

# vélo

LA REVUE

# & territoires

N°55 | PRINTEMPS  
2019

À LA UNE

Le département  
du Nord

PAGE 6

## INITIATIVE

**Bemobi - Tous  
derrière le facteur  
(à) vélo!**

PAGE 4

## DOSSIER

**Vélo en territoire rural :  
levier de mobilité  
quotidienne ?**

PAGE 12

## PAUSE-VÉLO

**Emmanuel  
Mury**

PAGE 16



# Édito



© Yannick Perrin

Chers territoires cyclables,

Pour ce 55<sup>e</sup> numéro de notre revue, le contexte est posé d'emblée : la « *petite* » Loi d'orientation des mobilités, fraîchement sortie du Sénat, est en cours d'examen à l'Assemblée Nationale. Certains amendements proposés par Vélo & Territoires y figurent en bonne place après avoir été accueillis favorablement par la première chambre. L'écoute attentive réservée aux propositions en faveur du vélo est une première et nous remercions vivement nos fervents porteurs d'amendements, encore actuellement à l'œuvre pour ce deuxième examen.

Côté État toujours, l'ADEME a reçu près de 350 candidatures suite à son appel à projet « *Vélo et Territoires* » annoncé lors du Plan Vélo ! Ce sont 102 premiers lauréats, territoires de toutes tailles partout en France, qui ont été retenus. Face à l'engouement, l'ADEME a su être réactive pour solliciter de multiplier l'enveloppe initiale par plus de sept. Voilà de quoi mesurer l'engagement des réalisations territoriales en la matière ! Le Fonds national mobilités active vient, quant à lui, de clore son premier relevé avec de très nombreux projets portés par les territoires, nous dit-on. Le deuxième relevé est encore ouvert jusqu'au 30 juin pour des projets en maîtrise d'ouvrage des collectivités et, en tout, 50 millions d'euros de cofinancement sur 2019. Avec de l'inventivité et de la volonté, des choses que l'on aurait crues impensables il y a encore quelques années nous laissent à espérer qu'elles deviendraient possibles.

Ces indicateurs de réussite sont en réalité le signe d'une immense énergie déployée pour le développement du vélo par les territoires, ainsi que d'énormes attentes des citoyens concernant la qualité de l'air et le climat. L'Enquête Territoires 2019 que nous venons de lancer auprès des régions, départements et intercommunalités nous permettra bientôt de confirmer la puissance de l'engagement des territoires sur le vélo. La multitude de réponses reçues dans le cadre des travaux d'actualisation du Schéma national vélo (que pilote actuellement Vélo & Territoires pour le compte du ministère de la Transition écologique et solidaire) nous fait sentir, au quotidien, le phénomène.

Financements, ingénierie disponible, schémas de référence, outils au quotidien... toutes ces actualités et ces résultats, il en sera évidemment question lors de nos 23<sup>e</sup> Rencontres en Anjou des 26 et 27 septembre prochains. Ce numéro en constitue d'ailleurs un bon hors-d'œuvre. Vous y lirez l'avancement, territoire par territoire, du Schéma national au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Nous vous invitons également à réfléchir aux enjeux du développement du vélo en milieu rural, à découvrir la politique cyclable du Nord et son influence frontalière évidente.

Malgré ses vingt pages, notre revue trimestrielle ne peut, à elle seule, condenser l'intégralité de la volubile actualité du réseau d'une part et du vélo en France et en Europe d'autre part. C'est pourquoi je vous invite, en complément et pour rester informés, à maintenir également votre veille à partir de notre site internet, de nos pages réseaux sociaux ou encore grâce aux newsletters de Vélo & Territoires, le coordinateur du réseau national cyclable. Bonne lecture.

## **Chrystelle Beurrier**

*Présidente de Vélo & Territoires*

*Vice-présidente du département de la Haute-Savoie*

*Conseillère départementale du canton de Sciez*

# Sommaire

---

## Initiative

p. 4

BEMOBI TOUS DERRIÈRE LE FACTEUR (À) VÉLO!

---

## Territoire cyclable

p. 6

LE DÉPARTEMENT DU NORD

---

## Actus

p. 10

DE VÉLO & TERRITOIRES  
DES TERRITOIRES

---

## Dossier

p. 12

1 - SCHÉMA NATIONAL VÉLO : OUVERTURES 2018  
2 - VÉLO EN TERRITOIRE RURAL : LEVIER DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE ?

---

## Pause-vélo

p. 16

ENTRETIEN AVEC EMMANUEL MURY

---

## Parutions

p. 18

---

## Agenda

p. 19

---

## L'info en +

p. 20

ENQUÊTE TERRITOIRES 2019

### Photo de couverture :

Cyclotourisme dans le Cambrésis - Photothèque du Département du Nord  
© Philippe Houzé

### Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez Vélo & Territoires, la revue sur :

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

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

Vélo & Territoires sur Facebook

Vélo & Territoires sur LinkedIn

### Vélo & Territoires

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon

[info@velo-territoires.org](mailto:info@velo-territoires.org)

Tél. 09 72 56 85 05

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

### Vélo & Territoires, la revue

Directrice de la publication Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Aurélie Hild, Amandine Dupré, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Extra l'agence

Crédits photos : Christophe Bonamis, Benoit Guillotin, Philippe Houzé, Perrine Landry

### Remerciements :

Michel Anceau, Agathe Daudibon, Patrick Delattre, Cyril Fouquet, Marthe Grillet,  
Perrine Landry, Fabrice Lefebvre, Carine Levy, Karine Mariot, Emmanuel Mury,  
Frédéric Nihous, Marie-Laure Picque, Gérard Prioux, Laurent Raffin, Estelle Sohet,  
Yvan Thiebaud, Gwenaél Thorez, Nicolas Thuilliez, Patrick Valois, Katharina Wartena

# Bemobi Tous derrière le facteur (à) vélo!

« Le déploiement de Véligo, service de location longue durée de vélos à assistance électrique à destination des Franciliens, est assuré par le groupement Fluow constitué de La Poste, Transdev, Vélogik et Cyclez. »

© DR



AU MOMENT OÙ LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE ET ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS LANCENT VÉLIGO LOCATION, UN AMBITIEUX SERVICE PUBLIC DE LOCATION LONGUE DURÉE DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE), RETOUR SUR UNE EXPÉRIENCE SIMILAIRE, D'ENVERGURE NATIONALE CETTE FOIS, COMBINANT LA LARGE ASSISE TERRITORIALE DE LA POSTE ET LES BÉNÉFICES ESCOMPTÉS DE SON SAVOIR-FAIRE À L'ÉCHELLE D'AUTRES COLLECTIVITÉS.

## MOBILITÉ & ENVIRONNEMENT

### LES CHIFFRES-CLÉS DE BEMOBI

**66 min**

par jour, temps moyen passé à se déplacer

**10 000**

par an coût moyen d'un véhicule

**25 m<sup>2</sup>**

espace improductif d'une place de parking

**90%**

du temps, le véhicule est immobilisé

**100 000**

accidents par an liés aux déplacements domicile-travail

**8 km**

à vélo à assistance électrique, c'est 30 minutes de trajet

**2<sup>e</sup> poste**

de coût pour les entreprises et les collectivités : la mobilité

**50%**

des déplacements en voiture sont inférieurs à 3 km

**72%**

des trajets domicile-travail s'effectuent en voiture

**2 tonnes**

d'émissions de CO<sup>2</sup> par an pour les déplacements de chaque français

**90%**

des trajets font moins de 20 km

**6 VAE**

occupent 1 place de parking.

Au commencement, il y a une institution et son corollaire : l'ancienneté. L'institution, c'est celle de La Poste. Société anonyme à capitaux cent pour cent publics, cinq branches d'activités, vingt-quatre milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017, un rayonnement sur quatre continents et sur dix fois plus de pays. « *Premier réseau commercial de proximité de France* », rappelle le dossier de presse, le groupe accueille chaque jour 1,6 million de clients sur ses 17 000 points de contact.

### Légitimité.

Derrière le vertige des chiffres, une ancienneté. Depuis 2008, La Poste ce sont aussi 25 000 vélos à assistance électrique mis en circulation pour faciliter les tournées quotidiennes de ses agents, notamment en proche périphérie. Un statut de première flotte en France voire au-delà, qui confère à l'enseigne à l'oiseau-flèche bleu sur fond jaune une expérience et une légitimité certaines lorsque, avec la Loi de transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015, les questions de l'écomobilité et du remplacement progressif des parcs de véhicules thermiques arrivent sur le dessus de la pile.

### Savoir-faire.

Bemobi ? L'un des bras armés de La Poste au moment de mettre en œuvre son plan stratégique « *La Poste 2020 : conquérir l'avenir* », visant à en faire « *la première entreprise de services de proximité humaine, pour tous, partout et tous les jours.* » Une agence de conseil en mobilité d'une quinzaine de salariés, implantée à Issy-les-Moulineaux, qui bénéficie depuis 2016 du financement, du réseau tentaculaire et du savoir-faire accumulé par La Poste, dans le but d'exporter ce savoir-faire et d'accompagner les entreprises et les collectivités publiques dans leur effort de transition vers une mobilité durable. Un effort aux allures d'ultimatum, attendu que ladite Loi du 18 août 2015 imposait en son article 51 l'obligation, pour toute entreprise regroupant plus de cent salariés sur un même site, de se doter au 1<sup>er</sup> janvier 2018 d'un plan de mobilité.

### Service.

« *Entendons-nous bien : nous ne vendons pas un matériel mais un service* » insiste Laurent Raffin, le directeur commercial de Bemobi. Par service, la filiale entend une offre clé en main

de vélopartage, qui concerne aussi bien les trajets professionnels que personnels. Celle-ci comprend : le diagnostic quant aux besoins de l'entreprise ou de la collectivité, en tenant compte de sa taille et de l'appétence de ses salariés à, si ce n'est s'y convertir immédiatement, au moins tester dans un premier temps l'outil VAE ; la livraison des vélos électriques ; l'installation d'une borne de rechargement à proximité du lieu de travail ; un accompagnement technique et humain pour faciliter la prise en main du matériel, notamment lorsque celle-ci a lieu dans le cadre de processus de remise en selle et en confiance ; et enfin leur entretien. « *Comptez environ huit semaines pour fabriquer, acheminer et livrer le matériel, estime M. Raffin, et une moyenne de 36 mois pour des contrats qui oscillent en général sur des durées comprises entre 24 et 48 mois, sachant qu'il est déjà arrivé qu'au bout de quelques mois que nos interlocuteurs nous demandent soit des vélos supplémentaires, soit d'équiper d'autres sites du même groupe.* »



Point de vélos à assistance électrique au siège du groupe La Poste  
© Perrine Landry

### Avec application.

Dans un souci bien compris d'ergonomie et d'éviter au maximum au salarié d'être dans le doute quant à ses chances de trouver un VAE disponible lorsqu'il se rend à la borne, l'installation d'une application permettant l'accès à une plateforme de réservation des vélos est également comprise dans le pack. L'expérience étant toute récente à l'échelle du dispositif, les premiers retours statistiques sont attendus dans les prochains mois. ●

➤ Propos recueillis par Anthony Diao

# Le département du Nord



## Le Nord en bref

—  
Superficie : 5 743 km<sup>2</sup>  
Population : 2,6 millions d'habitants  
Densité : 453 hab./ km<sup>2</sup>  
Chef-lieu : Lille

—  
Président du Conseil départemental : Jean-René Lecercf (DVD)

—  
En savoir + :  
<http://lenord.fr>

APRÈS LES REVUES N°20, EN DÉCEMBRE 2009 ET 37, EN NOVEMBRE 2014, C'EST LA TROISIÈME FOIS QUE VÉLO & TERRITOIRES SE PENCHE SUR LA POLITIQUE CYCLABLE DU NORD. QU'EST-CE QUI A CHANGÉ DEPUIS L'ADOPTION, LE 29 JUIN 2018, DU SCHEMA DÉPARTEMENTAL CYCLABLE? À QUOI ASPIRE CETTE COLLECTIVITÉ, LA PLUS PEUPLÉE DE FRANCE, DONT L'HISTOIRE ET SURTOUT LA GÉOGRAPHIE ONT PERMIS D'AFFINER LA SENSIBILITÉ SUR LE SUJET? LA PAROLE EST AUX INTÉRESSÉS.



Patrick-DELATTRE  
Photothèque du Département du Nord  
© Christophe Bonamis

## Entretien

### Patrick Delattre,

chargé de mission vélotourisme et voies vertes à la Direction des solidarités territoriales et du développement local du Conseil départemental du Nord

### D'où partiez-vous au moment de la réunion du Conseil départemental du 29 juin 2018?

À cette date, qui est celle où fut adopté notre Schéma actuel, notre territoire comptait 4 430 km de routes départementales. Sur celles-ci, 408 km bénéficiaient d'aménagements cyclables non latéralisés, soit un total de 711 km linéaires d'aménagements cyclables latéralisés (droite et gauche) répartis en 507 km de bandes cyclables et 214 km de pistes cyclables. Par ailleurs 90 km de voies vertes et 21 boucles cyclotouristiques, mises en œuvre dans le cadre de notre Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée de 2008, venaient compléter ce dispositif, lequel occasionnait une fréquentation de 54 000 usagers par an en moyenne dont 22 000 cyclotouristes.

### Quel est l'objectif du Schéma départemental cyclable de 2018?

Le nouveau schéma départemental cyclable du Nord vise à offrir une meilleure lisibilité à toutes les politiques

vélo existantes sur le département, tout en répondant à une demande grandissante. Ce qu'il nous manquait jusqu'ici? Essentiellement de la transversalité. Le but était de tout regrouper et de relancer une synergie qui demeurerait à l'état transitoire depuis quelques années, les limites de financement étant ce qu'elles sont.

### Quels sont les axes majeurs de ce schéma?

Nous nous appuyons sur le réseau de voirie et les aménagements existants tout en nous inscrivant dans une dynamique de développement. L'accent est mis autant sur l'aspect touristique que sur l'aspect utilitaire, en lien non seulement avec les schémas régionaux, nationaux et européens mais aussi avec les itinéraires et réseaux transfrontaliers. Nous composons à la fois avec les données existantes, les perspectives d'aménagement et une analyse fournie par l'ADAV sur la cyclabilité des itinéraires. Il en résulte deux types de réseaux distincts. L'un est traversant, l'autre irriguant.

### Qu'entendez-vous par ces deux termes?

Le premier, le réseau traversant, est essentiellement cyclotouristique. Il concerne les itinéraires permettant une traversée sécurisée du Département, tout en étant

reliés aux territoires voisins. Le second, le réseau irriguant, s'y rattache et recouvre quant à lui le maillage de proximité. C'est ici qu'interviennent notamment les réseaux points-nœuds que nous évoquerons plus loin. Le Département s'implique pour les liaisons de rabattement nécessaires vers le réseau traversant,



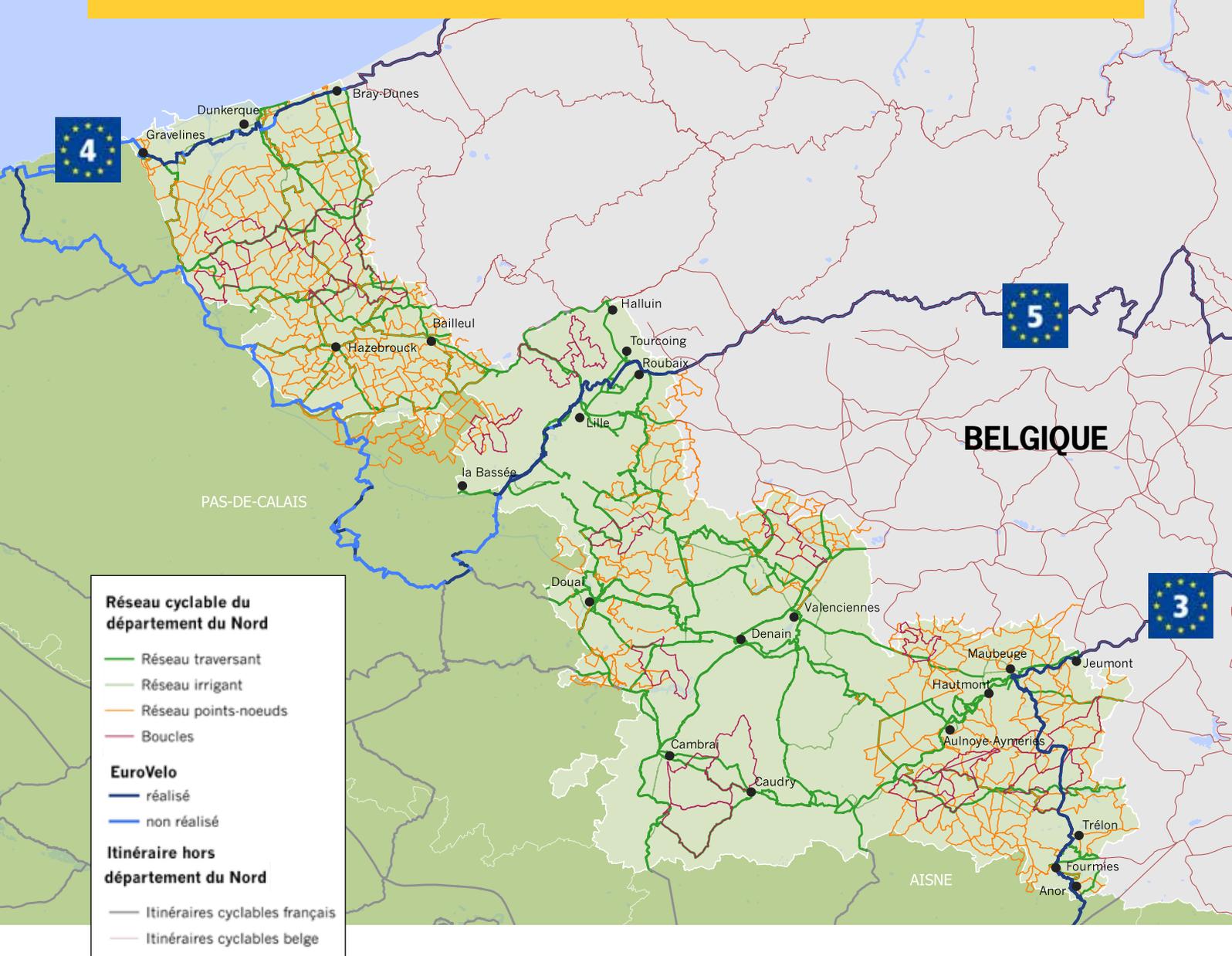
L'accent est mis autant sur l'aspect touristique que sur l'aspect utilitaire, en lien avec les schémas régionaux, nationaux et européens mais aussi avec les itinéraires transfrontaliers.



ainsi que pour les liaisons intercommunales de moins de cinq kilomètres hors agglomération. Dernière nuance : bien que soumis aux intercommunalités, le réseau traversant a vocation à être exhaustif tandis que le réseau irriguant a, lui, vocation à se préciser dans le temps.



Réseau points-nœuds vélo Vallée de la Lys & Monts de Flandre.  
Photothèque du Département du Nord - © Philippe Houzé



## Qui assure la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements ?

Le département du Nord assure les aménagements sur les routes départementales hors agglomération et sur les voies vertes départementales. En dehors des communes urbaines, nous nous occupons également du jalonnement du réseau points-nœuds ainsi que de la signalisation directionnelle du réseau traversant, et ceci par souci d'homogénéité et de garantie du respect des différents gabarits.

## Comment s'organise le financement ?

Nous avons sanctuarisé un budget minimum de 1,5 million d'euros par an. Un tiers provient de l'enveloppe consacrée aux projets de développement local de la voirie, un autre de celle que la Direction des solidarités territoriales et du développement local dédie à l'aménagement et au jalonnement des voies vertes, des véloroutes et des points-nœuds à vélo, et enfin les derniers 500 000 euros viennent des projets territoriaux structurants portant sur la mobilité cyclable.

## De par sa situation géographique, le département du Nord est également concerné par les itinéraires européens...

En effet, trois EuroVelo traversent notre territoire : l'EuroVelo 3 - La Scandibérique, entre Jeumont et

Anor, que nous pilotons ; l'EuroVelo 4 - La Vélomaritime entre Gravelines et Bray-Dunes, qui est pilotée par la Communauté urbaine de Dunkerque ; et l'EuroVelo 5 - Via Romea entre La Bassée et Halluin, qui est pilotée par la Métropole européenne lilloise. C'est autour de ces trois grands itinéraires transfrontaliers que le projet Eurocyclo a été lancé pour quatre années. Il comprend le déploiement de voies vertes dédiées à la pratique du vélo autour des EuroVelo 3, 4 et 5, ainsi que la mise en place du dispositif réseaux points-nœuds.

## Qu'est-ce que ce fameux réseau points-nœuds, justement ?

Ce concept, traduit du terme flamand «*Knooppunten*», vient des Pays-Bas et de la Belgique. Héritage de la signalisation utilisée autrefois dans les mines de charbon, c'est un système de maillage constitué de tronçons de un à cinq kilomètres, matérialisé par des panneaux identiques à ceux de nos voisins. Ce réseau, soutenu par le FEDER, permet d'établir son itinéraire librement à travers un territoire donné, sur des centaines de kilomètres, d'une balise directionnelle à la suivante. Et comme le réseau est praticable dans les deux sens, les possibilités sont infinies. La Wallonie picarde compte ainsi 1 600 km d'itinéraires balisés. Le 29 mars, nous avons inauguré le tout premier réseau points-nœuds cyclable français. Il se situe sur le secteur qui relie la vallée de la Lys aux monts des Flandres, et représente

800 km de parcours et plus de 2 500 panneaux. Trois autres réseaux devraient compléter le maillage, le prochain sera inauguré en mars 2020 dans l'Avesnois.

## Les cafés rando sont un autre concept spécifique au Nord. De quoi s'agit-il ?

Tout est parti en 2006 des cafetiers en Flandre. Ils souhaitent davantage de communication autour des activités de plein air et de randonnée. Pour la faire courte, même les pieds crottés, un randonneur est toujours le bienvenu dans leurs établissements, et ils entendaient le faire savoir ! Ces doléances rejoignaient un des objectifs de notre feuille de route «*Tourisme*», où figurent un soutien aux territoires ruraux via le maintien des commerces dans les villages, ainsi que le souci de répondre aux demandes des différentes clientèles de l'itinérance. Cela a abouti à la création en 2016 d'un label local, de chartes d'engagement et d'une brochure dédiée. Nous comptons aujourd'hui une trentaine de cafés rando en Flandre intérieure et, depuis février 2019, 24 autres au sein des parcs naturels régionaux de l'Avesnois et de Scarpe Escaut. Ils sont un vrai lieu d'échanges avec les propriétaires et d'animations autour du patrimoine. Sur ce volet, notre objectif est la montée en qualification du réseau ainsi que son extension. ●



Patrick Valois  
Photothèque du Département du Nord  
© Philippe Houzé

## Entretien Patrick Valois, vice-président du département du Nord en charge de la ruralité et de l'environnement

### Quels sont pour vous les enjeux du Schéma départemental cyclable 2018 ?

D'abord il y a le regard qui est porté sur nous. Pour les services de l'État, le Nord est volontiers rangé dans la catégorie des départements urbains et industriels. En réalité il s'agit d'un département mixte : il y a un arc minier, des communautés urbaines, c'est le plus grand département de France en terme d'habitants mais c'est également un pôle de territoires ruraux. Sociologiquement, ce dernier élément nous oblige à composer avec un sentiment d'abandon de certaines populations, sentiment qui se traduit parfois par des votes extrêmes. Pour chaque politique menée, l'enjeu est donc d'essayer de la décliner et de la traduire en solidarité humaine. Le vélo en fait pleinement partie.

### Vos interlocuteurs sont-ils faciles à convaincre ?

Et comment ! Vous savez, lorsque les élus doivent se rendre à l'Hôtel du département de Lille pour nos réunions, ils ne peuvent que constater la part considérable de l'autosolisme dans les embouteillages qu'ils rencontrent sur la route. En tant que responsables, nous nous devons de penser collectivement à des alternatives. Le tout est d'être coordonnés et pragmatiques, car chaque décision locale a des incidences au niveau des EPCI, de l'agglomération, de la Région, du Schéma national, etc.

### Un mot sur le futur Plan de mobilité en milieu rural et son volet en faveur des mobilités douces ?

La thématique des mobilités est vaste. Sur ce sujet précis, un cabinet d'études vient de nous rendre ses conclusions et il est encore prématuré de se risquer à des annonces. Il en ressort pour l'heure plusieurs pistes de réflexion concernant notamment l'accès aux collèges, à l'emploi, l'accès aux services pour les personnes âgées ou à handicap, etc. Le vélo à assistance électrique a aussi été identifié comme l'un des enjeux de ces questions. Jacques Brel parlait de « plat pays » mais tout n'est pas plat chez nous, loin de là ! Pour être efficaces, une piste à envisager serait donc

d'implanter des bornes de recharge à proximité des sites culturels ou des espaces naturels sensibles... Au fond, ce qu'il est important de retenir, c'est que du vélo à la culture en passant par la randonnée, tout se relie. À nous d'apporter de la cohérence.

### De par leurs avancées considérables en matière cyclable, considérez-vous vos voisins belges et néerlandais comme intimidants ou stimulants ?

Stimulants ! Si je prends l'exemple des réseaux points-nœuds, une bonne partie de la Belgique est déjà maillée et cela nous motive d'autant. Nous venons d'inaugurer fin mars le premier réseau de ce genre en France, ce sera ensuite le tour de l'Avesnois puis du littoral.

L'idée c'est que d'ici cinq ou six ans l'ensemble de notre territoire soit couvert. Cette continuité à venir avec la Belgique est d'autant plus bénéfique qu'elle nous ouvre la perspective d'associer à la démarche nos voisins du Pas-de-Calais. Les voir mettre en place leur propre réseau, c'est sortir de la logique de concurrence pour tendre vers celles de la complémentarité et de l'échange. Cela renvoie d'ailleurs à l'apport fondamental du programme Interreg et des itinéraires EuroVelo sur notre territoire, puisque ces derniers constituent aujourd'hui la colonne vertébrale de notre schéma cyclable. Ces partenariats durables avec nos voisins immédiats, à terme, c'est du gagnant-gagnant. ●

Propos recueillis par Anthony Diao



Route départementale HOE à Crèvecœur-sur-l'Escaut  
Photothèque du Département du Nord  
© Philippe Houzé

## Trois questions à Marie-Laure Picque, chargée de développement touristique, correspondante Flandre et chargée du tourisme en famille au sein de l'Agence de développement et de réservation touristiques du Nord



Marie-Laure Picque - © DR

### Où en est le label Accueil Vélo® sur le territoire du Nord ?

Nous avons débuté la sensibilisation des prestataires en fin d'année 2018. Six sont aujourd'hui labellisés et dix autres sont inscrits dans la démarche. L'enjeu est d'avoir des Accueil Vélo® le long des parcours aménagés pour les vélos, c'est-à-dire sur le premier réseau points-nœuds « Vallée de la Lys & Monts de Flandre », inauguré le 29 mars 2019, puis sur les suivants. Ceux-ci seront réalisés en 2021 et parallèlement le long des tronçons aménagés des EuroVelo 3 et 4.

### Pourquoi un lancement si tardif par rapport à d'autres collectivités françaises ?

Tout simplement parce qu'il n'y avait jusqu'alors pas assez d'aménagements. Statutairement, la

marque nationale Accueil Vélo® ne pouvait être pilotée et évaluée par Nord Tourisme qu'une fois mis en place le Schéma cyclable départemental. Nous avons obtenu la délégation pour labelliser au deuxième semestre 2018 et c'est un processus qui prend du temps.

### L'inauguration le 29 mars du premier réseau points-nœuds est donc un premier jalon...

Oui car ce que nous recherchons avant tout, ce n'est pas le nombre de prestataires Accueil Vélo®, mais bien une qualité de services et d'accueil. Et cette qualité, elle a aussi à voir avec la diversité des prestataires : restaurateurs, loueurs, offices de tourisme, etc. À terme, nous espérons que l'Avesnois soit intégralement couvert, puis le Nord de la Flandre. ●

## Trois questions à Michel Anceau, directeur de l'Association Droit au vélo

### Quelle influence a eu l'ADAV sur l'élaboration de la politique cyclable départementale ?

Nous travaillons en partenariat avec le département du Nord depuis 2006 et une convention triennale lie nos deux structures. Notre expertise d'usage est reconnue et nous participons à des réunions de travail avec les services du Département pour étudier conjointement les propositions d'aménagements. Historiquement, la politique du Département a toujours été volontariste. Elle visait à systématiser les aménagements cyclables dans toutes les réfections de route. De notre côté, à chaque changement politique, nous tenons à rencontrer les nouveaux élus en charge de ces questions, pour créer du lien et partager notre approche. Suite aux dernières élections, la majorité départementale a changé. La politique cyclable antérieure a été remise en cause du fait notamment de l'absence d'un réseau continu. Nous avons ainsi proposé de valoriser à la fois le tourisme et l'utilitaire en intégrant ces deux approches dans un même schéma d'itinéraires cyclables. Jusqu'à présent il existait peu de liens entre les aménagements de type voies vertes et ceux classifiés d'utilitaires. Cette mutualisation des itinéraires a séduit le nouvel exécutif, et nous avons travaillé ensemble pour élaborer ce nouveau schéma



Michel Anceau - © DR

des itinéraires cyclables, adopté le 29 juin 2018. Cela tombait à pic car notre partenariat triennal arrivait alors à échéance.

### Qu'est-ce qui fait que, assez rapidement, votre discours est devenu audible ?

Pour la première fois, nous proposons de combiner au maximum vélotourisme et déplacement utilitaire, à l'image de ce qui se fait déjà avec succès en Alsace. Le but était de limiter les coûts et d'offrir une vision départementale d'itinéraires continus, en mesure de relier les principales villes et de permettre la découverte du patrimoine touristique. Au lieu de systématiser les aménagements cyclables le long des routes départementales les plus importantes, nous avons proposé de valoriser les voies où la cyclabilité permet, sans aménagement particulier, d'accueillir un itinéraire cyclable et d'identifier les routes et les points durs (franchissements d'autoroutes, de voies ferrées, de canaux, carrefours complexes) où il est nécessaire de sécuriser les

déplacements des cyclistes par des aménagements spécifiques.

Notre credo, c'est de penser globalité et continuité. Permettre, à partir des centres-villes, d'accéder aux voies vertes en sécurité, utiliser ces dernières également comme support pour les déplacements quotidiens... Pendant un an et demi, nous avons effectué un travail conjoint avec les services du Département pour cartographier des itinéraires traversants entre les principales villes du département, en privilégiant au maximum les opportunités le long des voies d'eau. C'est ainsi que sont apparues les notions de réseaux traversant puis irriguant, les derniers visant à densifier les premiers en les dirigeant vers des pôles générateurs de type gares TER. Ce n'est seulement qu'une fois ceci amorcé que nous avons commencé à nous occuper de la question des points difficiles du type entrée des villes. Aujourd'hui nous rencontrons les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) avec le Département pour mutualiser les investissements et mettre en œuvre, nous l'espérons rapidement, les premiers itinéraires.

### Sur quoi restez-vous particulièrement vigilants aujourd'hui ?

Notre souci constant de valoriser à la fois le tourisme et l'utilitaire a intéressé beaucoup d'élus, notamment par rapport aux contraintes liées aux acquisitions foncières ou à la Loi sur l'eau. À présent les choses sont enclenchées, l'heure est au vélo à assistance électrique, à la dynamisation des terres rurales ou aux réseaux points-nœuds... Attention toutefois à ce que l'accent mis sur ces derniers ne phagocyte pas toute l'attention, au détriment par exemple des grands itinéraires. ●



Cyclotourisme dans la Métropole lilloise  
Photothèque du Département du Nord  
© Philippe Houzé

# Actus de Vélo & Territoires

Retrouvez les actus complètes sur [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



Le Conseil d'administration de Vélo & Territoires - © DR

## Conseil d'administration

Le Conseil d'administration de Vélo & Territoires s'est réuni le 15 mars en Ille-et-Vilaine. L'ordre du jour était riche avec notamment un temps d'échange sur les plans et les cellules vélos des collectivités, la Loi d'orientation des mobilités, un tour d'horizon des itinéraires accompagnés par Vélo & Territoires et le lancement de l'Enquête Territoires 2019. Les administrateurs de Vélo & Territoires ont posé fièrement avec le trophée EuroVelo du « pays le plus populaire du tourisme à vélo 2018 », décerné à la France pour la 2<sup>e</sup> année consécutive. Vélo & Territoires reçoit ce trophée en sa qualité de Centre national de coordination pour EuroVelo.

## EuroVelo 3 - La Scandibérique

Le Comité d'itinéraire de l'EuroVelo 3 - La Scandibérique, via son nouveau chef de file le Comité régional de tourisme Île-de-France, fait appel à Vélo & Territoire pour définir sa nouvelle génération de conventions de partenariat. Vélo & Territoires accompagnera le collectif de "la plus longue EuroVelo française" pendant six mois dans l'élaboration de son plan d'actions, de son budget et de sa nouvelle convention. Ce mandat s'ajoute à l'accompagnement des comités d'itinéraire de l'EuroVelo 4 - La Vélomaritime et de la V50 - L'Échappée bleue.

## Loi d'orientation des mobilités

Le 28 mars, les sénateurs ont achevé l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) et de ses 1043 amendements. La « petite » Loi issue de la première chambre prévoit une série de dispositions favorables au développement du vélo. Parmi elles, on note la lutte contre le vol, le développement d'une culture vélo, le forfait mobilités durables, plus de stationnement adapté, l'introduction du « savoir-rouler » en primaire... La définition du Schéma national vélo, cher au réseau, trouve sa transcription dans l'article 22 bis (« Le schéma national des véloroutes et voies vertes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes et voies vertes sur le territoire national. Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans. »). Les

véloroutes, quant à elles, se voient définies dans le cadre des Sraddet. Une première satisfaction pour le réseau Vélo & Territoires qui a porté ces amendements auprès des sénateurs avec l'appui de partenaires de poids dont l'Assemblée des départements de France et la FUB. À l'issue d'une brève trêve parlementaire en avril, les travaux de la commission Développement durable et aménagement du territoire de l'Assemblée nationale reprennent avec l'examen de propositions d'améliorations complémentaires, y compris sur le vélo. La LOM, déposée en avril, devrait être adoptée à l'été, puisqu'elle fait l'objet d'une procédure accélérée.



Journée fluvestre  
© VNF-Attila Bouche

## Journée fluvestre : mettre en valeur les territoires par la mutualisation

La 2<sup>e</sup> Journée nationale du tourisme fluvestre a réuni, lundi 1er avril à Lyon, 135 acteurs du fluvial, professionnels du tourisme et aménageurs vélo, dans le cadre du partenariat entre Voies navigables de France (VNF) et Vélo & Territoires. Les échanges et les témoignages ont mis en lumière la prédominance des partenariats et de la mutualisation pour valoriser le patrimoine fluvial des territoires. Les défis ? Garantir la qualité du réseau bateau et vélo en apportant un soin particulier aux revêtements et à leur entretien. « *Quid des autres activités (randonnées pédestre, équestre, visites culturelles...)* ? », note-t-on parmi les suggestions fortes de la journée avec l'envie aussi de « proposer une stratégie commune à l'échelle d'un itinéraire » ou encore « développer, densifier, parcourir sans polluer plus ». De quoi dessiner le programme d'une prochaine édition.

## Développer la pratique du vélo en périurbain et interurbain

Le dispositif « Une Voirie pour Tous » était le cadre d'une journée de formation sur le thème du vélo en interurbain et périurbain le 28 mars dernier. Co-organisée par le Cerema, Vélo & Territoires et le Centre national de la fonction publique territoriale, cette édition a réuni plus de 150 personnes à Montpellier pour échanger sur les actions pour développer le vélo dans ces espaces, souvent dominés par l'autosolisme. L'occasion pour Vélo & Territoires de réitérer l'importance de l'évaluation pour

mieux comprendre les usages et vérifier l'efficacité de l'investissement public. Favoriser la continuité cyclable, mieux répartir la compétence voirie entre les collectivités, agir plus globalement en développant l'intermodalité et en éduquant à la pratique du vélo dès le plus jeune âge font partie des perspectives envisagées.

## Financement

### Lauréats de l'appel à projets « Vélo et territoires »

Territoires ruraux, périurbains et urbains, de toutes les régions métropolitaines et d'outremer, de toutes tailles et densités... En tout, 343 candidatures ont été enregistrées sur les deux relevés de l'appel à projets « Vélo et territoires » de l'ADEME. « *Un record !* », selon le ministère de la Transition écologique et solidaire. Cent deux candidatures ont été retenues suite au premier relevé, pour des études de planification des aménagements cyclables (90% des projets), de l'expérimentation de services vélo et la mise en place d'une animation territoriale dédiée. Pour le deuxième relevé, 176 projets sont à l'étude. L'engouement des territoires a été tel que les moyens alloués ont été revus à la hausse. Les lauréats des deux phases seront accompagnés techniquement et financièrement à hauteur de 15 millions d'euros au total.

### Appel à projets "Continuités cyclables"

La centaine de projets déposés au premier relevé de l'AAP visant à financer des infrastructures de mise en continuités d'itinéraires à vélo sont en cours d'examen. Pour le deuxième relevé, il est encore possible de candidater jusqu'au 30 juin. Toutes collectivités maîtres d'ouvrage peuvent proposer des projets pour des travaux n'ayant pas débuté avant le dépôt du dossier ni l'accord de financement. La communication des résultats est envisagée en octobre pour le second relevé.

### Stationnement vélo avec Alvéole 2

Porté par la FUB et ROZO, le programme Alvéole 2 permet à tous les acteurs publics de financer à hauteur de 60% la création de places de stationnement vélo grâce aux certificats d'économie d'énergie (CEE). Le programme cible désormais les gares et pôles d'intermodalité, les établissements scolaires et universitaires, les bailleurs sociaux ainsi que les établissements publics. L'engagement des travaux doit avoir débuté après le 9 février 2019 et les collectivités peuvent bénéficier du programme jusqu'au 30 juin 2021.

[www.programme-alveole.com](http://www.programme-alveole.com)

# Actus des territoires

Partagez vos actualités avec Vélo & Territoires : [info@velo-territoires.org](mailto:info@velo-territoires.org)

## Nouveaux adhérents dans le réseau

La Communauté de communes Rives de Saône, située dans le département de la Côte-d'Or en Bourgogne-Franche-Comté, rassemble 38 villes et villages du Val-de-Saône. Elle a adopté son Plan climat air-énergie territorial (PCAET) à l'unanimité. Signataire du nouveau Contrat de canal de Bourgogne et membre du comité d'itinéraire de la V50-Echappée Bleue, elle rejoint le réseau. La Communauté de communes de Flandre Intérieure (CCFI) regroupe six intercommunalités, trois communes et un syndicat à vocation unique. La CCFI se trouve aux carrefours des pôles du Dunkerquois, de l'Audomarois, de la métropole lilloise et de la Belgique. Bienvenue !

## Île-de-France : bilan d'étape du Plan vélo régional

De 2016 à 2019, la Région Île-de-France a investi, avec le concours d'Île-de-France Mobilités, 64 millions d'euros pour le vélo et soutenu plus de 140 projets en petite et grande couronne. Avec 591 km de nouvelles infrastructures cyclables développées sur le territoire, la Région vise les 2 millions de déplacements quotidiens en 2021. Pour cela, elle accompagne des projets territoriaux complets pour financer des aménagements de voirie, le stationnement, la signalisation des itinéraires et les services associés à la pratique du vélo. En 2019, le budget annuel régional pour le vélo augmentera encore de 15% pour atteindre 20,8 millions d'euros.

## Nouveaux records de fréquentation sur la Métropole de Lyon

En 2018, la pratique du vélo a augmenté de 10% par rapport à 2017 sur le territoire métropolitain avec 25 millions de passages vélo recensés. Dans le même temps et pour la deuxième année consécutive, le nombre d'accidents de cyclistes est en baisse malgré la hausse du trafic. David Kimelfeld, Président de la Métropole de Lyon se réjouit de cette progression. « Le vélo est devenu un moyen de déplacement à part entière sur notre territoire. Cette croissance à deux chiffres est la traduction concrète du désir des citoyens de se tourner vers les modes doux respectueux de l'environnement et de la politique de la collectivité qui met en place les infrastructures nécessaires à accompagner le développement de la pratique du vélo. »

## Une politique vélo européenne en Pyrénées-Atlantiques

Initié en 2016, le projet Ederbidea entend promouvoir l'utilisation du vélo sur le territoire transfrontalier des Pyrénées-Atlantiques. Lors du 3<sup>e</sup> comité de pilotage en mars, ses douze partenaires se sont

réunis pour poursuivre entre autres l'avancement du schéma cyclable transfrontalier. Le Département des Pyrénées-Atlantiques a, pour sa part, poursuivi les travaux de la piste cyclable de Bidart et mis en place le calculateur d'itinéraire Geovelo qui sera inauguré avant l'été 2019. Autre mobilisation ? Le Département travaille sur le projet de coopération Mendibici pour valoriser la mobilité cyclable en milieu rural, au travers de la structuration de l'EuroVelo 3 à l'horizon 2021. Les Pyrénées Atlantiques ont une culture vélo résolument européenne puisque le Département porte aussi le projet Interreg AtlanticOnBike, pour positionner l'EuroVelo 1, itinéraire reliant le Portugal à la Norvège comme destination d'excellence.



La Meuse à vélo, Bogny-sur-Meuse.  
© francewebazine.com

## La Meuse à vélo devient EuroVelo 19

La véloroute transnationale de la Meuse à vélo rejoint le réseau des véloroutes européennes et devient l'EuroVelo 19. Cette annonce a été faite à l'occasion du *Cycle Tourism Day* organisé par l'European cyclist's federation et l'Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club pendant le salon ITB Berlin vendredi 8 mars. La véloroute suit la Meuse, depuis sa source en Haute-Marne, jusqu'à son embouchure sur la côte néerlandaise de la mer du Nord. Elle traverse la France, la Belgique et les Pays-Bas sur 1120 km. Facile et adaptée aux familles, l'EuroVelo 19 – La Meuse à vélo est d'ores et déjà un complément important du réseau européen. Pour Chrystelle Beurrier, Présidente de Vélo & Territoires « Cet itinéraire renforce notre positionnement fluvestre, un sujet sur lequel les collectivités de notre réseau sont très mobilisées. Avec l'EuroVelo 19, non plus huit mais neuf itinéraires européens traversent notre pays. La France est décidément un grand carrefour européen du vélo et du tourisme à vélo. Nous proposons plus de 8000 km d'EuroVelo et plus de 15 000 km d'offre en tout, ce qui est considérable ! ».

## EuroVelo 4 en France : nouveau nom, nouveau site

La partie française de l'EuroVelo 4 devient La Vélomarine. De la Manche à la mer du Nord, de Roscoff en Bretagne à Dunkerque à la frontière Belge, La Vélomarine

fait peau neuve. Le nouveau site [www.lavelomarine.fr](http://www.lavelomarine.fr) met en valeur l'itinéraire qui offre de parcourir près de 1500 km, aujourd'hui aménagés à 83%. Pour continuer sur cet élan de nouveautés, l'itinéraire sera continué en 2021. Une destination à (re)découvrir.

## Record de fréquentation pour l'EuroVelo 1 – La Vélodyssée

L'étude de fréquentation et de retombées économiques de l'EuroVelo1 (EV1)-La Vélodyssée affiche des chiffres 2018 exceptionnels de 3,6 millions de cyclistes et 103,6 millions d'euros d'impact économique direct généré par l'itinéraire. L'EV1 se place en tête du hit-parade des itinéraires évalués jusqu'à maintenant grâce à la forte présence d'une clientèle touristique en séjour. L'itinéraire, en majorité littoral, combine un double avantage : il traverse des départements poids lourds du tourisme français qui misent dans le développement du vélo depuis plus de vingt ans. Résultat ? 65% des cyclistes présents sur l'itinéraire sont des touristes, en majorité présents dans le cadre des loisirs pour des sorties de quelques heures ou à la journée. Qui emprunte La Vélodyssée ? Plus de 80% des cyclistes sont des Français. Ils dépensent en moyenne 71€ par jour et par personne et consacrent la plus grande partie à l'alimentation et à l'hébergement. L'évaluation de la partie française de l'itinéraire a été rendue possible grâce au projet Interreg AtlanticOnBike qui fédère dix-huit partenaires de six pays européens.



Arrivée de La Vélodyssée.  
© Norbu Gyachung / unsplash

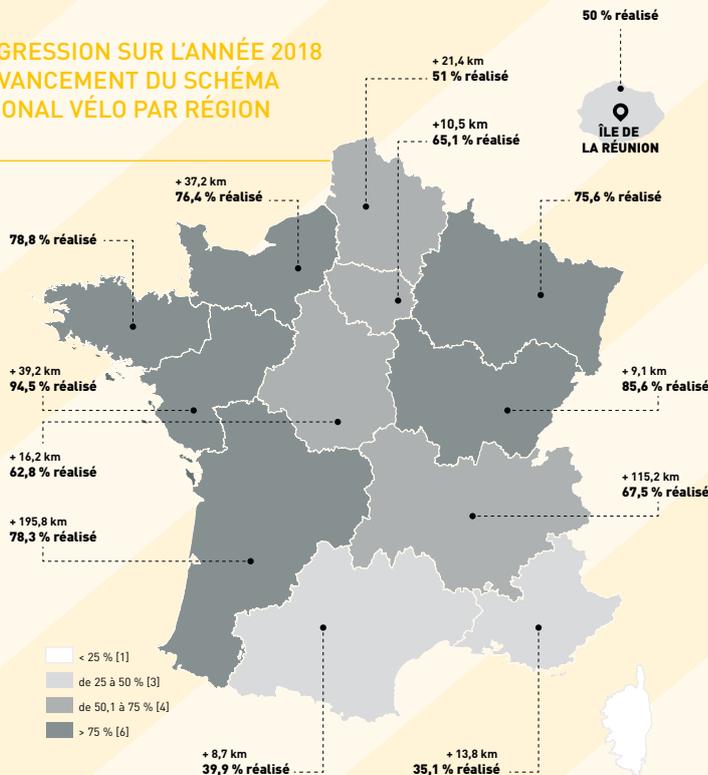
## Projecteur sur La Vélodyssée

La Vélodyssée, Paris - Le Mont Saint-Michel a été nommée au prix « Cycle Route of the Year 2019 », par les organisateurs du salon néerlandais Fiets en Wandelbeurs Vlaanderen ! Une belle reconnaissance pour cet itinéraire qui change de pilote. Cette année, les offices de tourisme de Chartres Métropole et de Mont Saint-Michel Normandie prennent en effet le guidon du collectif partenarial de La Vélodyssée - V40. Ils succèdent à Latitude Manche qui initia et coordonna cet itinéraire national durant les 8 dernières années.

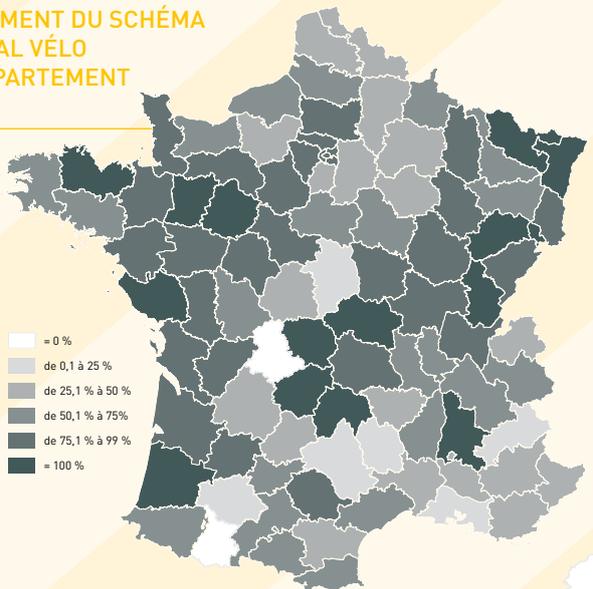
# Schéma national vélo : ouvertures 2018

760 KM SUPPLÉMENTAIRES DONT 470 KM AU SCHÉMA NATIONAL VÉLO

## PROGRESSION SUR L'ANNÉE 2018 ET AVANCEMENT DU SCHÉMA NATIONAL VÉLO PAR RÉGION



## AVANCEMENT DU SCHÉMA NATIONAL VÉLO PAR DÉPARTEMENT

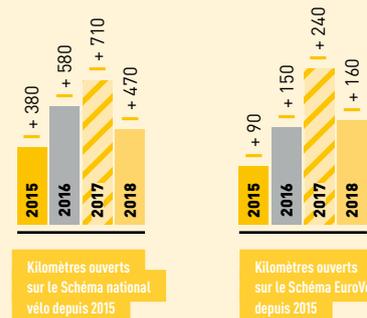


## CHIFFRES CLÉS AU 1ER JANVIER 2018

### OUVERTURES

- **760 km** ouverts en 2018
- **470 km** au Schéma national vélo, dont 160 km sur le Schéma EuroVelo
- **293 km** d'itinéraires locaux : régionaux (68 km), départementaux (140 km) et urbains ou intercommunaux (19 km)
- Schéma national vélo réalisé à **68 %**, soit **15 780 km** sur les **23 330 km** programmés
- Schéma EuroVelo réalisé à **85 %** en France, soit **7 030 km** sur les **8 280** programmés
- **15 départements** ont achevé **100 %** des itinéraires nationaux sur leur territoire et **30** présentent un avancement supérieur à **75 %**
- **6 régions** ont réalisé plus de **75 %** du Schéma national vélo sur leur territoire

## LA MOBILISATION DES TERRITOIRES SE POURSUIT



## Les territoires, moteurs de la réalisation du Schéma national vélo

Sur les 760 km ouverts en 2018, 62 % l'ont été sur le Schéma national vélo. « *Voilà de quoi encourager les territoires à persévérer dans les aménagements structurants.* » précise la Présidente de Vélo & Territoires. Les caractéristiques des ouvertures 2018 confirment en effet la pertinence du Schéma national vélo. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, ce dernier est réalisé à 68 % avec 470 nouveaux kilomètres. « *Si l'État veut tripler la part modale pour 2024, c'est maintenant qu'il faut soutenir les collectivités et intensifier le rythme à 700 km d'ouvertures annuelles* », selon Chrystelle Beurrier.

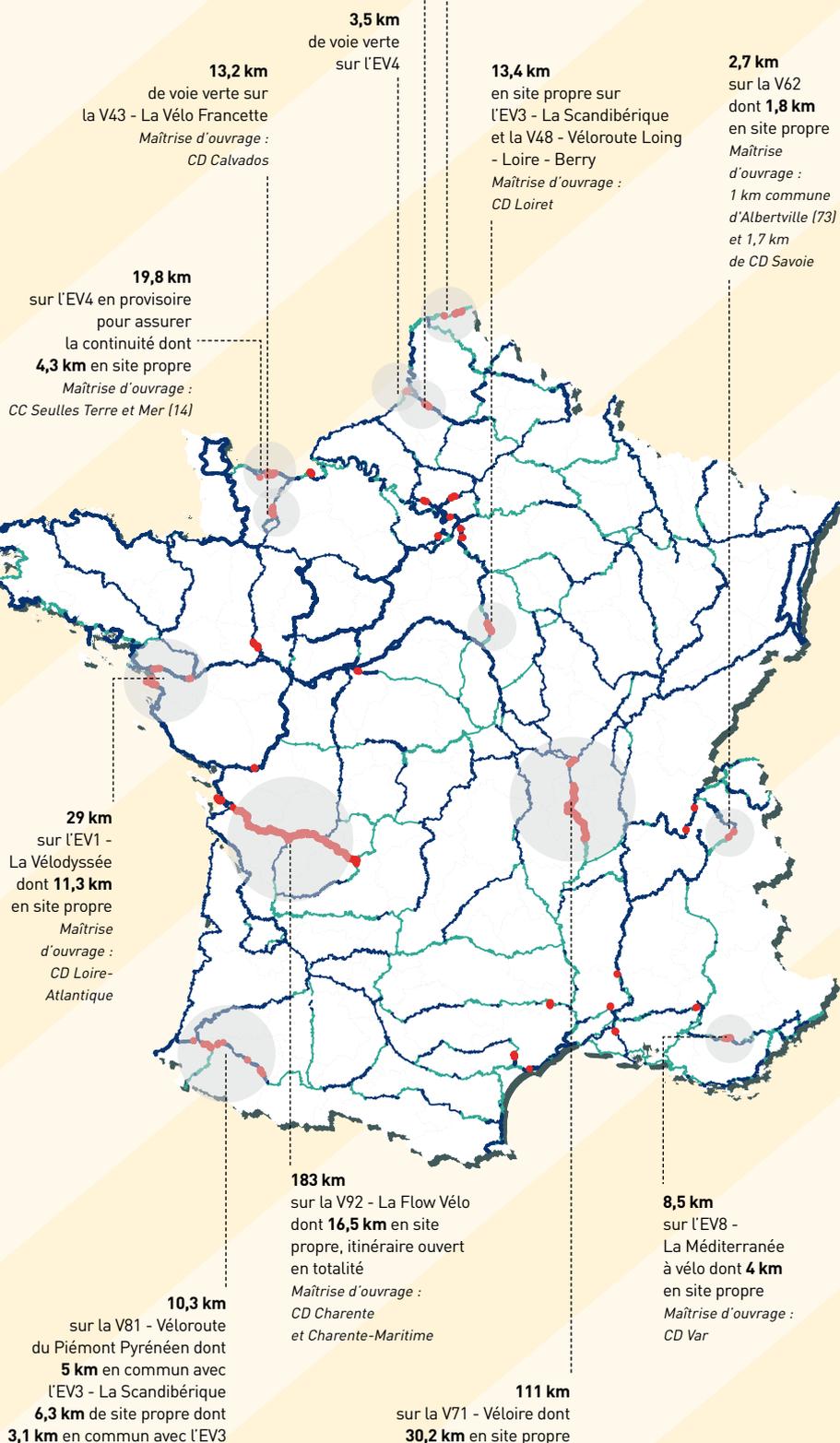
Réalisation : Thomas Montagne - Vélo & Territoires - Mars 2019  
 Source : IGN ADMIN EXPRESS - Déc. 2018, ON3V - Vélo & Territoires - février 2019

## LES OUVERTURES DU SCHÉMA NATIONAL VÉLO EN 2018



### Carte des ouvertures 2018

- Ouvertures 2018
- Ouvert avant 2018
- Non ouvert



470 km réalisés  
dont 30%  
en site propre

### LES PODIUMS DES OUVERTURES

#### Pour les itinéraires



#### Pour les départements



## OBSERVATION ET SUIVI DES SCHÉMAS DE RÉFÉRENCE

Partagez vos données avec l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V), l'outil géomatique de Vélo & Territoires. Il agrège les données des collectivités sur le vélo pour proposer une vision du Schéma national vélo à l'échelle de la France, de chaque région et de chaque département.

### Source

Résultats au 1<sup>er</sup> janvier 2019 issus de l'enquête d'actualisation des données conduite fin 2018 par Vélo & Territoires compilant près de 61 contributions de collectivités dans l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V). Un travail réalisé avec le soutien du ministère de la Transition écologique et solidaire.



# Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ?

**80 % DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN TERRITOIRES RURAUX S'EFFECTUENT EN VOITURE, UNE SITUATION QUI A DES RÉPERCUSSIONS SUR LA SANTÉ, LA QUALITÉ DE VIE ET LE BILAN CARBONE DE CES TERRITOIRES. SI LE VÉLO EN MILIEU RURAL EST PARFOIS UNE RÉALITÉ TOURISTIQUE, SON USAGE AU QUOTIDIEN EST PEU DÉVELOPPÉ. LES CAUSES ? LE MANQUE D'AMÉNAGEMENTS QUI CRÉE DE L'INSÉCURITÉ POUR LES CYCLISTES ET LES LONGUES DISTANCES ENTRE LES LIEUX DE VIE ET D'ACTIVITÉS. POURTANT, LE POTENTIEL DU VÉLO AU QUOTIDIEN EN MILIEU RURAL EST BIEN RÉEL ET DES SOLUTIONS EXISTENT POUR INCITER LES HABITANTS À EN FAIRE LEUR MOYEN DE TRANSPORT POUR ALLER AU TRAVAIL, À L'ÉCOLE OU POUR FAIRE LEURS COURSES. ETAT DES LIEUX ET RETOURS D'EXPÉRIENCES DE COLLECTIVITÉS QUI ONT DÉCIDÉ DE LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME.**



## Ruralité et vélo, une utopie ?

Huit trajets sur dix se font en voiture dans les territoires ruraux. De telles statistiques mettent en évidence le manque d'alternatives à la voiture dans ces espaces. L'ampleur du mouvement des « gilets jaunes », suite au projet gouvernemental d'instauration d'une taxe carbone en est l'illustration actuelle. Il faut dire que l'automobile y rencontre peu de contraintes : « les territoires ruraux ne sont pas soumis à la difficulté de circulation ou de stationnement, la voiture est donc « idéale » dans ces territoires » souligne Franck Lebossé du Groupe Action Locale (GAL) Sud Mayenne (53). Un constat partagé par Michel Anceau de l'association Droit au vélo - ADAV qui évoque ainsi la « faible concurrence du vélo par rapport à la voiture dans les territoires ruraux, contrairement à la ville ». La voiture y est donc favorisée au contraire du vélo, qui, dans ces territoires peu denses, souffre de divers maux. En premier lieu, la sécurité des usagers, quasi inexistante pour les trajets utilitaires : le manque d'aménagements le long des départementales ou lors des traversées de villages, associé à un trafic important de voitures et de poids lourds a découragé les cyclistes. Distances et dénivelés entraveraient également le développement du deux roues auprès des habitants des territoires ruraux, peu incités à utiliser le vélo. En somme, le contexte ne semble guère favorable au développement de l'usage de la petite reine au quotidien.



Le système de location longue durée de VAE dans la Communauté d'Agglomération de Privas Centre Ardeche (07)  
© CAPCA

## VAE et parcours sécurisés pour exploiter le potentiel

Pourtant, la moitié des déplacements fait moins de 5 km dans ces territoires peu denses : une distance idéale à vélo. L'argument est renforcé par la croissance des vélos à assistance électrique (VAE) qui « aplanit les reliefs et raccourcit les distances » selon Sylvie Banoun, Coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo (CIDMUV). Michel Anceau ajoute que « les VAE ont permis de crédibiliser l'usage du vélo comme alternative à la voiture auprès de beaucoup d'élus ». Le potentiel du VAE est également souligné par Nicolas Mercat. Selon l'expert d'Inddigo Altermodal, deux leviers peuvent développer le vélo en milieu rural : le VAE, « objet transitionnel » et des parcours sécurisés pour les cyclistes. « Ces parcours doivent être sécurisés et

« pragmatiques », plaide François Bonneau conseiller municipal d'Agen (47) à la journée Une Voirie pour Tous de Montpellier. « Mes collègues ne rêvent que de pistes cyclables, or la perfection est un frein à l'action. Pour le périurbain des tas de chemins peuvent être aménagés en terre battue pour faire du vélo ». Une incitation au réalisme partagée par de nombreuses collectivités.

## Le vélo en milieu rural par l'exemple

Quelle stratégie adopter pour augmenter la part du vélo ? « On ne peut pas forcément transposer les mêmes recettes qu'en ville car la densité de flux de piétons et vélos est moindre, il faut viser un certain pragmatisme » nous explique le directeur de l'ADAV. Les arguments à mobiliser pour développer le vélo dans le rural ? La lutte contre la pollution, l'amélioration de la santé publique et la réduction du budget transport. La lutte contre la congestion ou l'optimisation de l'espace public ne valent qu'en ville. Petit tour (non exhaustif) des bonnes pratiques sur le sujet.

## Miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires

Pour Michel Anceau, les schémas directeurs cyclables sont essentiels car ils « développent une feuille de route, mettent en évidence les discontinuités, favorisent la prise de décisions et permettent de justifier les investissements ». Une vision partagée par Marthe Grillet de la communauté de communes de Marenne-Adour-Côte-Sud (MACS) (40) : « dès 2009 nous avons mis en place un schéma directeur de liaisons douces pour relier nos 23 communes et les pôles d'intérêt majeurs, afin de proposer à la population locale et touristique une véritable alternative au « tout voiture », autant sur le littoral qui connaît une fréquentation cyclable exponentielle l'été, que dans l'intérieur des terres où l'utilisation de la voiture est encore largement prépondérante pour les déplacements du quotidien ». Mixer les usages touristiques et utilitaires, pari



gagnant ? « Les deux sont complémentaires », indique Yvan Thiebaud de la Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07). « Sur notre territoire on a même inversé la logique habituelle : le réseau utilitaire a été développé avant le réseau touristique. Adapté à la réalité des déplacements, ce qui est utile au quotidien pour l'habitant sera également bénéfique pour le touriste. ».

### Des aménagements adaptés à la campagne

« Il faut réfléchir différemment dans le rural : souvent la traversée des bourgs n'est pas sécurisée et le trafic est important sur les départementales avec une forte présence de poids lourds. » explique le directeur de l'ADAV. Les communes n'ont pas toujours le foncier disponible pour y réaliser des pistes cyclables classiques ? « Il faut donc être pragmatique, parfois en acceptant une mixité entre les piétons et les cyclistes sur des trottoirs élargis. Cette pratique est courante en Flandres et en Wallonie et évite de renvoyer le cycliste sur la chaussée avec les poids lourds. » . Cet aménagement se justifie par les moindres flux dans les territoires peu denses, contrairement à la ville où une telle infrastructure est déconseillée. La mutualisation du foncier existant est également importante. Ainsi, la communauté de communes de Molsheim-Mutzig (67) a pris le parti d'utiliser les chemins agricoles pour les piétons et les cyclistes afin de créer un maillage fin vers les gares et les lycées. « Cela permet une bonne continuité de l'itinéraire à condition de réaliser un bon travail sur le jalonnement et la signalétique. Cette mutualisation des usages se développe également avec le département du Pas-de-Calais » selon Michel Anceau.

### Rendre le vélo accessible et pratique : la location longue durée et l'intermodalité

Beaucoup de territoires ruraux qui souhaitent développer l'usage du vélo mettent en place des systèmes de location longue durée, « un service idéal qui permet aux habitants de découvrir le vélo à assistance électrique sur quelques mois et ensuite d'acquérir le matériel s'il leur convient » selon Cyril Fouquet de l'Oust à Brocéliande

Voie partagée entre agriculteurs et cyclistes, aménagement réalisé dans le Département du Pas de Calais (62)  
© Michel Anceau - ADAV



## QU'ENTEND-ON PAR RURAL ?

La définition du rural est loin d'être consensuelle ; les définitions varient entre la densité ou la population (moins de 3500 habitants) et le zonage en aire urbaine (où les communes rurales sont celles « hors influence des pôles »). D'où des statistiques très variables : 5 à 35% de la population française vit en territoire rural pour 20 à 90% des communes. Dans cet article, les collectivités contactées se définissent elles-mêmes comme territoire rural, à dominante rurale ou semi-rurales.

Communauté (56). Favoriser le vélo au quotidien passe également par l'intermodalité. « Nous avons misé sur le développement des solutions vélo et bus », explique Marthe Grillet de MACS. « Quatre emplacements sont réservés aux cycles dans les bus, toute l'année hors juillet et août. Ce service est un succès puisqu'il y a en moyenne 70 montées de vélos par mois ».

### Des publics cibles à mobiliser : scolaires et actifs

À Saint-Fort (53), une vingtaine d'enfants se rend tous les matins à l'école à vélo, excepté l'hiver. Un projet porté par le maire du village, Gérard Prioux : « L'école se situe en périphérie du village mais est reliée au centre par une voie verte. Nous en avons assez du flot incessant de voitures devant l'école et nous avons donc mis en place un système de "vélo bus" quotidien ». Les enfants volontaires sont accompagnés par un agent communal et des bénévoles et se rendent à l'école en pédalant. Le succès est visible au niveau de la mobilité mais aussi socialement car un vrai lien intergénérationnel s'est créé entre et avec les enfants. Bonus non négligeable : « Les enseignants remarquent que les enfants qui ont pris le vélo sont davantage réveillés et attentifs ». Des bénéficiaires dont profiteront bientôt les enfants de la communauté de communes de Rives de Saône (21), lauréate de l'appel à projets France Mobilités pour notamment mettre en place des « solutions de transports scolaires écologiques », telles que des pédibus, des calèches ou des rosalias. Autre profil : les actifs sont les plus concernés par

l'autosolisme. C'est pourquoi Cyril Fouquet se réjouit des « demandes des entreprises pour mettre en place des conventions, que ce soit pour la maintenance ou pour les salariés qui se remettent en selle suite à la mise en place de notre système de location en libre-service ». Ce public est également ciblé par le Gal Sud Mayenne (53) où travaille Franck Lebossé : « Plus d'un actif sur deux de notre territoire réside dans la même commune ou dans la commune voisine (de son travail, NDLR). Beaucoup d'entre eux rentrent pour déjeuner. Il y a donc un potentiel à développer le vélo pour ces trajets de maximum 7 km ».

### Quelles pistes pour le vélo dans le rural ?

Si les freins à l'usage du vélo pour se déplacer en milieu rural sont avérés, il est possible de les lever. Les territoires ruraux peuvent développer le vélo utilitaire et favoriser leur transition écologique également via la mobilité. En complément et en articulation avec d'autres solutions comme le covoiturage, l'autostop organisé et le transport à la demande, le vélo est un levier de poids et participe à ce cocktail de mobilité. Au-delà du partage de bonnes pratiques orchestré à l'échelle nationale par la plateforme nationale France Mobilités, les lignes bougent progressivement. Prise de conscience, actions à tous les échelons, maillage et cohérence semblent être les prérequis d'une augmentation du vélo utilitaire en milieu rural. ●

Propos recueillis par Aurélia Hild

Système de transport de vélos dans les bus dans la Communauté de communes de Mareme-Adour-Côte-Sud (40)  
© MACS



# Emmanuel Mury

**AVEC SA COMPAGNE ET LEURS DEUX FILS, EMMANUEL MURY A PASSÉ EN 2013-2014 UNE ANNÉE À VÉLO COUCHÉ SUR LES ROUTES D'EUROPE. À SON RETOUR, CE STRASBOURGEOIS GRAPHISTE DE FORMATION A DÉCIDÉ DE METTRE SES ACTES EN ACCORD AVEC SES CONVICTIONS. LE VOICI MARÂÎCHER BIO AU CŒUR DU BOCAGE NORMAND ET L'UN DES RARES UTILISATEURS EN FRANCE DE L'AGGROZOUK, UNE SORTE DE PÉDALO DES CHAMPS QUI N'INTRIGUE QUE CEUX QUI NE S'EN APPROCHENT PAS. RENCONTRE AVEC UN CHERCHEUR EN PASSE DE S'ÊTRE TROUVÉ.**



Emmanuel Mury © DR

## Le vélo et vous, c'est une longue histoire ?

Vous savez, je suis originaire de Strasbourg. Adolescent, j'ai donc fait beaucoup de balades à vélo, notamment en forêt. Ma génération a même eu les tout premiers vélos tout-terrain lorsqu'ils sont sortis. Puis la vie active nous a rattrapés. En 2001 nous avons emménagé en Normandie et avons travaillé à fond comme ça pendant une bonne dizaine d'années, à notre compte à partir de 2006 pour moi et de 2008 pour Hélène, ma compagne. Tout ça jusqu'à ce ras-le-bol apparu vers 2011-2012 et des soucis de santé dans la famille. Une disparition prématurée en particulier suscita chez nous un questionnement sur le sens profond de l'existence - toutes ces vies qui s'offraient à nous et que nous reportions sans cesse à plus tard...

## Est-ce le désir de voyager ou celui de pédaler qui a rendu concrètes vos envies de grand départ ?

C'est l'addition de plusieurs choses. D'abord, c'est vrai, j'ai découvert le vélo couché grâce à mon père et mon frère, et j'ai aussitôt accroché. Peu à peu, nous avons participé à des rassemblements de vélocouchistes. Et comme il y a bon nombre de voyageurs dans cette communauté, cela a été déterminant, oui. Avant cela,

disons que nous y pensions mais surtout, nous n'étions je crois, pas encore mûrs pour l'envisager concrètement. Nous avons écouté beaucoup d'émissions de radio, lu beaucoup de récits de voyage, et pourtant je pense qu'inconsciemment nous nous mettions des barrières : la baraque, le travail, les enfants... C'est d'ailleurs lorsque nous avons demandé leur avis à nos enfants que tout s'est débloqué. Étaient-ils partants pour se lancer dans cette grande aventure avec nous ? Lorsque nous avons expliqué au plus jeune, Malo, qu'il aurait la possibilité de suivre sa maman en tandem, son frère Léo et lui ont dit oui et, dès lors, il ne nous a pas fallu plus de dix secondes pour nous dire : « *cette fois, on y va.* »

## Vous êtes partis plein sud, c'est ça ?

Oui, nous sommes partis le 3 août 2013 du Mont-Saint-Michel et avons suivi La Vélocyssée puis traversé l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Grèce...

Au total, quatorze pays et 8300 km en douze mois, le tout en ayant mis cinq jours au départ pour parcourir la petite centaine de kilomètres qui séparent le Mont-Saint-Michel de Rennes, tant nous étions finalement peu entraînés ni habitués au poids des sacoches et à tous ces paramètres que les voyageurs chevronnés ont appris à maîtriser... Pour ce qui est de la communication, nous avions quelques notions d'anglais, d'allemand et d'espagnol, ainsi qu'un guide de la collection G'Palémo pour nous faire comprendre... et dont nous ne nous sommes jamais servis ! Il faut savoir qu'avec Hélène, nous nous connaissons depuis l'école primaire et, s'il y a une constante chez nous, c'est celle-ci : nous fonçons d'abord, nous avisons ensuite !

## Certaines rencontres vous ont marqués à vie...

Oui, et même un pays : la Bulgarie. Certes, les conditions pour pédaler y étaient exécrables. Mais l'accueil des habitants, la beauté des paysages et la simplicité avec laquelle y est appréhendée la vie, tout ça nous a renvoyé à ce qu'a sans doute connu la génération de nos grands-parents au lendemain de la guerre : ce sentiment que tout redevient possible et qu'il ne tient qu'à nous de nous lancer.

“

**Dire qu'il n'y aura bientôt plus de pétrole, c'est une chose. En prendre la mesure et agir en conséquence, immédiatement, elle est là la vraie urgence aujourd'hui !**

”

Halte au sud du Portugal au départ d'une EuroVelo - © DR





Voyage en vélos couchés en Grèce - © DR

### Et puis il a fallu rentrer... Est-il vrai, comme le rapportent beaucoup de voyageurs, que les voyages ne commencent véritablement qu'au moment du retour ?

Pas pour nous, en tout cas ! Pour nous, le voyage a commencé dès 2012, précisément du jour où nous avons pris la décision de le préparer. Nous avons bien compris qu'au retour les choses seraient différentes parce que notre regard serait devenu différent. Nous étions déterminés à ouvrir les yeux, le nez et les oreilles et effectivement nous avons vu, senti, entendu et surtout écouté. L'idée de nous installer durablement en Bulgarie nous a même sérieusement traversé l'esprit mais, là encore, les arguments de nos enfants ont fait mouche : oui, ils étaient soit pas assez grands soit trop petits pour réussir à s'intéresser, en plus de tout le reste, à l'apprentissage de l'alphabet cyrillique. Alors nous sommes rentrés, forts d'aspirations simples et nouvelles à une vie équitable, consciente des réalités du monde et donc recentrée sur l'essentiel.

### D'où ce retour à la terre dans votre ferme de Saint-Ursin, matérialisé par votre utilisation remarquée du spectaculaire Aggrozouk. Pouvez-vous expliquer de quoi il s'agit ?

L'Aggrozouk s'appelait au départ le Bicitractor. Il a d'abord été développé par le collectif Farming Soul avant d'être associé à l'Atelier Paysan. Il s'agit d'un porte-outil à pédale léger, équipé d'une assistance électrique. Son rôle est d'atteler des outils agri-



Ginette la binette... le porte-outil à pédale - © DR

coles légers, en position ventrale, pour servir à la préparation du sol, au désherbage, à la récolte ou au buttage. Une quinzaine existent en France. Nous avons appelé le nôtre « *Ginette la binette mais pas que...* » et, à l'heure où je vous parle, je fabrique une laveuse à légumes à pédales avec un ancien vélo d'appartement.

### Une démarche plutôt cohérente avec les réflexions ramenées de votre année sur la route...

Et comment ! Vous savez, dire qu'il n'y aura bientôt plus de pétrole, c'est une chose. En prendre la mesure et agir en conséquence, immédiatement, elle est là la vraie urgence aujourd'hui ! Être dans l'après, c'est être dans le présent mais avec intensité, bon sens et cet esprit de cohérence dont vous parlez. Après, chacun le réalise à son rythme. Nous, c'est la traversée à 10 km/h de tous ces pays qui nous a permis de nous rendre compte que oui, un autre monde est à notre portée... Et ce même si,

au démarrage, la lourdeur administrative pour le lancement d'une ferme n'a parfois pas été loin de me démoraliser !

### Vos enfants ont aujourd'hui 16 et 13 ans. Cinq ans après cette grande aventure familiale, repartiraient-ils avec vous pour un nouveau tour à vélo ?

Dans l'immédiat, je ne pense pas. Vous savez, à cet âge, un enfant aspire surtout à la normalité. La vie que nous avons choisie, en l'état actuel du regard des autres tel que nos fils les perçoivent, est parfois aux antipodes de ça. Mais nous avons semé des graines, et nous sommes à présent bien placés pour nous rappeler qu'il faut parfois les arroser longtemps avant qu'elles ne produisent leurs propres fruits. Avant cela, notre rêve à nous est déjà de nous dégager quelques jours pour pédaler à nouveau, tant il est vrai que le démarrage d'une ferme demande du courage, de la patience et du temps. Mais c'est le prix à payer lorsque l'on croit à ce que l'on fait ! Repartir ensuite ? La route de la Soie m'intéresserait, surtout si elle se termine au Vietnam. J'y ai en effet de la famille, et nous ne nous connaissons pas. Les rejoindre à vélo, symboliquement, ce serait une vraie belle histoire. ●

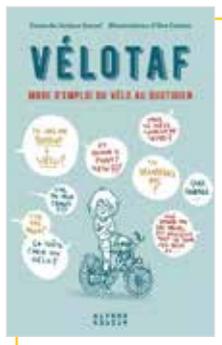
✍ Propos recueillis par Anthony Diao

### 👁 En savoir plus

[www.ferme-st-ursin.fr](http://www.ferme-st-ursin.fr)

<http://the-bentriider-fameuhly.eu>

# À lire



## Vélotaf, mode d'emploi du vélo au quotidien

« *Au boulot à vélo !* » Ce guide, illustré avec humour, s'adresse à celles et ceux qui hésitent encore à se mettre en selle et pour qui le vélo équivalait à beaucoup de préjugés négatifs ! Jérôme Sorrel et Ève Coston partagent le plaisir de leur pratique quotidienne entre maison et lieu de travail : le fameux vélotaf.

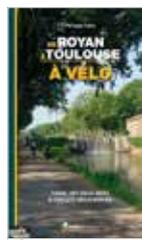
Éditions Alternatives  
160 pages, 15 €.



## Chronique impatiente de la mobilité quotidienne

« *Est-il vrai qu'on ne peut plus se garer dans les centres-villes ?... Le « plan vélo » sera-t-il efficace ? Que disent les panneaux de signalisation de notre société ?* » Olivier Razemon, journaliste spécialiste des transports, a sélectionné et mis à jour 52 billets issus de son blog, « *L'interconnexion n'est plus assurée* », qu'il anime depuis 2012 sur le site du Monde.

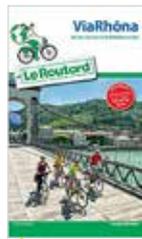
Éditions Rue de l'échiquier  
224 pages, 18 €.



## De Royan à Toulouse à vélo

Par le Canal des deux mers, cet ouvrage propose de rejoindre la Ville Rose depuis Royan et l'océan Atlantique, en passant par Bordeaux et Agen, en cinq à dix jours. Il décrit aussi des circuits de découverte de deux ou trois jours. Au total plus de 1000 km d'itinéraires pour des découvertes à vélo.

À commander sur :  
[www.cartovelo.fr](http://www.cartovelo.fr)  
Éditions Rando-Éditions  
160 pages, 18 €.



## ViaRhôna du Léman à la Méditerranée

Le guide du Routard consacré à la ViaRhôna décrit plus de 700 km d'itinéraire avec des cartes détaillées et des adresses utiles. Des sommets des Alpes aux plages de la Méditerranée, le trajet donne à voir toute la diversité des paysages du sud-est de la France. Le guide propose aussi des contenus inédits via l'application associée.

À commander sur :  
[www.routard.com](http://www.routard.com)  
Editions Hachette  
210 pages, 15 €.



## Guide pratique Accueil Vélo

La marque Accueil Vélo® diffuse son guide référentiel mis à jour. Il précise les critères de qualité de la marque. Accueil Vélo permet d'offrir aux clients cyclistes une marque unique et lisible sur l'ensemble des territoires disposant d'itinéraires cyclables touristiques, jalonnés et inscrits à un schéma de référence.

À télécharger sur  
[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



## Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse

Basé sur l'enquête menée auprès des 14 000 participants à l'action *Bike to work*, en Suisse, cet ouvrage propose une grille de lecture pour comprendre les dimensions qui influencent le recours au vélo et la diversité de ses usages. Il aborde les motivations des pendulaires et les obstacles rencontrés entre infrastructures déficientes et manque de légitimité.

Éditions Alphil  
182 pages, 25 €.  
PDF gratuit  
À télécharger sur  
<https://www.alphil.com/index.php/au-travail-a-velo.html>



## L'économie cycliste de l'Union européenne

Ce rapport de l'European Cyclists' federation (ECF) rassemble les arguments en faveur d'une politique intégrée de l'Union européenne en faveur du vélo. Il calcule les avantages directs et indirects du vélo au niveau européen.

À télécharger sur  
<https://ecf.com/resources/reports>



## Comment inverser la circulation : éléments d'infrastructure pour la circulation cycliste\*

La brochure de l'ADFC «*So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr\**» donne une vue d'ensemble du travail de l'association allemande ADFC en matière de politique des transports ces dernières années. Il montre, en mots et en images, les différentes formes de gestion du trafic cycliste et leurs possibles évaluations, en site propre ou en site partagé.

À télécharger sur  
<https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende/>

# À venir

<p><b>10–12</b> MAI 2019</p>	<p><b>19<sup>e</sup> congrès de la FUB</b>            📍 <b>Le Mans</b>            ⓘ <a href="http://www.fub.fr">www.fub.fr</a></p>	
<p><b>13–17</b> MAI 2019</p>	<p><b>Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège 2019</b>            📍 <b>Partout en France</b>            ⓘ <a href="http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/">eduscol.education.fr/semaine-du-velo/</a></p>	
<p><b>29–1<sup>er</sup></b> MAI - JUIN 2019</p>	<p><b>European Conference on Mobility Management</b>            📍 <b>Édimbourg/Écosse</b>            ⓘ <a href="http://ecomm2019.com">ecomm2019.com</a></p>	
<p><b>30–5</b> MAI - JUIN 2019</p>	<p><b>Semaine européenne du développement durable</b>            📍 <b>Partout en Europe</b>            ⓘ <a href="http://evenements.developpement-durable.gouv.fr">evenements.developpement-durable.gouv.fr</a></p>	
<p><b>3</b> JUIN 2019</p>	<p><b>Journée mondiale de la bicyclette</b>            📍 <b>Partout dans le monde</b>            ⓘ <a href="http://www.un.org">www.un.org</a></p>	
<p><b>25</b> JUIN 2019</p>	<p><b>Journée Une Voirie pour Tous : mobilités en territoires peu denses</b>            📍 <b>Angoulême</b>            ⓘ <a href="http://voiriepour tous.cerema.fr">voiriepour tous.cerema.fr</a></p>	
<p><b>25–28</b> JUIN 2019</p>	<p><b>Velo-City 2019</b>            📍 <b>Dublin/Irlande</b>            ⓘ <a href="http://www.velo-city2019.com">www.velo-city2019.com</a></p>	
<p><b>2</b> JUILLET 2019</p>	<p><b>Journée Une Voirie pour Tous : développer l'usage du vélo au quotidien</b>            📍 <b>Saint-Nazaire</b>            ⓘ <a href="http://voiriepour tous.cerema.fr">voiriepour tous.cerema.fr</a></p>	
<p><b>25</b> SEPT. 2019</p>	<p><b>9<sup>e</sup> Club Itinéraires</b>            📍 <b>Anjou/Angers</b>            ⓘ <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a></p>	
<p><b>26–27</b> SEPT. 2019</p>	<p><b>23<sup>e</sup> Rencontres Vélo &amp; Territoires</b>            📍 <b>Anjou/Angers</b>            ⓘ <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a></p>	

# L'info en +

## Enquête Territoires 2019

Vélo & Territoires lance une nouvelle édition de l'Enquête Territoires sur les politiques cyclables des collectivités françaises et invite l'ensemble des régions, départements et intercommunalités du territoire à y répondre.

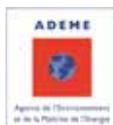
### Reconduite tous les cinq ans, l'Enquête Territoires entend :

- dimensionner les investissements financiers, humains et organisationnels des politiques cyclables,
- recenser les politiques de planification vélo ainsi que les outils de gouvernance,
- mesurer la couverture spatiale de ces politiques.

Les premiers résultats de cette enquête seront rendus publics lors des 23<sup>e</sup> Rencontres Vélo & Territoires, qui auront lieu à Angers les 26 et 27 septembre 2019.

En savoir plus :

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



L'enquête est réalisée avec le soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

**Enquête  
en ligne  
jusqu'au  
31 mai 2019**



© BSS

**vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

52 avenue Maréchal Foch

69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

[info@velo-territoires.org](mailto:info@velo-territoires.org)

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

### Carte des adhérents de Vélo & Territoires

