

vélo LA REVUE & territoires

N°56 | ÉTÉ
2019



À LA UNE

La Somme,
département
cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

S'Cool Bus,
le manège
enchanté

PAGE 4

DOSSIER

Fréquentation
vélo 2018

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

Sonia
Lavadinho

PAGE 16



Édito



“
Seul on va
plus vite,
ensemble
on va
plus loin.
”

Chers territoires cyclables,

Après cette trêve estivale, nous voici à nouveau attelés au travail ensemble... Alors « au travail ! ». Sur le signallement par exemple, dont l'expérimentation est en cours sur l'EuroVelo 1 – La Vélodyssée en ce moment-même. Sur notre Enquête territoires qui a collecté plus de 500 réponses (une ampleur inédite !) dont les résultats seront dévoilés cette fin d'année. Sur l'actualisation du Schéma national vélo, pour laquelle les derniers travaux sont intervenus pendant l'été. Sur la Loi d'orientation des mobilités, actuellement renvoyée en commission mixte paritaire, que nous scrutons et pour laquelle nous avons déposé des amendements chers au réseau, dont la définition du Schéma national vélo et des véloroutes.

« Ensemble » nous le serons lors des grands rendez-vous programmés ce dernier trimestre 2019. Le bal s'ouvre en Anjou avec nos 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires qui s'annoncent à guichet fermé. « Ensemble » nous le serons également lors du 9^e Club Itinéraires ou lors de notre assemblée générale annuelle, aux côtés de nos grands partenaires qui répondent à l'invitation. Nous connaître, apprendre les uns des autres, nous fédérer, nous enrichir aussi... quel plaisir de nous retrouver pour ces moments de partage une fois par an !

La dynamique collégiale, la co-construction, l'expertise, le « travailler ensemble » demeurent les vecteurs fondamentaux au sein d'un réseau comme le nôtre. Ils nous permettent de mutualiser au niveau national, à l'instar de la Plateforme nationale des fréquentations, grâce à laquelle nous agrégeons les contributions de 76 collectivités. Ils sont aussi palpables dans les territoires comme l'illustre l'action de la Somme que nous vous proposons de découvrir comme département cyclable de ce nouveau numéro.

J'espère que la lecture de notre revue vous apportera plaisir et enthousiasme pour cette reprise de septembre que je vous souhaite excellente.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Vice-présidente du département de la Haute-Savoie

Conseillère départementale du canton de Sciez

Sommaire

Initiative p. 4

S'COOL BUS, LE MANÈGE ENCHANTÉ

Territoire cyclable p. 6

LA SOMME, DÉPARTEMENT CYCLABLE

Actus p. 10

DE VÉLO & TERRITOIRES
DES TERRITOIRES

Dossier p. 12

FRÉQUENTATION VÉLO 2018

Pause-vélo p. 16

ENTRETIEN AVEC SONIA LAVADINHO

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20

COLLECTIVITÉS, CONTRIBUEZ À L'ON3V !

Photo de couverture :

Plage de Quend-Plage-les-Pins

© Somme Tourisme, Tibo

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

Vélo & Territoires sur LinkedIn

Vélo & Territoires 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

Directrice de la publication Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Amandine Dupré, Camille

Thomé, Stéphanie Mangin

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Extra l'agence

Crédits photos : Nicolas Bryant, Tibo, T. Henin,

S'cool bus, Joris Fialon, BFluid, A. Dupré,

Vincent Malard, C. Weissgerber

Remerciements :

Claire Blin, Olivier Borrot, Gilles Guiral, Mathieu Meylan,

Amaury de S'Cool Bus, Nathalie de Tréglodé, Sarah Xuereb

S'Cool Bus, le manège enchanté

Départ pour l'école en
S'Cool Bus dans l'Eure
© S'cool Bus

ZOOM SUR UN MODE DE TRANSPORT SCOLAIRE À SUIVRE, EN CE SENS QU'IL CONCILIE L'ENTHOUSIASME DES PETITS ET LA LUCIDITÉ DES PLUS GRANDS.

VOUS AVEZ DIT PLÉBISCITE ?

En 2018, 50 familles ayant participé pendant deux ans au ramassage scolaire en vélo collectif S'Cool bus ont répondu à un questionnaire de satisfaction disponible sur www.scool-bus.org. Selon cette enquête :

70,6%

des enfants sont « très motivés » pour se rendre à l'école en S'Cool Bus contre **17,6%** en voiture.

Le sens de l'orientation (**20%**), la ponctualité (**26%**), la rencontre de nouveaux copains (**34%**) et les règles du Code de la route (**74%**) sont les principaux bénéfices que retirent les enfants de ces deux premières années de S'Cool Bus.

52%

se sentent « en meilleure forme que d'habitude » et **66%** ont « envie de pratiquer davantage d'activités sportives » depuis qu'ils ont commencé S'Cool Bus.

82%

des parents ont « constaté des changements positifs chez leur enfant » depuis qu'ils l'ont associé à l'expérience S'Cool Bus.

À la question « depuis que votre enfant utilise S'Cool Bus, vos déplacements familiaux ont-ils évolué vers davantage de », **61%** des parents ont répondu « vélo, trottinette, roller », **39%** « marche » et **0%** « voiture ».



Au commencement il y a un parcours, une prise de conscience et l'envie de procéder par contamination. Le parcours, c'est celui d'Amaury Piquiot et ses amis. Hockeyeur de haut niveau et étudiant en école de commerce, le Rouennais a appris du plus chaleureux des sports de glace les vertus de la solidarité et le potentiel miraculeux, face à un objectif fixé, de la mise en commun de moyens humains lorsqu'ils entrent au service d'une conviction. La prise de conscience, c'est à l'été 2011 qu'elle s'opère. Un stage de fin d'études aux Pays-Bas permet au Français de rencontrer à Aalten près de Nimègue l'ingénieur ingénieur Thomas Tolkamp, un constructeur dont la démarche et les réalisations se situent pile au carrefour des aspirations éco-responsables et des compétences académiques du jeune homme alors âgé de 23 ans. La contamination ? Dans le désordre : un débrief, une homologation ministérielle, un brevet, 12 000 euros levés via le fonds participatif européen Ulule, un « *tope-là* » avec Vincent Guezou, Nicolas Catalino et quelques autres amis d'enfance et de patinoire plus tard, et le projet S'Cool Bus voit le jour.

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Qu'il prenne la forme du vélo collectif façon S'Cool Bus ou d'une «file indienne» plus classique, la mise en selle matinale des écoliers fait doucement des émules, ainsi que le racontait à chaud en juin dernier Karine Fouquet, conseillère départementale de Loire-Atlantique, à propos d'une initiative similaire dans la commune de Chaumes-en-Retz.

«Lundi 3 juin 2019, Journée mondiale de la bicyclette... Huit heures du matin, les dix bénévoles assurant le service de VéloBus dans la commune débutent leur tournée. À l'initiative de la municipalité, et dans le cadre de la semaine Tous à vélo, les parents des enfants scolarisés dans les six écoles calmétiennes ont pu inscrire leur(s) enfant(s) à ce service de ramassage scolaire. Tout au long de la semaine, les élèves peuvent

être ainsi encadrés et sécurisés par des adultes pour leur trajet "vélo" jusqu'à l'école. Sept circuits sont ainsi proposés toute la semaine sur la commune : sept circuits sont ainsi proposés toute la semaine sur la commune pour quatre écoles.

Les élèves, équipés de gilets de haute visibilité et de casques, sont pris en charge sur des circuits déterminés par les bénévoles. Afin de sécuriser ce convoi, un des vélos encadrant est équipé d'une frite de piscine dépassant allègrement de son vélo et symbolisant le "Un mètre de sécurité" que doivent respecter les automobilistes qui veulent procéder à un dépassement. Le premier bilan est très positif : respect des consignes de la part des enfants, respect des automobilistes vis-à-vis du VeloBus (qui peut représenter



jusqu'à 18 vélos en file indienne), des enfants qui, après un premier essai concluant, demandent à leurs parents de les inscrire pour la semaine, et des sourires... Trente-huit allers-retours ont été réalisés pour cette première journée, de quoi alimenter de 142 km le compteur du "défi des 7 000 km" (soit 1 km parcouru par Calmétien).

À noter : ce sont 9 % des élèves inscrits dans la commune qui vont participer à cette initiative. Un chiffre qui rappelle l'objectif de part modale du vélo fixé par le Plan national vélo annoncé à l'automne dernier.» ●

Propos recueillis par Anthony Diao

Petite reine et petits rois

Comme son nom l'indique, l'idée est d'allier transport, école et «coolitude». Comment ? En proposant un service gratuit de «ramassage actif» (en clair : si les «ramassés» ne pédalent pas, le S'Cool Bus de 200 kg n'avance pas !) et de transport scolaire sur un vélo collectif à assistance électrique, avec abri anti-pluie amovible, 15 km/h de vitesse maximale et sur des distances ne dépassant a priori pas les six kilomètres. Après six années d'existence et un scepticisme initial à dompter, dix lignes tournent quotidiennement et six autres se baladent au gré des besoins – un accompagnement sur 15 km pour une sortie en classe verte figure même parmi les grands souvenirs de ces premières épopées. Si les fourchettes basse et haute de l'âge des passagers de ces véhicules mi-bus, mi-vélo sont comprises «entre huit mois et seize ans», le gros des troupes se situe au niveau de l'école élémentaire, soit entre les six ans des CP et les onze des CM2. La tranche d'âge idéale pour s'associer au programme gouvernemental Savoir rouler à vélo, lancé au printemps 2019 et en phase totale avec la philosophie «Rien de ce qui touche au vélo en milieu scolaire ne nous est étranger» qui caractérise le champ d'action de la compagnie.

Un carrosse, une avancée

Pas à un néologisme près, les conductrices et les conducteurs de ces rosolies améliorées s'appellent les «cool'ductrices» et les «cool'ducteurs». À la fois chauffeurs, animateurs et éducateurs, ils n'obtiennent le droit de poser les mains sur le volant du 9-selles-18-pédales de 4,15 m de long et 1,20 m de large qu'après huit à quinze jours de formation théorique et pratique. Deux ans de permis de conduire, un BAFA ou une expérience dans l'encadrement figurent notamment au rang des prérequis incompressibles

pour pouvoir passer le permis S'Cool Bus et rayonner, pour commencer, dans l'agglomération Seine-Eure et le grand territoire normand. «Grâce à une formation simplifiée, une trentaine de cool'ducteurs ont déjà été formés par la Communauté d'agglomération».

Oyez, oyez

Comment bénéficier de ce service ? «Aujourd'hui, toutes les communes de l'agglomération peuvent en faire la demande à leur mairie» explique Amaury Piquiot. Concrètement, c'est par voie d'affichage et par un mot dans le carnet de liaison des écoliers que la compagnie se rappelle au bon souvenir des parents à l'approche du printemps. L'inscription se fait jusqu'au 30 juin via le site Internet. Communiqué au plus tard aux familles une semaine avant la rentrée de septembre, un algorithme permet de calculer le parcours de tournée le plus cohérent possible pour le cool'ducteur et ses jeunes passagers, tant en termes de proximités géographiques d'une habitation à l'autre que d'itinéraires sécurisés à privilégier jusqu'à l'établissement scolaire de destination. Victime de son succès, S'Cool Bus veille également à proposer des roulements, afin de permettre à un nombre maximal d'élèves de bénéficier de ce transport actif de plus en plus hype.

Croissance fertile

Sous format associatif de 2014 à 2016 avant de franchir le pas de la société et son combo gérant, direction commerciale, équipe développement et pool maintenance, la compagnie seinomarine, basée à présent à Louviers (Eure), compte aujourd'hui treize salariés et seize vélos manufacturés au fil des ans et des demandes, en partenariat avec l'ami néerlandais, dont dix estampillés «nouvelle génération». Mieux : le succès en crescendo a permis au collectif d'entrepreneurs de racheter

les plans du prototype, avec l'objectif à terme de sortir une usine de terre pour en industrialiser la fabrication. «Les sollicitations viennent aujourd'hui du monde entier» souligne un Amaury au courant de l'existence de dispositifs analogues du côté de Dunkerque ou de Saint-Nazaire, mais pas peu fier de voir les efforts visionnaires de son collectif reconnus désormais bien au-delà du cercle des (rares) convaincus de la première heure. Après plusieurs années de bénévolat et de financement par la publicité, l'appel d'offres remporté pour trois ans a fait du bien.

Cycle long

La matinée-type d'une «cool'ductrice» ou d'un «cool'ducteur» ? Six heures : réveil. 06 h 30 : arrivée au garage, vérification du matériel (pneus, pompe, batterie, triangle, gilets phosphorescents, casques). 07 h 40 : début de la tournée et premier enfant à bord. 08 h 20 : dépôt du groupe devant le portail de l'école... «D'après les retours de parents, ce ramassage actif a changé leur vie et celles de leurs mômes. Plusieurs nous ont dit que, les matins où leur enfant est prévu sur la tournée, il est le premier levé alors que d'habitude il faut s'y prendre à plusieurs fois pour le réveiller. Une autre maman nous a dit qu'à force de se retrouver pendant six mois tous les matins au feu tricolore, elle toute seule dans sa voiture et son enfant tout joyeux devant elle en train de pédaler avec ses camarades, elle a fini par laisser sa voiture et prendre à son tour un vélo pour se rendre à son travail... Que le comportement des petits influence celui des grands, elle a toujours été là notre intuition de départ. Ces retours d'expériences la valident totalement.» ●

👁 En savoir plus
www.scool-bus.org/

La Somme, département cyclable

EN 2020, LA SOMME ACCUEILLERA LES 24^{ES} RENCONTRES ANNUELLES DE VÉLO & TERRITOIRES. L'OCCASION POUR NOTRE REVUE DE SE PENCHER SUR UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, CONVAINCU ET CONVAINCANT, DONT L'APPROCHE S'INSCRIT SUR UN TEMPS LONG.



La Somme en bref

Superficie : 6 170 km²
Population : 572 744 habitants
Densité : 92,8 hab. / km²
Chef-lieu : Amiens

Président du Conseil départemental : Laurent Somon (LR)

En savoir + :
www.baiecycllette.com
www.somme.fr/veloroute-vallee-somme
www.somme-tourisme.com



Carole Bizet

Entretien avec Carole Bizet

Conseillère départementale; présidente de la commission Attractivité du territoire, développement agricole et touristique; troisième vice-présidente du Syndicat mixte Baie de Somme – Grand littoral Picard en charge des aménagements cyclables; membre des conseils d'administration de Somme Tourisme et de Vélo & Territoires

Quels sont les atouts du territoire samarien propices à la pratique du vélo ?

Le département de la Somme possède des reliefs doux, des paysages variés et un réseau dense. Cela en fait une destination appréciée des touristes à vélo comme des cycloportifs ou des usagers du quotidien, avec une offre familiale et sécurisée.

Quels sont les itinéraires cyclables emblématiques du territoire ?

Le Schéma national des véloroutes et voies vertes recense plusieurs itinéraires de niveau européen ou national : l'EuroVélo 4 littorale, les deux véloroutes nationales que sont la V30 (ou véloroute de la Vallée de Somme, qui doit relier à terme Reims à la Baie de Somme) et la V32 (ou véloroute de la Mémoire, qui relie Paris à Lille), mais aussi plusieurs voies vertes d'intérêt régional empruntant le plus souvent d'anciennes voies ferrées.

À quand remonte le déclic vélo sur le département ?

L'émergence d'une politique cyclable date des années quatre-vingt dix avec l'aménagement par le Département, en baie de Somme, de pistes cyclables le long des routes départementales. L'intuition des acteurs de l'époque les a rapidement conduits à élargir cette offre sur l'ensemble du littoral grâce au Syndicat mixte baie de Somme Grand littoral Picard, à qui le Département a confié le développement d'un véritable réseau cyclable, du nord au sud. Ce réseau est désormais le support de l'EuroVélo 4 – La Vélomaritime et des boucles thématiques dédiées à la découverte des oiseaux. Fort du succès rencontré par cette offre cyclable, le Conseil départemental s'est ensuite engagé, à partir de 2007, à étudier la création de la V30, le long du canal de la Somme dont il est propriétaire sur un linéaire de 120 km. L'itinéraire est aujourd'hui en voie de finalisation.

Tout ceci s'est fait avant même l'adoption d'un véritable schéma départemental, c'est cela ?

Oui. C'est en 2015 que le Département s'est officiellement doté d'un Schéma départemental cyclable. L'objectif était de faire rayonner sa politique cyclable sur l'ensemble du territoire départemental, et de l'étendre aux besoins de tous les usagers, qu'ils soient touristes, habitants, scolaires, etc.

Qui coordonne cette politique, au sein du Conseil départemental ?

Elle est portée par la direction du Développement des infrastructures. D'importants moyens financiers y sont consacrés en terme d'aménagement, puisqu'environ deux millions d'euros sont mobilisés chaque année. Sur le plan humain, cela représente environ deux équivalents temps plein (ETP). Pour autant, la politique cyclable du Conseil départemental ne se limite pas aux questions d'aménagement. Elle est traitée de manière transversale, en cohérence avec les stratégies liées au tourisme, aux sports, à l'environnement ainsi qu'au développement de la vallée de la Somme, de son fleuve et de sa baie.



Moutons des prés salés en baie de Somme, vue sur le Crotoy © Somme Tourisme, N. Bryant

Que représente pour vous la tenue en 2020 dans la Somme des 24^{ES} Rencontres annuelles de Vélo & Territoires ?

C'est une vraie reconnaissance. De par mes engagements auprès du Syndicat mixte comme du Conseil départemental, mais aussi en tant que directrice d'un centre équestre et donc aux premières loges pour observer les enjeux que toutes ces questions soulèvent, je suis bien placée pour témoigner à quel point des personnes au Département comme Claire Blin, Jérôme Cavory ou Alain Machu travaillent d'arrache-pied avec leurs équipes et les partenaires pour faire avancer la cause du vélo sur notre territoire. Organiser ces Rencontres est une fierté pour tous les Samariens et une reconnaissance pour leur travail de fourmi. Quant à Vélo & Territoires, j'ai eu la chance d'assister à d'autres rencontres annuelles et il suffit de voir la conviction et l'implication de la présidente Chrystelle Beurrier et de son équipe pour vouloir en être à notre tour. Ce sera chose faite dès l'an prochain et cela nous réjouit profondément ! ●



Claire Blin

Entretien avec Claire Blin

Directrice adjointe du Fleuve et des ports, chargée du développement de la vallée de Somme au sein du conseil départemental

Pourriez-vous retracer les grandes étapes permettant de comprendre les ressorts de la dynamique vélo sur le territoire ?

Cette dynamique est fortement liée chez nous au développement fluvestre. Je m'explique : une caractéristique importante de notre territoire est que le Département de la Somme est propriétaire de son canal sur 120 km depuis 2006, année où l'État lui a transféré le domaine. C'est quelque chose d'inhabituel en France et cela fait du canal la véritable colonne vertébrale de notre territoire.

Comment le canal de la Somme est-il arrivé à obtenir ce statut ?

Historiquement, le canal avait une vocation de transport entre Paris et l'Angleterre. Il a été construit au XVIII^e siècle. À l'époque, l'essor économique reposait sur l'industrie textile. À la fin du XIX^e siècle, d'autres modes de transport commençaient à lui faire concurrence (train, routes), puis l'ensablement inéluctable de la Baie de Somme l'a rendu moins attractif du fait des difficultés liées à la navigation

maritime. Au milieu du XX^e siècle, le déclin du canal commence. Dans les années 1990, l'État confie la gestion de l'infrastructure à la Région, actant ainsi une première mutation du canal, qui devient moins un enjeu économique qu'un enjeu touristique. Puis, en 1992, la Région le concède au Département. Ce dernier décide alors de développer le tourisme et la plaisance, en en faisant un itinéraire structurant pour la découverte de paysages particulièrement sauvegardés. La Baie de la Somme connaît alors une notoriété basée sur le tourisme de nature, et la proximité de grandes agglomérations comme Paris, Bruxelles ou Londres ouvre des perspectives.

Quelle a été l'incidence de la crue qui a frappé le département en 2001 ?

Ces inondations ont effectivement changé la donne. Cette crue de nappe a sinistré plusieurs villages pendant environ trois mois. Elle a de fait révélé la vétusté de nos infrastructures et nous a conduit à entreprendre la rénovation des ouvrages du canal, grâce au Plan Vallée Baie de Somme. Ces financements nous ont aussi permis d'amorcer la rénovation des berges et du chemin de halage. En parallèle, les démarches ont été engagées pour obtenir le classement de la Baie de Somme comme « Grand site de France » et pour son intégration au Club des plus belles baies du monde. La Somme renforçait aussi son positionnement sur les espaces naturels sensibles, avec une politique de préemption volontariste en Vallée de Somme et sur le littoral.

Comment cela s'est passé, ensuite ?

D'abord en 2007, il y a le lancement de l'étude « véloroute » avec le cabinet Inddigo, avec la volonté d'en faire un itinéraire de découverte du patrimoine naturel et paysager. En 2009, les élus émettent le souhait que cela devienne un support au lancement du Grand projet Vallée de Somme de la source à l'estuaire, avec l'idée d'en faire le support d'un projet de territoire global à l'échelle de la vallée, en s'appuyant sur le développement du tourisme fluvestre le long de la voie navigable.

C'est-à-dire ?

Nous avons par exemple décidé de réhabiliter plusieurs maisons éclésiastiques dont le Département est propriétaire. Nous avons restauré six sites le long du canal après une étude de programmation, avec un concept architectural en ces lieux pour qu'ils deviennent des étapes proposant café, gîte, etc. Elles sont ouvertes depuis 2016 et ont accueilli en 2018 plus de 32 000 visiteurs. Sur cette première vague, et pour lancer la dynamique, nous avons livré « un produit clé en main » moyennant une redevance intéressante. Cela nous a permis de trouver des gestionnaires publics et privés. Le but à présent est, d'une part, de pérenniser ces activités et, d'autre part, d'étendre la démarche à d'autres maisons inoccupées en trouvant des montages moins onéreux pour la collectivité. La reconquête de ces maisons, qui font partie intégrante du patrimoine du canal et qui accompagnent utilement l'itinérance à vélo ou en bateau, est un succès auprès du public, qui s'est réapproprié ces lieux paisibles au bord de l'eau.

Un mot peut-être sur le parcours des belvédères, que vous avez également mis en place...

Effectivement. Ce sont des points de vue en hauteur, panoramiques, exceptionnels. Nous avons installé des tables d'interprétation, qui révèlent les paysages et permettent de découvrir la vallée dans l'épaisseur du trait. Tout cela accompagne la véloroute, elle aussi équipée de tables d'interprétation avec une gamme de mobilier unique (50 au total) sur un linéaire de 120 kilomètres de site propre et 45 autres kilomètres qui devraient être valorisés d'ici 2021 pour permettre une boucle connectant l'EuroVelo3 et l'EuroVelo4, la V30 étant l'axe Sud de notre belle région des Hauts-de-France.

Vous êtes également concernés par le label Ramsar. Pourriez-vous expliquer de quoi il s'agit exactement ?

Le nom est celui d'une ville d'Iran où a été signée en 1971 une convention relative aux « zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau ». En France, des territoires comme le Morbihan ou la Camargue sont également concernés. La Somme est une vallée labellisée depuis une dizaine d'années. Qu'un aussi vaste territoire que le nôtre soit soumis à un traité international de cette ampleur, nous le devons autant à notre statut de propriétaire du canal qu'à nos espèces naturelles sensibles.

Où en êtes-vous aujourd'hui ?

L'Assemblée départementale vient d'adopter, le 27 juin dernier, une stratégie de développement intitulée « Vallée de Somme... une vallée idéale » qui vise à aller encore plus loin pour inciter au développement des services (boire, manger, dormir) nécessaires pour accompagner nos aménagements et pour accroître la notoriété de notre destination, en capitalisant sur le lien écosystémique qui existe entre la vallée et sa baie. L'objectif est aussi que ces aménagements servent aux mobilités du quotidien en rayonnant sur les connexions Nord-Sud et les boucles irriguant tout le département. 70% des habitants de la Somme vivent à moins de 5 km du fleuve. Cette stratégie a été bâtie à partir d'une étude confiée début 2019 à l'équipe dirigée par M. Cornette d'Amiens Aménagement.

Quelles tendances se dégagent, pour l'heure ?

Les chiffres de fréquentation de notre destination sont en progression constante. En 2017, 85% des usagers étaient des locaux. Il y a à l'évidence un retour des habitants au fleuve et un retour du vélo, ainsi qu'une combinaison train et vélo mais l'enjeu est aujourd'hui de générer davantage de retombées économiques. C'est une stratégie à dix années. Les Rencontres Vélo & Territoires prévues en 2020 participent de cette dynamique. La baie puis la vallée de la Somme sont des locomotives. Les collectivités locales et, en particulier, les communautés de communes souhaitent prendre le train en marche et accrocher le bon wagon. Le moment est venu d'accompagner ce mouvement. ●



Résidence Belle Dune à Fort-Mahon-Plage
© Somme Tourisme, T. Henin



Jean-Christian Cornette

Trois questions à Jean-Christian Cornette

Directeur général de la
société publique locale
Amiens développement

1.

C'est quoi selon vous un modèle de développement vertueux ?

C'est à la fois un choix de société et une question de volonté politique. Où fait-on porter l'investissement ? Le vélo est une réponse à une attente sociale. Or la mobilité doit être pensée collectivement, de façon non polluante. Il suffit de regarder l'espace occupé en ville par une voiture par comparaison avec les autres usagers de la voie. La principal levier de développement du vélo itinérant, c'est l'alternance vélo et train. Je pense au sociologue Jean Viard lorsqu'il dit que la clé de l'attractivité d'un territoire, c'est le tourisme. Or que recherche un touriste si ce n'est venir vivre une expérience intéressante ? Notre rôle est de lui faire toucher du doigt une autre manière de vivre, qu'il ramènera ensuite dans ses valises, un peu comme une pastille qui devrait métastaser.

2.

Comment a évolué la Somme sur ces questions au fil des années ?

Au départ, clairement, les élus étaient sceptiques, et puis la vision prospective l'a emportée. Vers 1992-1993, nous avions des financements européens qui n'étaient pas consommés. Les services du Département nous ont alors sollicités, avec une deadline de six mois pour utiliser ce budget. Nous avons vu là l'occasion de faire un plan vélo, et avons élaboré une première phase. L'esprit initial était celui du vélo récréatif et du développement des voies vertes. Nous travaillions alors avec une association néerlandaise, un modèle solide et sérieux. Nous étions convaincus que le vélo



Le vélo est devenu
un élément d'attraction
du territoire.



Directeur général pendant
23 ans du Syndicat mixte Baie
de Somme Grand littoral picard,
puis directeur général de l'une
des grandes destinations touristiques
françaises (la ville du Touquet),
il a vu le vélo poindre puis prendre
à l'échelle de son territoire.

était un atout et avions l'oreille des services de l'État. Cela nous a permis de développer plusieurs réseaux de pistes cyclables. Le vélo doit rester quelque chose de fluide, le ciment d'une évolution. Peu à peu nous sommes passés à une voirie de transit qui permet de lancer un mode de déplacement. Cela permet de dimensionner les infrastructures et d'opérer certains choix techniques comme celui du béton, un matériau qui nous permet d'éviter les racines. Ces choix sont importants car le vélo ne s'improvise pas, et la qualité doit rester une priorité.

Après, l'opinion tourne. Aujourd'hui nous comptons 3 000 lits en hébergements Pierre & Vacances ainsi qu'une forte évolution de l'hôtellerie de plein air. Clairement, le vélo est devenu un élément d'attraction du territoire. Nous avons ainsi lancé la Baiecyclette, remporté un prix de l'ADEME, etc.

3.

Comment envisagez-vous l'avenir ?

L'avenir, c'est la continuité des itinéraires. Malgré le Code de l'environnement, beaucoup d'aménagements routiers ne tiennent pas compte de ces dispositions. Il faut garantir la qualité de l'environnement. La gestion entre piéton et vélo est capitale pour rendre le milieu attractif.

Pour beaucoup, le vélo reste un déplacement de proximité. Or, le vélo à assistance électrique et la complémentarité train et vélo sont une opportunité formidable de tendre vers autre chose. Il faut le connecter avec d'autres modes de fonctionnement. Aujourd'hui le vélo est essentiellement l'affaire des intercommunalités et des collectivités locales. Il n'y a plus d'interlocuteur à l'échelon national. Or il faut le connecter à d'autres et le penser dans sa globalité sinon chacun reste sur son quant-à-soi.

Nous avons aujourd'hui des infrastructures accessibles et performantes. L'enjeu à présent est d'en faire une aventure touristique agréable et joyeuse. Comment ? D'abord en nous assurant que les flux de cyclistes et de piétons cohabitent bien, ensuite en portant nos efforts sur la carrossabilité des tracés et les services aux usagers. Trouver des partenaires, encourager l'hébergement, la restauration, les ateliers de réparation... Nous n'inventons rien, les recettes sont connues. À nous d'en profiter pour valoriser au passage nos atouts gastronomiques, patrimoniaux et culturels – en somme, être originaux tout en restant nous-mêmes. ●

LA VÉLOROUTE VALLÉE DE SOMME (V30)

Jérôme Cavity

Directeur adjoint au
Conseil départemental
de la Somme

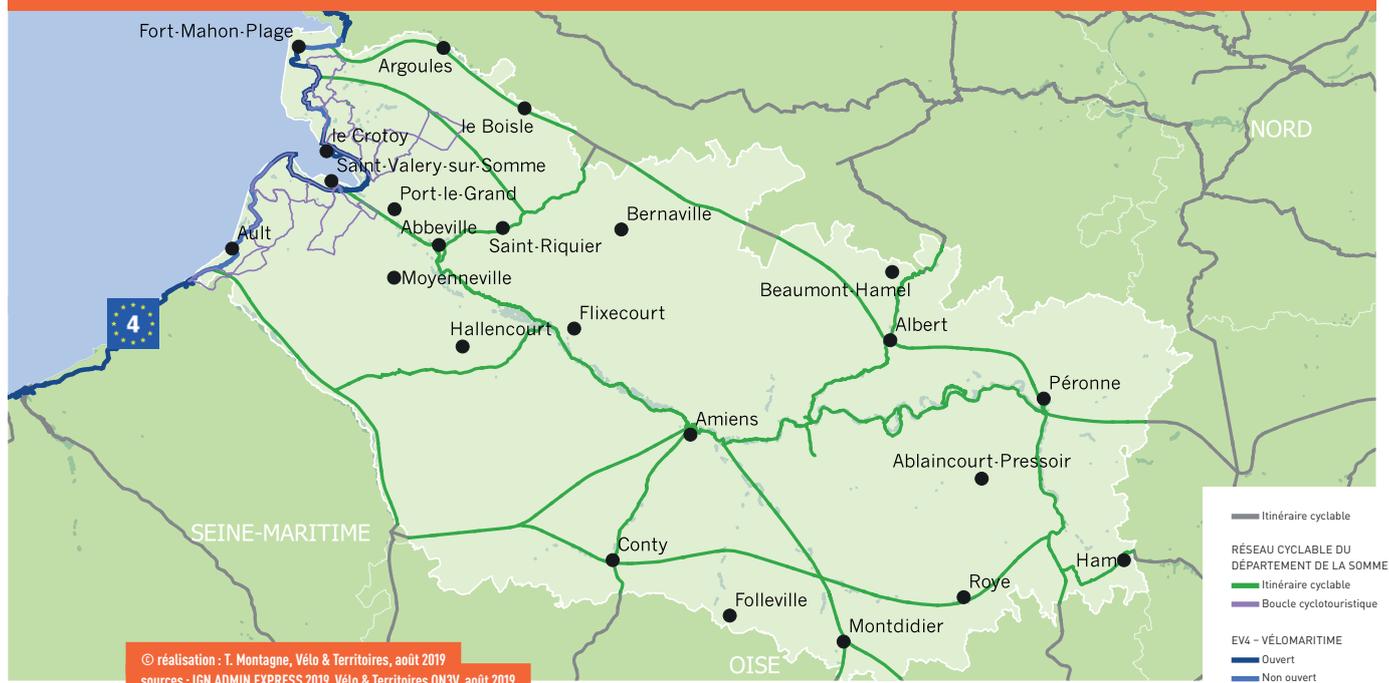
« Nous avons démarré en 2009, à l'époque où le Département souhaitait reprendre l'initiative en matière de politique vélo. Une étude avait été lancée en ce sens, qui conclut à ce que le Département prenne la maîtrise d'ouvrage de la V30 ainsi que le soin de plancher sur un Schéma cyclable départemental. Les équipes ont pris le projet à bras-le-corps. La V30 est apparue en novembre 2011 avec la réalisation de premiers travaux et le schéma cyclable a été adopté par l'Assemblée en 2015. À ce jour, 127 km de l'itinéraire sont achevés dont 10,5 km en 2019. L'ensemble des 165 km d'aménagement traversant le Département d'est en ouest sera achevé en 2021. Ces aménagements ont bénéficié de subventions de la Région et d'aides européennes (FEADER et Interreg EUROCYCLO).

La V30 se situe essentiellement sur le chemin de halage du canal de la Somme. Un effort particulier a été fait au niveau de la signalétique et de la valorisation paysagère, avec des aires d'arrêt et des belvédères.

Une douzaine de compteurs existent et ont enregistré plus de 10 000 passages par mois à certains endroits pendant la saison d'été : cette fréquentation est en hausse d'année en année.

La V30 va de la Somme à la Marne et relie les EuroVélos 3 et 4. Nous travaillons également avec les départements de l'Oise (Trans'Oise) et de l'Aisne afin de développer la continuité d'itinéraire. Dans l'ouest du département, le projet Eurocyclo est l'occasion de développer un réseau points-nœuds. Tout ce travail de connexions prend du temps mais il est nécessaire pour le développement de l'ensemble des itinéraires.

À titre personnel, je prends plaisir à venir depuis de nombreuses années aux Rencontres annuelles de Vélo & Territoires et suis moi-même cycliste. Accueillir les Rencontres 2020 est un investissement important pour une collectivité comme la nôtre. »



Dorothee Maréchal © Somme Tourisme

Trois questions à Dorothee Maréchal

Responsable de la filière vélo au pôle Développement de la performance de Somme Tourisme

1.

Quels sont les piliers de la stratégie de communication de la Somme à vélo ?

Notre axe principal, c'est la véloroute de la Vallée de la Somme. C'est notre point fort et notre priorité car c'est un itinéraire structurant et émergent. Nous profitons de la proximité avec la région parisienne et visons le rapprochement avec les grandes agglomérations au cœur d'un réseau nord-européen. De plus, il y a sur cette destination Vallée de Somme d'autres activités : nautisme, fluvial, patrimoine, etc. Sur le littoral, l'EuroVelo 4 longe la Baie de Somme qui est une destination précurseur. Sa nouvelle identité, La Vélo maritime, relance l'intérêt et nous permet de financer de nouveaux aménagements pour 2020 ou 2021. Nous sommes également engagés avec deux autres partenaires sur le programme européen Eurocyclo.

2.

Dans quel ordre vous y prenez-vous pour mener à bien cette stratégie ?

Avant de pouvoir commencer à l'envisager, il a fallu procéder aux aménagements nécessaires. Un gros travail de rénovation a été fait par le Département

LA VÉLOROUTE, SUPPORT DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Alain Machu
Chef du service Études au Conseil départemental de la Somme – Direction des Routes

Dans notre Schéma cyclable départemental de 2015, il y a deux volets. Le premier est lié au tourisme et aux loisirs avec notamment les deux véloroutes nationales qui traversent la Somme, à savoir la véloroute Vallée de Somme (V30) et la véloroute de la Mémoire (V32). Le second porte sur les déplacements utilitaires avec comme première cible les collégiens et ensuite la desserte des pôles d'emplois et de commerces. Sur la carte du Schéma, nous avons matérialisé un principe de liaisons utilitaires qui, potentiellement, peut s'appuyer sur de l'existant mais pourrait également faire l'objet d'aménagements spécifiques pour le vélo. Les communes identifiées par ces liaisons sont situées dans un rayon de cinq kilomètres par rapport aux collèges

et aux pôles, distance acceptable ressentie pour un usage utilitaire. L'accès depuis les gares vers les axes cyclables constitue également un enjeu pour favoriser la multimodalité. Pour ce faire, nous travaillons à l'implantation de la sortie des gares de totems qui permettront aux usagers de retrouver les véloroutes et itinéraires cyclables situés à proximité. Depuis la véloroute Vallée de Somme, nous avons implanté de la signalétique qui indique notamment les gares SNCF. Il nous manque encore le jalonnement entre la véloroute et la gare mais notre chance c'est que la véloroute longe le canal qui mène à la gare, ce qui permet de se repérer facilement. En plus de ces deux volets, le Département travaille dans le cadre d'Interreg EUROCYCLO sur un projet de réseau points-nœuds qui permettra de compléter l'offre cyclable, avec un maillage empruntant des routes à faibles trafics qui pourront servir aux déplacements utilitaires. Une zone expérimentale va être mise en place à partir de septembre 2019. ●

Propos recueillis par Anthony Diao

sur les chemins de halage du bord du fleuve. La mise en réseau et la communication sur l'itinéraire a démarré en 2015 mais la commercialisation ne peut véritablement commencer que maintenant. Nous avons également publié un guide aux éditions Ouest France, qui sera réédité au printemps 2020.

3.

À quels enjeux êtes-vous confrontés ?

Quelques points difficiles sont parfois bloquants en termes d'infrastructure, comme le franchissement de l'Authie ou la traversée des villes par exemple. Mais l'engagement avec nos partenaires

dans le projet européen Eurocyclo nous permet d'y travailler. L'intermodalité train/vélo est également un sujet du fait de notre bonne desserte SNCF. La mise en réseau des acteurs et des utilisateurs nous mobilise aussi. L'expérience de la Loire à Vélo et la proximité avec le réseau belge nous sont précieuses. Concernant la communication, le site Baicyclette.com existe depuis longtemps et nous utilisons aussi celui de Somme Tourisme. Nous privilégions aussi les partenariats avec des sites web ou des applications reconnus comme MountNpass, Cirkwi ou GéoVélo car, pour nous, rejoindre ces supports existants est plus efficace que de créer notre propre application. ●

Actus de Vélo & Territoires

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



Accueil vélo, la marque dédiée aux touristes à vélo

Accueil Vélo qualifie et rend visible les services adaptés aux cyclistes

Les animateurs et référents Accueil Vélo étaient réunis à Paris en juin à la journée annuelle de cette marque dédiée aux touristes à vélo. Animée par Tourisme & Territoires, la marque est la copropriété de France Vélo Tourisme et du comité régional du tourisme de Centre-Val de Loire. En 2019, plus de 4 000 prestataires sont marqués Accueil Vélo, soit 20 % de plus qu'en 2018. Les hébergeurs constituent la majorité de cette offre, complétée par d'autres services : loueurs et réparateurs, restaurateurs, sites touristiques, offices de tourisme... Le nombre de référents territoriaux progresse également avec 110 structures qui contribuent au déploiement. Niveau visibilité, les nouvelles fonctionnalités du site web de France Vélo Tourisme entendent assurer la promotion d'Accueil Vélo et de ses prestataires.

Enquête Territoires 2019 : record de participation

Reconduite cette année, l'Enquête Territoires a bénéficié de la mobilisation de 500 collectivités répondantes. Avec cette étude, réalisée grâce au soutien de l'Ademe et l'appui du Cerema et de l'Assemblée des communautés de France, Vélo & territoires entend inventorier l'action des régions, des départements et des intercommunalités pour le développement du vélo : planification, ressources, aménagements et services dédiés au vélo. Parmi les 500 territoires, 100 % des régions métropolitaines et 91 % de conseils départementaux ont apporté des réponses. Côté intercommunalités, plus de 30 % de la totalité des EPCI à fiscalité propre du territoire (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération et communautés de communes) ont joué le jeu. Cette démarche inédite dans sa représentativité révèle d'ores et déjà une très grande diversité des initiatives vélo des collectivités et de leurs problématiques. Vélo & Territoires dévoilera les premiers résultats de l'enquête lors des 23^{es} Rencontres le 26 septembre prochain.

Actualisation du Schéma national vélo : derniers arbitrages

Dans la continuité de l'actualisation du Schéma national vélo (SNV), le comité de pilotage s'est réuni le 11 juillet dernier pour entériner les arbitrages. Tous les itinéraires seront maintenus au SNV. Cinq itinéraires seront modifiés à l'instar de la V16 qui reliera Dieppe à Strasbourg, de la V47 qui ira de Montoire-sur-le-Loir à la Flèche et de trois autres itinéraires en région Nouvelle-Aquitaine qui révisent concomitamment son Schéma régional. Enfin, deux nouveaux itinéraires intègrent le SNV : l'Indre à vélo (V49) de Tours à la V82 et l'itinéraire de Maurienne (V67) qui reliera la V62 à l'EuroVelo 8 en Italie dès 2020. La nouvelle carte du SNV sera dévoilée le 26 septembre prochain lors des 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires à Angers. L'actualisation du Schéma national des véloroutes est appelée, quant à elle, à se renouveler périodiquement.

Lancement de l'outil de signalement

Alerter d'une anomalie sur le terrain et réagir plus rapidement, c'est l'objectif de l'outil de signalement réalisé par Vélo & Territoires. Mise en service cet été sur l'EV1 - La Véloodyssée à titre expérimental, l'application sera par la suite ouverte aux autres itinéraires. L'ambition ? Favoriser la qualité des itinéraires cyclables et faciliter la gestion de leur entretien par un réseau dit « communautaire » où chacun participe à l'amélioration des conditions d'itinérance. À chaque signalement envoyé, l'identification géographique et le type de signalement permettent de contacter le maître d'ouvrage concerné grâce à une base de données dédiée. Informé du nouvel événement, ce dernier gère et traite le signalement. Une fois résolu, le signalement est inscrit en tant que tel sur la plateforme et l'utilisateur peut à tout moment suivre l'évolution de son traitement. Conçue et financée dans le cadre du projet AtlanticOnBike, l'application a demandé cinq mois de travail à Vélo & Territoires avec le concours de la société Veremes et des acteurs de l'EV1 - La Véloodyssée.



Outil de signalement en test sur l'EuroVelo 1 - La Véloodyssée

Velo-city 2019 : le rendez-vous européen du vélo

Le plus grand congrès vélo au monde a accueilli plus de 1 300 participants pendant quatre jours à Dublin. Sur le thème du vélo à travers les âges (*Cycling for the ages*), le congrès proposait 300 interventions réparties sur 80 ateliers proposant « d'explorer la ville cyclable du futur ». Vélo & Territoires était présent pour parler de gestion adaptée de la donnée pour le web et pour le suivi de la fréquentation des itinéraires cyclables autour de l'évolution du tourisme à vélo et du tourisme durable en Europe. Organisé par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), Velo-city invite chaque année les acteurs européens et internationaux à s'inspirer mutuellement, à partager les évolutions techniques et méthodologiques en lien avec le vélo et à penser la mobilité de demain. La prochaine édition se déroulera à Ljubljana du 2 au 4 juin 2020.

Les solutions de mobilité dans les territoires peu denses

Vélo & Territoires a participé au groupe de travail sur la desserte des territoires peu denses organisée par le GART en juin. L'occasion de dresser un bilan de Vélos et Territoires, l'appel à projets éponyme de notre réseau, d'évoquer la desserte à vélo de ces territoires peu denses, de faire un point sur la Loi d'orientation des mobilités et d'échanger avec différentes associations œuvrant en faveur du vélo. Le département du Finistère a présenté son accompagnement en ingénierie et en financement via les contrats de territoires dans le cadre de sa politique cyclable. La région Centre-Val de Loire a quant à elle détaillé les solutions intermodales régionales entre rabattement, solutions de cars et le Train vélo Loire.

Le développement d'une politique cyclable en périurbain et interurbain

À l'occasion de la journée *Une voirie pour tous* qui a rassemblé près de 100 personnes le 25 juin dernier à Angoulême, Vélo & Territoires a présenté *Le développement d'une politique cyclable en périurbain et interurbain*, ainsi que les outils développés par l'association. Le programme a également mis en avant les évolutions liées à la Loi d'orientation des mobilités et des retours d'expériences, notamment du département de la Charente, dont le schéma vélo est en cours de révision.

Actus des territoires

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

Vélo & fromages dans le Jura

Associer vélo, découverte du Jura et savoir-faire de ses habitants ? C'est l'esprit du label « Vélo et Fromages » mis en place en juin 2019 sur quatre boucles vélo à la journée et les deux tours du Jura à vélo à parcourir en itinérance sur plusieurs jours. Ces six parcours permettent de découvrir le Jura à vélo à travers sa gastronomie et son agriculture, notamment autour des AOC fromages que sont le Comté, le Morbier et le Bleu de Gex.

Hérault à vélo

Alors que 5 % de ses habitants se déplacent à vélo tous les jours, le département de l'Hérault précise le contenu de son plan vélo 2019-2024. Il investira plus de 30 millions d'euros sur les cinq années pour développer les usages de ce moyen de déplacement aux pratiques multiples : balades en famille, grandes itinérances, usages de loisirs ou sportif.



Piste cyclable en Seine-Saint-Denis

Seine-Saint-Denis : un territoire 100 % cyclable d'ici 2024

Face à l'urgence climatique et pour confirmer la place du vélo comme solution de transport à part entière sur le territoire de Seine-Saint-Denis, les élus départementaux ont adopté, en avril, la Stratégie vélo en faveur d'un territoire 100 % cyclable. Les axes de travail identifiés ? Le déploiement massif d'infrastructures cyclables, en fixant notamment comme objectif stratégique d'adapter 100 % des rues départementales à la pratique du vélo à horizon 2024. Selon le contexte de chaque voie départementale, plusieurs solutions d'aménagement pourront être mobilisées pour optimiser les conditions de confort, de sécurité et de praticité à vélo (pistes cyclables sécurisées, bandes cyclables en marquage, aménagement de zones 30...). In fine, le développement d'une culture vélo et la mise en place d'une gouvernance spécifique sont également envisagés.

Bienvenue aux cinq nouveaux adhérents !

Ces derniers mois, Vélo & Territoires a accueilli : le département de Meurthe-et-Moselle qui poursuit le développement de la V50 ; Angers Loire Métropole, engagée sur la V43, l'EV6, la V47 et complice des 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires ; de l'Oust à Brocéliande Communauté qui œuvre pour l'usage du vélo en milieu rural ; le Syndicat mixte du bassin du Lot, engagé autour du développement de la Vallée du Lot à vélo (V86) ; et le département des Hautes-Alpes, qui réfléchit avec ses homologues départementaux à améliorer la sécurité des cyclistes dans les cols alpins. Ces nouveaux arrivants portent le nombre d'adhérents à 96.

Du nouveau pour La Méditerranée à Vélo

Le comité d'itinéraire de l'EuroVelo 8 – La Méditerranée à Vélo entame sa deuxième génération de convention de partenariat 2019-2022. Il réunit 23 partenaires, soit onze signataires de plus que lors de la première signature en 2016. Deux actions fortes ont été lancées en 2019 : une étude de stratégie marketing et la publication d'un topoguide prévue en 2020. Le comité souhaite adopter une approche « produit » sur l'itinéraire et se questionne : quelle est sa fréquentation ? Son accessibilité ? Son offre de services ? En fonction de cette analyse, des cibles prioritaires en phase avec des produits « séjour » seront définies. D'autres actions sont également au programme comme le renforcement de l'animation des réseaux sociaux de l'itinéraire et un travail spécifique sur l'intermodalité vélo et transports en commun à l'échelle des deux régions concernées : Sud et Occitanie.

Bretagne : hausse de la fréquentation des véloroutes et voies vertes

Cinq ans après leur première étude, le Comité régional de tourisme (CRT) et ses partenaires ont reconduit une enquête de fréquentation élargie à l'ensemble des usagers des véloroutes et voies vertes de Bretagne. Leur succès est confirmé avec 5,4 millions de sorties en 2018 dont 1,4 million de sorties cyclistes et le nombre de sorties progresse de 40 % : le signe d'un véritable engouement pour le vélo ! Le motif premier de ces sorties ? Les loisirs : 72 % des cyclistes pédalent pour le plaisir, la balade, la découverte alors que 20 % déclarent une pratique sportive et 5 % font un séjour en itinérance. Les 3 % restants sont présents dans le cadre d'un trajet utilitaire. Parmi l'ensemble des cyclistes, 41 % sont des touristes qui séjournent avant tout en hébergement marchand (81 % d'entre eux).

AMÉNAGEMENTS



Pose de la passerelle à Gamsbheim

Nouvelle Passerelle sur le Rhin

La plus longue passerelle d'Europe construite en aluminium a été installée sur le Rhin en juin. Le conseil départemental du Bas-Rhin a assuré la maîtrise d'ouvrage pour les travaux côté français. Inaugurée dans le cadre d'une fête du vélo transfrontalière, la passerelle de 64 mètres permet le franchissement du Rhin par les piétons et les cyclistes entre Gamsbheim et Rheinau en Allemagne.

Avenue verte London Paris en Seine-Maritime

Le département de la Seine-Maritime a inauguré en juillet cinq kilomètres d'un nouveau tronçon de l'Avenue Verte London Paris entre Arques-la-Bataille et Dieppe. Cet ultime tronçon fait partie des 400 km de la partie ouest de l'itinéraire cyclable qui relie Paris à Dieppe sur 246 km. Cette réalisation, sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée, a nécessité d'importants travaux de sécurisation et l'aménagement de huit intersections avec des routes communales, départementales ou des chemins d'exploitation. Le coût total est de 4,77 millions d'euros à la charge du Département dont 954 000 € ont été financés par la région Normandie.

Inauguration de la vélo voie verte « Vallée du Tarn »

Le tronçon de la voie verte « Vallée du Tarn » qui relie désormais Bressols à Orgueil a été inauguré en juillet dernier. Cette voie verte s'inscrit dans la volonté du département de Tarn-et-Garonne de favoriser l'itinérance douce. Pour assurer la continuité cyclable jusqu'à Saint-Sulpice dans le Tarn, les travaux d'aménagement se poursuivent pour une ouverture prévue en 2020.

LA PLATEFORME NATIONALE DES FRÉQUENTATIONS, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Créée en 2013, la Plateforme nationale des fréquentations (PNF) permet de suivre la fréquentation cyclable grâce à la mutualisation de données de comptages automatiques de vélos. Cet outil, animé par Vélo & Territoires, contribue à améliorer la connaissance de la fréquentation des itinéraires cyclables et à montrer les différentes utilisations d'une même infrastructure. Il est ainsi possible d'établir que le Schéma national vélo sert à la fois le développement touristique et la mobilité quotidienne. L'équipe de Vélo & Territoires remercie les 76 collectivités qui partagent les données de leurs 690 compteurs dans cet outil.

UN OUTIL QUI SE DÉVELOPPE

126

ANALYSE 2013

171

ANALYSE 2014

332
compteurs

ANALYSE 2015

415
compteurs

ANALYSE 2016

431
compteurs

ANALYSE 2017

537
compteurs

ANALYSE 2018

690
compteurs
mutualisés

PNF 2018

Nombre de compteurs intégrés
dans les différentes analyses

Fréquentation vélo 2018

LA FRÉQUENTATION REPART À LA HAUSSE DEPUIS 2017. UN PHÉNOMÈNE AUQUEL CONTRIBUE L'ENSEMBLE DES PRATIQUES CYCLABLES : UTILITAIRE (+10%) ET LOISIRS (+5%). DEPUIS LE DÉBUT DE LA PLATEFORME NATIONALE DES FRÉQUENTATIONS (2013), LE NOMBRE DE PASSAGES DE VÉLOS ENREGISTRÉS PAR LES COMPTEURS A PROGRESSÉ DE 20%.



Évolution du nombre de passages à échantillon comparable (base 68 compteurs)



Le rapport d'analyse de fréquentation 2018

537 COMPTEURS
PRIS EN COMPTE

(les analyses du rapport portent uniquement sur les données exploitables et validées)

SOIT 25%
DE COMPTEURS
SUPPLÉMENTAIRES
par rapport à 2017

76 

CONTRIBUTEURS

8 

ITINÉRAIRES
ANALYSÉS
de façon détaillée



NOUVEAUTÉ
profil d'usage par
compteur (utilitaire,
loisirs, mixte)

UNE HAUSSE DE FRÉQUENTATION SUR LA PLUPART DES ITINÉRAIRES ANALYSÉS, MAIS DES DIFFÉRENCES SELON LES TERRITOIRES ET LES MILIEUX OBSERVÉS.

EUROVELO 17
La ViaRhôna
+9%
de passages

EUROVELO 4
La Vélomaritime
+9%
de passages

EUROVELO 6
La Véloroute des fleuves
+5%
de passages

V43
La Vélo Francette
+5%
de passages

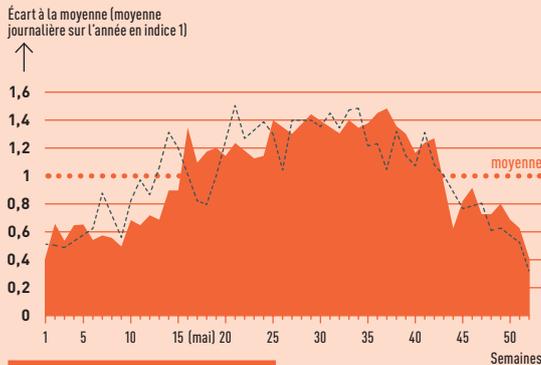
EUROVELO 1
La Vélodyssée
+1%
de passages
→ La période estivale sur cet itinéraire représente 64 % des passages annuels contre 38 % en moyenne nationale.

(Analyses des fréquentations par rapport à 2017)

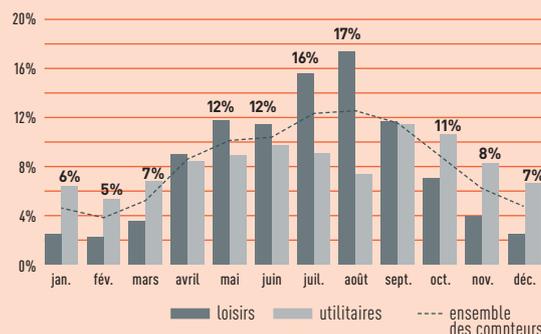
Une fréquentation souvent impactée par le calendrier et la météo



Comme de nombreuses activités d'extérieur et touristiques, la pratique cyclable est souvent plus importante en période de congés. Ainsi, la fréquentation de mai 2018 a été dopée par les nombreux ponts.



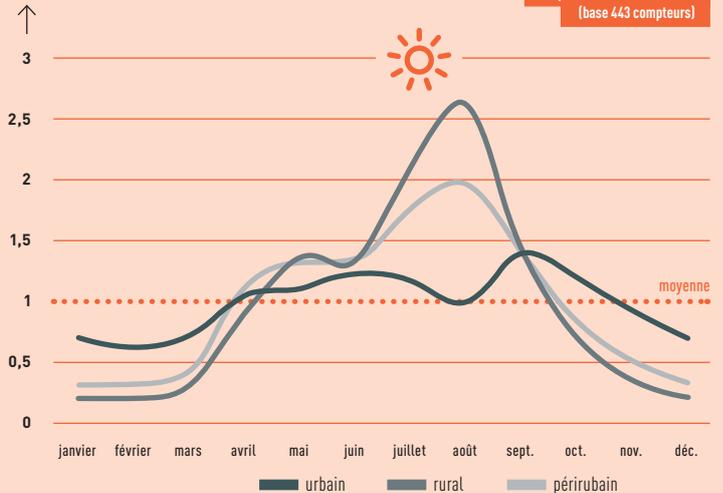
Comparaison de la fréquentation journalière en 2017 et 2018, à échantillon comparable (base 286 compteurs)



Répartition mensuelle des passages 2018 par type de pratique (base 326 compteurs «loisirs», 77 compteurs «utilitaires» et 443 compteurs pour l'ensemble)

La mobilité et les loisirs, deux pratiques décalées dans le temps

Écart à la moyenne (moyenne mensuelle sur l'année en indice 1)



URBAIN

Les fréquentations utilitaires et urbaines sont facilement reconnaissables par une saisonnalité plutôt lisse présentant une légère baisse de fréquentation en juillet/août.

RURAL

La fréquentation de loisirs et la fréquentation rurale ont des profils relativement similaires. Elles présentent un pic en été et une fréquentation hivernale en retrait.

PÉRIURBAIN

Les grands itinéraires apparaissent également comme des lieux de fréquentation mixte, supports à la fois de pratiques de loisirs et de pratiques utilitaires.

LES MATHES – LA PALMYRE
563 passages moyens journaliers



CATÉGORIE SITES RURAUX

Gilles Guiral,
chargé de mission Activités
de pleine nature Royan
Agglomération

Comment expliquez-vous ces chiffres de fréquentation en 2018 ?

Cette forte fréquentation s'explique par l'attractivité de la station balnéaire des Mathes. Le compteur Les Mathes – la Palmyre, propriété de Royan Atlantique, se situe sur le front de mer. Installé en 2015 sur le tracé de l'EV1 – La Vélodysée, il a dépassé le million de passages cumulés en juin 2019. Les cyclistes y affluent généralement toute la saison et sur les ailes de saison. Il faut dire que ce village historique est à la fois un lieu touristique et un lieu de promenade dans un cadre plutôt sympathique. Il s'agit majoritairement d'une pratique de loisirs pour aller à la plage, au zoo de la Palmyre... Les touristes itinérants, les touristes qui vont et viennent au camping ou au Club Méditerranée, les retraités et les promeneurs expliquent les données affichées par ce compteur.

Cette fréquentation est-elle récente ?

En milieu rural, ce village des Mathes a été précurseur en matière de politique cyclable puisque les aménagements ont été réalisés il y a dix ou quinze ans pour accéder à la plage. Depuis, d'autres itinéraires ont été créés pour faciliter les déplacements et la pratique s'est accrue. Ce territoire a des habitudes déjà bien ancrées : la piste traversant la forêt de la Coubre a été aménagée pendant la Seconde guerre mondiale. Et depuis cinq ans, la fréquentation vélo augmente. Le nombre de billets vendus pour traverser l'estuaire en bac avec son vélo entre La Tremblade et Marenne confirme cette tendance. En 2013, 38 500 billets étaient vendus pour traverser dans les deux sens. Aujourd'hui, ce sont 50 000 billets vendus.

Palmarès des compteurs parmi les plus fréquentés

VÉLO & TERRITOIRES ÉDITE CHAQUE ANNÉE UN PALMARÈS DES COMPTEURS LES PLUS FRÉQUENTÉS PAR TYPE DE MILIEU. COMMENT S'EXPLIQUENT CES IMPORTANTES FRÉQUENTATIONS ? QUEL EST L'USAGE MAJORITAIRE SUR LEURS ITINÉRAIRES ? ENTRETIENS AVEC LES PROPRIÉTAIRES DE CES COMPTEURS À SUCCÈS.

CATÉGORIE SITES URBAINS

Mathieu Meylan,
responsable du pôle
Conduite d'opérations vélo
à la Métropole de Lyon

Comment expliquez-vous ces chiffres de fréquentation en 2018 ?

Installé en 2008 par le Grand Lyon, ce compteur est l'un des plus anciens du territoire. Il est positionné sur un axe cyclable structurant et historique, livré en 1998. La fréquentation importante s'avère majoritairement utilitaire. Cet axe est très emprunté pour des trajets domicile-travail. La moyenne quotidienne journalière est de 3 917 passages, ce qui tient compte des week-ends, des vacances et du mois d'août, moments où la fréquentation est moindre. Elle peut aussi être bien plus importante. Par exemple, en septembre 2018, le compteur enregistrait 6 772 passages jour. Cet itinéraire reste très fréquenté alors que des aménagements parallèles ont été réalisés depuis.

Cette fréquentation est-elle récente ?

Le compteur montre une évolution constante depuis son installation, de l'ordre de +15% par an. Le trafic a plus que doublé sur cet axe en dix ans. En 2010, le compteur affichait 3 000 passages par jour à la belle période. Aujourd'hui, la fréquentation peut osciller entre 6 000 et 7 000 passages par jour entre mai et octobre. En 2019, la progression se tasse un peu et d'autres compteurs comme ceux des ponts Morand et Lafayette proposent de très belles fréquentations sur la Métropole. La pratique du vélo continue de se développer.



LYON 3^e/7^e – GAMBETTA
3 917 passages moyens journaliers



VOGLANS (VILLARCHER)
1 039 passages moyens journaliers



CATÉGORIE SITES PÉRIURBAINS

Olivier Borrot,

chef du service Prospective
et coordination de la direction
des Infrastructures du
département de la Savoie

et Sarah Xuereb,

chargée de mission vélo
à l'Agence alpine des territoires

Comment expliquez-vous ces chiffres de fréquentation en 2018 ?

Ce compteur, géré par le département de la Savoie, est situé sur la V63, entre deux pôles urbains que sont les agglomérations de Grand Chambéry et celle de Grand Lac dont fait partie Aix-les-Bains. Ce tronçon permet d'accéder à Savoie Technolac, un pôle économique en forte expansion accueillant plus de 230 entreprises, 3 500 emplois et 5 000 étudiants. Point de passage incontournable, la fréquentation de mobilité quotidienne y est importante comme l'illustrent les 11 000 passages enregistrés en janvier 2018. Les pratiques excursionnistes ou touristiques ne sont toutefois pas en reste puisque le compteur enregistrait 50 000 passages en juillet 2018. L'analyse des fréquentations de cette période montre un usage mixte avec des pics de fréquentation de 150 à 200 passages à 9h et à 18h, liés aux déplacements domicile-travail ainsi que 60 à 130 passages par heure le reste de la journée. À ce jour, il n'est pas possible de qualifier davantage l'usage touristique mais une étude de fréquentation

plus poussée est envisagée pour mieux connaître les échantillons et distinguer par exemple la part de l'itinérance ou des vélos à assistance électrique.

Cette fréquentation est-elle récente ?

La pratique dans ce secteur existe depuis longtemps. L'Avenue verte, ancêtre de la V63 reliant Chambéry au Bourget-du-Lac, a été réalisée dans les années 90. Associé aux balades de loisirs, le développement de Savoie Technolac a grandement participé à développer l'usage du vélo sur cette portion d'itinéraire. Le compteur de Voglans, installé en 2012, affiche 250 000 passages dès 2013. Après deux ans de stagnation, entre 2014 et 2016, la fréquentation repart à la hausse. En 2018, le compteur affiche 380 000 passages et la fréquentation devrait poursuivre sa croissance. La mise en service en 2018 de la galerie de sécurité du tunnel du Chat ouverte aux déplacements doux a grandement facilité les déplacements cyclables entre les bassins aixois et chambériens à l'est et l'Avant-Pays savoyard à l'ouest. En un mois, le tunnel compte déjà 4 700 passages mensuels et cet aménagement, qui limite le dénivelé en évitant le franchissement du massif par le col du Chat, fait de nombreux adeptes.

IMPLANTATION DE COMPTEURS, IDÉES À RETENIR ET PIÈGES À ÉVITER

Les compteurs automatiques, qu'ils soient permanents ou temporaires, permettent d'évaluer la fréquentation des itinéraires et réseaux cyclables et son évolution dans le temps. Adossées à des enquêtes sur sites, ces données permettent d'en estimer les retombées économiques. Aujourd'hui, les compteurs automatiques sont devenus incontournables. Mais quelle stratégie d'implantation adopter ?

- Tout d'abord, il faut réfléchir à ce que l'on veut mesurer. Si l'on veut mesurer la fréquentation d'un itinéraire ou d'un réseau, il est important d'établir un maillage de compteurs dont les emplacements seront caractéristiques de celui-ci. Le premier piège serait d'installer tous ces compteurs sur des voies vertes quand celles-ci ne représentent que la moitié de l'infrastructure analysée. Il est donc important d'avoir un raisonnement global et coordonné. L'objectif ? Avoir une couverture représentative du réseau (densité d'habitants, d'offres touristiques, niveau de fréquentation supposé...) tout en rationalisant les coûts d'investissement.
- Ensuite, il faut considérer qu'un compteur est une machine soumise à usure et que la collecte de données n'a de sens que si celles-ci sont analysées, partagées et diffusées. Il est important de réfléchir aux modalités de maintenance du matériel et à la gouvernance de la donnée dès le projet d'implantation : qui va la vérifier, la traiter et la valoriser. Sans cela le piège est de rapidement disposer de compteurs non opérationnels...

👁 En savoir plus

Fiche technique «**Implantation de compteur automatique de cyclistes : choisir l'emplacement et contraintes d'installation**», disponible pour les adhérents sur www.velo-territoires.org



Sonia Lavadinho

CHERCHEUSE À L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE (SUISSE), À L'ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE DE LYON (FRANCE) ET À L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE, SONIA LAVADINHO A FONDÉ EN 2012 L'ENTREPRISE DE CONSEIL BFLUID. SES RÉFLEXIONS SUR LES MOBILITÉS ET LEUR IMPACT SUR LES TRANSFORMATIONS URBAINES MÉRITENT D'ÊTRE ENTENDUES. DONT ACTE.



Sonia Lavadinho

Votre triple formation de géographe, de sociologue et d'anthropologue vous confère une vision à la fois technique et humaine des enjeux de mobilité. Comment en vient-on à bâtir une pensée aussi globale ?

C'est un puzzle. D'abord, il faut bien comprendre que la ville est un lieu multipolaire, ce qui appelle une mobilité multimodale. Pour beaucoup la voiture est encore perçue comme un couteau suisse, capable de résoudre à la fois les problématiques de distance et de temps. Or la désirabilité de la ville est davantage liée aux dynamiques de proximité et à la manière dont celles-ci s'imbriquent, occasionnellement et à une certaine vitesse, pour composer nos espaces de vie. Notre but en ville n'est jamais de dévorer les kilomètres mais plutôt de faire des rencontres. Je rejoins en cela la réflexion de mon confrère Vincent Kaufmann lorsqu'il affirme que ne pas être contraint de se déplacer sans cesse devient finalement le vrai luxe. Il observe l'évolution des qualificatifs associés à l'automobile. Il y a quelques années, la voiture était synonyme de « liberté ». Aujourd'hui, beaucoup la voient certes encore comme « pratique » mais aussi comme une « contrainte » : garder ses mains une heure au volant est considéré comme une perte et non un gain de temps. Pour devenir plus attractive, la ville multipolaire doit offrir une multimodalité plus sexy, avec des alternatives à l'automobile qui font envie. C'est la métaphore de la garde-robe. Quelle tenue vais-je porter lorsqu'il

fait chaud ? Lorsqu'il fait froid ? Pour une soirée ? Pour aller faire du sport ? Est-ce que je porte pour l'essentiel des « habits de vitesse » ou des « habits de proximité » ? Et comment puis-je bien mixer les deux ? Il existe suffisamment de littérature et d'avancées techniques autour de ces thèmes aujourd'hui pour permettre une offre adaptée aux besoins de la plupart.

Pour vous, tout miser sur le vélo pendulaire est une erreur...

Je pense effectivement qu'il s'agit d'une erreur fondamentale de se focaliser uniquement sur le motif travail et encore sur un seul mode de transport comme réponse à tout, comme était une erreur le choix, jusqu'à une période encore récente, de ne miser que sur les voitures puis, plus tard, que sur les transports en commun, et de fabriquer la ville en conséquence avec des réseaux routiers dédiés optimisés pour la vitesse de chacun. La question est plutôt : comment partager ce réseau ? Comment faire primer la proximité et la connectivité sur la vitesse ? Alors oui le vélo doit être envisagé sous l'angle domicile-travail, et c'est à ce prix que le désengorgement des grands axes aux heures de pointe se poursuivra. Nous ne devons toutefois pas faire l'erreur de concentrer tous nos efforts sur ce levier-là. Pour faire émerger une véritable culture du vélo, celui-ci doit servir à tous, y compris aux enfants et aux seniors, à toute heure et pour tous les motifs. À trop le focaliser sur le travail, le vélo devient ce qu'il n'est pas : un pur outil fonctionnel pour aller vite et loin, alors qu'il s'agit avant tout d'un instrument de contact rapproché avec la ville. Nous avons tous en poche le même budget « temps » pour nos déplacements. En moyenne 30 à 45 minutes, selon les villes. La question est : comment allons-nous l'investir ? Plus de proximité, ou bien plus de distance ? Plus de vitesse, ou bien plus de texture du trajet ? Nos choix doivent avant tout passer par une mobilité libre, qui s'adresse autant à ceux soumis à des contraintes horaires qu'à ceux qui souhaitent prendre leur temps.

Quel rôle joue la marche, dans ces réflexions ?

En tant que ciment de la ville multimodale, la marche a un rôle vital à jouer, et nos deux pieds devraient être notre mode par défaut pour des courtes distances. Entendons-nous : « courtes » ne veut pas dire 500 mètres, mais plutôt deux ou trois kilomètres, l'équivalent de 24 minutes ou bien de 46 minutes, soit le budget « temps » classique consacré à nos déplacements. Si vous enfourchez votre vélo, ce serait plutôt pour couvrir dans cette même demi-heure des distances plus grandes, de trois à dix kilomètres, voire plus aujourd'hui avec le vélo à assistance électrique. Les modes motorisés, quant à eux, sont plutôt à réserver aux distances les plus longues. Chaque mode de transport doit pouvoir s'exprimer dans son intervalle de distances optimal par rapport à cette fameuse demi-heure de budget « temps » que nous réservons à nos déplacements au sein de nos agendas.

N'y-a-t-il pas une confusion dans les villes entre distances et modes de déplacement ?

Complètement. Tous les modes sont aujourd'hui utilisés pour gérer les dynamiques de proximité, en dépit de leur rayon d'efficacité optimal. L'on prend encore trop souvent par défaut sa voiture couteau suisse à 50 km/h ou son vélo électrique à 20 km/h pour parcourir 2 km que l'on pourrait parfaitement atteindre à pied à 5 km/h en à peine plus de 20 minutes. Les vraies marges de manœuvre pour créer des villes apaisées ne se situent pas dans la création de pistes cyclables tous azimuts qui viennent encore se superposer aux couloirs de vitesse déjà existants, mais plutôt dans la conscientisation de comment utiliser ces 20 minutes à bon escient en investissant dans le mode de transport le plus adapté pour faire de ces 20 minutes une vraie expérience de temps plein.

“

Pour faire émerger une véritable culture du vélo, celui-ci doit servir à tous, y compris aux enfants et aux seniors, à toute heure et pour tous les motifs.

”

Vous insistez justement beaucoup sur la qualité de ces déplacements...

C'est une réflexion de bon sens. Prenons ce fameux objectif d'un minimum de dix mille pas par jour pour être en bonne santé. Suivant la taille de vos jambes, ça correspond à plus ou moins deux heures de marche quotidienne. C'est un budget « temps » conséquent et c'est précisément là que la réflexion doit être globale.

C'est-à-dire ?

C'est-à-dire que le vélo doit ici s'envisager non plus seulement sous l'angle infrastructurel mais de plus en plus sous l'angle culturel. Si vous voulez que ce temps employé pour votre santé le soit utilement, il doit s'inscrire dans le cadre d'une ville accueillante pour les corps en mouvement. Et une ville accueillante est une ville qui favorise les frottements et les rencontres, soit tout l'inverse des villes de couloirs vers lesquelles beaucoup d'agglomérations tendent aujourd'hui ! Penser global, c'est penser que ces temps de trajets ne se résument pas seulement à aller d'un point A à un point B. Ces temps doivent créer l'opportunité de rencontres et de discussions, de goûter à une texture du trajet plus riche pour nos sens, dans un contact plus rapproché avec la nature. Se contenter d'évoluer en parallèle sur nos couloirs d'asphalte tourne le dos à tout cela et c'est dommage. Dans le monde vivant, les principes d'autorégulation sont clés pour assurer une meilleure biodiversité. En ville, assurer la biodiversité des publics et des motifs passe aussi par plus d'espaces partagés dans lesquels les vitesses sont globalement basses et l'autorégulation peut se faire sans heurts. Ce sera intéressant de suivre à cet égard l'expérience de Bègles, qui devient cet été la première ville française à généraliser le 30 km/h sur tout son territoire, à l'instar de villes pionnières comme Graz en Autriche ou Pontevedra en Espagne, que j'ai eu toutes les deux l'occasion de visiter. Des villes impressionnantes pour leur convivialité et leur vitalité commerciale, alors même qu'elles ne sont pas piétonnisées et sont très loin de la ville musée. C'est donc possible de trouver une troisième voie. Ce n'est pas aux cyclistes, aux rollers et aux autres utilisateurs de véhicules sans coque de tendre vers le modèle que proposait la voiture, à savoir aller toujours plus vite au milieu de ses semblables. Il me semble au contraire plus pertinent de ralentir et de prendre le temps de se rencontrer. Pour moi une piste cyclable n'a de sens que si un enfant de trois ans qui apprend le vélo peut s'y élancer sans danger. Et c'est encore loin d'être le cas...

Ce message est-il audible au sein de la communauté vélo ?

À vélo, en voiture, en bus ou sur nos deux pieds, à la fin nous sommes tous des humains. Et l'objectif premier des humains n'est jamais de se déplacer pour se déplacer, mais pour se rencontrer. Il ne faut jamais oublier que, une fois sa voiture ou son vélo garés, un automobiliste ou un cycliste revient à son état naturel de bipède. À nous de susciter le désir de prendre son temps en ville, et donc l'envie de choisir avant tout notre propre corps en mouvement, et pour sa santé, et pour son environnement. Ça passe par des interactions positives avec ce tissu social dont la trop grande vitesse et/ou l'habitacle de son véhicule les privent habituellement. À Barcelone, par exemple, le modèle des *supermanzanas* consacre les cœurs des macro-îlots à la fonction civique plutôt qu'à la fonction circulatoire. À présent les gens s'y croisent, se parlent, et les enfants et

les seniors se sentent à leur place au milieu de la rue. Cela renforce cette fameuse biodiversité et apaise le visage de la ville.

Quels sont les leviers qui permettraient de tendre plus rapidement vers cette ville de demain ?

Les aspects serviciel et évènementiel me semblent incontournables si vous voulez un jour voir se multiplier ces cyclistes et ces piétons augmentés. Des labels comme celui de Global Active City participent de cette démarche, puisqu'ils responsabilisent les décideurs sur des questions cruciales comme la santé ou le coût de la sédentarité.

Quelle est la marge de manœuvre des décideurs lorsqu'ils prennent conscience de cette globalité ?

Elle est celle qu'ils se donnent car le réseau viaire est à eux. Il y a bien entendu des enjeux complexes à résoudre, comme ceux liés à la logistique, mais qui sont aussi des domaines d'innovation où les choses évoluent grâce à la Smart City et à l'Internet des objets. Heureusement, malgré tous les freins, parfois plus liés à nos mentalités qu'à des réelles difficultés de mise en œuvre, il existe de réelles fenêtres d'opportunité aujourd'hui pour aller vers des villes plus apaisées et plus partagées plus vite que nous ne le pensons. Dans les pays scandinaves, mais aussi en Italie, en Espagne ou au Portugal, des pays traditionnellement « cancrs » et attachés à la voiture, les exemples de reconquête des villes par les modes actifs se trouvent aujourd'hui partout en Europe.

Le 26 juin 2019, le député François Ruffin mettait en ligne une vidéo tournée dans la cour de l'Assemblée nationale par une journée de canicule. Il interrogeait des confrères et des membres du gouvernement sur la cohérence d'imposer des restrictions aux Français tout en continuant eux-mêmes à privilégier la voiture pour parcourir des distances parfois de l'ordre de quelques centaines de mètres. De réponse en réponse, il apparaissait que l'enchaînement très rapproché des rendez-vous expliquait cette compression du temps et cette sensation de course permanente bien connue sous le nom d'« agenda de ministre ». N'y a-t-il pas là matière à réflexion sur un étalement à échelle plus humaine de ces rendez-vous ?

Complètement. Il faut savoir prendre du recul sur le sens de tout ça et sortir de cette logique de plannings congestionnés, qui compressent les transitions au point de presque vouloir les gommer. Il est urgent de réapprendre à se fabriquer du temps plein, à aimer être à l'endroit où nous sommes mais aussi à prendre le temps d'apprécier le chemin qui nous conduit là où nous allons. Prévoir des respirations dans l'agenda, même si ce sont des agendas de

ministres ! La même logique prévaut avec l'agenda parascolaire de certains enfants. Lorsqu'elle est mal pensée, la vitesse ne fait pas accélérer. Elle ralentit. Or pourquoi vouloir à tout prix vouloir aller vite si au final c'est l'effet inverse qui se produit ?



Une ville accueillante est une ville qui favorise les frottements et les rencontres, soit tout l'inverse des villes de couloirs vers lesquelles beaucoup d'agglomérations tendent aujourd'hui !



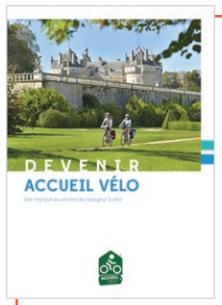
Êtes-vous optimiste quant à la prise en compte de ces arguments dans la réflexion contemporaine ?

Je suis confiante dans le fait que l'offre finira par s'adapter à la demande, et que cette demande change dans le sens de privilégier toujours plus les dynamiques de proximité. La génération des *millennials* est beaucoup plus attachée que ses aînées à moins investir de temps dans les trajets, ou alors un temps plus bénéfique pour eux et leur entourage. Le développement des nouveaux modèles de travail plus ancrés dans ces dynamiques de proximité et le développement de textures du trajet plus riches, notamment avec la multiplication des tiers-lieux et des espaces de co-working et la transformation des interfaces de transport en véritables hubs de vie, avec plus de services et d'expériences à la clé sur des temporalités beaucoup plus larges et variées, favorise des formes nouvelles de pendularité qui se diversifient de plus en plus. Les *millennials* prêtent de plus en plus attention non seulement à l'édifice où se situe leur entreprise mais aussi à tout le quartier environnant et ce qu'il peut leur offrir en termes de qualité de vie, sur le temps de midi et après le travail, mais aussi, et c'est nouveau, lors de temps de pause consacrés à la vie personnelle qui s'imbriquent de plus en plus tout au fil de la journée aux temps consacrés au travail et aux temps consacrés aux déplacements, perçus comme des respirations bienvenues et des opportunités pour faire des pas de côté. Les facteurs qui guident ces choix rejoignent ce que je vous disais au début : une aspiration à un rapport plus lent au temps mais au final mieux vécu. Et la conscience, enfin, que le temps passé à se déplacer est, aussi, un temps de vie. À nous d'essayer d'en faire un vrai temps plein. ●

Propos recueillis par Anthony Diao

En savoir plus
www.bfluid.com

À lire



Comment devenir Accueil Vélo

France Vélo Tourisme et Tourisme & Territoires éditent le guide pratique *Comment devenir Accueil Vélo* et quelques chiffres clés du voyage à vélo. Au sommaire : qu'est-ce que la marque ? Qui peut devenir Accueil Vélo ? Pourquoi rejoindre le réseau ? Visibilité de la marque et modalités pratiques, tout est expliqué.

À télécharger sur www.francevelotourisme.com



Fiche Vélo n°40 Véloroutes et intersections – Quel régime de priorité? Quel aménagement?

Cette fiche, à laquelle Vélo & Territoires a collaboré, présente les principales règles techniques pour des carrefours situés en zone périurbaine ou en rase campagne. Elle s'intéresse en particulier aux domaines de pertinence des différents régimes de priorité.

À télécharger sur www.cerema.fr



Fréquentation vélo

Vélo & Territoires dévoile son *Analyse des données de fréquentation vélo 2018* réalisée grâce à la Plateforme nationale des fréquentations (PNF). Ce rapport détaille plus particulièrement les résultats des grands itinéraires du Schéma national. Également à disposition des adhérents, la fiche technique *Implantation de compteur automatique de cyclistes : choisir l'emplacement et contraintes d'installation* décrypte les étapes pour disposer les compteurs.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Axes forts vélo et rues cyclables

Voie express vélo, axe fort vélo, rue cyclable... Le bulletin d'info de la Conférence Vélo Suisse décrypte les différents aménagements pour garantir une « *liaison d'excellente qualité dans le réseau cyclable* ». Planification des voies express vélo dans le canton de Zurich, de la voie verte du projet d'agglomération de la région Lausanne-Morges ou encore la piste cyclable Lützelflüh-Hasle illustrent l'intérêt de ces liaisons cyclables.

À télécharger sur www.velokonferenz.ch/fr/

Conception d'aménagements cyclables



Guide de la Métropole de Lyon

Ce document destiné aux maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et concepteurs est un référentiel pour garantir la cohérence des projets et la lisibilité du réseau des itinéraires cyclables sur le territoire de la Métropole. Il s'appuie sur les réalisations et expérimentations lyonnaises.

À télécharger sur www.grandlyon.com



Réemploi d'une voie ferrée en liaison douce : l'expérience du Pays de Cau

La communauté de communes Caux-Austreberthe a réutilisé une ancienne voie ferrée traversant le territoire et, après quatre années d'utilisation, l'aménagement remplit pleinement sa fonction de liaison douce. Cette fiche du Cerema est issue d'une série proposant aux collectivités locales des solutions économes pour la conception et la gestion de la voirie et des espaces publics.

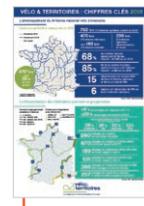
À télécharger sur www.cerema.fr/fr/centre-ressources



Un point de vue d'usagers

Côté utilisateurs, Paris en Selle livre sa vision des aménagements cyclables.

À commander sur parisenselle.fr



Chiffres clés 2018

Vélo & Territoires présente un bilan annuel de la filière vélo au travers des Chiffres clés 2018. Ces derniers synthétisent les indicateurs des professionnels du cycle, des acteurs publics de l'aménagement, du développement et de l'observation du tourisme à vélo. Une parution réalisée en lien avec la DGE, Tourisme & Territoires, France Vélo Tourisme et l'UNION sport et cycle.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Pour des villages à vivre

Rue de l'Avenir Grand Ouest publie un poster dépliant avec les idées fortes de la journée Villages de 2018. Pour l'usage des modes actifs et le dynamisme des communes rurales, le poster préconise une approche « usagers » pour relier à vélo les pôles d'activités et de vie.

Poster à télécharger sur www.ruedelavenir.com



Livret pédagogique

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », le ministère des Sports met à disposition un kit pour accompagner l'apprentissage de la mobilité à vélo des enfants.

À télécharger sur www.sports.gouv.fr

À venir

16–22 Semaine européenne de la mobilité
 SEPT. 2019

📍 Partout en Europe
 ⓘ www.mobilityweek.eu



17 Journée Une Voirie pour Tous :
 « À pied, à vélo, bien dans ma ville »
 SEPT. 2019

📍 Dijon
 ⓘ www.ruedelavenir.com



20 Réunion d'information programme Alvéole
 SEPT. 2019

📍 Paris 20^e
 ⓘ www.programme-alveole.com



25 9^e Club Itinéraires
 SEPT. 2019

📍 Anjou/Angers
 ⓘ www.velo-territoires.org



26–27 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires
 SEPT. 2019

📍 Anjou/Angers
 ⓘ www.velo-territoires.org



20 3^e édition des Assises nationales
 du vélo à assistance électrique
 NOV. 2019

📍 Chambéry
 ⓘ www.outdoorexperforum.org



5–6 Rencontres nationales du tourisme fluvial 2020
 FÉV. 2020

📍 Auxerre
 ⓘ www.vnf.fr



6–7 Congrès de la FUB
 FÉV. 2020

📍 Bordeaux
 ⓘ www.fub.fr



2–5 Velo City 2020
 JUIN 2020

📍 Ljubljana, Slovénie
 ⓘ www.velo-city2020.com/



L'info en +

Collectivités, contribuez à l'ON3V!



© Dorothée Apperçel

Tous les territoires sont invités à transmettre leurs données géographiques vélo pour l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V). Ce système d'information géographique permet à Vélo & Territoires de mutualiser les données des collectivités, de visualiser et de mesurer l'état d'avancement du réseau des véloroutes en France. Il est administré depuis quinze ans par Vélo & Territoires en collaboration avec le ministère de la Transition écologique et solidaire.

Pourquoi partager ses données ?

- **Pour offrir une visibilité nationale et européenne aux itinéraires développés localement.**
Les données de l'ON3V sont visualisables par tous via une cartographie en ligne et proposées au téléchargement en Open Data.
- **Pour faciliter la promotion du tourisme en France.**
Vélo & Territoires transmet les données à des partenaires pour les sites de France Vélo Tourisme ou EuroVelo par exemple.
- **Pour permettre à Vélo & Territoires d'accompagner l'État et les collectivités** pour le suivi de la planification nationale, l'orientation des priorités et dans les choix d'aménagement.
- **Pour faciliter l'usage du vélo par l'aide au développement de services adaptés :** cartographie, calcul d'itinéraire, préparation au voyage...

Partager les données sur :

www.velo-territoires.org/observatoires

L'ON3V
est soutenu
par le ministère
de la Transition
écologique et
solidaire.



 **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

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

Carte des adhérents de Vélo & Territoires

