ÉLISABETH BORNE | p.16 |
| Parutions | p.18 |
| Agenda | p.19 |
| L'info en + VÉLO & TERRITOIRES LANCE L'ACTUALISATION DU SCHÉMA NATIONAL VÉLO | p. 20 |

Photo de couverture :

L'ambassade vélo de l'EuroVelo 1 à Hendaye dans le cadre de l'onération À vélo c'est la classe ! © Aloa comunicacion

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez Vélo & Territoires, la revue sur : www.velo-territoires.org

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :

Vélo & Territoires sur Facebook GVeloTerritoires sur Twitter

Vélo & Territoires

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon info@velo-territoires.org Tél. 09 72 56 85 05 www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel, Camille Thomé

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Cartographie : Thomas Montagne
Conception et réalisation : Extra/'agence

Crédits photos : ADmire Architecture, Aloa comunicacion, Altinnova, A. Bouissou
– Ministère de la Transition écologique et solidaire, CD64, CDT64, Office de

Tourisme Une autre Loire, Yannick Perrin, Seine-et-Marne Attractivité, Service Public de Wallonie, Ziklo

Remerciements: Sylvie Banoun, Alain Baqué-Meyre, Élisabeth Borne, Sébastien Bourcier, Aymeric Chassaing, Mathieu Chassignet, Vanessa Choukroun, Mathias Copy, Laurence Dubourg, Sabina Etcheverry-Deirolles, Eva Lamothe, Jean-Jacques Lasserre, Sébastien Marrec, Laureen Montagne, Laurence Pauly, Padraig Philbin, Marie Sarrat, Élodie Trauchessec

Appel à projets Vélo & Territoires

Le pied à l'étrier

ET D'UN COUP TOUT S'ACCÉLÉRA. LE 14 SEPTEMBRE 2018, SITÔT OFFICIALISÉE L'ANNONCE PAR LE GOUVERNEMENT DE SON PLAN VÉLO ET MOBILITÉS ACTIVES, LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET L'ADEME (AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE) EMBRAYAIENT EN LANÇANT L'APPEL À PROJETS VÉLO & TERRITOIRES. DÉCRYPTAGE.

Pour Élodie Trauchessec, animatrice mobilité à l'ADEME et référente nationale de l'appel à projets, ce dernier poursuit un triple objectif. Il s'agit d'abord « d'accompagner les territoires pour anticiper au mieux la mise en œuvre du Plan vélo». Il s'agit ensuite de leur permettre « de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement et le futur Fonds mobilités actives sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis et cohérents avec les schémas directeurs cyclables existants ou à développer». Et il s'agit enfin «d'apporter un soutien aux territoires pour définir, expérimenter et animer leur politique cyclable ». Deux millions d'euros sont alloués à ce dispositif pour financer des projets dont la durée maximale ne devra pas excéder trois années. Un appel qui était dans les tuyaux adémiens depuis 2015 et dont les travaux préparatoires avaient débouché, en avril 2016, sur la publication d'un cahier ressources à destination des collectivités, intitulé Développer les modes actifs sur les territoires étape par étape, dans lequel l'agence explique comment mettre en place une politique cyclable efficiente.

Quels types de projets sont susceptibles d'être soutenus?

L'ADEME les classe selon trois axes, lesquels peuvent être présentés seuls ou cumulés. Axe premier, les projets d'études, de planification stratégique ou de schéma directeur, mais aussi de maîtrise d'ouvrage pré-opérationnelle d'aménagement ou de maîtrise d'œuvre opérationnelle d'aménagements d'itinéraires complexes. Axe deuxième, l'expérimentation de services vélo dans les territoires peu ou pas dotés. Enfin, axe troisième, les projets s'inscrivant dans une démarche cyclable intégrée, comme l'aide au recrutement d'un chargé de mission responsable de la mise en œuvre du Plan vélo ou la mise en place de campagnes de communication... «Attention à bien lire les petits alinéas» insiste Mathias Copy, en charge

du management de la mobilité au sein de l'ADEME Auvergne-Rhône-Alpes. «Il est en effet précisé que, pour être éligibles, les territoires candidats aux axes 2 et 3 doivent, au préalable, soit disposer d'un schéma directeur validé, soit candidater à l'axe 1, c'est-à-dire celui dédié aux aides aux études. » Les territoires ruraux et périurbains étant les deux cœurs de cible de l'appel à projets, dans les grandes lignes celui-ci a fixé à 100 000 habitants le seuil au-delà duquel une commune ne peut plus candidater, et à 250 000 habitants le plafond en dessous duquel les EPCI sont en revanche éligibles... à la condition que leur commune la plus peuplée compte moins de 100 000 habitants. L'appel autorise toutefois les EPCI au-delà de ces limites à candidater pour des projets concernant une ou des communes de leur territoire dont la population est inférieure à 100 000 habitants. Les départements, les PETR (pôles d'équilibre territorial et rural) et les PNR (parcs naturels régionaux) sont éligibles aux mêmes conditions que les EPCI. Ils peuvent également être partenaires d'une commune ou d'un EPCI candidat dont la taille répond à ces fourches caudines.

Critères de sélection

Outre l'ambition, la qualité, la gouvernance et la faisabilité du projet, «nous sommes particulièrement attentifs à ce qu'il y ait une cohérence entre la candidature, les infrastructures existantes, les besoins et les spécificités locales, notamment au regard des principaux pôles générateurs de déplacements » poursuit Élodie Trauchessec. «Nous regardons également les bénéfices attendus en termes de transition écologique et énergétique, les objectifs de report modal, etc.»

Process

Le comité d'évaluation est composé d'ingénieurs de l'ADEME et de représentants du ministère de la Transition écologique et solidaire. «*Ce dispositif* étend les possibilités d'ingénierie territoriale» se réjouit

Sébastien Bourcier, chargé de mission Mobilité à l'ADEME Pays de la Loire. «Le fonctionnement en deux vagues successives est commun aux process ADEME. Le délai pour la première est court, cela laisse des options pour ceux qui veulent mûrir le projet, échanger avec leur référent de territoire. » Attention toutefois, souligne Mathias Copy, car «la seconde vague ne sera a priori maintenue que si tous les fonds n'ont pas été alloués lors de la première. » C'est ce que précise en effet clairement la page 8 de l'appel : «L'ADEME mobilisera un budget d'environ deux millions d'euros dans le cadre de cet appel à proiets. Plusieurs proiets seront subventionnés. Sous réserve que l'enveloppe n'ait pas été consommée en totalité pour les projets lauréats déposés à la clôture intermédiaire du 10 décembre 2018, le budget restant sera reporté pour les projets déposés

"

La planification stratégique de la politique cyclable via le schéma directeur reste un prérequis incontournable

"

Planification

Pour faire connaître cet appel à projets, les ingénieurs mobilité ADEME en région ont ciblé dans un premier temps leurs référents habituels au sein de l'écosphère vélo, tant au niveau institutionnel (DREAL, DDT, conseils régionaux ou départementaux) que du réseau associatif des collectivités et usagers (la Fédération française des usagers de la bicyclette, Vélo & Territoires...). S'assurant au passage qu'il n'y avait « pas de trous dans la

TROIS AXES

1

Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études



2

Soutenir le développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant la mise en œuvre de services vélo



3.

Soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire



raquette » (Sébastien Bourcier), que «l'idée n'était pas de faire pleuvoir là où c'est mouillé » (Mathias Copy) et que leurs interlocuteurs avaient bien saisi que « les jeunes publics et les mobilités actives étaient deux des enjeux majeurs de cet appel», ils peuvent à présent communiquer à plus vaste échelle et, en retour, exercer à plein leur activité de conseillers en développement auprès d'interlocuteurs soucieux de ne pas confondre les moyens et la finalité. «La planification stratégique de la politique cyclable via le schéma directeur reste un prérequis incontournable » rappelle Élodie Trauchessec. « ainsi que nous l'avions mis en évidence lors de la publication en 2016 de notre cahier ressources destiné aux collectivités et détaillant les modalités conduisant à une politique cyclable efficiente. Sans ce positionnement, il n'y a pas d'aménagement,

de communication ou de développement de services pertinents et à fort impact possibles. » Un premier relevé des projets est prévu à la date du 10 décembre 2018. Le second, deux mois plus tard, est fixé au 11 février 2019.

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

Les Pyrénées-Atlantiques, territoire cyclable

SITUÉS AUX CONFINS DE LA FRANCE, DE L'ESPAGNE MAIS AUSSI DE LA MONTAGNE ET DE L'OCÉAN, ENTRE LEURS BOUCLES LOCALES ET LES ITINÉRAIRES TRANSFRONTALIERS, LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES SONT AU CŒUR DU SUJET VÉLO. HÔTES EN SEPTEMBRE DERNIER D'ASSISES DU VÉLO, UNE HALTE S'IMPOSAIT.

Les Pyrénées-Atlantiques en bref

Préfecture : Pau

7 644,8 km² 670 032 habitants 87.6 habitants/km²

400 km d'itinéraires cyclables jalonnés

Entretien avec Jean-Jacques Lasserre

président du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

Quel bilan tirez-vous de la tenue sur votre territoire, le 27 septembre 2018, des Assises du vélo?

Le bilan est très positif. De nombreux départements des Pyrénées et de la Nouvelle-Aquitaine étaient représentés, de même que les autonomies espagnoles. Tous ces interlocuteurs étaient à la fois intéressants et intéressés, ce qui tend à montrer une fois de plus à quel point le vélo est un liant dans les relations entre collectivités, tant au niveau local qu'au niveau international.

Quelle tendance du moment vous a le plus frappée?

Je dirais la mini-révolution que constitue la montée en puissance et la démocratisation des vélos à assistance électrique (VAE). Les témoignages entendus lors de ces Assises étaient éloquents. Les VAE sont en train de chambouler les métiers du vélo et le potentiel d'attraction de toute cette branche. Je pense par exemple à une station de ski comme celle d'Iraty, au Pays basque. Alors que sa situation géographique l'a toujours rendue difficile d'accès, l'essor du VAE est en train de complètement élargir le spectre de la clientèle. C'est un authentique bouleversement, et il est positif.

Qu'est-ce qui a changé depuis le premier Schéma cyclable du Département de 2008?

La transformation est profonde. Il y a dix ans, le vélo était perçu comme quelque chose de secondaire et vu presqu'exclusivement sous l'angle des loisirs. Aujourd'hui c'est un enjeu contemporain, qui mobilise de plus en plus d'acteurs, lesquels ne sont plus à convaincre des bienfaits d'investir du temps et des compétences dans cette thématique. Je pense par exemple aux EPCI, qui réalisent à travers le vélo à quel point nos territoires sont constellés de sites à visiter et d'atouts à valoriser. Le temps a montré que le vélo n'est pas une mode mais une donnée constante.

En octobre, quelques semaines après l'annonce du Plan national vélo, vous vous êtes entretenu avec Élisabeth Borne, la ministre des Transports. En êtes-vous ressorti encouragé dans vos efforts autour de cette thématique?

Totalement. Comme je vous le disais, l'essor des VAE me semble bouleverser durablement la donne. Échanger avec la ministre fut l'occasion d'en savoir davantage sur ce qui, à mes yeux, constituait les deux freins majeurs de cette évolution, à savoir le prix des appareils et leurs conditions de recharge. Évoquer avec elle toutes les perspectives qu'ouvrent les avancées de la recherche notamment en matière de vélos à hydrogène a permis de me rassurer sur ces points. Nous sommes sur le bon chemin.





Entretien avec Laurence Pauly

responsable du pôle Nouvelles mobilités et urbanisme au sein du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

Cette année 2018 marquait les dix années de votre premier Schéma départemental cyclable. Quel bilan en tirez-vous?

Le Schéma 2008 comprenait un volet aménagement d'itinéraires et intégration dans les travaux routiers en traversée de villages, ainsi qu'un volet tourisme et valorisation de ces itinéraires. En dix ans, sur les 600 km prévus, 400 sont jalonnés et 200 sont des voies vertes dont la moitié est déjà en service. Le Conseil départemental a fait le plus gros, le reste a été assuré par les collectivités locales. En tout, neuf millions d'euros de travaux ont été réalisés et dix millions sont en cours de finalisation. Le travail sur la valorisation touristique ne commencera véritablement qu'en 2019 car, jusqu'ici, il manquait encore la continuité.

Plusieurs grands axes structurants traversent votre territoire...

Ils sont au nombre de guatre : La Vélodyssée EuroVelo 1 (60 km réalisés à 80 %, dont 46 km en voies vertes), La Scandibérique - EuroVelo 3 (100 km encore en projet dont 20 en voies vertes), la véloroute des Pyrénées (V81) (170 km dont 100 en voies vertes, réalisée à 80 %) et la route des Cols (240 km, déjà opérationnelle). Cette dernière constitue par ailleurs le cadre de l'évènement «On s'y Col!» qui permet l'été aux cyclistes de gravir des cols pyrénéens, les routes étant à cette occasion fermées aux voitures. Ces quatre axes sont complétés par dix-huit boucles départementales créées avec la FFCT. Les partenariats sur ces itinéraires transnationaux et transfrontaliers ont été l'occasion pour nous d'aller plus loin dans nos actions autour des mobilités durables. Ce cadre nous a fourni des moyens humains et une légitimité.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur Ederbidea et AtlanticOnBike, deux projets vélo européens que vous pilotez?

Ederbidea, «le joli chemin» en basque, mobilise douze partenaires de Bayonne jusqu'à Pampelune et Saint-Sébastien. Le but est de créer du lien, de sensibiliser et d'informer le public, en s'appuyant sur les élus et le tissu associatif pour développer la mobilité quotidienne à vélo. AtlanticOnBike, de son côté, réunit six pays qui cherchent à faire émerger et promouvoir l'EuroVelo 1 comme destination touristique d'excellence, avec une culture commune tout au long du parcours. Ce projet s'inscrit dans la continuité d'un projet transfrontalier antérieur nommé Circuldouce. Le Feder finance ces deux projets à hauteur respectivement de 65 et de 75 %.



En quoi le volet formation est-il également un enjeu de votre politique cyclable?

Nous avons la volonté d'inscrire le vélo dans le quotidien de nos habitants. C'est pourquoi il nous paraît effectivement fondamental de mettre en réseau les acteurs. La formation de nos techniciens et des collectivités locales partenaires est un des leviers. Elle est dispensée par le Cerema. L'idée est de leur (re)préciser les normes, les usages et les besoins des cyclistes, tout en leur proposant une tournée à vélo pour qu'ils comprennent de visu, ainsi qu'un cas pratique qui est soumis à la discussion commune. Dans l'ensemble, les communes sont de plus en plus demandeuses d'aménagements cyclables. Nous leur apportons notre ingénierie financière et technique.

Vous agissez également auprès des enfants?

Tout à fait. C'est le deuxième volet de notre plan d'actions, et nous l'avons intitulé « À vélo c'est la classe ». Cet appel à projets s'inscrit dans le cadre de notre Plan départemental des collèges. Il est publié chaque année en mai. Les collèges répondent car c'est une opération intéressante notamment pour les élèves de 6° et de 5°. Cela concerne une dizaine de collèges par an, plutôt en montagne d'ailleurs.

Le Schéma fait également état de vélo-écoles...

Oui, c'est le troisième volet de cette partie formation. Il y en a une à Bayonne et deux autres se montent à Pau et à Hendaye. Le Département investit également dans une piste mobile d'éducation à la route parce que, si la formation au vélo est un enjeu, former correctement les formateurs en est un autre, au moins aussi important. Travailler avec la Maison du vélo de Toulouse nous a permis de former huit initiateurs à la mobilité en lien avec le secteur



social du Département. Le but est de développer nos actions vers le milieu rural, et de proposer du matériel mutualisable et déplacable.

Vous formez également des géomaticiens...

Nous avons en effet fait le constat d'un déficit d'informations pour l'usager. Un important travail à l'échelon transfrontalier a donc été entrepris pour la création d'une base de données avec l'aide du bureau d'études La Compagnie des mobilités, afin de qualifier les voiries en fonction du trafic et des reliefs et de les intégrer dans un calculateur d'itinéraires. Toutes ces données sont sur l'Observatoire des mobilités. Elles sont intégrées au calculateur Géovélo, lequel sera mis en relation avec un calculateur intermodal qui comprendra la Nouvelle-Aquitaine, la Navarre et Euskadi. Avec le GECT (Groupement européen de coopération territoriale), nous avons fabriqué la brique vélo de ce calculateur. Tout ceci donne lieu à des cartoparties, qui permettent de faire travailler tous les «sigistes » du Département et d'associer les cyclistes eux-mêmes.

Où en est la V81 qui relie Bayonne à Lestelle-Bétharram?

Elle s'étend sur 160 km et 80 ont été réalisés, dont une bonne partie en voies vertes. Des travaux sont en cours à proximité de la rivière de l'Adour. En janvier 2019 débutera le jalonnement de cet itinéraire, ce qui sera l'occasion de renforcer au passage celui de La Vélodyssée. Les communes concernées s'impliquent et c'est une belle source de motivation pour l'ensemble des partenaires.

Qu'en est-il de La Vélodyssée – EuroVelo 1, justement?

Au total, 60 km passent sur notre territoire, et 40 km de pistes cyclables ont été réalisés. Parmi les petits tronçons qui manquent encore, trois points posent des difficultés, sur la corniche basque, à Saint-Jeande-Luz et au pont Saint-Esprit à Bayonne. L'érosion des falaises, la traversée de sites classés, tout cela rend difficile la résorption de cette discontinuité.

Un mot enfin sur la marque Vélo 64?

Cette marque répond à un double impératif d'identité et de communication territoriale. C'est un visuel simple mis à la disposition de tous les acteurs vélo du département. Le but est de traduire ainsi le dynamisme de chacun d'eux et, à travers eux, celui du territoire dans son ensemble.

● En savoir plus www.le64.fr

La V81

L'œil de Laureen Montagne, directrice de l'office de tourisme de la plaine de Nay

Depuis quand votre territoire est-il impliqué dans la mise en œuvre de la V81?

C'est notre Communauté de communes qui s'est engagée dès 2010 aux côtés du Conseil départemental. Celui-ci a en effet la maîtrise d'ouvrage concernant la mise en œuvre de la véloroute. Dans ce cadre il avait proposé aux collectivités traversées une convention de partenariat, l'idée étant de travailler main dans la main avec les relais locaux pour la mise en place des différents tronçons, et de proposer ainsi une offre à la fois loisirs et utilitaire, quotidienne et structurante.

Comment s'articule cet itinéraire par rapport à vos autres circuits locaux?

Cette véloroute traverse le Pays de Nay sur 25 km entre Baliros et Lestelle-Bétharram. Elle nous sert de colonne vertébrale pour la refonte du plan local de randonnées. Elle constitue une porte d'entrée vers nos sections pour les vélos, lesquelles sont également utilisées par les piétons et les cavaliers et permettent de découvrir nos plaines, nos coteaux et nos piémonts. Toutes ces déclinaisons s'inscrivent dans notre politique de diversification de nos offres, avec toujours en tête l'objectif de vacances décarbonées.

S'agissant de la mobilité du quotidien, que vous apporte ce partenariat?

En parallèle, la Communauté de communes mène une réflexion autour d'un schéma cyclable, qui visera à relier les villages et favorisera les déplacements utilitaires. C'est également une action qui ciblera un public scolaire, entre autres. La sécurité est l'un des enjeux, la logique d'intermodalité en est un autre, principalement en ce qui concerne les trajets domicile-travail et domicile-commerces. Pour l'heure les axes stratégiques ont été validés en conseil communautaire et une étude de faisabilité est en cours.

À vélo c'est la classe

L'œil d'Alain Baqué-Meyre, professeur de sciences de la vie et de la terre aux collèges d'Arette et de Bedous

En 2017-2018, les collèges d'Arette et de Bedous furent trois des sept collèges du département à participer aux actions d'*À vélo c'est la classe*. Retour d'expérience.

Depuis quand participez-vous avec vos élèves à ce projet?

En 2015, nous avions proposé une exposition à nos élèves autour du passage du Tour sur notre département. Le projet À vélo c'est la classe cherchait pour sa part à donner aux élèves le goût du vélo comme mode de déplacement quotidien. Sachant que sur Arette la part modale vélo était déjà assez élevée et que la topographie nous est favorable puisque nous sommes dans la partie plate de la vallée et que les routes sont peu fréquentées. Le fait que cela prenne la forme non pas d'un programme clé en main mais plutôt d'un soutien à nos idées, c'est cela qui nous a plu.

En quoi cela consiste exactement?

C'est un travail sur deux années avec les élèves de $6^{\rm e}$ et de $5^{\rm e}$, ainsi que plusieurs collègues enseignants. Il nous permet de combiner cela avec des apprentissages en matière de mécanique et de sécurité. Le programme finance l'achat de vélos et de kits de sécurité, les séances avec des formateurs, les frais pour les camps... Nous regardons qui a déjà un vélo, et travaillons avec une association de Mauléon.

Nous commençons par de courts déplacements proches du collège et rencontrons des élèves des établissements voisins. Peu à peu, nous amorçons des déplacements plus longs. Une année, nous avons emmené les élèves quatre jours sur La Vélodyssée. Une autre, nous avons parcouru Arette-Oloron, le vélo nous servant à la fois de moyen de transport et de visite des infrastructures. Nous y sommes allés à VTT car le retour s'est fait par les bois.

Quelles sont les retombées, à votre niveau?

Déjà, l'engouement suscité nous a permis d'obtenir l'achat de vélos. Ensuite l'idée à Arette est de commencer par les élèves de 6° et de poursuivre jusqu'en 5°, hors projet. À Bedous l'effort porte davantage sur les élèves de 5°. Il faut bien voir que, à raison d'une ou deux classes par an, cela mobilise quasiment la moitié du collège. À voir pendant combien d'années nous pourrons reconduire cette expérience...

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

ATLANTICONBIKE L'ŒIL DE PADRAIG PHILBIN, CHEF DU DÉPARTEMENT TOURISME, LOISIRS ET AMÉNITÉ AU COMTÉ DE MAYO (IRLANDE)

Le comté de Mayo est une autorité locale en Irlande et l'un des dix-neuf partenaires venus de six pays européens impliqués sur le projet Interreg AtlanticOnBike. D'un coût estimé à 4,58 millions d'euros, le projet entend positionner l'EuroVelo 1, reliant le Portugal à la Norvège, comme destination d'excellence.

« Je travaille en étroite collaboration avec l'équipe française de Pau. Notre partenariat est une merveilleuse source d'enseignements. Nous avons la chance de partager. chacun dans nos régions respectives, une vision commune quant au développement d'une destination cyclable d'excellence, ainsi qu'une appréciation de l'influence de l'océan Atlantique sur les communautés côtières et leur manière de vivre. Parvenir à un consensus dans un groupe de dix-neuf partenaires est toujours une gageure. La barrière de la langue et les différences culturelles relèvent encore le challenge. Qu'importe, le groupe travaille bien et tout le crédit en revient au conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques et au savoir-faire de son équipe en matière de leadership. Je suis convaincu qu'AtlanticOnBike attirera ainsi des visiteurs supplémentaires, des investisseurs et de l'emploi dans nos communautés de la côte Atlantique.»



Actus de Vélo & Territoires

Retrouvez les actus complètes sur www.velo-territoires.org

300 territoires et acteurs réunis en Savoie regardent dans la même direction

Placées sous le thème «Le vélo, trait d'union -Populations, territoires et usages », les 22es Rencontres Vélo & Territoires ont assurément marqué les esprits. Plus de 300 acteurs de 80 territoires de la France entière, parmi lesquels 130 «nouveaux», ont découvert l'esprit inclusif du réseau. Tout au long de la journée d'étude, 44 intervenants ont apporté des témoignages inspirants et des réponses concrètes pour massifier le report modal pour tous dans les territoires. Le forum des exposants, vitrine de seize initiatives et acteurs socio-professionnels, constituait une deuxième scène idéale pour échanger, s'inspirer et découvrir des solutions et innovations vélo. Côté annonces, il a été évidemment question des financements vélo disponibles via le Fonds vélo et l'appel à projets de l'ADEME; mais aussi de la résorption des points noirs du Schéma national vélo et de l'actualisation de ce dernier.



Communiquez vos projets de résorption des points noirs du Schéma national vélo

Dévoilé le 14 septembre dernier à Angers, le Plan vélo sera assorti dès 2019 d'un Fonds vélo de 350 millions d'euros sur sept ans en appui aux territoires pour cibler les discontinuités cyclables générées par des infrastructures relevant du domaine public de l'État. Vélo & Territoires plaide pour que l'utilisation de ce Fonds vélo cible les opérations sur les zones les plus efficaces : celles situées sur le Schéma national vélo. Le réseau a d'ores et déjà identifié 762 intersections sur les itinéraires nationaux en milieu périurbain. Hors cours d'eau, ces coupures et points noirs s'élèvent à 85. Pour faciliter la mise en œuvre concrète du Plan vélo, Vélo & Territoires invite les territoires à lui communiquer leurs projets de résorption de coupures ou de points noirs situés sur un itinéraire du Schéma national vélo en milieu périurbain.

Les itinéraires cyclables, au-delà du tourisme

Plus d'une centaine d'acteurs des itinéraires cyclables et des schémas régionaux en France étaient réunis ce 10 octobre à Chambéry pour le 8° Club Itinéraires. De nombreuses actualités vélo, témoignages et échanges ont circulé lors de cette journée dont le point d'orgue était l'arrivée du peloton de l'association Sport Santé Solidarité, Savoie (4S). En cette période d'octobre rose, les 4S ont présenté une autre facette du vélo ou comment se remettre en selle nour combattre le cancer. Pour cette quatrième édition 40 femmes atteintes d'un cancer ont parcouru la Savoie à vélo durant une semaine. Un défi physique, un défi pour la confiance en soi, un défi collectif et un défi d'exemplarité pour ces femmes qui ont décidé de faire front commun face à la maladie et de la surmonter via l'activité physique et la pratique du vélo.

Dotation de soutien à l'investissement local : consommez les financements disponibles

Le message était passé bien trop inapercu : la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) 2018 finance les communes et EPCI à fiscalité propre pour leurs «plateformes de mobilité et d'aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives » en particulier pour le vélo. Les subventions sont à solliciter auprès des préfets de région, sur la base d'enveloppe allant jusqu'à 100 millions d'euros en 2018, toutes régions confondues. Début octobre, 70 millions d'euros étaient encore disponibles. Il reste donc peu de temps pour déposer des demandes et bénéficier de cette dotation qui pourrait être reconduite sous réserve d'un intérêt mesuré. Véla & Territaires incite fortement ses collectivités adhérentes soit à se saisir des possibilités offertes par cette DSIL, soit à encourager leurs communes et EPCI partenaires à le faire sans attendre pour début décembre

AtlanticOnBike : une feuille de route ambitieuse jusqu'à fin 2020

Vélo & Territoires a participé à trois séminaires de travail du projet AtlanticOnBike pour rencontrer les experts européens de l'observation et de l'évaluation économique, présenter la méthodologie envisagée et recueillir leur avis. Prochaines étapes? Éditer un guide à l'usage de l'ensemble des partenaires AtlanticOnBike pour une mise en œuvre en 2019 et aboutir à une méthode partagée d'observation de la fréquentation et des retombées économiques

au niveau européen en 2020. Cette feuille de route ambitieuse Vélo & Territoires la partage avec dix-huit partenaires européens du projet AtlanticOnBike qui entendent positionner l'EuroVelo 1 comme une destination touristique d'excellence.



Un webSIG pour une donnée précisée, actualisée et interactive

Vélo & Territoires met en place un outil informatique interactif pour faciliter l'appropriation et l'actualisation des données de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V). Ce webSIG permet de dialoguer avec les systèmes d'informations géographiques (SIG) des collectivités contributrices et de relayer de manière automatisée les données de l'ON3V à d'autres diffuseurs de données. Développé grâce au soutien du fonds Auramob de l'ADEME Auvergne-Rhône-Alpes, l'outil amplifie la précision et la diffusion de l'ON3V et sa base de données. L'outil de visualisation est accessible à toute personne pour consulter et exporter les données des itinéraires du Schéma national vélo, du Schéma EuroVelo en France, des itinéraires locaux et imprimer ses propres cartes. Le mode «édition», quant à lui, dispose de différentes options de modification, de création, de suppression, de requêtes, d'export pour pouvoir travailler sur la géométrie et sur les attributs des entités renseignées dans l'outil.

Le réseau accueille deux nouveaux adhérents

Un Département et une Métropole ont rejoint le réseau de Vélo & Territoires depuis l'été. Le département de l'Allier est engagé dans une politique d'aménagement d'itinéraires cyclables permettant de mailler l'ensemble de son territoire et de développer son attractivité touristique. En plus de près de 20 km de l'EuroVelo 6, le département est traversé par quatre itinéraires nationaux : V46, V70, V75 et V87. L'arrivée de la métropole européenne de Lille, quant à elle, confirme une fois encore que les métropoles partagent le cap de la France à vélo 2030. Ville étape de La Via Romea (Francigena) – EuroVelo 5 qui la traverse sur 40 km, Lille se trouve également sur la V32 qui relie la préfecture du département du Nord à Paris. La Métropole partage pas moins de 37 compteurs sur la Plateforme nationale des fréquentations. Bienvenue à ces deux nouveaux

Actus des territoires

Partagez vos actualités avec Vélo & Territoires : info@velo-territoires.org

L'IKV pour les agents de la région Île-de-France

La région Île-de-France a voté la mise en place de l'Indemnité kilométrique vélo (IKV) pour les agents de la collectivité pour une année expérimentale en 2019. Elle versera jusqu'à 200 euros par an et agent, selon le nombre de kilomètres parcourus, pour couvrir les frais des agents effectuant les trajets domicile travail à vélo et afin de favoriser la mobilité quotidienne à vélo. L'Île-de-France est la première région française à entamer cette démarche, avant même le vote de la loi.

Annemasse consulte le public pour l'aménagement de la ViaRhôna

Annemasse – Les Voirons Agglomération développe un projet d'aménagement de la ViaRhôna – EuroVelo 17 sur son territoire. Le tronçon d'une vingtaine de kilomètres permettra de rallier le lac de Machilly, de traverser des vignes avec vue sur le massif des Voirons, de desservir le moulin de Carra et la nouvelle gare d'Annemasse, ou encore de longer l'Arve. Pour associer et construire le projet d'aménagement en étroite collaboration avec les habitants et utilisateurs cyclistes, Annemasse a ouvert une concertation publique.

Bretagne et Pays de la Loire publient leurs données ON3V en OpenData

Les régions Bretagne et Pays de la Loire diffusent désormais les données vélo de référence les concernant en OpenData sur leurs sites GéoBretagne et data.paysdelaloire.fr. Le bon réflexe de ces deux régions confirme que l'ON3V de Vélo & Territoires est l'outil et la source d'information privilégiés. Il permet aux territoires de cibler et prioriser leurs investissements vélo.

Yvelines : pose du premier tronçon de la passerelle Mantes-la-Jolie/Limay

Exclusivement cyclable et piétonne, ce premier tronçon d'un franchissement sécurisé, posé le 19 novembre, renforce l'attractivité des centres-villes de Mantes-la-Jolie et Limay, offre un aménagement sécurisé aux habitants des deux rives et développe les secteurs de promenade en bord de Seine. La pose de ce tronçon est le fruit d'un financement de 9,6 millions d'euros dont 11 % ont été portés par le département des Yvelines. La passerelle mesure 201 mètres de long pour une largeur variable comprise entre 6 et 7 mètres.

Nantes Métropole mise sur la logistique urbaine durable

Nantes Métropole, en lien étroit avec 14 partenaires, a lancé l'appel à projets « Fabriquons la logistique urbaine ensemble » le 27 septembre dernier. Une action forte du Plan de déplacements urbains 2018-2027. Destiné à toute personne morale ou tout entrepreneur individuel, cet appel à projets vise à faciliter l'émergence et la mise en œuvre d'actions liées à la logistique du dernier kilomètre dans la métropole nantaise pour contribuer à réduire l'impact environnemental et améliorer la qualité de vie. Les lauréats bénéficieront d'un coup de pouce réglementaire dès 2019 leur permettant de livrer sur une plage horaire élargie.

La Scandibérique poursuit son chemin en Seine-et-Marne

Le 18 septembre dernier, la Seine-et-Marne a inauguré le tronçon sud de La Scandibérique – EuroVelo 3 sur son territoire. De Bois-le-Roi à Souppes-sur-Loing, cette section de 60 km est actuellement la plus aboutie du département. Les quatre intercommunalités traversées ont assuré le financement et la mise en œuvre effective de l'itinéraire. L'agence Seine-et-Marne Attractivité, pour sa part, a accompagné la structuration du projet et se mobilise désormais pour la mise en tourisme de l'itinéraire.



Seine-Maritime : la Véloroute du Lin se concrétise

En prélude à la cérémonie inaugurale du nouveau tronçon de la Véloroute du Lin entre Saint-Vaast-Dieppedalle et Valmont, une balade sur l'itinéraire à partir de l'ancienne gare de Valmont jusqu'au champ de foire de Cany-Barville a été proposée aux élus le 8 septembre. Derniers-nés des itinéraires cyclables du département de Seine-Maritime, les 80 km de la Véloroute du Lin empruntent majoritairement une ancienne voie ferrée transformée en voies vertes. Elle complète l'axe nord-sud qu'est l'Avenue Verte London Paris et l'axe est-ouest de l'EuroVelo 4.

Des infrastructures cyclables sécurisées : une priorité du département du Doubs

Miser sur le développement du vélo pour garantir sa pratique en toute sécurité... une ambition phare du département du Doubs. Dans ce contexte, le Département a validé fin octobre son soutien financier à quatorze projets cyclables sur un linéaire de 27 km et une aide totale de 1,345 millions d'euros. Ce soutien s'inscrit dans la politique globale de sécurité routière portée par le département du Doubs à travers son projet C@P25 qui entend offrir de bonnes conditions de circulation et de sécurité à tous les usagers.

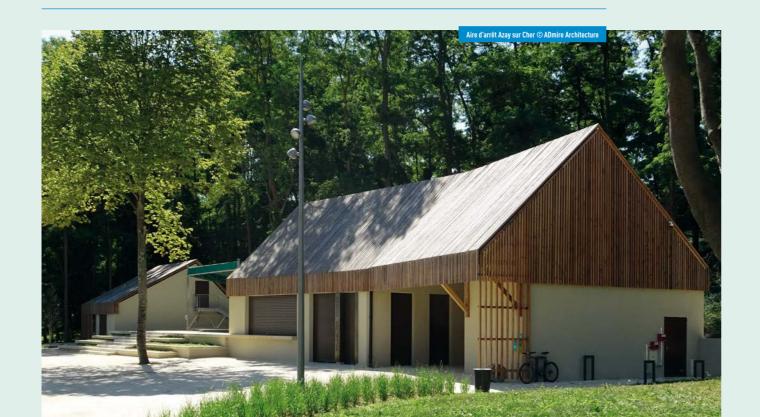
Une piste cyclable photoluminescente inaugurée en Gironde

Après deux ans de travail, une piste cyclable de deux kilomètres équipée d'une peinture luminescente a été inaugurée à Pessac en Gironde ce 12 novembre. Cette innovation entend renforcer la sécurité routière en améliorant la visibilité du marquage de nuit comme en conditions météorologiques dégradées. La peinture routière photoluminescente capture et stocke la lumière du soleil ou celle des phares et l'émet la nuit sans source d'alimentation électrique. Une première en France qui s'inspire de la piste cyclable phosphorescente Van Gogh aux Pays-Bas.



Améliorer l'expérience des cyclistes à l'aide d'équipements adaptés

DES ÉQUIPEMENTS DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ AUX AIRES DE REPOS COMPLÈTES, LA DEMANDE D'ÉQUIPEMENTS CONNEXES AUX ITINÉRAIRES CYCLABLES EST FORTE. LES ÉTUDES DE FRÉQUENTATION ET DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉALISÉES À CE JOUR CONFIRMENT QUE DES EFFORTS RESTENT À FOURNIR POUR PROPOSER DES SERVICES DE QUALITÉ SUR LES GRANDS ITINÉRAIRES CYCLABLES FRANÇAIS. MAIS POUR DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES AU PLUS GRAND NOMBRE, QUE FAUT-IL ÉQUIPER ET POUR QUEL USAGE? DANS UNE FICHE-ACTION «ÉQUIPEMENTS ET AIRES D'ARRÊT» ET LORS D'UN ATELIER À SES 22^{ES} RENCONTRES, VÉLO & TERRITOIRES S'EST PENCHÉ SUR CETTE QUESTION.





Des progrès à faire

« Il faut que les cyclistes vivent une aventure » témoigne François Leruth de son expérience d'infrastructures vélo et d'accès Wifi. L'absence de toilettes, de cyclables sur le RAVeL et les véloroutes en Wallonie. Du point d'information à la borne de réparation, est également pointée du doigt. « Qu'ils soient de la station de gonflage à la protection contre néophytes ou expérimentés, des familles à vélo ou les intempéries et le vol, l'offre d'équipements des cyclosportifs, les cyclistes ont besoin d'aires publics le long d'un itinéraire cyclable complète de repos complètes, adaptées aux différents types l'aménagement et la signalisation directionnelle. Souvent concentrés au sein d'un même espace, nommé «aire d'arrêt», ces équipements font vivre l'infrastructure de l'itinéraire cyclable. Mais le constat est clair : les grands itinéraires cyclables français doivent progresser pour développer et harmoniser leurs équipements connexes. Si l'étude rance à vélo » souligne Nicolas Mercat, consultant de fréquentation de la ViaRhôna de 2017 révèle une expert chez Inddigo. «Les itinérants ne souhaitent hausse homogène et constante de la fréquentation, elle identifie également des carences. Une large part des cyclistes interrogés se déclarent en effet zones abritées et conviviales pour dîner et rencontrer

mécontentements? Le manque de réparateurs points d'eau et de stationnements vélos sécurisés de vélo» explique Pierre Toulouse de la Coordination interministérielle du développement de la marche et de l'usage du vélo. Et côté hébergement? « Il est prioritaire de proposer une offre à la hauteur des besoins des cyclistes. Aujourd'hui, la plupart des campings français ne sont pas adaptés à l'itinépas des parcelles vides. Ils attendent des espaces avec un minimum d'aménagement, des tables, des insatisfaits des services proposés. En tête des d'autres voyageurs, ainsi qu'un stationnement vélo.



La France reste encore à la traîne par rapport à ses voisins européens quant à ce type d'équipement ». Si l'achèvement des itinéraires est indispensable pour assurer un maillage cyclable continu, les équipements fonctionnels, harmonisés et répartis de façon homogène doivent également figurer au rang de priorités pour les territoires désireux de proposer des itinéraires de qualité.



Satisfaire les besoins des cyclistes - information, repos, ravitaillement, réparation, restauration, hébergement –, telle est la vocation des équipements entrepris un important travail qualitatif pour que les usagers locaux et les touristes à vélo s'approprient

d'art arboretums aires d'interprétation du paysage agrémentent les aménagements cyclables pour les faire vivre et raconter l'histoire du territoire » illustre François Leruth. «Sur la Vennbahn, du bois local et de vieilles caisses de bière sont par exemple utilisés pour l'aménagement des aires de repos afin de valoriser le patrimoine naturel et paysager du territoire ». Les centres-bourgs et cœurs de villages doivent profiter

les équipements publics, l'association Vélo Loisir hauteur des itinéraires des pays voisins. Provence a recensé l'existant et identifié les besoins

Connaître, s'approprier et utiliser le territoire

de chaque commune du Luberon. « Grâce à ce repérage terrain réalisé en lien étroit avec les communes, nous avons constaté que de nombreux équipements connexes. S'ajoute à cela l'expérience proposée et la sont déjà présents sur le territoire. En tout, 66 % des valorisation des territoires traversés. La Wallonie a communes du Luberon sont déjà équipées d'aires de pique-nique par exemple » précise Camille Perretta de Vélo Loisir Provence. «L'une de nos recommanles itinéraires du RAVeL et la Vennbahn. « Œuvres dations principales est d'utiliser l'existant et non

L'une de nos

recommandations

principales est

d'utiliser l'existant

recréer des équipements le long des itinéraires cyclables. Une meilleure signalisation de ces équipements existants est effectivement nécessaire » Même constat du côté de Laurent Savignac, chef de projet circulations douces de la région Centre-Val de Loire : «Souvent les équipements sont encore installés ex nihilo. Ils devraient pourtant trouver leur place dans les centres-bourgs. » Les politiques d'équipements émergent dans les

du dynamisme des itinéraires cyclables. Ils sont territoires. Elles nécessitent d'être soutenues et à privilégier pour l'implantation d'aires d'arrêt. généralisées par l'ensemble des collectivités pour Dans le cadre de ses études de 2014 et 2017 sur proposer une offre vélo de qualité en France à la





Une offre à harmoniser, à structurer et à améliorer

d'équipements

connexes doit

d'une concer-

tation avec les

acteurs locaux

d'un itinéraire cyclable, des réflexions sur les équipements connexes doivent également être engagées dès sa création. Ce travail est utile pour une répartition homogène d'équipements sur l'ensemble de l'itinéraire et offre une continuité d'aménagement. « Dans la Drôme, nous cherchons à développer des aires d'arrêt dès la création de nos

itinéraires, là où l'emprise foncière est disponible. Nous essayons d'utiliser au maximum l'existant pour assurer des aires à intervalles réguliers » explique Christian-Bernard Carlac du département de la Drôme. « Nous développement laissons aux communes la responsabilité de créer des équinements plus conséquents, comme les sanitaires. » L'enjeu est alors de mobiliser s'accompagner et de sensibiliser les communes concernées afin qu'elles s'approprient les infrastructures cyclables et assurent notamment l'entretien. «Dans le Calvados, les aires d'arrêt sont aménagées en même temps que l'itinéraire. Le Département les prend à sa charge. Cela n'empêche pas les communes de les compléter.

Les communes sont par ailleurs responsables de l'entretien de ces espaces. Cependant il n'est pas toujours facile de les impliquer à 100 % » admet Élie Daquet du département du Calvados.

Si l'aménagement et la signalétique directionnelle Le développement d'équipements connexes doit sont un élément clé pour le bon développement s'accompagner d'une concertation avec les acteurs locaux. Un défi que Vélo Loisir Provence a réussi à relever par son étude sur les équipements publics en Luberon. Pendant deux ans Vélo Loisir Provence a parcouru 500 km pour faire le diagnostic de l'existant, rencontrer les différents partenaires (départements, EPCI, communes, offices de tourisme, parcs naturels régionaux, usagers) et les fédérer

> autour de ce projet. De la concertation à la réalisation en passant par le recensement, la réflexion en termes de préconisations et la restitution, l'étude s'est scindée en cinq phases. Publication d'un quide d'aide au développement des équipements publics, fiches de préconisations pour chacune des communes du Luberon, charte homogène pour tout le territoire sont le fruit de ce travail en circuit. Aujourd'hui, une réflexion plus globale sur La Méditerranée à vélo – EuroVelo 8 est engagée à partir des conclusions de l'étude menée nar Vélo Loisir Provence

Suite aux résultats de l'étude de

fréquentation dévoilés début 2018, les partenaires de la ViaRhôna souhaitent développer et harmoniser des aires d'arrêt sur l'ensemble de l'itinéraire. «Les projets d'équipement se multiplient sur la ViaRhôna. Mais le constat est que nous manquons

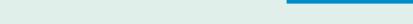
CLASSIFICATION D'AIRES D'ARRÊT

Selon la situation géographique, la fréquentation et les usages, une aire d'arrêt pourra être plus ou moins grande et plus ou moins fournie en équipements. Dans sa fiche-action, Vélo & Territoires distingue trois catégories : les aires d'arrêt principales, les aires d'arrêt secondaires et les haltes-repos.

d'homogénéité dans cette offre aujourd'hui. Pour pallier ce problème nous envisageons de rédiger un guide de préconisations » témoigne Simon Larcade, chargé de mission à la région Auvergne-Rhône-Alpes et coordinateur de la ViaRhôna. Si la répartition homogène sur l'itinéraire est indispensable, «il serait souhaitable d'indiquer sur les stations à combien de kilomètres se trouve la prochaine aire d'arrêt » complète Gilbert Perrin, président de l'Association européenne des voies vertes qui rappelle que les itinéraires sont utilisés non seulement par des cyclistes français, mais aussi par des étrangers pour lesquels les panneaux sont souvent difficiles à déchiffrer aujourd'hui.



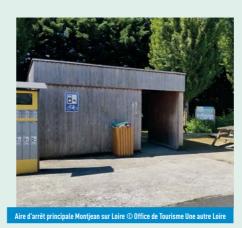






Équiper pour différents usages

Les besoins en termes d'équipements varient selon le type d'espace et l'usager. «Des touristes à vélo aux cyclistes quotidiens, en passant par les cyclosportifs, en milieu urbain, périurbain ou rural, la qualité et l'adaptation des infrastructures cyclables sont essentielles pour satisfaire les attentes des différents usagers » commente Fabien Ripaud, responsable marketing et communication d'Altinnova. « Nous proposons des abris vélos solaires autoportants avec contrôles d'accès connectés pour les cyclistes quotidiens et les touristes à vélo en Bourgogne ; des stations de gonflage sur la ViaRhôna à Valence, Lyon; l'équipement d'une conciergerie pour les touristes à vélo sur La Loire à Vélo et La Vélo Francette à Angers ; une halte cycliste sur La Scandibérique à Choisy-le-Roi... »



Ces équipements connexes contribuent à un meilleur sur les itinéraires cyclables. «Les infrastructures cvclables adaptées à tous, ce sont des projets d'aménagement. Il faut donc penser l'espace. l'histoire que le territoire souhaite raconter » précise Benoit Fournier-Mottet de SuperVitus305 qui a accompagné Grenoble-Alpes Métropole pour le développement du réseau cyclable structurant Chronovélo. Pour atteindre l'objectif de 12 % de part modale vélo à l'horizon 2020, la métropole grenobloise entend sensibiliser des usagers potentiels qui n'osent pas encore se déplacer à vélo par peur ou par inexpérience. Le réseau Chronovélo se traduit par quatre axes cyclables bidirectionnels d'au moins trois mètres de large avec une identité visuelle spécifique par le biais d'un marquage au sol. But? Assurer un confort accru et une sécurité renforcée pour le plus grand nombre d'usagers quotidiens à Grenoble. Les aménagements cyclables seront complétés par une cinquantaine d'aires de services qui offriront aux cyclistes un point de rencontre, un plan du guartier et du réseau Chronovélo, ainsi qu'une pompe à vélo et un banc. S'appuyant sur la même logique de structuration que celle des transports publics, les axes Chronovélo seront identifiables par un numéro et chacune des aires de services portera un nom pour être facilement repérable. Assurer des équipements ouverts à tous et en tout temps implique aussi l'accès des plus fragiles (personnes à mobilité réduite, personnes

souffrant de cécité partielle ou totale, enfants). confort, rassurent et attirent de nouveaux publics La priorité doit par ailleurs être donnée à des services en libre-accès autant que possible.

> En plein essor, le vélo à assistance électrique (VAE) ouvre de nouveaux usages et séduit de nouveaux cyclistes, mais pose aussi de nouvelles questions pour les territoires. Faut-il équiper les aires de bornes de recharge pour VAE? Quelle répartition privilégier? « Pour éviter que les points de recharge deviennent rapidement obsolètes, il faut porter une attention particulière à leur bonne répartition le long des itinéraires » insiste Pierre Toulouse. Sachant par ailleurs que l'autonomie des batteries pour VAE ne cesse de s'améliorer. Et d'ajouter : «Aujourd'hui, les prestataires privés installent principalement les bornes de recharge mais souvent ex nihilo » Mieux vaut-il investir dans l'installation de prises de recharge rapides pour VAE ou orienter les usagers vers des restaurants, cafés, sites de visite déjà équipés? Pour solutionner cette question devenue épineuse pour de nombreux territoires face au phénomène VAE, le dialogue entre acteurs publics et économiques semble indispensable pour proposer une offre vélo structurée, harmonisée, durable et adaptée à tous dans les territoires

> > ✓ Dorothée ∆nnercel

14 I Vélo & Territoires I N°53 AUTOMNE 2018 15 | Vélo & Territoires | N°53 AUTOMNE 2018



Élisabeth Borne

LE 14 SEPTEMBRE EN PRÉSENCE DU PREMIER MINISTRE ET DU MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, DONT C'ÉTAIT LA PREMIÈRE SORTIE PUBLIQUE, LA MINISTRE DES TRANSPORTS A PARTICIPÉ À L'ANNONCE DU PLAN NATIONAL VÉLO ET MOBILITÉS ACTIVES. DE L'AMBITION DE CE PLAN, SES RESSORTS POUR LES TERRITOIRES, À SA TRADUCTION DANS LA FUTURE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS ET LE FINANCEMENT DU FONDS MOBILITÉS ACTIVES À RAISON DE 50 MILLIONS D'EUROS PAR AN DÈS 2019 VIA L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF), ÉLISABETH BORNE NOUS EXPLIQUE L'ENGAGEMENT DE L'ÉTAT POUR PASSER DE 3% À 9% DE PART MODALE VÉLO D'ICI 2024.

Cela fait plus d'un an que vous vous engagez personnellement, notamment via les Assises de la mobilité, et que vous soutenez l'émergence de ce Plan vélo. Pouvez-vous nous donner votre sentiment quant à cette publication?

Que de chemin parcouru! Très tôt, dès les Assises nationales de la mobilité que j'ai menées à l'automne 2017, le vélo s'était imposé comme une solution majeure et même incontournable dans le paysage des mobilités. C'est le sujet qui avait suscité la plus forte mobilisation citoyenne dans le cadre de cette consultation. C'était déjà le signe qu'il était temps que nous passions à la vitesse supérieure. Depuis plus d'un an et demi, nous avons donc mené un travail très sérieux et profond avec tous les acteurs de l'écosystème, au premier plan desquels les associations, les collectivités et la filière vélo (constructeurs, distributeurs), pour repartir de la réalité des besoins, et lever un à un les freins au développement de l'usage du vélo. Je crois que nous pouvons être fiers. Jamais un gouvernement ne s'était engagé de facon aussi claire, déterminée. complète, cohérente pour le vélo. La présentation du Plan vélo est donc à la fois l'aboutissement de cette prise de conscience que nous avons dû insuffler collectivement, la concrétisation d'un plan, et surtout le point de départ d'une dynamique qui doit continuer de s'amplifier. L'objectif est clair : faire du vélo un mode – enfin! – à part entière. Ce Plan est l'affirmation à la fois d'une belle ambition et d'une feuille de route concrète qu'il faut désormais conduire.

Vélo & Territoires a identifié 85 points noirs sur le Schéma national vélo, créés par des infrastructures relevant du domaine public de l'État¹. Par conséquent, nous avons appelé les territoires et maîtres d'ouvrage concernés par ces points à se saisir du Fonds mobilités actives afin de prioriser sur la résorption des coupures sur le Schéma national vélo. Pouvez-vous nous dire, concrètement, comment ce Fonds sera mis en œuvre et surtout, comment les territoires devront s'y prendre pour s'en saisir?

La création de ce Fonds de 350 millions d'euros est totalement inédite. C'est la première fois que l'État. alors que ce n'est pas traditionnellement de son ressort, financera des infrastructures vélo locales. Nous n'avons pas vocation à faire le travail à la place des collectivités, mais à accompagner celles qui veulent accélérer. Nous nous concentrerons donc en priorité sur les ruptures d'itinéraires que causent les grandes infrastructures, en particulier celles de l'État. Je tiens à rappeler que ce Fonds n'est pas le seul, qu'il y a aussi la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), assez peu connue, dont 500 millions d'euros sur le quinquennat sont affectés aux mobilités durables et solidaires : elle peut financer tous les projets d'infrastructures de mobilités alternatives à la voiture individuelle Le premier appel à projets sera lancé d'ici le début de l'année 2019 pour identifier, avec les collectivités locales, les endroits précis où il faut intervenir en priorité. J'ajoute que l'ADEME a déjà lancé un appel à projets pour aider les collectivités, qui en éprouvent le besoin, à définir leur politique cyclable afin que cette dynamique profite à tous les territoires. Notre enjeu est d'accélérer et amplifier la dynamique, pas de faire à la place de ce qui existe. Nous serons donc vigilants à ne pas financer des projets qui sont déjà prêts et finançables. L'objectif est de permettre aux collectivités d'augmenter l'investissement vélo.

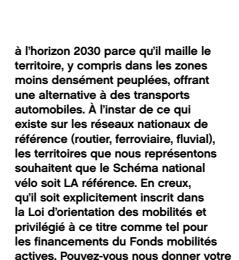
En France, les départements investissent massivement dans des politiques cyclables. Nombre d'entre eux assurent une maîtrise d'ouvrage directe, parfois même par délégation des EPCI, et interviennent en appui d'ingénierie et de financement aux intercommunalités. Les départements pourront-ils également se saisir du Fonds mobilités actives?

Oui, c'est bien ainsi que nous prévoyons les choses. Ils pourront s'en saisir au même titre que les autres maîtres d'ouvrage publics compétents.

Le soutien de l'AFITF est programmé pour sept ans. Quelles sont les conditions, selon vous, pour que ce soutien au financement des infrastructures cyclables soit pérennisé, voire mieux encore, renforcé?

Les 350 millions d'euros du Fonds sont non seulement annoncés et confirmés, mais ils seront inscrits dans la Loi d'orientation des mobilités, dans le cadre de la programmation des investissements, qui est une démarche totalement inédite de sincérité vis-à-vis de nos engagements. C'est la première fois que la mobilité et ses investissements feront l'objet d'une véritable loi de programmation. Le Fonds vélo y prendra toute sa place, comme un de nos programmes prioritaires. Le montant est également inédit par son niveau, sans parler des autres financements possibles comme la DSIL. Rien qu'avec le Fonds mobilités actives, nous visons 200 millions d'euros d'investissements supplémentaires par an sur le territoire français. L'État est donc clairement au rendez-vous, à chacun de s'en saisir. La priorité est d'identifier les investissements.

Les collectivités de notre réseau sont particulièrement mobilisées pour l'achèvement du Schéma national vélo



Je suis très attachée, comme vous, à ce que des solutions alternatives soient apportées à la voiture individuelle, en particulier en milieu rural. Le réseau national cyclable que vos membres déploient est donc d'un apport essentiel à la mobilité du quotidien, notamment pour les entrées de villes. La résorption des coupures qui y subsistent et qui ont un impact important sur sa fréquentation est donc tout à fait au cœur des priorités du Fonds mobilités actives. Nous attendons que de nombreux projets candidats aux appels à projets s'inscrivent dans cet objectif.

sentiment sur ces attentes, présentées

à votre cabinet en janvier dernier?

Vélo & Territoires entame en ce moment-même les travaux d'actualisation du Schéma national vélo dont la dernière validation officielle date de 2010. Pensez-vous plus judicieux d'y associer également le ministère de la Cohésion des territoires ou d'autres portefeuilles que le vôtre au sein du ministère de la Transition écologique et solidaire?

La mobilité n'a de sens que parce qu'elle relie les territoires. Par ailleurs, le Plan vélo et mobilités

actives a été conçu et sera mis en œuvre et enrichi en interministériel, avec mes collègues du Gouvernement. C'est une priorité pour que tous les leviers soient mobilisés.

Au plan européen, les ministres des Transports et de l'Environnement, réunis à Graz ce 30 octobre, viennent de déclarer un «green deal» pour la mobilité en Europe. Le rôle des modes actifs et du vélo y est notamment souligné.
Pouvez-vous nous en dire plus?

Je suis très satisfaite que le vélo s'impose aussi dans les mentalités au plan européen. Je ne parle pas de nos voisins, qui ont souvent une réelle longueur d'avance sur la place du vélo, mais bien au plan de l'Union européenne. Si nous voulons faire du vélo un mode de transport à part entière, dans les esprits comme dans les politiques publiques, sa place est aussi dans les discussions européennes. Les exemples d'autres pays sont d'ailleurs extrêmement précieux pour démontrer dans le débat public français que le vélo et les modes actifs sont une véritable solution, crédible et efficace.

Récemment les députés européens ont soutenu l'obligation de faciliter le transport de vélo dans les trains, y compris dans les trains à grande vitesse, longue distance, transfrontaliers et locaux. Comment appliquer cette mesure au niveau français selon vous?

C'est un sujet tout à fait essentiel, notamment pour le développement du tourisme. Le vélo et le train forment un couple efficace. Mais l'embarquement de vélos à bord pose des difficultés importantes aux entreprises ferroviaires. Je note d'ailleurs que l'Allemagne, qui est en pointe sur le sujet du vélo, n'a pas encore réussi à mettre en place un système fiable. La priorité est

pour moi de développer les stationnements vélos sécurisés en gare. La Loi des mobilités fixera des objectifs à la SNCF et la RATP et demandera à tous les gestionnaires de pôles d'échanges multimodaux d'en faire autant. Ces déploiements seront soutenus par des certificats d'économies d'énergie.

Enjeux climatiques et de santé publique sur fonds de fronde contre l'augmentation du prix à la pompe...
Le Plan vélo et mobilités actives est une partie de la réponse dans tous les territoires. Il y a une cohérence entre une politique volontariste des modes actifs et l'augmentation du prix du diesel. Pourquoi ne pas aller encore plus loin dans l'exercice, à l'instar des Néerlandais dans les années soixante-dix?

Le Plan vélo et son ambition de triplement de la part de ce mode d'ici 2024 s'inscrit totalement dans la Loi des mobilités et dans le socle de ce que je porte pour améliorer les transports dans notre pays. L'enieu est simple à résumer, il s'agit d'apporter des alternatives à la voiture individuelle à tous nos concitovens et dans tous les territoires qui aujourd'hui n'en ont pas. Et le vélo aura un rôle majeur à jouer dans ce combat, j'en suis convaincue. Cela ne veut pas dire que ce sont les mêmes solutions qui doivent être calquées partout, mais au contraire que nous devons repartir des besoins qui s'expriment et des idées innovantes qui essaiment partout. Dans le monde rural, les mobilités actives auront un rôle à jouer plus important que ce que l'on présente souvent à tort. Je serai donc particulièrement attentive à ce que tous les projets, qui émergeront dans les territoires les moins denses, nuissent être soutenus

✔ Propos recueillis par Vélo & Territoires

¹ Routes nationales/autoroutes/ferroviaire – ce chiffre passera à 762 si les cours d'eau sont pris en compte.

À lire



Rapport d'activité 2017/2018 de Vélo & Territoires

Retrouvez toute l'activité de Vélo & Territoires, l'accompagnement des collectivités adhérentes fédérées autour du cap partagé et les partenariats stratégiques au profit du développement du Schéma national vélo dans ce rapport d'activité de l'année 2017/2018.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Fiche-action n°8: Équipements et aires d'arrêt

Vélo & Territoires publie une ficheaction à destination des territoires et itinéraires cyclables pour les accompagner dans le développement des équipements connexes adaptés au plus grand nombre. Elle formule des recommandations générales sur le développement des aires d'arrêt, donne des préconisations spécifiques à chaque équipement et met en exerque les bonnes pratiques.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Guide Plan vélo: mode d'emploi

Le 14 septembre 2018, le Premier ministre, accompagné du ministre de la Transition écologique et solidaire et de la ministre des Transports, a dévoilé les grandes lignes du Plan vélo. Pour construire un système vélo robuste et efficace chaque acteur doit mettre la bonne pièce du puzzle au bon moment. Ce guide de la FUB vise à aider à la compréhension du « qui fait quoi », un mode d'emploi pratique des mesures du Plan vélo.

∂ À télécharger sur www.fub.fr



Analyse de l'influence de la signalisation sur les intersections entre les cyclistes et les automobilistes

En partenariat avec Nantes Métropole, le Cerema a cherché à déterminer l'influence de la signalisation sur les comportements et les interactions cyclistes/automobilistes lors des traversées par des voies réservées aux cyclistes. L'évaluation a porté sur deux sites distincts de traversée de branches de giratoires par une piste cyclable bidirectionnelle.

À télécharger sur www.cerema.fr



L'ADEME et les collectivités, agir ensemble pour la transition énergétique et écologique

L'ADEME, opérateur de l'État, collabore depuis longtemps avec les collectivités pour la mise en œuvre de politiques publiques de transition écologique dans les domaines de l'énergie, de l'économie circulaire, de la ville et la mobilité durables. Face à l'urgence climatique, un engagement fort sur une large diversité de thématiques est nécessaire de la part des collectivités. Les Routes de la Lavande, Sur les Pas Pour cela, l'ADEME s'est dotée d'une des Huguenots), ainsi que 62 itinéraires stratégie collectivités 2017/2022.

À télécharger sur www.ademe.fr



l'accidentalité des cyclistes

Le Cerema Sud-Ouest a analysé les conditions d'accidents mortels impliquant au moins un cycliste à partir de l'analyse des données de la base VOIESUR de l'année 2011. L'objectif de ce rapport est d'améliorer la sécurité des usagers cyclistes par une meilleure connaissance des éléments contenus dans les procès-verbaux milieu scolaire ou en situation de loisirs. établis par les forces de l'ordre.

À télécharger sur www.cerema.fr



«La Drôme à vélo»

Éditée en partenariat avec l'Institut géographique national (IGN), le département de la Drôme publie une nouvelle carte «La Drôme à vélo 2018». à l'échelle 1/105 000. Elle propose une vision globale de l'offre drômoise vélo : véloroutes et voies vertes (ViaRhôna, V63, Vélodrôme...), points de départ des 20 circuits VTT labellisés, 88 cols routiers pour les cyclosportifs, grandes itinérances (Les P'tites routes du Soleil, «bons plans vélo».

8€90. IGN A commander sur ianrando.fr



Guide pédagogique de la mobilité durable

Comment sensibiliser les 12-15 ans aux enjeux et bonnes pratiques de la mobilité durable ? Pour répondre à cette question, France Nature Environnement et la Fondation PSA proposent aux enseignants et aux éducateurs à l'environnement un nouveau quide pédagogique pratique à utiliser en

À télécharger sur www.ecomobilite.org

À venir

2es Assises nationales du vélo électrique

DÉC. 2018 • www.outdoorexpertsforum.org



Winter Cycling Congress 2019

♀ Calgary/Canada FÉV. 2019 www.wintercycling.org



14-17 Salon Destinations Nature

MARS 2019 www.destinations-nature.com



2^e Journée nationale sur le tourisme fluvestre

Lyon

AVRIL 2019 www.velo-territoires.org



10-12 19° Congrès de la FUB **Q** Le Mans

MAI 2019 @ www.fub.fr



Journée mondiale de la bicyclette

Partout dans le monde

JUIN 2019 www.un.org

25–28 Velo-City 2019

O Dublin/Irlande



JUIN 2019 www.velo-city2019.com

2019

29–1er European Conference on Mobility Management

MAI-JUIN © Édimbourg/Écosse

ecomm2019.com



SEPT. 2019 www.velo-territoires.org

vélos territoires anjou

18 I Vélo & Territoires I N°53 AUTOMNE 2018 19 I Vélo & Territoires I N°53 AUTOMNE 2018

L'info en +

Vélo & Territoires lance l'actualisation du Schéma national vélo



Achever les itinéraires du Schéma national vélo à l'horizon 2030, tel est le cap stratégique des territoires. Pour atteindre cet objectif il est souhaitable de faire le point sur la version existante. En sa qualité de centre national de coordination pour le suivi du Schéma national vélo, en lien étroit avec les territoires et l'État, Vélo & Territoires lance donc la campagne d'actualisation en cette fin d'année. Il animera les travaux d'un comité de suivi sur ce sujet pour livrer les premiers résultats aux 23° Rencontres Vélo & Territoires en Anjou.

Évolutions possibles :

- Anticiper des modifications substantielles
- Supprimer les fuseaux jamais programmés
- Allonger certains itinéraires
- Ajouter des barreaux stratégiques, voire un itinéraire complet dès lors qu'ils présentent une dimension interrégionale

L'actualisation du Schéma national vélo a vocation à se renouveler à intervalles réguliers.

En savoir plus sur www.velo-territoires.org

Campagne d'actualisation entre fin 2018 et fin 2019



52 avenue Maréchal Foch 69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires Twitter : @VeloTerritoires

