

# vélo LA REVUE & territoires

N°57 | AUTOMNE  
2019



À LA UNE

## La Meurthe-et-Moselle, territoire cyclable

PAGE 6

### INITIATIVE

**Intermodalité  
en Nouvelle-  
Aquitaine**

PAGE 4

### DOSSIER

**Quels enjeux environnementaux  
pour les revêtements des  
aménagements cyclables ?**

PAGE 12

### PAUSE-VÉLO

**Adam  
Bodor**

PAGE 16



# Édito



Chers territoires cyclables,

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été adoptée à l'Assemblée nationale ce 19 novembre. Elle affirme le rôle stratégique du Schéma national des véloroutes, ainsi que Vélo & Territoires l'avait porté, et plus largement encore, consacre le vélo comme mode de transport et de mobilité de premier rang. C'est une première en France. Si les collectivités n'ont pas attendu la LOM pour agir sur le vélo, cette dernière renforce leur capacité à agir autour de plans vélo à l'échelle locale, nationale voire européenne.

Comment les collectivités, chacune à leur niveau, peuvent s'en emparer ? Leur appétence pour les politiques cyclables est confirmée par notre Enquête Territoires 2019 à laquelle plus de 500 collectivités ont répondu. C'est un signe qui ne trompe pas. Ces cinq dernières années, les territoires ont augmenté leurs outils, leurs équipes et leurs budgets pour le vélo. Convaincre les acteurs publics n'est donc (presque) plus un enjeu.

C'est dans l'agir à bon escient que se situe l'enjeu. En 2020, les actions locales contre l'urgence climatique seront-elles l'incontournable des municipales ? Les politiques cyclables et modes actifs en général aussi, logiquement ? Nos mandats actuels et futurs, du local au national, seront regardés à l'aune de notre capacité à offrir des alternatives à la voiture et à (re)mettre les citoyens en selle. C'est pourquoi il est tellement important, au sein de notre réseau, de donner des clés aux territoires pour avancer dans la mise en œuvre de leurs politiques cyclables.

Pour répondre de manière adaptée, agile et ciblée à nos territoires adhérents, nous les avons interrogés. Nos adhérents intercommunaux, réunis en groupe de travail expérimental au niveau d'Auvergne-Rhône-Alpes, expriment une attente claire : « Échanger, apprendre des uns et des autres à nos échelles et disposer d'outils pratiques ». La rénovation de notre forum de discussion est une première réponse concrète. Cette concertation, Vélo & Territoires l'a également conduite avec neuf de ses régions adhérentes pour discuter stratégies vélo en septembre. Plusieurs grandes tendances en ressortent : 2020 sera l'année des schémas vélo régionaux et les autorités organisatrices de la mobilité régionales ont de fortes attentes sur l'intermodalité. Et les départements ? Ces derniers n'ont jamais été aussi mobilisés sur le vélo. Nombre d'entre eux en sont à la deuxième, voire à la troisième génération de plans vélo et ils ont largement augmenté leurs équipes dédiées aux politiques cyclables, ainsi que le montre notre Enquête Territoires 2019. Cette concertation enfin, nous l'avons conduite avec les animateurs et partenaires de dynamiques d'itinéraires. Tous s'accordent sur la nécessité d'agir avec synergie, collégialité et efficacité dans leurs instances et dans leur développement. Vélo & Territoires est un réseau important pour y parvenir.

Nos adhérents partagent unanimement ce besoin de se retrouver, d'échanger, de discuter et d'amplifier leur action cyclable. Tout au long de 2020, avec d'ores et déjà quelques rendez-vous en ligne de mire, Vélo & Territoires créera ces conditions et pistes pour l'action cyclable pour les différents périmètres de collectivités. Notre plan d'actions 2020, adopté lors de notre réunion du conseil d'administration du 20 novembre, traduit ce que Vélo & Territoires mettra en œuvre pour ses collectivités adhérentes dans le cap de la France à vélo 2030.

Bonne lecture à tous,

**Chrystelle Beurrier**

Présidente de Vélo & Territoires

Vice-présidente du département de la Haute-Savoie

# Sommaire

## Initiative p.4

INTERMODALITÉ EN NOUVELLE-AQUITAINE

## Territoire cyclable p.6

LA MEURTHE-ET-MOSELLE

## Actus p.10

DE VÉLO & TERRITOIRES  
DES TERRITOIRES

## Dossier p.12

QUELS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX POUR  
LES REVÊTEMENTS DES AMÉNAGEMENTS  
CYCLABLES ?

## Pause-vélo p.16

EN COMPAGNIE D'ADAM BODOR

## Parutions p.18

## Agenda p.19

## L'info en + p.20

JOURNÉE VÉLO & TERRITOIRES EN 2020

Photo de couverture :

Moselle-Saône à Vélo (V50) ©Guillaume Robert-Famy

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 sur Twitter

**Vélo & Territoires**

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon

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

Tél. 09 72 56 85 05

**Vélo & Territoires, la revue**

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diau, Dorothée Appercel, Aurélie Hild,  
Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Extra l'agence

Crédits photos : CD85, CD93, Guillaume Robert-Famy,

Région Centre-Val de Loire, Région Nouvelle-Aquitaine,

Roazhon Mobility, Studioah, Vélo & Territoires

Remerciements : Adam Bodor, Valérie Bréhier-Jaunâtre,

Stéphane Chrétien, Estelle Crétois, Grégory Decoster,

Julien Dubois, Anne-Laure Dusoir, Véronique Facq, Arnaud

Feeser, Christophe Jarraud, Renaud Lagrave, Joël Lesage,

Vincent Malard, Claire Mangeant, Jean-Pierre Minella,

Audrey Normand, Roselyne Pierrel, Marie-Christine

Ricetti, Pierre Toulouse, Laurent Trogrlic, Isabelle

Vaillant, Véronique Verdelt



Intermodalité en  
Nouvelle-Aquitaine

# Un rail, des roues

Service de TER + vélo  
en Nouvelle-Aquitaine  
©Région Nouvelle-Aquitaine

**POUR ALLER D'UN POINT A À UN POINT B, L'ASSOCIATION DU TRAIN ET DU VÉLO S'AVÈRE ÊTRE DE PLUS EN PLUS LE CHOIX DU BON SENS ET DE LA COMPLÉMENTARITÉ. ILLUSTRATION AVEC LE DISPOSITIF D'INTERMODALITÉ MIS EN PLACE À BORD DE CERTAINS TER DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE.**

Avec 84 100 km<sup>2</sup> de superficie, 5,8 millions d'habitants, dix agglomérations de plus de 100 000 habitants et un budget global de plus de 2,8 milliards d'euros, la Nouvelle-Aquitaine est la plus vaste des nouvelles régions nées de la réforme territoriale de 2016. Fusion des anciennes Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes, ce géant du sud-ouest a vu les questions d'intermodalité rapidement s'inviter au débat dès lors qu'il fallait penser plus avant sa politique de déplacements.

## Personnel et roulant

« Un premier dispositif a été lancé à l'été 2017 » resitue Estelle Crétois, responsable Gares, pôles d'échanges et marketing à la Région. Volontairement limitée aux mois de juillet et août – où l'EV1- La Vélodyssée, itinéraire-phare de la côte Atlantique, connaît son pic annuel de fréquentation –, l'expérimentation est gratuite et dans la limite des places disponibles. Elle porte sur deux lignes de trains express régionaux : Bordeaux-Arcachon (sens aller et retour) pour la première et Hendaye-Bordeaux (aller simple) pour la seconde. Comment se matérialise-t-elle ? L'année de son lancement, le transport des vélos s'effectuait en camionnette, de terminus à terminus et avec l'aide d'un prestataire extérieur pour faciliter l'embarquement et le débarquement des vélos. Limitée à vingt-deux bicyclettes, la jauge devait aussi composer avec le paramètre embouteillages, qui conduisait parfois le cycliste passager du TER à attendre de longues minutes à destination avant de pouvoir récupérer sa monture... En 2019, la camionnette est remplacée par un système de zone vélo dans une rame dédiée sur la ligne elle-même. Les sièges sont protégés par des bâches logotées aux couleurs du Conseil régional et la capacité va de 17 places pour les TER Regiolis à 25 pour les modèles Régio 2N, en plus des six à huit places habituellement réservées au transport de cycles. L'Hendaye-Bordeaux met en place une



Zone vélo dans une rame dédiée  
© Région Nouvelle-Aquitaine

zone vélo dans trois trains par jour, tandis que le Bordeaux-Arcachon fait de même sur dix trains ou cinq allers-retours quotidiens. Deux agents, missionnés par la SNCF, sont déployés par train couvert par ce service TER + vélo pour renseigner les usagers et assurer l'orientation vers la voiture dédiée sur le quai, mais aussi pour installer à bord et débarquer les vélos.



Salle basse du Jumbo vélo  
©Région Centre-Val de Loire

## Dans le sens de la circulation

« Au total, poursuit la technicienne, 760 TER ont été couverts par ce dispositif et 3 500 vélos ont été transportés à l'été 2019, ce qui représente deux fois et demie la capacité que nous avions à l'époque de la camionnette. Le tout à budget constant, puisque la Région consacre 120 000 euros par an à ce dispositif. » Sociologiquement, les premières enquêtes menées sous forme de questionnaire distribué en gare et durant le trajet – 1 360 répondants depuis 2017 – recensent « une majorité de touristes à vélo et de plus en plus de pendulaires, même si l'étude méritera à terme d'être affinée ». Une convention de partenariat a été passée entre la région Nouvelle-Aquitaine, SNCF Mobilités et La Vélodyssée pour définir les

modalités de collaboration sur le périmètre des lignes TER en connexion avec l'itinéraire européen. La Vélodyssée fournit à la Région et à la SNCF les données recueillies concernant la fréquentation, les attentes et besoins des touristes à vélo. Des kits de montage sont proposés dans onze gares de la région - comme une vieille rémanence d'une antique règle d'or de la SNCF à l'égard des TGV, selon laquelle « un vélo doit se transporter démonté dans une housse de 120x90 centimètres », une règle que la pratique et la tendance observée par le législateur, tant français qu'europeen, tendent peu à peu à assouplir.

## Prochaines destinations

Si les premiers retours sont encourageants, plusieurs leviers d'amélioration ont d'ores et déjà été identifiés. Poursuivre le dialogue avec la SNCF, tout d'abord. L'enjeu est de donner l'information aux voyageurs le plus en amont possible, et favoriser ainsi un usage train + vélo plus important que ce qu'il n'était jusqu'à aujourd'hui. Des options de desserte plus larges, ensuite. En 2020, monter ou descendre avec son vélo devrait se faire non plus aux seules gares de terminus mais bien à certaines gares intermédiaires également, voire sur d'autres destinations que les axes Bordeaux-Arcachon et Hendaye-Bordeaux, voire aussi au-delà des mois de juillet et août – de juin à septembre, pour commencer. À plus long terme, une réflexion est amorcée pour faire évoluer le matériel roulant TER afin d'améliorer l'embarquement des vélos toute l'année, pour répondre aux besoins des usagers du quotidien. En parallèle, la région Nouvelle-Aquitaine souhaite développer le stationnement vélo en gare pour faciliter le rabattement en gare et limiter l'embarquement des vélos dans les trains.

## Ouverture des portes

À l'automne 2019, les résultats d'une enquête effectuée pendant l'été devraient permettre à la Région d'en savoir davantage sur les motivations et les pratiques des utilisateurs de ce dispositif.

“  
L'objectif de tout cela est de tendre vers une mobilité sans coutures.  
”

Quelles sont leurs contraintes ? Leurs aspirations ? Emmèneraient-ils leur vélo dans le train si des abris vélo sécurisés leur permettaient de le laisser à leur gare de départ, et si une offre de location les attendait à leur gare d'arrivée ? Autant de pistes de réflexion pour anticiper au mieux les besoins d'un public toujours plus nombreux. « La SNCF parle de 20 % de vélos supplémentaires chaque année à transporter sur ses lignes » confirme Estelle Crétois. « L'objectif de tout cela est de tendre vers une mobilité sans coutures » formule Renaud Lagrave, vice-président du Conseil régional en charge des Infrastructures, des transports et de la mobilité. Une direction réaffirmée si besoin était avec la création en juillet 2018 du Syndicat mixte des transports de Nouvelle-Aquitaine et le lancement en octobre de la même année de l'application mobile Modalis.fr. Une double démarche correspondant à un triple objectif, rappelé par l'élu : « coordonner l'offre et les horaires des différents réseaux de transports publics ; créer une billettique unique et une tarification intermodale à l'échelle régionale, ainsi qu'un système d'information voyageurs intermodal régional ». Autant d'axes autour desquels les cyclistes usagers des TER ne peuvent que souscrire, en attendant ce jour où, qui sait, arriver en gare avec un vélo à la main reviendra à voyager avec un bagage pas comme les autres, mais presque. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

## En savoir plus

[www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/gares/vos-trajets/services-ter-plus-velo](http://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/gares/vos-trajets/services-ter-plus-velo)

# La Meurthe-et-Moselle, territoire cyclable

CRÉÉE NON PAS AU MOMENT DE LA RÉVOLUTION FRANÇAISE MAIS AU SORTIR DE LA GUERRE DE 1870, LA MEURTHE-ET-MOSELLE A CONSERVÉ DE CETTE ÉPOQUE UNE FORME UNIQUE (200 KM DE LONG ET UN RÉTRÉCISSEMENT DE 6 KM DE LARGE EN SON MILIEU). ENTOURÉE DE VOISINS SENSIBILISÉS DE LONGUE DATE À LA CAUSE CYCLABLE, CE N'EST POURTANT QUE TOUT RÉCEMMENT QU'ELLE S'EST À SON TOUR « MISE AU VÉLO ». EXPLICATIONS.



“Un tournant global”  
**Jean-Pierre Minella**  
Président de Meurthe-et-Moselle Tourisme et vice-président du Département délégué au tourisme et au devoir de mémoire

Moselle-Saône à Vélo (V50) à Pont-à-Mousson  
©Guillaume Robert-Famy

intercommunalités, elle est transversale, intergénérationnelle et concerne jusqu'à la location des VAE. Nous travaillons aussi sur les boucles locales, la qualité des accueils, le fléchage, les annonces d'évènements, les relations avec VNF...

**Tout cela dépasse le seul cadre du vélo...**

Ça vient de loin, effectivement. Vous savez, la France s'enorgueillit d'accueillir 120 millions de touristes par an, mais au fond que voulons-nous en faire ? Il y a une vraie réflexion à mener car la dynamique est globale : les gens recommencent à se déplacer à pied, aspirent à un tourisme moins polluant, intègrent le bio dans les cantines... Je ne suis responsable du tourisme que depuis le début de mon mandat actuel. Avant je m'occupais de la culture, des collèges, etc., et je viens d'un secteur sidérurgique. C'est par mes fonctions que j'ai redécouvert le bois, la rivière, toutes ces réponses que nous avons à proximité, finalement. Les avancées dont nous parlons étaient inenvisageables il y a encore quinze ans. L'essor du vélo sur notre territoire est aussi le signe d'un tournant global vers une aspiration à une vie plus saine. ●

**Quelles sont les caractéristiques de ce territoire ?**

C'est un département particulier. Sa création remonte au Traité de Francfort de 1871 et rattache ces bouts de territoires qui n'avaient pas été annexés par les Prusses. Le découpage est étonnant, en canard entre les trois départements voisins que sont la Meuse à l'ouest, les Vosges au sud et la Moselle à l'est, avec Nancy et le Pays Haut comme pôles d'attractivité, le tout traversé par la partie septentrionale de la V50.

**Quels y sont les enjeux du développement du vélo ?**

Il y a un esprit de coopération à développer à travers les grands itinéraires et les activités autour. La demande de développer le vélo augmente d'année en année. Avec la loi NOTRe et le rôle accru des



**La Meurthe-et-Moselle en bref**

— 5 245,9 km<sup>2</sup>  
— 733 821 habitants  
— 139,9 habitants/km<sup>2</sup>  
— 600 km d'itinéraires cyclables aménagés

— Préfecture : Nancy  
— [www.meurthe-et-moselle.fr](http://www.meurthe-et-moselle.fr)  
— [tourisme-meurtheetmoselle.fr](http://tourisme-meurtheetmoselle.fr)

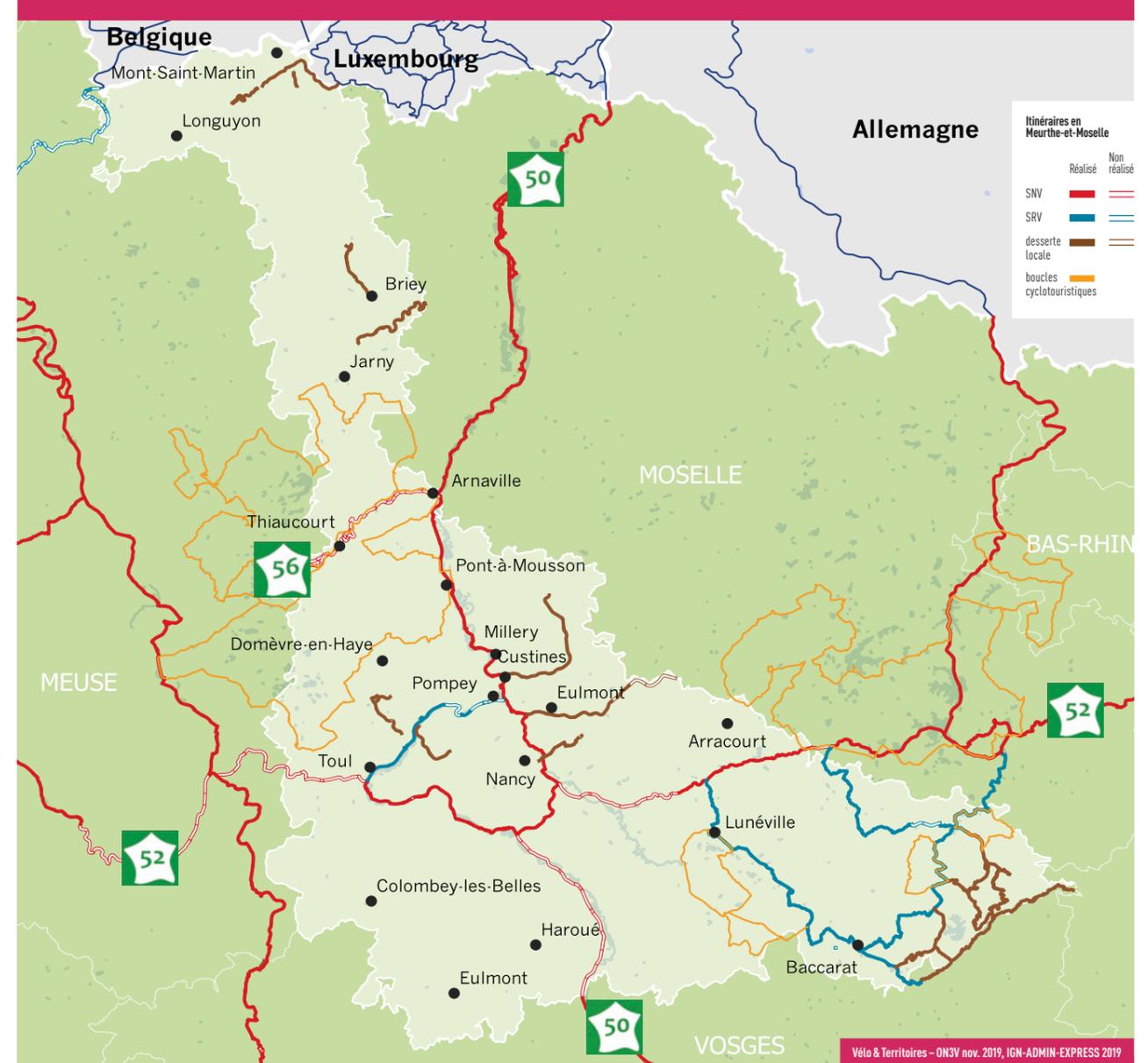
“Un véritable mouvement de société”  
**Laurent Trogrlic**  
Président de la communauté de communes du Bassin de Pompey et vice-président du département de Meurthe-et-Moselle délégué au développement économique et à l'attractivité

**La communauté de communes du Bassin de Pompey a finalisé début 2018 une portion de la V50...**

Oui, cette portion de six kilomètres entre Custines et Millery fait partie de la section entre Custines et Arnville portée par les trois intercommunalités concernées, avec l'aide de l'État et du Département. Aujourd'hui notre réflexion porte sur la démarche des conseils départementaux de Meurthe-et-Moselle et de Haute-Saône, qui sont moteurs sur l'animation. Nous travaillons aussi sur la jonction avec l'itinéraire de la Boucle de la Moselle ainsi que sur d'autres voies vertes transversales, afin de continuer à améliorer le maillage. Le but de notre Plan vélo est d'aménager des points de repos, de valoriser les secteurs, la signalétique, et d'articuler la voie verte avec les commerces et les équipements. Jusqu'ici nous réalisons. Aujourd'hui nous accompagnons.

**À quel type d'utilisateurs vous adressez-vous en priorité ?**

Il s'agit d'une politique large, transversale. Bien sûr nous avons commencé par le vélo loisirs car c'est l'entrée la plus simple. Aujourd'hui nous voulons mailler avec les trajets pendulaires afin d'accélérer le mouvement et passer à une dynamique d'animation, toujours plus volontaire et toujours plus collective. C'est un véritable mouvement de société, qui se manifeste par exemple avec l'essor des VAE et que nous avons pu observer avec les bateaux qui s'arrêtent aux écluses de la Moselle et voient descendre des dizaines de cyclistes. L'heure est à une vision longue, afin de permettre à chacun de s'y retrouver. ●



“Nous avons encore une marge de progression”  
**Audrey Normand**  
Vice-présidente du département de Meurthe-et-Moselle déléguée à l'agriculture et à l'environnement

**À quand remonte le déclic vélo en Meurthe-et-Moselle ?**

Le Département est engagé depuis de longues années dans le développement de la petite reine, d'abord via nos compétences en matière de solidarité (nous avons par exemple accompagné dès ses débuts l'association Dynamo à Nancy, un des premiers ateliers de récupération et de réparation de vélo créé en France), mais aussi en accompagnant les collectivités locales pour aménager des véloroutes et des voies vertes. Nous avons 600 kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés aujourd'hui, dont 100 d'intérêt national avec la V50 et la V52. Mais c'est encore trop peu ! Nous avons encore une marge de progression.

**Où en êtes-vous en cette fin 2019 ?**

Il y a deux ans, nous avons pris la maîtrise d'œuvre et d'ouvrage de la V50 et de la V52 pour assurer la continuité de ces itinéraires structurants. Cela a accéléré l'aménagement et les travaux se poursuivront en 2020. La V50 et ses 27 km à réaliser représentent quatre millions d'euros d'investissement pour le Conseil départemental, soutenu à hauteur de 800 000 euros par la région Grand Est et l'Europe.

**Pourquoi un démarrage si tardif ?**

Les coûts étaient souvent prohibitifs, en particulier pour les communautés de communes situées en milieu rural. Chacun travaillait un peu dans son coin. En s'impliquant dans la gouvernance, le Département a joué un rôle de facilitateur, créé du liant et apporté cette vision globale, avec un système financier équitable. Notre adhésion à Vélo & Territoires cette année participe aussi de cette démarche.

**Quelles sont les échéances à venir dans les prochains mois ?**

Le 13 novembre, nous avons organisé à Nancy la Journée vélo Grand Est avec l'Ademe, la Dreal, la Région, le Cerema et l'association Vélo et Mobilités

actives Grand Est, autour du thème « Construire une politique cyclable pour son territoire ». Il s'agissait d'une première sur le territoire de notre collectivité. Le printemps 2020 marquera le lancement de Balades54, notre application mobile, dont le but sera de promouvoir notre réseau cyclable, de faciliter et de donner envie d'aller à sa découverte. L'année qui vient verra aussi la mise en place du nouveau « forfait mobilité durable » pour inciter les agents du Conseil départemental à utiliser le vélo pour venir travailler. Enfin, en juin prochain, nous devrions inaugurer le dernier tronçon de la V50 qui permettra aux cyclistes de rallier le Luxembourg à la vallée du Rhône. ●



Moselle-Saône à Vélo (V50) à Nancy ©Guillaume Robert-Famy

## “S’intéresser à l’usager”

**Véronique Facq**

Directrice de Meurthe-et-Moselle Tourisme

### Qu’est-ce qui selon vous a été le moment déclencheur pour le vélo en Meurthe-et-Moselle ?

Incontestablement, le moment où le Département a pris la maîtrise d’ouvrage de la V50 pour assurer la continuité du tracé avec les Vosges. Ce fut l’opportunité pour nous de mettre en place un comité d’itinéraire « miroir », qui calquait sur son aîné les axes de travail ayant permis de mener celui-ci à bien : concertation avec les EPCI et la région Grand Est, mutualisation, labellisation Accueil Vélo, modalités d’évaluation... Mettre en place un schéma des circulations douces ne se limite pas à aménager et à signaler, il faut aussi s’intéresser à l’usager.

### Quelles sont justement les attentes des cyclistes meurthe-et-mosellans ?

Cela dépend de plusieurs critères. S’agit-il de cyclistes du quotidien ? De cyclistes du week-end ? Mi-2020 nous avons prévu de sortir un document de visualisation pour le comité d’itinéraire de la V50. Ses préconisations devraient pouvoir être répercutées sur le Département.



Les Fleurs anglaises ©Véronique Verdelet

## Trois questions à Véronique Verdelet

Responsable avec son mari Emmanuel des Fleurs anglaises, une ferme maraîchère bio à Eulmont proposant notamment une chambre d’hôtes labellisée Accueil Vélo



Touristes à vélo à Pont-à-Mousson ©Guillaume Robert-Famy

### Au niveau touristique, quelles vont être les orientations fortes des prochains mois ?

Nous sommes attentifs à ne pas segmenter nos territoires et travaillons donc sur la destination Lorraine dans sa globalité, avec un marqueur intitulé « Meurthe-et-Moselle, l’esprit Lorraine ». Les vignobles de la côte de Toul, la thématique du sel et du « pays de l’or blanc », les réflexions en cours autour du label Tourisme & Handicap, tout cela s’inscrit dans cette logique, d’autant que fin 2020 les

résultats de l’enquête de fréquentation actuellement menée par le Grand Est devraient nous permettre d’affiner encore notre compréhension des attentes des usagers. Avec toujours en tête l’impératif de tenir nos promesses et, vis-à-vis des touristes, celui de cultiver chez eux l’envie de venir – et même de revenir ! – en Meurthe-et-Moselle et en Lorraine. ●

### 1. Quel est le lien entre votre activité et le vélo ?

Nous sommes chambre d’hôtes depuis douze ans. Nous proposons un accueil à la ferme avec nuitées, table d’hôtes, dégustation, avec une chambre pour deux adultes et un enfant... Nous sommes à un kilomètre de la V50 qui va vers Nancy. Le label Accueil Vélo nous permet d’adhérer à un réseau et de toucher un nouveau public. C’est pour nous un autre moyen d’échanger avec notre clientèle en proposant, comme le nom du label l’indique, de l’accueil et de la mise à disposition d’espace, mais pas seulement.

### 2. Quels changements avez-vous observés dans la pratique cyclable de vos clients ?

Globalement, notre clientèle aujourd’hui fait davantage attention à ses déplacements, à ce qu’elle respire et à ce qu’elle mange. La lenteur et la déconnexion sont devenues l’objectif, et le vélo répond à cette attente. Au fil des ans, nous voyons de plus en plus de personnes arriver avec leur propre vélo. Nous voyons aussi de plus en plus

de Nancéens car nous sommes en effet à trente minutes à peine de la place Stanislas. Les boucles sur lesquelles s’engagent les cyclistes lors des longs week-ends qui s’étirent du printemps jusqu’à la fin octobre passent à proximité. Ceux-ci n’ont en général pas besoin de bagages et aspirent surtout à être au calme et à découvrir les produits locaux. Il y a aussi de plus en plus de cyclistes en VAE car la fin du parcours est relativement vallonnée puisqu’elle passe par des vignes.

### 3. Quelles perspectives ce mouvement ouvre pour vous à moyen terme ?

Entrer en contact avec cette sphère nouvelle nous a ouvert des possibilités inédites, alors pourquoi ne pas continuer à travailler ainsi avec de nouveaux partenaires ? Localement, les balades à dos d’ânes sont l’un de ces partenariats possibles. Ce serait une autre occasion de faire vivre le village et de coupler ça avec notre objectif premier qui reste la découverte de la richesse de notre flore sauvage et de ses bienfaits énergiques. Le vélo participe pleinement de cette cohérence. ●

En savoir plus [www.lesfleursanglaises.fr](http://www.lesfleursanglaises.fr)

## “Un rôle de coordination et de cohérence”

**Roselyne Pierrel**

Chargée de mission Circulations douces et coordination territoriale au Département

### Quel rôle entend tenir le Département dans la mise en place d’un schéma des circulations douces ?

Le Conseil départemental a un rôle de coordination et de cohérence, avec cette idée de déboucher sur une cartographie hiérarchisée, thématisée et priorisée. Nous sommes pour ce faire accompagnés par le cabinet Iddigo. Réunions et ateliers se succéderont sur le modèle de la co-construction jusqu’en juin 2020, avec ce triple objectif de consolider l’existant, de valider les réalisations et de produire des fiches-actions.

### Vous êtes-vous inspirés d’actions similaires menées ailleurs ?

Notre cahier des charges s’inspire effectivement de celui de la Charente-Maritime et, de par notre statut de transfrontaliers, nous apprenons également de ce qu’ont pu réaliser nos voisins belges, luxembourgeois voire, évidemment, les départements et régions qui nous entourent. Notre président a annoncé vouloir tendre vers un département 100% cyclable. Pour espérer atteindre cet objectif, nous travaillons sur une approche inclusive, qui favoriserait l’insertion sociale, la solidarité, les personnes fragiles, l’accès aux collèges, etc. Le diagnostic final sera arrêté en décembre 2019, ensuite de quoi les élus prioriseront.

### C’est encore prématuré de chiffrer tout cela ?

Oui, car nous partons sur cinq ans et le budget sera estimé par rapport au réseau des routes départementales et à celui des véloroutes et voies vertes. Il n’est donc pas validé pour l’instant. Le diagnostic et la stratégie seront proposés à la session de décembre 2019 et les élus arbitreront ensuite au regard notamment des fonds territoriaux mobilisables. Pour la promotion, l’application prévue pour 2020 sera également configurable en anglais et en allemand. Elle a été pensée de façon suffisamment pratique et ludique pour parvenir à impliquer jusqu’aux collégiens dans la construction des itinéraires. ●

## Trois questions à Isabelle Vaillant

Coordinatrice de projets pour l’atelier Dynamo

### 1. En quoi consistent les actions de l’association Dynamo ?

Nos ateliers participatifs et solidaires s’inscrivent dans une dynamique globale de services proposés aux cyclistes sur l’ensemble du territoire. Il s’agit d’une offre de proximité pour favoriser l’utilisation du vélo et l’inscrire à l’agenda des quartiers, des plans de rénovation urbaine, des initiatives d’économie sociale et solidaire, de réemploi et de réduction ou de réutilisation des déchets. En conjuguant recyclage et essor du vélo, en sensibilisant à la remise en selle et en aidant à comprendre comment réparer cet outil, nous permettons aux gens de se tourner progressivement vers cette pratique. Nous diminuons aussi le risque de report modal vers l’automobile.

### 2. Que vous enseigne cette proximité du terrain sur la pratique du moment ?

À Nancy la part modale du vélo est de 2 à 3%. C’est peu mais c’est dans la moyenne nationale. Nos ateliers nous permettent de récolter la parole des cyclistes et de développer une expertise d’usage.

Forts de nos près de 900 vélos récupérés et des 600 vélos remis sur la route chaque année, le département de Meurthe-et-Moselle nous soutient sur la partie solidarité animation territoriale. Cela nous permet d’être intégrés aux réflexions sur les pratiques et les aménagements au niveau départemental. Membre du réseau national L’Heureux Cyclage, notre association compte aujourd’hui 1 500 adhérents, soit le double de ce que nous étions à sa création en 2007.

### 3. Quelle place occupe le Conseil départemental dans le développement de votre association ?

Nous avons toujours été dans la boucle des réflexions menées par le Département sur ces thématiques et même, récemment, autour des réflexions qui concernaient le Schéma départemental cyclable. Notre rôle est de remonter les avis de nos adhérents. Parmi ceux-ci, le sentiment d’insécurité par rapport aux voitures, la continuité cyclable, l’intermodalité, la quête de symétrie entre les services dont bénéficient les automobilistes (réparation, location, stationnement) et ceux auxquels aspirent légitimement les cyclistes. Enfin, remettre du lien entre usagers et décideurs. C’est sur ces deux derniers points que Dynamo agit principalement. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

En savoir plus : [atelierdynamo.fr](http://atelierdynamo.fr)



Association Dynamo à Nancy ©DR

# Actus de Vélo & Territoires

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

## Les Rencontres Vélo & Territoires réunissent plus largement chaque année

L'«*écran de verdure*» de Terra Botanica était plein à craquer. Plus de 325 acteurs publics, acteurs de l'aménagement, de la mobilité et du tourisme, privés et usagers de la France entière se sont réunis pour les 23<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires en Anjou. Avec 111 territoires représentés pour cette édition 2019, ces Rencontres ont enregistré +35% de collectivités représentées qu'en 2018. Les témoignages des 41 intervenants étaient à l'image de la diversité et des questions concrètes que se posent les territoires pour construire la France à vélo 2030. Pour s'inspirer et revivre les échanges et les ateliers de ces Rencontres, Vélo & Territoires propose plusieurs articles de synthèse sur son site Internet.



23<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires en Anjou ©studioah

## Vélo & Territoires publie les résultats de l'Enquête Territoires 2019

Réalisée avec le soutien de l'Ademe, du Cerema et de l'AdCF, l'Enquête Territoires 2019 inventorie l'action des collectivités pour le développement du vélo. Avec 523 territoires répondants, l'édition 2019 a bénéficié d'une mobilisation sans précédent. Les premiers résultats montrent que l'appétence cyclable des collectivités, quelle que soit leur taille, est une réalité : des équipes vélo en augmentation, des territoires qui investissent de plus en plus pour faire de la mobilité à vélo l'enjeu de tous les acteurs publics, pour tous les Français. Pour illustrer ces résultats, Vélo & Territoires a publié des infographies et une carte interactive sur son site Internet. Un dossier spécial et de l'information sur une documentation plus complète seront proposés dans le numéro 58 de Vélo & Territoires, la revue.

## Les régions, actrices incontournables des politiques cyclables

Le 10 septembre dernier, Vélo & Territoires réunissait pour la première fois ses régions adhérentes à la Maison de la Nouvelle-Aquitaine à Paris. Neuf régions adhérentes sur dix ont répondu présentes à cette invitation pour échanger entre elles. Partage d'expériences, identi-

fication des enjeux et proposition de pistes d'actions concrètes étaient à l'ordre du jour. L'occasion pour Vélo & Territoires de dévoiler les atlas vélo régionaux qui mettent en évidence le réseau et la fréquentation cyclable de chacune de ces régions. Vélo & Territoires est aux côtés de ces adhérentes pour soutenir leur engagement dans des politiques cyclables dynamiques. Le réseau traduit cet engagement par sa configuration et dans ses actions.

## Appel à projets «Continuités cyclables» : 111 territoires lauréats

2019 était la première année de mise en œuvre du Plan vélo et la première génération d'appel à projets «Continuités cyclables» de l'État. Les 111 territoires lauréats de cette année reçoivent un total de 43,7 millions d'euros pour développer des infrastructures cyclables sécurisantes et continues. En 2018, Vélo & Territoires identifiait 85 potentielles interruptions majeures entre le Schéma national des véloroutes et des infrastructures relevant du domaine public de l'État en milieu périurbain. Difficile d'établir que cette première enveloppe, attribuée pour 152 projets en tout, concentre ses investissements sur la résorption de ces points noirs majeurs. Vélo & Territoires insiste pour que les financements du Fonds vélo de 2020 et jusqu'à 2024 ciblent en priorité les discontinuités sur les schémas structurants.

## Bienvenue aux trois nouveaux adhérents

Le réseau Vélo & Territoires se renforce et compte désormais 99 collectivités adhérentes. Ces derniers mois, deux EPCI et un département ont rejoint le réseau : le département du Lot mobilisé pour la structuration de la Véloroute de la Vallée du Lot sur son territoire ; le Golfe du Morbihan Vannes Agglomération investi pour le développement des 83 km de la V45 ; et Le Havre Seine Métropole engagé dans la structuration des 62 km de l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime et des 19 km de La Seine à Vélo (V33) qui le traversent. Bienvenue à ces nouveaux adhérents !

## Le projet AtlanticOnBike entre dans sa dernière ligne droite

Vélo & Territoires, aux côtés des dix-huit partenaires, a participé au cinquième séminaire du projet européen AtlanticOnBike du 5 au 7 novembre dans le parc naturel régional de Loch Lomond & the Trossachs à Balloch en Écosse. Les réflexions au cœur de ces trois jours de travail : comment améliorer la qualité suite au diagnostic de certification ? Comment s'emparer des signaux ? Quelle est l'utilité des données SIG pour le suivi et le management de long terme ? Sans oublier le lancement et la promotion de l'Atlantic Coast

Route – EuroVelo1 qui relie la Norvège au Portugal sur 9 100 km. Vélo & Territoires est particulièrement mobilisé pour ce projet européen pour son expertise sur l'observation de la fréquentation et de l'impact économique des itinéraires.



## Vélo & Territoires accompagne la coordination des itinéraires

Sur demande de ses adhérents, Vélo & Territoires peut intervenir en assistance auprès des collectivités fédérées en comité d'itinéraire, dès lors que ce dernier présente une configuration nationale ou européenne. En 2019, trois mandats ont été confiés à Vélo & Territoires : l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime, l'EuroVelo 3 – La Scandibérique et Moselle-Saône à Vélo (V50). Chacun de ces trois itinéraires a réuni ses acteurs pour un comité de pilotage en octobre ou novembre.

## EuroVelo 4 – La Vélomaritime

Le comité de pilotage de l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime s'est réuni le 12 novembre à Morlaix. Au programme : bilan des actions 2019 avec focus sur les bons résultats de communication et une feuille de route 2020 ambitieuse. Les quinze partenaires du projet sont plus que jamais mobilisés.

## EuroVelo 3 – La Scandibérique

Une trentaine d'acteurs issus de seize territoires étaient réunis pour le comité de pilotage de La Scandibérique à Paris le 15 octobre. L'occasion de voter les modalités de la nouvelle convention de partenariat qui débutera en 2020. Un nouvel élan est insufflé pour ce comité d'itinéraire et son chef de file, le comité régional de tourisme Paris Île-de-France.

## Moselle-Saône à Vélo (V50)

Le cinquième comité de pilotage de la Moselle-Saône à Vélo (V50) s'est tenu à Mâcon le 10 octobre. Actualité phare de ce comité d'itinéraire dynamique et fédérateur, emmené par son chef de file, le département de la Haute-Saône : la mise en ligne de son site internet provisoire [www.moselle-saone-velo.fr](http://www.moselle-saone-velo.fr)

# Actus des territoires

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

## Finistère : appel à projets mobilité

Le département du Finistère a lancé un appel à projets cette année pour encourager les mobilités alternatives au quotidien. Les actions éligibles devaient porter sur des défis autour d'un seul mode de déplacement (vélo, covoiturage, ...), ou autour de plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle, éventuellement combinés entre eux. Trois projets «à vélo au travail» ou «à vélo à l'école» portés par des associations se trouvent parmi les lauréats.



Aire de pique-nique en Vendée ©CDBS

## Mieux équiper un réseau cyclable : la Vendée avance

Pour structurer un réseau d'aires de services dédiées à l'accueil des cyclistes d'ici 2021, le département de la Vendée a confié à l'Agence de services aux collectivités locales de Vendée une étude permettant d'inventorier l'existant et identifier les besoins en matière d'équipements. Les territoires, avec la désignation de référents locaux (issus des offices de tourisme et/ou d'EPCI), ont été associés à ce travail collaboratif pour enrichir et mettre à jour l'inventaire des services. Résultat ? L'étude a permis de déterminer dix-neuf aires d'accueil sur les 200 km de la partie vendéenne de La Véloodyssée répondant à un cahier des charges de services minimum à proposer.

## Trophée de la mobilité 2019 en Île-de-France

Les Trophées de la mobilité valorisent des projets exemplaires réalisés sur le territoire francilien dont les objectifs sont conformes aux enjeux définis dans le PDUIF et sa feuille de route 2017 – 2020. Lauréat de la catégorie vélo ? Le département de Seine-Saint-Denis est primé pour son plan de mobilité durable favorisant la réalisation d'aménagements cyclables. Pour aller plus loin et amplifier l'effort, le Département a voté, en avril 2019, une nouvelle stratégie vélo qui prévoit de rendre les voies départementales 100% cyclables à horizon 2024, avec une enveloppe de 150 millions d'euros.

## Le Loiret au fil de l'eau

Dans la continuité du rachat du Canal d'Orléans à l'État fin 2018, le département du Loiret entend aménager une boucle cyclable qui borde sur près de 240 km le canal d'Orléans, de Briare, du Loing et la Loire. Pour trouver un nom de caractère à cet itinéraire cyclable, le Département a lancé une démarche participative début juin. Près de 7 000 personnes ont donné leur avis. Choix final ? «*Le Loiret au fil de l'eau*» accompagné de la signature «*Loire & Canaux*». Depuis plus de dix ans, le département du Loiret a engagé un programme de réhabilitation ayant pour objectif la sécurisation, la restauration et la valorisation touristique du Canal d'Orléans à l'horizon 2022.

## De l'Oust à Brocéliande communauté expérimente le savoir-rouler

Financé dans le cadre de l'action France Mobilités, de l'Oust à Brocéliande communauté, en partenariat avec l'association Roazhon Mobility, propose aux écoles d'expérimenter cette année le savoir-rouler. L'expérimentation s'adresse aux classes de CM2 qui en font la demande. Les quatre séances pédagogiques en milieu fermé débouchent sur une session test en groupe pour terminer sur une sortie vélo. Un livret permis vélo est également délivré. La Communauté prévoit d'étendre l'action aux entreprises qui en feront la demande pour leurs salariés et mener des actions auprès du grand public au cours de l'année 2020.



Expérimentation du savoir-rouler par de l'Oust à Brocéliande communauté © Roazhon Mobility

## Le nouveau schéma «La Sarthe à vélo» adopté

La Commission permanente du département de La Sarthe a voté la mise à jour de son schéma «La Sarthe à vélo» avec l'intégration des futures voies vertes le 20 septembre. Depuis 2012, le Département porte l'animation de ce schéma structurant qui s'articule autour de la V44, de La Vallée du Loir à Vélo (V47) et des boucles régionales. L'actualisation de ce schéma a également pour objectif de créer des liaisons cyclables entre l'offre existante sarthoise et celle des territoires voisins.

## La V70 dans le Puy-de-Dôme

Le département du Puy-de-Dôme réalise des études de faisabilité pour un aménagement de la totalité du tracé de la V70 en voie verte sur son territoire. Un budget prévisionnel de 23,6 millions d'euros HT est dédié à l'aménagement des 125 km de l'itinéraire national qui traversent le département. Les onze partenaires engagés dans le partenariat sont mobilisés pour la réalisation, l'entretien et la valorisation touristique de la V70 pour un achèvement fin 2023 dans le Puy-de-Dôme.

## Résorption des discontinuités cyclables dans les Yvelines

Le département des Yvelines a inauguré une passerelle modes doux au-dessus de la RN12 à Plaisir ce 10 septembre. D'une longueur de 122 mètres et d'une largeur de 5 mètres avec une charpente métallique de près de 230 tonnes, ce franchissement de voie rapide a nécessité un investissement de 2,3 millions d'euros. Une deuxième passerelle de cette envergure est déjà en projet pour franchir la RD30 devant le Bois de la Cranne. Ces deux ouvrages répondent à l'ambition des Yvelines de résorber les points noirs pour favoriser une mobilité quotidienne à vélo accessible à tous.

## Un itinéraire affiné dans le Doubs

«Vélo & fromages», ça roule avec le département du Doubs. Au cœur du plateau de Frasné et du Val du Drugeon, un itinéraire cyclable de plus de 70 km relie une dizaine de sites fromagers et de structures labellisées «Made in chez nous, les entreprises du Doubs se visitent». C'est autour de ces deux tendances fédératrices que l'Assemblée des Départements de France, le CNIEL, Tourisme & Territoires et Vélo & Territoires ont développé l'appellation «Vélo et fromages, à la découverte des Départements», dont le Doubs est l'un des premiers territoires lauréats.



# Quels enjeux environnementaux pour les revêtements des aménagements cyclables ?

LES AMÉNAGEMENTS SONT DÉTERMINANTS POUR DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO ET DES AUTRES MODES ACTIFS. POUR LES CYCLISTES, LE REVÊTEMENT EST UN MARQUEUR DE L'ATTENTION PORTÉE À LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES PAR LES AMÉNAGEURS. UN REVÊTEMENT PEU ROULANT, NON ENTRETENU VOIRE ABSENT GÉNÈRE DE L'INCONFORT OU DE L'INSÉCURITÉ ET IMPACTE DIRECTEMENT L'USAGE. LE MAÎTRE D'OUVRAGE, QUANT À LUI, EN PLUS D'ÊTRE CONFRONTÉ À UN CHOIX PLÉTHORIQUE DE SOLUTIONS DE REVÊTEMENTS, DOIT TENIR COMPTE DES CONTRAINTES NATURELLES POUR ASSURER LE CARACTÈRE ÉCOLOGIQUE ET PÉRENNE DE CELUI-CI. QUELS SONT LES ENJEUX ET LES RETOURS D'EXPÉRIENCES À CE SUJET ? À LA FAVEUR D'UNE FICHE-ACTION ET D'UN ATELIER SUR LA RÉSILIENCE DES AMÉNAGEMENTS LORS DE SES 23<sup>ES</sup> RENCONTRES EN ANJOU, VÉLO & TERRITOIRES PROPOSE SON ÉCLAIRAGE.

## Choisir un revêtement moins impactant sur l'environnement

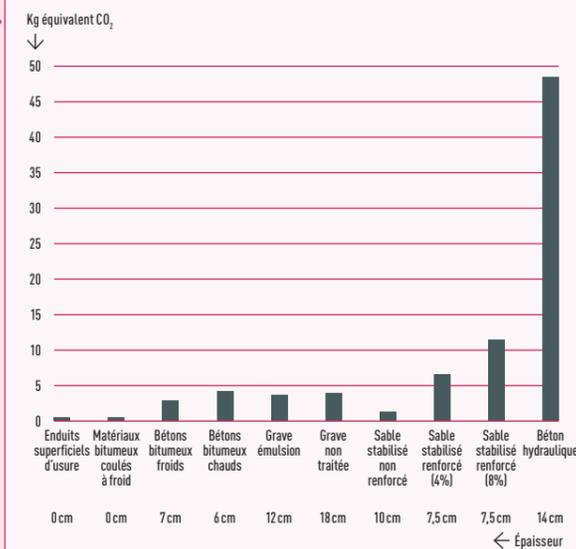
**Matériaux utilisés, transport, impact sur le milieu naturel... Les aménagements cyclables ne sont pas sans conséquences sur l'environnement. Des outils et solutions innovants apparaissent sur le marché et permettent au maître d'ouvrage d'amoindrir l'impact de son aménagement.**

### Enrobé : le faux procès

En raison de son aspect routier et de la présence de bitume dans sa composition, le béton bitumineux, appelé enrobé, se voit souvent préférer le sable stabilisé. Pourtant son caractère roulant favorise le développement de l'usage du vélo et son impact sur l'environnement n'est pas aussi négatif que couramment imaginé. « L'étanchéité générée par les aménagements cyclables en enrobé est moindre que celle générée par des chaussées routières. Une piste cyclable bidirectionnelle fait une largeur de quatre mètres maximum et l'eau s'infiltré sur les abords, ne créant pas une grande zone étanche » relativise Pierre Toulouse, consultant en mobilité. « Les sables stabilisés sont fortement comprimés, confirme également une étude allemande menée par le land Mecklembourg-Poméranie. Cela contraint l'écoulement de l'eau de pluie, qui s'écoule ainsi sur le côté

de la chaussée. À cet égard, elles ne diffèrent pas des chaussées en enrobé bitumineux, car les pistes cyclables ne sont généralement pas reliées au système d'écoulement des eaux. L'eau de pluie s'écoule et est ainsi disponible pour la recharge des eaux souterraines ». Côté usagers, le président de l'AF3V, Julien Dubois, insiste sur le fait que les véloroutes empruntent essentiellement du foncier existant (petites routes, chemins de halage, anciennes voies ferrées). Le réseau des véloroutes contribue donc peu à l'artificialisation des terres agricoles ou des espaces naturels. « Ce sont avant tout les abords de la voie verte qui présentent un vrai potentiel pour la préservation de la biodiversité » selon Julien Dubois. Par ailleurs, le bilan carbone de la production et de la mise en œuvre de l'enrobé est en moyenne inférieur à celui d'autres types de revêtements.

Production de GES des différents types de revêtements par m<sup>2</sup> mis en œuvre



Ces calculs sont obtenus d'après une approche environnementale de la construction. Par ailleurs, ces résultats sont à analyser séparément car une chaussée se compose de plusieurs couches de matériaux et la durée de vie de l'aménagement, non intégrée dans ces calculs, doit également être prise en compte.

Ces hypothèses peuvent être ajustées en fonction des enjeux locaux (proximité des carrières, des cimenteries ou raffineries, optimisation en vue d'être plus performant sur GES (gaz à effet de serre), énergie, acidification, ressources, ...). Le choix du liant hydraulique pour le sable stabilisé impacte fortement l'empreinte environnementale. Les résultats ont été obtenus via l'éco-comparateur Ecorce2 qui inventorie les données des cycles de vie et des indicateurs environnementaux pour la réalisation de travaux routiers.



Piste cyclable en enrobé en Seine-Saint-Denis © CD93



C'est le taux de plastique recyclé intégré dans une piste cyclable de 30m aux Pays-Bas. Cela correspond à 218 000 gobelets en plastique ou un demi-million de bouchons de bouteille. Formé à partir de modules préfabriqués, cet aménagement innovant se transporte facilement et s'installe rapidement. Il s'agit d'une technologie complète qui permet de drainer l'eau et dispose également de capteurs pour différents paramètres: température, compteur vélo et usure de la route.

## Des revêtements innovants et plus écologiques ?

Dès la fabrication et la mise en œuvre, le maître d'ouvrage peut se tourner vers des matériaux plus durables. Pour l'utilisation d'enrobés à froid, certaines entreprises du BTP annoncent 20% de réduction de consommation d'énergie et d'émissions des gaz à effet de serre lors de la production et de l'application des revêtements. « Les enrobés à froid présentent une bonne durabilité dans le temps » constate Joël Lesage du département de la Vendée. Il signale cependant « l'importance primordiale des bonnes conditions climatiques pour la mise en œuvre de ce type de revêtement ». Sur le marché, des liants organo-minéraux et non-bitumineux, à haute qualité environnementale, émer-

gent. L'Aqualiant© de Colas, présent dans les revêtements Urbalith© et Minéralith© en est un exemple. Ce liant, adapté aux chaussées à faible trafic (inférieur à 1500 véhicules par jour), s'est vu décerner le label « innovation environnementale » par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), le désignant comme une solution adaptée aux sites classés et aux zones Natura 2000.

## Comment faire face aux contraintes naturelles ?

Une fois mis en œuvre, le revêtement est soumis aux évolutions de son environnement proche : inondations, racines, sécheresse, usage... Retours d'expériences et conseils d'aménagement apportent des solutions concrètes pour assurer la pérennité de ces revêtements.

### L'eau, contrainte principale pour le revêtement

« Les enrobés, enduits ou bétons sont plus résilients face aux inondations, souligne Valérie Bréhier-Jaunâtre du département de Loire-Atlantique. De manière générale, il faut éviter le sable stabilisé qui peut facilement s'arracher selon la manière dont la crue se retire. Le stabilisé renforcé avec liant hyper pouzzolanique semble être assez résistant comme le montre l'exemple le long de La Loire à Vélo. » Un autre conseil ? « Les pistes cyclables ont été réalisées avec une pente unilatérale de 3% afin que l'eau s'écoule sur les côtés et ne stagne pas sur le revêtement. Il est également conseillé de surélever légèrement la chaussée par rapport aux abords et d'y mettre de la végétation afin que l'eau y pénètre directement » partage Christophe Jarraud du Grand Parc Miribel Jonage dans la métropole de Lyon.



Les itinéraires cyclables se situent souvent en bord de berges et l'érosion de ces dernières affecte directement la structure de la chaussée. Ainsi dans le Doubs, « une portion de l'EuroVelo 6 a dû être réaménagée directement à la suite d'effondrements » explique Stéphane Chrétien du Département. Comment éviter ces mésaventures ? Voies navigables de France conseille de restaurer les berges avec une technique de génie végétal, utilisant des hélrophytes, dont les racines sont dans l'eau et les parties foliaires sont aériennes. Hormis les deux premières années lors de la reprise du développement des végétaux, les berges restaurées en technique végétale ne nécessitent pas plus qu'un entretien simple et annuel. Elles présentent alors un attrait paysager et écologique indéniable pour la voie d'eau et les itinéraires cyclables qui les bordent.



### Racines et sécheresses : comment limiter la création de fissures ?

Il n'existe pas de solution miracle contre les racines qui génèrent l'insécurité et l'inconfort pour les usagers. Quelques préconisations sont cependant de mise. Agir sur la structure de chaussée en décaissant la chaussée d'au moins 60 cm, ajouter du

géotextile, choisir des essences d'arbres aux racines pivotantes ou rendre la structure « drainante » avec un empierrement de grosse granulométrie limiteraient l'apparition de racines dans la couche de surface. La sécheresse a également des effets sur le revêtement : des fissures profondes et longues peuvent apparaître. Face à cet enjeu, le département de la Vendée a expérimenté des solutions : « Dans une zone de marais, très sensible à la sécheresse, un essai a été réalisé fin 2016 : des géogrilles ont été installées sous l'empierrement pour favoriser le maintien de la fissure sous la fondation. Le coût de la géogrille (5,50 €/m<sup>2</sup>) est important mais la solution assure a priori la pérennité du revêtement » témoigne Joël Lesage.



Section sans géogrille ©CD85



Section avec géogrille ©CD85

## LE CHOIX DU REVÊTEMENT, AVANT TOUT UNE HISTOIRE DE COMPROMIS

Le maître d'ouvrage doit prendre en compte de nombreux critères lors du choix du revêtement, dont voici les quatre principaux.



#### CRITÈRES

##### ENVIRONNEMENTAUX

- Impact sur le milieu naturel et le réseau hydrographique pendant le chantier
- Comportement du revêtement avec l'eau
- Intégration paysagère de l'aménagement
- Durée de vie de l'aménagement et évolution



#### CRITÈRES

##### ÉCONOMIQUES

- Coût maximum du mètre linéaire
- Coût de l'entretien
- Pérennité
- Balance entre dépenses d'investissement et de fonctionnement



#### CRITÈRES

##### D'USAGES

- Adaptation aux usages
- Niveau de service, confort et sécurité
- Cohabitation possible
- Capacité du revêtement à orienter ou favoriser un type de fréquentation



#### CRITÈRES

##### GÉOGRAPHIQUES

- Mise en œuvre du revêtement
- Portance du sol
- Accessibilité des véhicules de chantier
- Approvisionnement et acheminement des matériaux
- Présence de forte pente

## QU'EST-CE QUE LA RÉSILIENCE ?



Un territoire résilient a la capacité d'anticiper, de réagir et de s'adapter pour se développer durablement, quelles que soient les perturbations auxquelles il doit faire face. Les nouvelles trajectoires sont idéalement définies et mises en œuvre collectivement. La Banque mondiale estime qu'un euro investi dans la prévention des risques naturels permet d'économiser sept euros après crise.

## Assurer la résilience du réseau dans son ensemble

Penser la résilience de l'aménagement sur une portion stratégique est primordial et doit s'accompagner d'une réflexion sur l'ensemble de l'itinéraire. L'objectif est d'assurer la continuité cyclable malgré les aléas du quotidien ou à la suite d'événements climatiques importants. Voies enherbées, inondées ou embûchées... de nombreux itinéraires subissent des aléas qui limitent leur praticabilité et leur usage. L'entretien de l'aménagement impacte directement l'usage et sélectionne le profil des usagers. « La connectivité d'un réseau fait partie intégrante de sa stratégie de résilience » explique Julien Dubois, vantant le mérite des variantes ou de la connexion avec le réseau de trains en cas de coupure d'un itinéraire pour assurer la continuité cyclable. Être davantage réactif face aux dégâts, c'est l'objectif visé par la Loire-Atlantique, qui fait partie de l'expérimentation d'un système d'alertes mené le long de l'EV1 - La Vélodyssée dans le cadre du projet AtlanticOnBike. Réalisé par Vélo & Territoires, l'outil permet aux usagers de signaler des anomalies ou incidents sur le parcours qui remontent directement au maître d'ouvrage. « Nous essayons également de développer des onglets d'informations ou bandeaux

qui s'affichent en cas d'événements majeurs sur le site Internet du Département ou de l'itinéraire concerné » poursuit Valérie Bréhier-Jaunâtre.

Malgré le déploiement d'outils et de différentes solutions, Julien Dubois partage un constat : « Le niveau de maintenance et d'entretien est souvent plus élevé sur les voies partagées ». Assurer maintenance et entretien de ces infrastructures dès le départ facilite les déplacements à vélo pour tous, quel que soit leur usage. Pour des aménagements inclusifs, le revêtement doit également convenir à un usage pour des personnes à mobilité réduite où l'avantage revient à des revêtements roulants comme l'enrobé. « Les réseaux de voies vertes sont souvent une des seules infrastructures de transport à la portée des personnes en situation de précarité sociale » complète le président de l'AF3V. ●

Propos recueillis par Aurélie Hild

#### En savoir plus

Fiche-action n°9: Revêtements des aménagements cyclables à télécharger sur le site Internet de Vélo & Territoires

# Adam Bodor

LE DIRECTEUR DU PLAIDOYER DE L'ECF EST INTERVENU EN QUALITÉ DE GRAND TÉMOIN AUX 23<sup>ES</sup> RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES, SUR LE THÈME « L'EUROPE, JUSTE DU FINANCEMENT ? ». MORCEAUX CHOISIS.



Adam Bodor ©studioah

## Chiffres

« Environ 7 % de la population européenne a choisi le vélo comme principal mode de déplacement. Il y a de grosses différences. Cela varie de presque zéro pour cent à Chypre à 30 % aux Pays-Bas. La France est juste en dessous de ce taux européen moyen. Que disent ces 7 % ? D'abord, il faut garder à l'esprit que ce taux concerne ceux de la population européenne qui ont accès aux possibilités de faire du vélo. Ce sont des cyclistes qui n'ont pas peur. L'Union européenne, c'est 512,6 millions d'habitants. D'après les études, 60 % aimeraient faire du vélo mais sont freinés pour franchir le pas. La raison ? En général la sécurité routière. Rapporté au total d'habitants de l'Union européenne, ce taux représente 343,4 millions de cyclistes potentiels. Il y a là un gros marché avec beaucoup de perspectives. Les ventes de VAE sont d'ailleurs en pleine expansion au niveau du continent puisqu'elles ont augmenté de 22 % sur la seule période 2015-2017. Si le vélo avait la priorité, il y aurait potentiellement 30 millions de VAE vendus d'ici 2030. C'est un chiffre élevé mais à l'ECF, nous pensons qu'il est atteignable. »

## VAE

« Un des facteurs de succès des achats de VAE est la qualité des produits. Les entreprises arrivent avec de nouveaux modèles, très attractifs tant au niveau des vélos que du modèle économique. Une des questions sous-jacentes, c'est de savoir par exemple quand et si les VAE remplaceront les vélos conventionnels. Au niveau de l'ECF, nous avons conscience de cette possibilité (même s'il n'est pas acquis que cela se produise). Le vélo traditionnel, sur de courtes distances et pour les jeunes, reste encore l'entrée principale. »

## Recyclage

« C'est un sujet très important. Début septembre au salon Eurobike en Allemagne (le plus grand événement mondial de l'industrie du cycle), j'ai eu l'opportunité de parler avec des leaders mondiaux de cette industrie et ce fut l'un de mes principaux messages à leur attention. Nous pouvons être critiques envers eux sur le sujet des batteries des VAE car, pour être honnête, ces industriels n'ont pour

“ Je suis certain que c'est ensemble, en joignant nos forces chacun à notre niveau, que le vélo avancera. ”

l'heure pas suffisamment anticipé ces questions. Or, comme dans d'autres secteurs, tôt ou tard cela impactera l'industrie cycliste toute entière. Si vous vendez 30 millions de VAE par an, il n'y a pas moyen d'éviter cette problématique. Bien sûr, au niveau de l'ECF, nous offrons une aide mais celle-ci est avant tout celle d'une organisation de consommateurs, non celle d'une industrie. Le lobbying de l'ECF est non seulement en faveur de vélos plus qualitatifs mais en faveur de vélos recyclables. L'industrie du vélo doit répondre à ce besoin. »

## Influence

« Les facteurs de succès du vélo peuvent être classés en quatre catégories d'influence : par l'argent, par la réglementation, par la connaissance et par leur mise en œuvre. Niveaux global, européen, national et local (qu'il s'agisse de la ville ou de la région), chaque niveau a ses règles. Si les clignotants sont au vert pour chacune de ces catégories d'influence à chacun de ces niveaux, la priorité pour le vélo sera une réalité et la part modale du vélo grossira

mécaniquement. Au lieu des 7 % actuels, jusqu'à 16 % des habitants de l'Union européenne seraient alors en mesure de dire qu'ils utilisent le vélo comme mode principal de déplacement. Cela équivaut approximativement au taux du Danemark et cela ferait du bien à entendre, non ? C'est à cet objectif réaliste que l'ECF travaille. Pour y parvenir, nous avons rédigé un manifeste et 75 nouveaux membres du Parlement européen, élus au printemps 2019, se sont déjà engagés en faveur du vélo. Ce n'est là que la première étape car nous savons que nous devons aussi influencer la Commission européenne. »

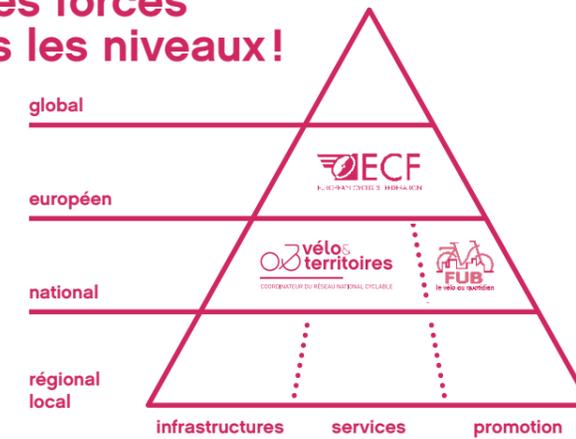
## Ensemble

« Ursula von der Leyen, la nouvelle présidente de la Commission européenne, semble avoir une vraie sensibilité pour le vélo. Ce qui nous donne aussi espoir, c'est que les lettres de mission des commissaires font explicitement référence à l'Accord vert européen et à l'objectif de zéro émissions dans le secteur des transports avec la promesse d'une vraie stratégie de mobilité durable. Pour l'heure, nous avons des discussions informelles avec la Commission. Nous espérons simplement que le prochain commissaire européen aux Transports s'attellera vraiment à cette lettre de mission pour tendre vers une mobilité durable. Je précise toutefois que tout ceci n'est atteignable qu'une fois que tous les niveaux auront joint leurs forces et feront leur part du travail, à l'instar de ce que réalisent la FUB et Vélo & Territoires au niveau national. Je suis certain que c'est ensemble, en joignant nos forces chacun à notre niveau, que le vélo avancera. »

## Bureaucratie

« Soyons honnête : je pense que la bureaucratie européenne reste un challenge pour tout le monde. Bien que je ne travaille pas pour la Commission, dans toutes les régions, dans tous les pays, on m'interroge sur la complexité des dossiers. La réponse ? Pour faire court : les pays qui obtiennent le plus de fonds européens sont ceux qui délimitent leurs besoins aussi précisément que possible dès le début. Qu'est-ce à

## Unir les forces à tous les niveaux !



Intervention d'Adam Bodor aux 23<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires ©studioah

dire ? En clair, si vous savez déjà pour quels itinéraires cyclables vous souhaitez bénéficier de fonds européens, il faut l'inscrire explicitement dans vos programmes opérationnels. Cela peut sembler un peu rigide mais vous aurez ainsi un objectif clair, compris de tous, qui évitera à votre projet d'entrer en concurrence avec un autre. Plus vos programmes opérationnels sont rédigés, plus vous aurez d'atouts en main pour affecter effectivement des éventuels financements à vos projets cyclables. À l'inverse, si le projet est trop vague, il faudra encore justifier pourquoi investir dans le vélo. Le site Internet de l'ECF

“ Pour atteindre les 16 % de part modale, il faudrait investir six milliards d'euros dans le vélo et les modes actifs. ”

compile plusieurs exemples pour illustrer ce point. Vous pourrez ainsi voir que certains pays indiquent dans leur dossier l'itinéraire cyclable concerné avec la longueur exacte. Par leur effort de clarification en amont, ces pays et ces techniciens facilitent les choses aux personnes qui examinent leur dossier. Attention toutefois. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a plus de bureaucratie. Il n'est pas possible de faire abstraction des contingences liées aux dépenses, par exemple. Mais au moins, jusqu'à la remise du contrat, les choses sont plus claires pour tout le monde. »

## Budget

« Entre 2007 et 2013, 0,6 milliard d'euros ont été investis au niveau européen dans des projets cyclables. Sur la période 2014-2020, ce montant est de 1,5 milliard d'euros, sachant qu'une plus grande diversité de pays sont disposés à investir et que l'investissement programmé pour la tranche 2021-2027 est de trois milliards d'euros. C'est bien mais pas encore assez sachant que l'Union européenne investit un total de 60 milliards d'euros dans les transports. Pour atteindre les 16 % de part modale, il faudrait investir six milliards d'euros dans le vélo

et les modes actifs. La bonne nouvelle, c'est qu'en comparaison avec les budgets alloués au vélo lors de l'actuelle programmation, 0,5 milliard d'euros ont été ajoutés au budget. Cela montre qu'investir dans le vélo est le bon choix. J'ignore quels modes de transports sont en perte de vitesse mais ce qui est certain c'est que les projets cyclables sont les bénéficiaires de cette réaffectation des budgets. Cette nouvelle confirme que la campagne que conduit l'ECF au niveau européen et que Vélo & Territoires mène au niveau national en France porte ses fruits. Aujourd'hui les trois milliards d'euros sont notre objectif et nous sommes encouragés par la Commission européenne à être plus ambitieux encore. Peut-être est-ce prématuré d'avancer cela mais les premiers échanges sont prometteurs. La réglementation pour les fonds de développement régional européen est en place et nous avons été consultés de près. Je suis optimiste dans le fait que le montant exact alloué au vélo sera plus élevé que les trois milliards d'euros annoncés. » ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

# À lire



## Rapport d'activité de Vélo & Territoires

Retrouvez toute l'activité de Vélo & Territoires, l'accompagnement des collectivités adhérentes fédérées autour du cap partagé, les temps forts et les grandes manœuvres pour le vélo en France et en Europe dans ce rapport d'activité de l'année 2018/2019.

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



## PARCOURA: à la rencontre des habitants pour identifier les freins aux mobilités actives

L'Ademe en partenariat avec l'ONAPS et l'ORS Auvergne-Rhône-Alpes a publié deux rapports dans le cadre du projet PARCOURA: à la rencontre des habitants pour identifier les freins aux mobilités actives à Valence et à Clermont Auvergne Métropole. Un travail sur des scénarii de report modal montrent non seulement des bénéfices sur la qualité de l'air mais également la participation à atteindre les recommandations concernant l'activité physique d'endurance.

À télécharger sur [www.onaps.fr](http://www.onaps.fr)



## Fiche-action n°9: Revêtements des aménagements cyclables

Vélo & Territoires publie une fiche-action sur les revêtements des infrastructures cyclables pour accompagner les territoires dans le choix du revêtement correspondant le mieux à leur environnement. Cette fiche propose d'aborder les différentes solutions de revêtements selon plusieurs critères: environnementaux avant tout, économiques et qualités d'usages.

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



## Livre blanc de la mobilité en free-floating: Pour une régulation efficace et pertinente des services

Cette étude objective la façon dont les collectivités appréhendent les services de véhicules partagés en free-floating et la façon dont elles les encadrent, afin de tirer le meilleur parti de la présence de ces flottes sur leur territoire. Pour assurer un équilibre optimal entre technologies, infrastructures, usages et politiques publiques, le défi nouveau posé par les offres privées en free-floating appelle une transition sociotechnique.

À télécharger sur [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)



## Enquête Territoires 2019: les chiffres clés

Vélo & Territoires dévoile les résultats de l'Enquête Territoires 2019. Conduite avec le soutien technique et financier de l'Ademe, cette enquête nationale a pour objectif de dimensionner les investissements financiers et humains pour le vélo, recenser les politiques de planification ainsi que les outils de gouvernance des collectivités. Pour illustrer ces résultats, Vélo & Territoires a produit quatre infographies. Plus d'informations dans le prochain numéro de la revue.

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



## Des actions multimodales pour les plans de mobilité

La métropole de Lyon accompagne depuis dix ans les entreprises dans leurs réflexions de mobilité domicile-travail. En tant qu'AOM, elle réceptionne et valide les plans de mobilité, obligatoires pour toute entreprise de +100 salariés. Ce guide recense les actions innovantes mises en place en entreprises pour tendre vers une mobilité plus durable.

À télécharger sur [www.millenaire3.com](http://www.millenaire3.com)



## Fiche technique: Zones de circulation apaisée. Les aménagements pour les cyclistes en zone 30

Cette fiche technique du Cerema s'insère dans une série de documents synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée: aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Elle illustre comment prendre en compte les cyclistes en zone 30 et présente des situations où le recours à des aménagements spécifiques est nécessaire.

À télécharger sur [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



## Échappées cyclables, au départ de 20 villes de France

De Paris en passant par Tours, Bordeaux, Bayonne, Toulouse, Grenoble, Chambéry, Lyon, Strasbourg, Lille, ou encore Nantes, ce guide recense 50 itinéraires. Au total 1 500 km avec des parcours allant de 20 à 50 km sont proposés. Pour assurer une escapade à vélo réussie, ce guide est enrichi d'une cartographie claire et détaillée, de conseils pratiques et d'informations touristiques.

À commander sur [www.cartovelo.fr](http://www.cartovelo.fr)  
Éditions Ouest-France  
167 pages, 15,90 €

# À venir

**16 JAN. 2020** **Open data et tourisme: quels usages pour quelles opportunités?**  
📍 Paris  
🌐 [www.datatourisme.gouv.fr](http://www.datatourisme.gouv.fr)



**5-6 FÉV. 2020** **Rencontres nationales du tourisme fluvial 2020**  
📍 Auxerre  
🌐 [rdv-tourisme-fluvial.com](http://rdv-tourisme-fluvial.com)



**5-7 FÉV. 2020** **Winter cycling congress 2020**  
📍 Joensuu/Finlande  
🌐 [www.wintercyclingcongress2020.fi](http://www.wintercyclingcongress2020.fi)



**6-7 FÉV. 2020** **20° Congrès de la FUB**  
📍 Bordeaux  
🌐 [www.fub.fr](http://www.fub.fr)



**12-15 MARS 2020** **Salon destinations nature**  
📍 Paris  
🌐 [www.destinations-nature.com](http://www.destinations-nature.com)



**2-5 JUIN 2020** **Velo-city 2020**  
📍 Ljubljana/Slovénie  
🌐 [velo-city2020.com](http://velo-city2020.com)



**3 JUIN 2020** **Journée mondiale de la bicyclette**  
📍 Partout dans le monde  
🌐 [www.un.org](http://www.un.org)



**3-5 JUIN 2020** **European Conference on Mobility Management**  
📍 Cascais/Portugal  
🌐 [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu)



**18 JUIN 2020** **Journée Vélo & Territoires**  
📍 Paris  
🌐 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**30 SEPT. 2020** **10° Club Itinéraires**  
📍 Somme/Amiens  
🌐 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**1er-2 OCT. 2020** **24es Rencontres Vélo & Territoires**  
📍 Somme/Amiens  
🌐 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



