vélo & territoires
LA REVUE
N°58 | HIVER 2020

À LA UNE

La région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE
Baromètre des villes cyclables
PAGE 4

DOSSIER
Enquête Territoires 2019 : l'ambition vélo en chiffres et en faits
PAGE 12

PAUSE-VÉLO
Thierry du Crest
PAGE 16

Édito

© Studioah

Chers territoires cyclables,

La campagne électorale dans de nombreuses communes aura été marquée par une expression massive en faveur de politiques cyclables locales volontaristes et le besoin d'envisager autrement la mobilité et l'aménagement de nos territoires. Les attentes des citoyens sont sans équivoque : pour les élections, le vélo doit être mis à l'ordre du jour. Et, avec lui, l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'air pour un mieux vivre ensemble et une mobilité tournée vers l'humain. Le militantisme efficace de la FUB au travers de son Baromètre des villes cyclables n'est pas étranger à ce phénomène. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons un décryptage du palmarès des villes cyclables 2020 dans ce numéro.

Pour développer des politiques cyclables ciblées, efficaces et ambitieuses, l'expertise compte. Nous avons besoin de l'expertise d'usage, cette vision micro et appliquée, ce bien précieux que les utilisateurs (185 000 d'entre eux en 2019 !) viennent d'offrir aux candidats de 768 communes via leurs avis, organisés sur les outils numériques de la FUB. Cette vision pratico-pratique nous permet de mesurer les efforts qui (nous) restent encore à faire pour créer des systèmes cyclables efficaces dans nos territoires. Les collectivités sont évidemment en première ligne pour construire et financer ces politiques cyclables ambitieuses et répondre aux attentes des citoyens.

L'expertise est aussi analytique et macro. Vélo & Territoires s'emploie à la rendre lisible. Nous vous en parlions depuis longtemps, voilà notre Enquête Territoires (cyclables) 2019 enfin disponible dans sa version définitive. Elle vous est résumée dans ce numéro. Que nous dit-elle ? Que le développement du vélo en France est de plus en plus considéré par les collectivités de toutes tailles et de tous types. L'arrivée de six nouveaux membres (dont un premier adhérent partenaire) en ce début d'année porte le nombre d'adhérents de Vélo & Territoires à 105. Notre réseau n'a jamais été aussi grand, preuve du besoin toujours grandissant de travailler ensemble pour aller plus loin. C'est, en soi, un indicateur fort de l'appétence cyclable des territoires. Le gros défi pour les collectivités ? La mise à disposition de trajectoires continues et sécurisées pour le report modal du plus grand nombre, y compris dans les territoires peu denses et les périphéries. Nous sommes tous au travail !

Planifier les politiques cyclables ne suffit plus. Leur mise en œuvre dépend de compétences adaptées, de la capacité des nouveaux exécutifs communaux et intercommunaux à s'engager pour des plans vélo ambitieux et financés (30 euros par an et par habitant si nous prenons exemple sur la jauge néerlandaise), avec une attention particulière à ne pas laisser des territoires dans l'iniquité. Les départements et régions sont invités à faire de même aux côtés des collectivités locales, de manière réfléchie, priorisée et cohérente. À cet égard, ainsi que vous le lirez dans ces pages, les dispositifs mis en œuvre par la région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur donnent le ton. Pour proposer des clés de lecture aux territoires sur la manière de s'y prendre, Vélo & Territoires organise une journée technique le 18 juin prochain autour des *« stratégies vélo »* au sein des collectivités. Des témoignages de chaque échelon territorial pour penser et porter une stratégie vélo transversale seront à l'ordre du jour.

Bonne lecture à toutes et tous !

Chrystelle Beurrier
Présidente de Vélo & Territoires
Vice-présidente du département de la Haute-Savoie

Sommaire

Initiative p. 4
BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

Territoire cyclable p. 6
LA RÉGION SUD-PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Actus p. 10
DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossier p. 12
ENQUÊTE TERRITOIRES 2019 :
L'AMBITION VÉLO EN CHIFFRES
ET EN FAITS

Pause-vélo p. 16
EN COMPAGNIE DE THIERRY DU CREST

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20
LE DEUXIÈME APPEL À PROJETS
« CONTINUITÉS CYCLABLES »
EST OUVERT

Photo de couverture :
Cycliste à Cairanne ©A. Hocquel

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

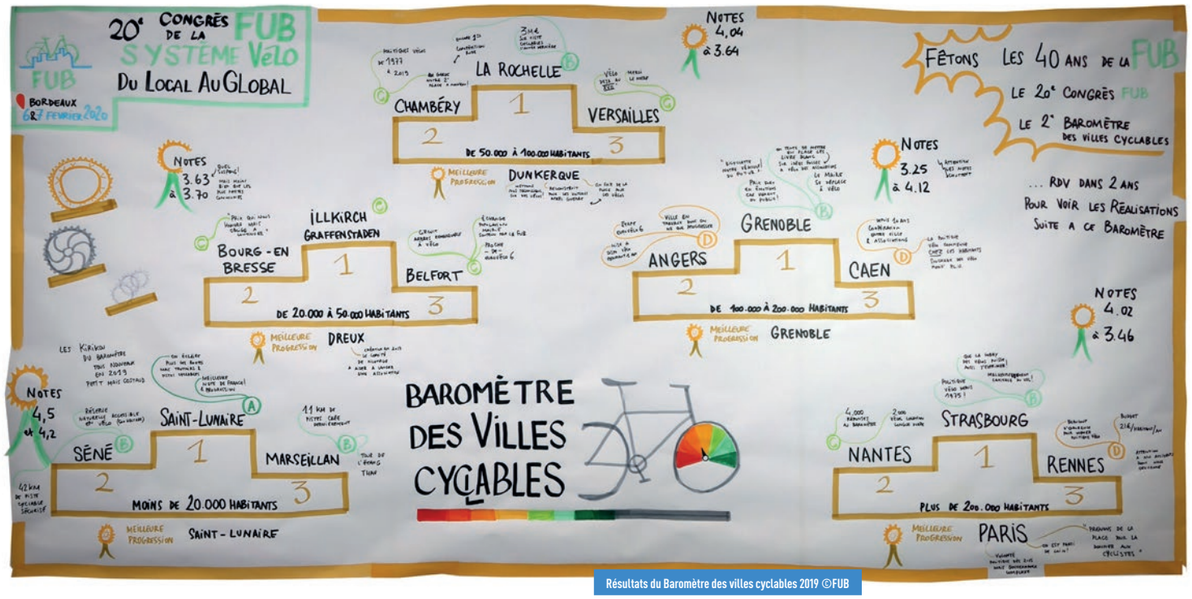
Vélo & Territoires
52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon
info@velo-territoires.org
Tél. 09 72 56 85 05

Vélo & Territoires, la revue
Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier
Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel, Antoine Coué, Camille Thomé
Cartographie : Thomas Montagne
Conception et réalisation : Extra l'agence
Crédits photos : Claude Almodovar, CD06, FUB, Jean-Pierre Garufi, Didier Gourbin, Franck Pennant, Région Sud, Studioah, Vélo Loisir Provence
Remerciements : Émilie André, Benjamin Bachelas, Elodie Barbier Trauchessec, Josiane Beaud, Christophe Béchu, Louis Biscarrat, Perrine Burner, Lise Collin, Thierry du Crest, Dorothée Genin, Nicolas Joyau, Éric Lorrain, Margaux Massonnat, Christophe Najdovski, Laurent Nizon, Cassandra Ouazzar-Serafim, Elodie Pellet, Camille Perretta, Thomas Quero, Olivier Razemon, Célia Reynier-Auclair, Anne-Sybille Riguidel, Emmanuel Roche, Olivier Schneider

Baromètre des villes cyclables

Les usagers ont la parole

DÈS SA DEUXIÈME ÉDITION, CET « OUTIL PARTICIPATIF DE MESURE DU RESSENTI DES POLITIQUES CYCLABLES LOCALES » EST DEVENU « L'ENQUÊTE CITOYENNE SUR L'USAGE DU VÉLO LA PLUS MASSIVE DANS LE MONDE ». RETOUR SUR UNE VRAIE BONNE NOUVELLE.



Résultats du Baromètre des villes cyclables 2019 ©FUB

Les résultats du deuxième Baromètre Parlons vélo des villes cyclables ont été officialisés le 6 février en ouverture du 20e Congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) au Palais de la Bourse de Bordeaux. Un lieu hautement symbolique du fait précisément de la présence sur les murs de l'Atrium de deux imposants baromètres d'époque mais aussi de la proximité du bâtiment avec le célèbre Pont de pierre, un ouvrage napoléonien dont la fermeture aux automobilistes et la restitution aux piétons et aux cyclistes permit, en 2017, *« d'entendre pour la première fois la Garonne couler »* dixit un élu local.

Lettres de noblesse

Preuve de l'engouement suscité par cette annonce dans une actualité militante comprise entre l'enclume de la Loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, le marteau des municipales du printemps 2020 et l'aubaine provoquée par la (re)découverte des modes actifs par les Parisiens lors des grèves de l'hiver : la veille du congrès, Olivier Schneider, président de la FUB, avait déjà répondu à quelques *« 76 entretiens »* de journalistes avant de *« couper [son] téléphone »*. Il faut dire que les chiffres de l'enquête menée à l'automne 2019 méritaient quelques retombées. Avec 768 communes à 50 répondants ou plus - le seuil à atteindre pour être comptabilisé -, dont une hausse considérable des communes hors métropoles, le second Baromètre enfonce son aîné de 2017 de 445 unités. Ses 184 483 réponses enregistrées représentant une hausse de 63 % par rapport à l'édition inaugurale il y a seulement deux ans. L'ajout d'un module cartographique a aussi permis aux usagers de contribuer à répertorier quelques 400 000 points noirs sur l'ensemble du territoire - de quoi nourrir les programmes des candidats aux municipales, ainsi que le répéteront nombre de lauréats. Point intéressant : 40 % des répondants de 2019 estiment que les conditions de circulation à vélo ont évolué positivement dans leur ville depuis l'enquête de 2017, ce ressenti variant de 27 % pour les villes de moins de 20 000 habitants à 56 % pour celles de plus de 200 000 habitants.

« Quand les petites villes s'y mettent, elles pètent le score » confie Olivier Schneider en faisant allusion à l'entrée spectaculaire au classement de la ville de Saint-Lunaire dans la catégorie des communes de moins de 20 000 habitants. Passée de deux réponses en 2017 à 77 en 2019, voici la commune d'Ille-et-Vilaine aux 2 356 âmes propulsée première de sa catégorie, et seule ville de tout le palmarès labellisée A, avec une note globale de 4,47 points !

Encouragement

Deuxième comme en 2017 dans la catégorie des villes comprises entre 50 000 et 100 000 habitants, la ville de Chambéry, créditée d'un C, faisait sourire l'assistance par l'entremise d'Emmanuel Roche, chargé de la politique cyclable pour le Grand Chambéry. Monté sur l'estrade recevoir le trophée, le technicien avait rappelé la détermination de sa municipalité à *« ne pas avoir vocation à demeurer les Poulidor de nos amis rochelais »*. Josiane Beaud, première adjointe de Chambéry et vice-présidente de Grand Chambéry

> **“ Ce deuxième Baromètre nous fait passer d'audible à influent. ”**

en charge de la multimodalité, des transports, des déplacements et du schéma de déplacements, voit ce nouveau podium comme *« un encouragement à poursuivre les efforts et les investissements entrepris depuis la cluse de Chambéry jusqu'au piémont »*. Même si des difficultés demeurent sur la traversée des carrefours et l'accessibilité des enfants, des *« études ont été lancées »* et l'élue salue l'incidence des résultats de l'enquête de 2017 sur le PLU, l'intercommunalité et l'augmentation des ventes de VAE durant l'actuel mandat.

Marge de manœuvre

Deuxième de la catégorie des villes comprises entre 100 000 et 200 000 habitants, la ville d'Angers est néanmoins consciente d'avoir, à l'instar de la ville de Caen qui se classe troisième dans la catégorie, les notes les plus basses des cinq podiums de cette édition (3,38 points, label D). Des chiffres qui la relègue loin derrière le très acclamé leader grenoblois et ses 4,12 points (soit la mention B). Christophe Béchu, maire d'Angers et président d'Angers Loire Métropole, envoie un signal fort en étant le seul premier magistrat d'une ville de plus de 100 000 habitants à s'être déplacé pour cette cérémonie. Attentif à un tissu militant local particulièrement exigeant, son cheminement personnel au fil des années traduit une progressive prise en compte des enjeux de la question. Pour lui, le vrai satisfecit se situe ailleurs. *« Plus de 1 600 personnes ont répondu à cette enquête sur notre territoire, c'est considérable. Le tout en pleine période de travaux pour nos lignes de tramway, ce qui laisse augurer d'une marge de progression importante lorsque tout sera terminé. Enfin, nous passons de la troisième à la deuxième place de ce palmarès. Même si nos amis grenoblois ont encore de l'avance, c'est une belle motivation d'autant que les résultats de 2017 occupent une double page au tout début de notre Plan vélo 2019-2025, preuve s'il en est de la prise en compte de cette enquête dans l'élaboration de nos priorités à ce niveau. »*

Naissance d'une influence

Quatrième toutes villes confondues en nombre de réponses valides (3 737) derrière Paris (7 241), Lyon (5 562) et Toulouse (4 531), Nantes se classe deuxième dans la catégorie des villes de plus de 200 000 habitants, avec une note globale de 3,55 et un C et derrière l'intouchable Strasbourg (4,02 et la note B). Pour Thomas Quero, conseiller métropolitain, ce résultat *« doit nous servir de base pour nourrir nos services et continuer à nous améliorer. Notre ressenti et celui de nos usagers se traduisent dans le questionnaire et c'est rassurant. Nonobstant les municipales, cela nous permet de nous projeter sur 2020-2026 et, par exemple, de démarrer une enquête ménage pour actualiser nos données qui remontent à 2015. »* L'obtention par Paris du Prix de la meilleure progression dans cette catégorie permit une belle synthèse en deux temps par la voix de Christophe Najdovski, maire-adjoint de la capitale, en charge des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public, et président depuis 2018 de la Fédération européenne des cyclistes. *« L'avantage de partir de loin c'est que nous ne pouvons que progresser. Continuez de pousser à la roue, il ne faut surtout pas que les élus se sentent trop confortables… Pour rappel, en 2014, lors des dernières municipales, j'étais le seul des candidats déclarés à la Mairie de Paris à accepter de prendre part à un oral sur le vélo. Cette année, cinq des six candidats se sont livrés à l'exercice. »* Un constat qui rejoint en creux celui d'Olivier Schneider : *« Si le vélo ne permet pas encore de gagner une élection, le négliger peut la faire perdre. En 2017, je m'étais réjoui que le premier Baromètre nous ait fait passer d'interlocuteur crédible à interlocuteur audible. Ce deuxième Baromètre nous fait passer d'audible à influent. »*

Propos recueillis par ***Anthony Diao***

Climat vélo du Baromètre des villes cyclables

>4,6	A+	Excellent
4,3-4,6	A	Très favorable
3,9-4,3	B	Favorable
3,5-3,9	C	Plutôt favorable
3,1-3,5	D	Moyennement favorable
2,7-3,1	E	Plutôt défavorable
2,3-2,7	F	Défavorable
<2,3	G	Très défavorable

Méthodologie

Disponible de septembre à novembre 2019 sur le site www.parlons-velo.fr, l'enquête ne classe que les communes ayant recueilli 50 réponses ou plus. Un total de 26 questions étaient proposées, réparties en cinq thèmes. À chaque question correspond une note allant de 1 (négatif) à 6 (positif). La moyenne des cinq thèmes donne une note globale par ville. Le total renvoie à une arborescence colorée *« inspirée des stickers figurant sur les appareils d'électroménager »* (dixit Olivier Schneider). Sur les 768 villes classées, 43 obtiennent une note supérieure à la moyenne de 3,5 points. Au total, les 337 associations du réseau FUB, relayées par les collectivités et par la presse locale, ont permis de collecter les résultats et quatre personnes de la FUB ont centralisé le tout. Appelé à la tribune, le journaliste Olivier Razemon ne manqua pas de faire également applaudir *« l'excellent rendu final »* proposé par le graphiste Laurent Nizon, lui qui saluait sur son blog l'entrée de cette enquête dans la cour des grands, en compagnie - et même déjà au delà - du Prix des villes cyclables suisse, du Thermomètre cycliste belge, du *Cyklobarometr* tchèque, du *Baròmetro de la bicicleta* espagnol, du *Fietsstadverkiezing* néerlandais et de l'incontournable *Fahrradklimatest* allemand mené par l'ADFC depuis 1998.

Nantes se classe deuxième de la catégorie de +200 000 habitants ©FUB

La région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur, territoire cyclable

LA RÉGION SUD-PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR A PRIS LE GUIDON PLUS TARDIVEMENT QUE D'AUTRES TERRITOIRES. ELLE A DÉSORMAIS SAISI LES ENJEUX DE SON ÉPOQUE, S'APPUYANT SUR LES DEUX GRANDS ITINÉRAIRES CYCLABLES QUE SONT LA VIARHÔNA ET LA MÉDITERRANÉE À VÉLO COMME BASES D'UN CERCLE VERTUEUX POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DE 2 020 KM D'ITINÉRAIRES D'ICI 2025.

La région en bref

—

Préfecture : Marseille

—

31 400 km²
5 030 890 habitants
160 habitants/km²

—

2 020 km d'itinéraires cyclables prévus,
dont 791 km ouverts

—

www.maregionsud.fr
provence-alpes-cotedazur.com

Louis Biscarrat ©Région Sud/Claude Almodovar

Entretien avec Louis Biscarrat

Maire de Jonquières (Vaucluse), membre des commissions Tourisme et Transports et Ports du conseil régional Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur

Quel regard portez-vous sur l'évolution du vélo sur votre territoire ?

Je dois avouer qu'au début la majorité était peu à l'écoute et que, en l'espace de trois ou quatre années, l'évolution a été impressionnante. C'est une thématique qui me tient à cœur et je suis heureux de constater que la demande est réellement forte à présent au niveau de chacune des collectivités territoriales concernées. J'ai presque envie de dire que, sur ces questions, les choses roulent toutes seules car tout le monde pédale dans le même sens.

Qu'est-ce qui a fini par rendre le vélo si fédérateur ?

De plus en plus de citoyens - et donc aussi d'élus - mesurent à quel point nous sommes en train de changer de monde. L'enjeu immédiat n'est pas de bannir la voiture, mais de bâtir des réseaux cyclables, d'aménager les gares, de développer des pôles d'échanges multimodaux, bref : d'intégrer les déplacements doux. Tout ceci génère un développement touristique important avec des retombées économiques dans les territoires.

Votre territoire est traversé par deux EuroVelo : La Méditerranée à vélo et la ViaRhôna…

Oui, ce sont nos deux colonnes vertébrales régionales. L'EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo et l'EuroVelo 17 - ViaRhôna sont les deux itinéraires pour lesquels la Région participe à un comité d'itinéraire, en tant que chef de file pour le premier et de partenaire pour le second. L'idée est que chacun tende vers les mêmes objectifs en matière de qualité et d'homogénéité de l'infrastructure cyclable, avec un calendrier partagé pour offrir rapidement une continuité. Celle de La Méditerranée à vélo atteint les 80 % après deux ans d'existence du Comité d'itinéraire, grâce au recours à des sections provisoires et à l'implication de l'ensemble des maîtres d'ouvrage. Autres chantiers : la promotion, la mise en tourisme et, surtout, une identité commune au service de la lisibilité et de l'attractivité de l'EuroVelo 8 et de l'EuroVelo 17 en France.

Ces comités d'itinéraire ont donc un rôle stratégique…

Ces instances ont créé de l'émulation et permis d'accélérer la réalisation des véloroutes. Les partenaires s'engagent à aménager ou à sensibiliser les maîtres d'ouvrage de leur territoire. Ces deux instances ont également rendu possible la rencontre entre les acteurs en charge de l'infrastructure et les acteurs du tourisme. Chacun est ainsi à même de saisir les enjeux des autres, le tout pour répondre à des objectifs multiples : offre de produits grands itinéraires cyclables, développement touristique, offre de mobilité, trajets multimodaux…

Vos responsabilités vous laissent-elles du temps pour pédaler ?

J'aime le vélo et mes mandats d'élu sont effectivement prenants, mais c'est toujours avec plaisir que j'enfourche ma bicyclette. Je suis natif du Vaucluse et force est de constater que le vélo ouvre des perspectives paysagères que les automobilistes ne connaissent pas. Cela me conforte dans l'idée qu'il reste la meilleure façon de découvrir un territoire… Je suis d'ailleurs impressionné par la hausse d'intérêt des élus sur le sujet. D'une opposition défavorable nous sommes passés à des budgets votés à l'unanimité. Comme quoi la foule attire la foule et le territoire ne ment pas.

Une prise de conscience récente, mais une volonté forte

Le vélo a vraiment commencé à *« prendre »* sur le territoire au milieu des années 2000, lorsque des aides financières régionales ont permis de sécuriser les déplacements des usagers de la route, y compris des cyclistes. Elles ont été accompagnées en 2007 par un premier Schéma régional d'orientation suivi, en octobre 2015, par le Schéma régional des véloroutes et d'itinérance à vélo. Ces deux outils ont permis de préciser les objectifs de la Région, à savoir *« contribuer au développement d'itinéraires cyclables attractifs et sécurisés, de longue distance, destinés à un public et des usages variés (utilitaire, touristique, loisirs). Leur intérêt pour la Région est de permettre le développement économique des territoires traversés dont ils constituent également des axes structurants pour la mobilité quotidienne à vélo »*. Le budget pour financer les véloroutes est passé de 1 M€ en 2007 à 4 M€ en 2020, et le nombre d'agents dédiés est également en augmentation.

Schéma régional des véloroutes et cadre d'intervention

Le Schéma de 2016 comporte neuf itinéraires, dont deux EuroVelo, et son cadre d'intervention a été modifié en décembre 2019. Ce qui change ? Sa version actualisée augmente les taux d'intervention pour les aménagements et les acquisitions foncières utiles à la réalisation des véloroutes du Schéma régional. La Région finance désormais les liaisons entre les véloroutes et les pôles d'échanges multimodaux, ainsi que les études visant à assurer une cohérence globale des itinéraires du Schéma régional, quel que soit le territoire traversé. À cela s'ajoute le financement d'études d'avant-projet permettant aux porteurs de projets de prétendre aux financements de l'État, dans le cadre de l'appel à projets *« Continuités cyclables »*. Enfin, la V64 Grenoble – Marseille, le seul itinéraire national transalpin, est réinscrit dans le Schéma régional.

Réalisations

Sur les 2 020 km de linéaire prévus, 791 km de véloroutes sont ouverts à la circulation, 347 km sont en travaux ou en études, et 875 km environ sont à l'état de *« tracé de principe »*, autrement dit, susceptibles de s'allonger avec l'affinement des études.

Échéances

À court terme, le cadre d'intervention régional entend inciter les maîtres d'ouvrage à réaliser les sections de véloroutes du Schéma régional sur leur territoire. Pour ce faire, la Région a relevé son taux d'intervention de 30 % à 50 % pour les travaux de véloroutes. À moyen terme, l'objectif est de finaliser le Schéma en 2025.

Financement

Les interventions subventionnées par la Région sont les études, les acquisitions foncières, les travaux d'infrastructure et de signalisation pour la réalisation des sections de véloroutes, les équipements de services et de stationnement. Les montants subventionnés depuis 2016 représentent 10,88 M€ pour un montant subventionnable de 40,15 M€. Un budget de 10 M€ supplémentaires, dont 6 M€ FEDER, a été voté en décembre 2019 pour aménager les itinéraires du Schéma régional, les sections de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux et le stationnement vélo en gare. Objectif ? Achever le financement de tous les projets prévus au Schéma régional d'ici 2022. Un appel à projets FEDER *« Soutenir les aménagements cyclables pour développer les déplacements multimodaux »* est également lancé, avec un taux d'aide de 80 %. Enfin, le lancement d'un appel à projets *« CRET Vélo »* auprès des EPCI, avec des taux d'intervention augmentés pour les aménagements et les acquisitions foncières des itinéraires intra-urbains, est à l'étude.

La V65 dans le Var ©DR

Difficultés

Certains maîtres d'ouvrage n'ont pas la capacité budgétaire de consacrer leur quote-part pour aménager des sections en site propre d'une certaine longueur, rénover ou remplacer des ouvrages d'art. Un foncier public rare rallonge les délais de réalisation en raison des négociations avec les propriétaires. Les procédures réglementaires, les études et travaux nécessitent également beaucoup de temps, en raison du manque d'ingénierie dévolue à ces projets dans les collectivités.

Fréquentation

Les études montrent une fréquentation en progression constante depuis 2014, malgré des itinéraires non achevés. 1,266 million de trajets ont été dénombrés sur les véloroutes régionales en 2017. La part des trajets utilitaires est encore marginale (entre 3 % et 7 %) alors que celle des trajets loisirs s'établit entre 53,2 % pour La Méditerranée à vélo et 64,9 % sur la V65 (itinéraire littoral Nice – Toulon – Marseille – Saintes-Maries-de-la-Mer).

EuroVelo 8 dans le Vaucluse ©Région Sud/Jean-Pierre Garufi

Mobilité du quotidien

À l'origine, les véloroutes régionales s'entendaient dans leur vocation touristique. Or, dans une région si peuplée, urbanisée et congestionnée, à l'offre de transports publics plus réduite dans les territoires peu denses, il n'y a pas de raison que ces itinéraires cyclables ne constituent pas une offre de mobilité pour tous les usages, combinée ou pas à d'autres modes collectifs ou individuels. La V65 est de fait *« la »* véloroute de la mobilité du quotidien, puisqu'elle traverse les trois métropoles niçoise, toulonnaise et marseillaise.

Stationnement sécurisé et intermodalité

La Région a financé 398 abris sécurisés dans 16 gares pour un investissement de près de 800 000 € entre 2010 et 2019. L'emport de vélo est souvent possible sur réservation dans les lignes express régionales, où les vélos peuvent être placés en soute dans les autocars. Trois leviers d'actions existent pour la Région pour pallier le nombre limité d'emplacements vélo dans les trains régionaux : augmenter les capacités d'embarquement des vélos en période estivale et durant les jours de pointe ; encourager les cyclistes à prendre des trains particuliers, en diffusant un calendrier périodique pour les informer des horaires de trains saturés ou interdits à l'embarquement des vélos, ou proposer une tarification spécifique pour l'emport des vélos ; et enfin mettre en place un système de réservation pour les TER, afin d'évaluer la demande et mieux anticiper le matériel roulant nécessaire sur les lignes du réseau.

SRADDET et mobilité active

La stratégie régionale des transports est intégrée au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) adopté le 26 juin 2019. Elle s'articule autour d'une trentaine d'objectifs et de neuf règles pour les atteindre. Ces objectifs concernent le développement des mobilités actives et le report modal de la voiture individuelle vers les autres modes. Concrètement ? *« Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012 »* (objectif 12) ; *« Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables »* (objectif 23) avec un objectif de 15 % de report modal d'ici 2030 ; *« Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux »* (objectif 39). La mobilité active occupe une place importante, avec notamment la règle spécifique LD1-OBJ22A *« Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local »*, dont la carte est annexée au SRADDET.

Contrat de filière régionale vélo

Le contrat de filière « Vélotourisme & VTT » définit et contractualise l'ambition et les engagements réciproques entre, d'une part, la région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur et Vaucluse Provence Attractivité puis, d'autre part, les principaux acteurs économiques et institutionnels impliqués et contributifs de la filière vélo (CRT, de nombreuses agences départementales de développement touristique, Vélo Loisir Provence, communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette, Offices de Tourisme de France…). L'année 2018/2019 était la première année de mise en application du plan d'actions triennal de ce contrat de filière piloté par Vaucluse Provence Attractivité. L'ensemble des acteurs publics et privés se fédère autour de quatre axes de travail : développer une offre structurée et qualifiée, lancer un plan marketing BtoB et BtoC, renforcer la synergie entre les acteurs, évaluer les actions de ce contrat de filière. L'objectif pour la Région ? Étaler la fréquentation touristique sur les neuf itinéraires cyclables structurants tout au long de l'année et générer des retombées économiques sur l'ensemble du territoire régional. L'année 2020 sera marquée par le lancement d'une étude sur l'intermodalité. Son objet sera de faire un état des lieux et un diagnostic pour proposer des préconisations et définir des priorités en matière d'intervention, le tout en prenant en compte les zones, les périodes et horaires clefs ainsi que les modes de transport.

Abri vélo à la gare Marseille Saint Charles ©Région Sud/Franck Pennant

Plus Belle la Voie sur l'EuroVelo 8 dans les Alpes-Maritimes ©CD06

Communication

En complément de la communication via son site Internet, la Région participe à des événements nationaux organisés par le Cerema ou des opérations de promotion du vélo : Fête de la ViaRhôna en 2019, conférence des maires organisée par la Région en 2018, participation des conseillers régionaux et des techniciens à la randonnée *« Plus Belle la Voie »* organisée par l'AF3V sur La Méditerranée à vélo. Le premier topoguide de La Méditerranée à vélo aux éditions Ouest-France vient d'ailleurs de paraître (voir page 18). Enfin, l'itinéraire définitif de la ViaRhôna en région Sud est quasiment achevé. Il est désormais nécessaire d'associer le niveau local afin de réussir une mise en tourisme à la hauteur des enjeux. Une meilleure coopération et une meilleure coordination avec des actions concertées et une animation locale autour d'un plan d'actions sont indispensables afin de mieux communiquer sur la destination Provence de la ViaRhôna.

Trois questions à Dorothée Genin

Animatrice du réseau Luberon à vélo et développeuse de projets au sein de Vélo Loisir Provence

1.

À quel niveau intervient Vélo Loisir Provence dans l'écosystème régional vélo ?

À deux niveaux : d'abord par l'animation d'un réseau de prestataires marqués Accueil Vélo qui passe par l'accompagnement au développement des services adaptés. Nous leur proposons du conseil, des animations, des ateliers, des éduc'tours, en bref tout ce qui constitue une plus-value pour eux.
Nos actions s'adressent également aux collectivités. Nous sommes forces de proposition quant au développement de l'infrastructure cyclable et leur apportons notre expertise dans ce domaine.

2.

Quel est l'impact de la politique cyclable de la Région sur vos actions ?

L'action régionale bénéficie aux collectivités que nous accompagnons ainsi qu'aux prestataires touristiques qui – grâce au développement des itinéraires – peuvent compter sur une fréquentation en progression. La Région accompagne également la qualification de l'offre et l'amélioration des hébergements adaptés aux cyclistes. Depuis 2018, elle s'est positionnée comme pilote de la marque Accueil Vélo et travaille en partenariat avec les évaluateurs dont nous faisons partie. Ces politiques régionales concourent à faire de nos territoires des *« terres de vélo »* toujours plus appréciées. Nous constatons une réelle hausse de la fréquentation vélo notamment depuis une dizaine d'années, avec de plus en plus d'itinérants mais aussi de néo-itinérants. Tout ceci impacte positivement la fréquentation touristique globale.

3.

Quels retours vous font les usagers sur les points à améliorer ?

Les retours portent essentiellement sur la sécurité et les services. Nous enregistrons de nombreuses attentes de la part des usagers, particulièrement en termes d'intermodalité, développement du transport des vélos dans les bus, avec des étapes à proximité des accès aux itinéraires structurants, ainsi qu'au niveau de la signalétique des équipements publics (points d'eau…). Nous menons un travail régulier de sensibilisation quant à ces besoins auprès de notre réseau de prestataires et des collectivités partenaires.

En savoir plus : www.veloloisirprovence.com

Famille en itinérance sur l'EuroVelo 8 © Vélo Loisir Provence

Propos recueillis par ***Anthony Diao***

Trois questions à Benjamin Bachelas

Gérant de l'entreprise Bachelas Magasin vélo

1.

En quoi consiste exactement votre activité ?

Nous sommes une entreprise familiale spécialisée dans le vélo depuis 1983. Nous avons commencé à développer la location de vélos il y a une vingtaine d'années. Les choses se sont accélérées avec une offre de vélos pour touristes dans trois lieux : Manosque, Forcalquier et Gréoux-les-Bains. Nous sommes huit personnes et avons appris à nous débrouiller pour pouvoir toujours répondre favorablement aux attentes du client.

2.

Comment se manifeste la politique cyclable de la Région, à votre niveau ?

Je dirais que c'est surtout indirectement, à travers l'action de Vélo Loisir Provence, une association incontournable pour nous, qui est financée notamment par la Région. Ce soutien se manifeste au niveau des infrastructures, des propositions d'itinéraires et de parcours, ainsi que de la mise en réseau avec l'ensemble des prestataires touristiques.

3.

Sur quels aspects la Région devrait-elle accentuer ses efforts selon vous dans un proche avenir ?

Il faudrait davantage de voies cyclables. C'est quelque chose qui manque chez nous, *a fortiori* lorsque l'on regarde les territoires où le développement est plus avancé. Néanmoins, il ne faut pas oublier d'où nous venons. La prise de conscience est relativement récente chez nos politiques. J'espère que ce mouvement se poursuivra.

En savoir plus :
www.bachelasbikeshop.com

Actus du réseau Vélo & Territoires

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

Inauguration du nouveau Pôle d'échanges multimodaux de Chambéry

Après quatre ans de travaux, le nouveau Pôle d'échanges multimodaux de Chambéry a ouvert ses portes le 8 novembre dernier. La Vélostation est au cœur de ce dispositif. Elle propose une consigne de 500 places et 600 vélos classiques, à assistance électrique, à hydrogène ou pliants disponibles en location courte et longue durée. Grâce aux 25 millions d'euros investis, ce Pôle d'échanges multimodaux, co-construit par l'État, la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de la Savoie, la communauté d'agglomération du Grand Chambéry, la commune de Chambéry et la SNCF, reçoit 3,5 millions de voyageurs par an et constitue la troisième gare de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

La Vélostation du Pôle d'échanges multimodaux de Chambéry
©Didier Gourbin

Le vélo passe à la vitesse supérieure en Île-de-France

Depuis le lancement du Plan vélo régional en 2017, la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités ont investi plus de 100 millions d'euros pour développer la mobilité quotidienne à vélo. De nouvelles mesures concrètes sont attendues cette année pour tenir le cap des 2 millions de déplacements quotidiens à vélo en 2021. Concrètement ? 500 vélos-cargos à assistance électrique sont proposés à la location, 5 000 Véligo supplémentaires sont commandés pour atteindre 15 000 VAE en location longue durée et l'aide à l'achat d'un VAE est étendue aux vélos-cargos. À moyen terme, l'ensemble des gares d'Île-de-France seront équipées de parcs à vélos, soit 50 000 nouvelles places de stationnement sécurisé. La récente constitution d'un collectif vélo Île-de-France, fédérant les associations franciliennes, offre une expertise d'usage à l'échelle non plus de chaque territoire, mais de la région entière. Un interlocuteur de choix pour la Région.

VÉLO & TERRITOIRES

LOM : après la promulgation, l'heure est à l'application concrète

La publication de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) au Journal officiel, ce 26 décembre, un mois après son adoption en lecture définitive par l'Assemblée nationale, sonne la fin de parcours d'un texte fleuve totalisant 189 articles. Elle reconnaît l'urgence de changer le visage de la mobilité quotidienne et de réduire l'impact environnemental du secteur des transports. Le texte doit à présent entrer dans sa déclinaison concrète, à travers la publication des ordonnances et des décrets d'application attendus en nombre, notamment sur le marquage des vélos, le forfait mobilité durable, le nombre minimum de places vélo dans les trains et le stationnement sécurisé dans les gares. Les territoires peu denses sont particulièrement visés par la loi. Le vélo dans tout ça ? Vélo & Territoires salue le fait que pour la première fois une loi française confère une place aussi importante à son développement.

VÉLO & TERRITOIRES

Bienvenue aux cinq nouveaux adhérents

Pour débuter l'année en beauté, Vélo & Territoires a le plaisir d'annoncer l'arrivée d'une Région, d'un Département et de trois EPCI. Avec plus de 3330 km d'itinéraires cyclables inscrits, dont 63% de réalisé, le schéma régional des véloroutes et voies vertes de la région Grand Est offre un réseau structuré autour de quatre itinéraires EuroVelo et de véloroutes nationales comme la Moselle Saône à Vélo (V50). Le département de la Creuse, pour sa part, a identifié le vélo comme une thématique prioritaire. L'adhésion affirme sa volonté d'aller encore plus loin dans le développement du tourisme à vélo autour des deux itinéraires structurants qui sont la V87 et la V90. Villes étapes de La Seine à Vélo (V33) qui traverse la métropole Rouen Normandie sur 92 km et la communauté de communes Roumois Seine sur 18 km, l'adhésion de ces deux EPCI confirment leur appétence pour le vélo et, avec elle, celle des intercommunalités. Le Pôle métropolitain, formé par les agglomérations de Lyon, Saint-Étienne, Vienne Condrieu, Porte de l'Isère, l'Est Lyonnais et Villefranche-Beaujolais-Saône, est particulièrement mobilisé autour de la Voie verte des confluences. Ces nouveaux membres portent le nombre d'adhérents à 105. Bienvenue à eux !

Un appel à projets pour structurer le tourisme à vélo dans les Pyrénées-Orientales

Dans le cadre de sa Stratégie départementale de développement du tourisme et des loisirs 2019-2023 le département des Pyrénées-Orientales lance un appel à projets à destination des territoires, fédérations et associations pour valoriser leurs actions de structuration et de promotion de l'offre de tourisme à vélo. Les projets d'équipements et de services touristiques apportant de la fluidité et du confort aux touristes à vélo sont éligibles pour les véloroutes d'intérêt départemental, national ou européen, le réseau local de desserte vers des pôles d'échanges multimodaux ou un site d'intérêt touristique, et les boucles vélo locales.

VÉLO & TERRITOIRES

VNF devient le premier « adhérent partenaire » de Vélo & Territoires

Après plus de trois ans d'un fructueux partenariat, il était temps pour Voies Navigables de France (VNF) d'adhérer officiellement au réseau de Vélo & Territoires ce 30 janvier. Cette arrivée confirme l'engagement de VNF aux côtés des 104 collectivités adhérentes du réseau, pour développer et faire la promotion du vélo, considérée par l'établissement comme une activité phare du tourisme fluvestre. Aménagement d'itinéraires cyclables sur le foncier de l'établissement, destins croisés entre fluvial et cyclable, développement d'indicateurs de suivi fiables et consolidés de la fréquentation fluvestre nationale, gouvernance fluvestre ou logistique fluviale associée à la cyclo-logistique, les enjeux partagés sont nombreux.

Signature de l'adhésion de VNF à Vélo & Territoires
©Vélo & Territoires

Un appel à projets pour encourager la mobilité quotidienne à vélo en Loire-Atlantique

Le département de Loire-Atlantique renouvelle son appel à projets *« Encourageons la pratique quotidienne du vélo »* en 2020 pour soutenir financièrement les établissements scolaires, les associations et les structures qui accompagnent au quotidien les jeunes, les personnes en situation de handicap, de réinsertion et les seniors. Les projets éligibles ? Toute action qui contribue au développement de la pratique quotidienne du vélo, hors pratique sportive. Le montant de la subvention du Département est plafonné à 1000 € et les candidatures doivent être déposées avant le 24 avril.

VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires anime son réseau

Vélo & Territoires lance des dynamiques de « Club » lorsqu'un besoin est identifié sur une thématique ou un échelon territorial. Le but ? Réunir des communautés d'acteurs pour mutualiser les réflexions et les énergies sur des sujets choisis et particulièrement stratégiques. Le Club des coordonnateurs d'itinéraires cyclables ouvre la voie en février, alors que le Club régions est déjà lancé depuis septembre 2019. La série s'étoffera au gré des opportunités et des besoins.

Bretagne : feuille de route régionale itinérance douce terrestre

Encourager et soutenir un modèle de développement de l'itinérance « à la bretonne », générateur de retombées économiques locales et contribuant à l'équilibre territorial, voilà l'ambition de la nouvelle feuille de route régionale pour l'itinérance douce terrestre portée par la Région et le CRT Bretagne. Afin de partager les enjeux et les orientations stratégiques, les acteurs publics, privés et associatifs bretons concernés se sont réunis à Paimpol le 28 janvier. Parmi les axes de travail prioritaires identifiés ? L'élaboration d'un Schéma régional d'aires d'arrêt le long des itinéraires du Schéma régional des véloroutes et voies vertes.

VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires s'embarque pour le développement de l'intermodalité

Le manque d'interopérabilité entre le vélo et les transports collectifs est un frein au développement du vélo sur le territoire. C'est aussi un frein au déploiement d'un système de mobilité complet et inclusif et donc au report modal. L'utilisation du vélo est en plein essor, pour des motifs utilitaires ou touristiques, et fait peser une pression de plus en plus forte sur les transports collectifs et les collectivités qui les organisent. En réponse, Vélo & Territoires amorce des travaux pour favoriser le développement de l'intermodalité vélo-transports collectifs. Les objectifs ? Dans un premier temps réaliser un état des lieux des besoins et des solutions existantes, dans un second temps identifier des pistes d'actions concrètes à l'intention des territoires pour améliorer les liaisons entre le vélo et les autres modes de transport, en particulier les trains et les cars.

2020, une année charnière pour l'EV1-La Vélodyssée

Plus de 40 partenaires étaient réunis le 10 décembre dernier pour le comité de pilotage annuel de La Vélodyssée en Vendée. Au programme de cette journée : bilan chiffré et illustré de 2019, présentation du plan d'actions 2020 et premières réflexions sur l'après 2020. Cette année marque la fin de la troisième convention de partenariat, mais aussi la dernière année du projet européen AtlanticOnBike dans lequel La Vélodyssée s'est engagée depuis 2014 aux côtés des dix-huit partenaires, dont Vélo & Territoires. À l'issue d'échanges denses et constructifs, le comité de pilotage décide de continuer à orienter ses efforts sur la qualité pour porter l'EV1-La Vélodyssée au rang des itinéraires cyclables européens les plus qualitatifs, en s'appuyant sur ses ressources humaines et les nombreux outils récemment développés.

Le Havre Seine Métropole sécurise une route départementale pour les cyclistes

Dans le cadre de son Plan vélo 2015 – 2020, Le Havre Seine Métropole aménage une voie verte entre le terminus tramway et le rond-point du Calvaire, au croisement des RD147 et 940, un axe de circulation important du territoire. À partir de ce giratoire, le département de la Seine-Maritime assurera la continuité cyclable jusqu'à Octeville/Mer. Soutenu par l'État dans le cadre de l'appel à projets *« Continuités cyclables »*, par la région Normandie et le Département, ce projet favorise également l'intermodalité vélo-transports collectifs.

Le département de la Savoie approuve son nouveau Plan vélo

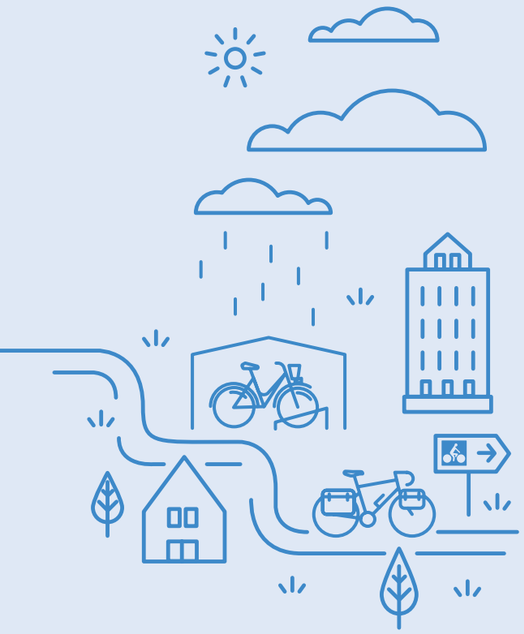
En cohérence avec la politique départementale en matière de développement durable, le département de la Savoie renforce sa politique cyclable et a adopté son nouveau Plan vélo ce 24 janvier. Celui-ci s'articule autour de six grandes orientations : accélérer l'achèvement des véloroutes ViaRhôna, V62 et V63 ; conclure des partenariats de convention avec les EPCI pour contribuer à la mise en œuvre des schémas directeurs cyclables et pour définir la répartition des maîtrises d'ouvrage ; instaurer des plans de mobilité pour les collèges ; pérenniser l'offre de tourisme à vélo et assurer sa promotion ; promouvoir les différentes actions du Plan vélo et poursuivre le soutien aux associations vélo.

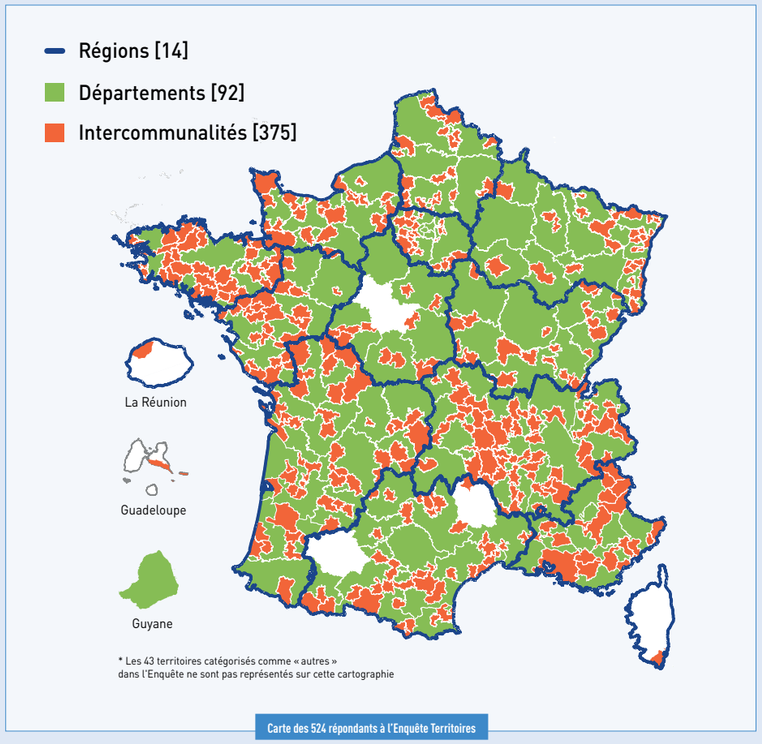
Le Cœur de France à vélo suit son cours

Avec le récent tronçon Véretz-gare de Montlouis et les aménagements le long du Cher, l'itinéraire du Cœur de France à vélo gagne du terrain. Dès cet été il invitera les cyclistes à sillonner les quatre départements concernés sur près de 120 km : trois tronçons ralliant Montluçon (Allier) à Saint-Amand-Montrond (Cher), Marmagne à Mehun-sur-Yèvre (Cher) et Montrichard (Loir-et-Cher) à Larçay (Indre-et-Loire) seront ouverts. L'achèvement de tout l'itinéraire est prévu pour 2026.

Enquête Territoires 2019 : l'ambition vélo en chiffres et en faits

2020 SERA-T-ELLE L'ANNÉE DU VÉLO ? À L'APPROCHE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES, LA PETITE REINE FLEURIT DANS LES PROGRAMMES POLITIQUES COMME UN OUTIL INCONTOURNABLE D'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE DES VILLES ET DES TERRITOIRES RURAUX. QUALITÉ DE L'AIR, EXERCICE PHYSIQUE, CONVIVIALITÉ, ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ, APAISEMENT DES ESPACES PUBLICS… LA LISTE DES ARGUMENTS EN FAVEUR D'UN RETOUR DU VÉLO DANS LES TERRITOIRES EST LONGUE. MAIS AU-DELÀ DES DISCOURS ET DES PROMESSES ÉLECTORALES, QUELLE EST L'ACTION RÉELLE DES COLLECTIVITÉS POUR LE VÉLO ? 524 RÉGIONS, DÉPARTEMENTS ET INTERCOMMUNALITÉS ONT RÉPONDU À L'ENQUÊTE TERRITOIRES 2019 CONDUITE PAR VÉLO & TERRITOIRES. LES RETOURS ILLUSTRENT L'« APPÉTENCE CYCLABLE » DES COLLECTIVITÉS. MAIS ILS MONTRENT AUSSI QUE LA MARGE DE PROGRÈS EST IMPORTANTE POUR METTRE LE VÉLO AU PREMIER PLAN DES POLITIQUES PUBLIQUES ET CRÉER DE VÉRITABLES SYSTÈMES CYCLABLES.





Carte des 524 répondants à l'Enquête Territoires

Une enquête faite par et pour les collectivités

Pour cette enquête d'envergure nationale, Vélo & Territoires a misé sur une démarche collaborative en impliquant les collectivités à chaque étape. Le taux de réponse sans précédent confirme la mobilisation des territoires et permet de cibler les actions prioritaires pour tenir le cap de la France à vélo 2030.

Une démarche collaborative

Depuis sa première édition en 1998, l'enquête pose la question épineuse : quelles ambitions des collectivités pour le vélo et quels moyens pour les atteindre ? Côté méthodologie, l'enquête a été adaptée aux enjeux territoriaux actuels. Pour l'édition 2019, Vélo & Territoires a privilégié une démarche collaborative pour inventorier l'action vélo des territoires. Concrètement ? Dans le cadre de sa mission d'accompagnement à la mise en œuvre des politiques publiques, **l'Ademe a soutenu la réalisation du projet. Le Cerema et l'AdCF étaient également de la partie et apportaient leur soutien technique**. Afin de saisir au mieux les enjeux actuels des collectivités, quatre territoires *« bêta-testeurs »* ont par ailleurs été associés à la démarche. Résultat : un questionnaire en ligne de plus de 100 questions a été adressé à l'ensemble des 18 régions, 101 départements et 1 258 EPCI à fiscalité propre (communautés de communes, d'agglomération, urbaines et métropoles) du territoire français. Au sommaire de ce questionnaire ? L'ensemble des composants d'une politique cyclable transversale et équilibrée.

Une participation record

Au total, 524 collectivités participent à l'enquête. Un record pour une enquête française sur les politiques cyclables. 14 régions, 92 départements, 375 intercommunalités et 43 *« autres »* (syndicats mixtes, pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, communes, etc.) répondent à l'appel lancé par Vélo & Territoires. La mobilisation va au-delà des adhérents du réseau et montre un intérêt généralisé pour le vélo. Autre fait marquant ? La représentativité de l'enquête. Avec **78 % des régions, 91 % des départements et 30 % de l'ensemble des EPCI** à fiscalité propre, elle couvre une grande partie du territoire national.

Les EPCI, nouveaux venus dans l'Enquête Territoires

Pour la première fois, l'enquête interroge les intercommunalités, en plus des régions et des départements. Parmi les EPCI répondants, on compte 72 % de communautés de communes, 23 % de communautés d'agglomération, 1 % de communautés urbaines et 3 % de métropoles. La coopération intercommunale, échelon montant de l'action publique, réorganise le paysage traditionnel de la sphère publique locale. La gestion des services publics, l'aménagement de l'espace, le développement économique sont autant d'enjeux désormais au cœur des intercommunalités. Quid du vélo ? Les EPCI peuvent agir sur deux volets : l'aménagement des infrastructures cyclables grâce à l'intégration de la compétence voirie au niveau intercommunal, ou la mise en place de services vélo (systèmes de location, intermodalité, etc.) grâce à la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). En 2020, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) réorganise en partie la répartition de la compétence mobilité et vise une couverture intégrale du territoire national en AOM. Les communautés de communes qui ne sont pas AOM (plus de 900 sur 1000 existantes selon l'AdCF) ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider d'intégrer cette compétence. Dans le cas contraire, elle incombera à la région concernée.

LES INTERCOMMUNALITÉS RÉPONDANTES

375 EPCI

- **271** CC = **27 %** des CC
- **87** CA = **39 %** des CA
- **4** CU = **31 %** des CU
- **13** MET = **56 %** des MET

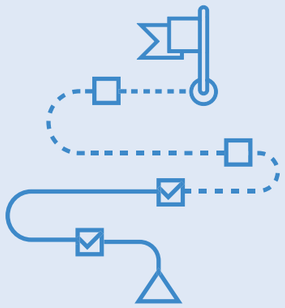
30 % des EPCI du territoire

Légende :
CC = Communautés de communes
CA = Communautés d'agglomération
CU = Communautés urbaines
MET = Métropoles

Étude téléchargeable sur **www.velo-territoires.org**

Des territoires mobilisés, mais des défis à surmonter

Quels enseignements tirer de cette enquête ? Les stratégies de planification, certes plus nombreuses que lors des enquêtes précédentes, gagneraient à être plus ambitieuses. Les ressources humaines se renforcent mais les équipes vélo peinent à diffuser la «culture vélo» auprès de leurs collègues. Les budgets vélo sont en hausse mais ne soutiennent pas la comparaison avec les voisins européens sur cette thématique. *In fine*, un bilan positif qui invite les collectivités à garder le cap et à faire feu de tout bois en 2020.



Planifier une politique cyclable transversale

La planification de la politique cyclable est un prérequis incontournable. Les stratégies vélo coordonnent la mise en œuvre d'aménagements, de services vélo pertinents et de communications. L'Enquête Territoires inventorie ces stratégies et leurs formes. **Côté régions, la réforme de la loi NOTRe n'a pas été sans impact : -15 % de schémas vélo par rapport à l'enquête précédente de 2014.** En dépit de cette réorganisation territoriale, 85 % des régions sont désormais dotées d'un schéma. Le défi pour la planification cyclable en région est double. Premièrement, il s'agit de compléter les stratégies existantes en développant de véritables plans vélos : des politiques cyclables transversales qui comprennent non seulement les infrastructures cyclables et le tourisme, mais aussi l'intermodalité, les services et l'accompagnement au changement des pratiques. Deuxièmement, via leur rôle de chef de file de *« l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport »* conféré par les SRADDET, les régions doivent s'atteler à la mise en cohérence des schémas départementaux et intercommunaux. **Pour les départements l'heure est à la consolidation des stratégies existantes. Comme en 2014, 90 % d'entre eux disposent d'un schéma vélo.** Le défi pour les départements ? Créer de véritables plans vélo ambitieux en accord avec l'évolution de leurs compétences. Côté solidarité, les départements peuvent favoriser la mobilité inclusive en ciblant en priorité les jeunes et les publics les plus vulnérables. Mais ils peuvent également développer des dispositifs d'accompagnement (par exemple : contrats de territoires, ingénierie départementale…) pour inciter les EPCI à créer leurs propres schémas vélo. **Les intercommunalités, quant à elles, montrent un intérêt manifeste pour le vélo, mais sont globalement peu dotées en stratégies de planification.** C'est particulièrement le cas des groupements de communes les moins peuplés : **56 % de l'ensemble des 375 intercommunalités interrogées ont un schéma directeur vélo ou équivalent,** contre 40 % de la catégorie des moins de 20 000 habitants. Le développement de schémas vélo est un enjeu pour ces territoires ruraux et peu denses où les alternatives à la voiture individuelle peinent à émerger.

> « La Région cherche progressivement à améliorer ses dispositifs pour favoriser une politique intégrée et transversale en faveur du vélo, quel que soit le motif (utilitaire, loisirs ou tourisme), afin de proposer un bouquet de services complet.
>
> Damien Derouet,
> Région Auvergne-Rhône-Alpes »

Le besoin d'experts pour le vélo

Les collectivités ont plus que jamais besoin d'une expertise vélo qualifiée pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire. Cette expertise implique de connaître les enjeux du vélo, ses aspects législatifs et les démarches réglementaires pour planifier, financer, concevoir et signaler les itinéraires cyclables. **Dans les régions, les moyens humains dédiés au vélo ont augmenté de 77 % par rapport à 2014.** Ce chiffre est cependant plus le reflet de la fusion de certaines régions qu'une réelle augmentation. Outre l'accroissement des moyens humains, l'heure est à la création d'une véritable culture vélo au sein des régions : en développant une vision d'ensemble et interservices d'une part ; en sensibilisant les élus et les techniciens aux atouts écologiques, économiques et sanitaires du vélo d'autre part. **Côté départements, les équipes vélo ont triplé depuis treize ans avec 2,7 ETP par département en moyenne en 2019 contre 1,7 en 2014 et 0,8 en 2006.** Si cette évolution est encourageante, l'expertise vélo dans les services départementaux mérite d'être renforcée pour s'affirmer par rapport à une culture routière encore dominante. **Chez les EPCI enfin, les effectifs vélo s'élèvent en moyenne à 0,8 ETP par intercommunalité en 2019, avec néanmoins de grandes disparités selon les territoires.** Sans surprise, les EPCI les plus peuplés disposent d'équipes vélo fournies, alors que ceux de moins de 50 000 habitants y consacrent rarement un poste complet. Le recrutement d'une ingénierie territoriale qualifiée est indispensable dans ces territoires où la marge de progrès est importante.

LES MOYENS HUMAINS DÉDIÉS AU VÉLO

	ETP vélo en moyenne	ETP vélo au total
Régions	1,7	23,4
Départements	2,7	219,5
EPCI	0,8	212,1

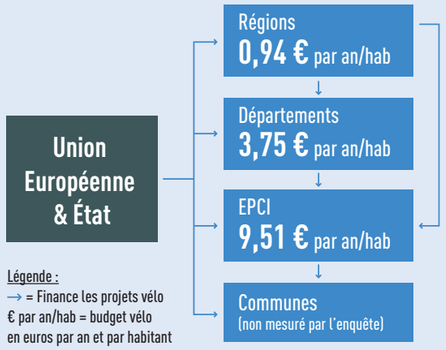
ETP = Équivalent temps plein

Les budgets, le nerf de la guerre

Financer les projets vélo est incontournable pour une politique cyclable réussie. Encore faut-il que les budgets soient à la hauteur des besoins. **En région, l'Enquête Territoires 2019 révèle une moyenne de 4,9 millions d'euros dépensés pour le vélo, soit 0,94 euros par an et par habitant.** Un budget par habitant en hausse de 25 % depuis 2014. **Même tendance chez les départements : 3,75 euros sont consacrés à la petite reine en 2019 contre 2,47 euros en 2014**, soit une hausse de 37 % du budget vélo moyen par habitant. Une évolution d'autant plus significative dans un contexte de maîtrise des dépenses de fonctionnement. **Du côté des intercommunalités, 1,3 million d'euros en moyenne, soit 9,51 euros par habitant, sont mobilisés en 2019 pour le vélo.** Ces chiffres sont néanmoins à nuancer. Premièrement, parce que les budgets vélo varient fortement en fonction de la taille des EPCI. Deuxièmement, parce que ces budgets sont en partie issus de financements régionaux et départementaux et comprennent donc des doubles-comptes.

Quels enseignements tirer de ces chiffres ? Les budgets vélo augmentent irrémédiablement mais semblent encore minces en comparaison de ceux de certains voisins européens. En Allemagne, le plan vélo national évaluait déjà en 2012 l'investissement des villes pour le vélo de 8 à 19 euros par an et par habitant. Le standard néerlandais atteint de son côté les 30 euros par an et par habitant. Ces chiffres concernent néanmoins des territoires d'échelles et de contextes différents. S'il n'est pas toujours opportun de se comparer au voisin, ces données peuvent fixer un cap à suivre pour les territoires français.

LE BUDGET VÉLO DANS LES COLLECTIVITÉS



> « L'enjeu principal pour le développement du vélo sur notre territoire est de trouver des aides financières pour la mise en œuvre d'une politique cyclable ambitieuse et le changement des comportements, en particulier en milieu rural.
>
> Maud Dabry,
> PETR du Pays de la Déodatie
> (Vosges et Meurthe-et-Moselle) »

L'infrastructure, colonne vertébrale de la politique cyclable

> « Le Département est l'interface idéale entre les plans vélo externes (régionaux, nationaux, européens) et les plans internes (intercommunaux et communaux) à son territoire. L'un de nos grands défis est de mobiliser notre savoir-faire, ainsi que nos ressources humaines et financières pour coordonner les différentes maîtrises d'ouvrage du territoire.
>
> Stéphane Bauchaud,
> Département de la Charente »

Qui est en charge de la réalisation des infrastructures cyclables ? Historiquement, les communes et les départements en sont les dépositaires. Selon les résultats de l'étude, **91 % des départements réalisent des infrastructures vélo en maîtrise d'ouvrage directe.** Les régions, quant à elles, n'interviennent qu'en situation exceptionnelle : en Auvergne-Rhône-Alpes par exemple, la Région prend à sa charge la réalisation d'une petite portion de l'EuroVelo 17 – ViaRhôna ; en Bretagne la gestion des canaux est assurée par la Région qui en est propriétaire. Les EPCI, pour leur part, intègrent de plus en plus la compétence voirie au niveau intercommunal, par soucis de cohérence territoriale. **La moitié des EPCI interrogés assurent la maîtrise d'ouvrage d'itinéraires cyclables.** Quel est l'investissement des collectivités pour l'infrastructure cyclable ? En fonction du contexte, de la topographie du territoire et du revêtement utilisé ces dépenses varient fortement. Pour un aménagement en voirie partagée (bande cyclable par exemple) les collectivités déboursent entre 20 000 et 50 000 euros par kilomètre[1]. Un aménagement en site propre *« classique »* (de 2 à 2,5 m de largeur) nécessite un investissement de 120 000 à 170 000 euros par kilomètre ; enfin, un site propre plus large (de 3 à 4 m) oscille entre 200 000 et 500 000 euros par kilomètre. À titre de comparaison, un rapport du Conseil général des ponts et chaussées estimait en 2006 qu'un kilomètre de route neuve (2x2 voies) nécessite en moyenne un investissement de 4,91 millions d'euros.

Quelles sont les avancées de cette étude ? Les données récoltées dans le cadre de l'enquête sont une synthèse des actions des collectivités pour le vélo en 2019. Elles mettent en avant les bonnes pratiques des territoires pour le développement du vélo mais identifient aussi les défis. Cette matière inédite permet à Vélo & Territoires et ses partenaires de conseiller chaque niveau de collectivité pour la construction de politiques cyclables cohérentes et équilibrées. Le cap fixé par Vélo & Territoires de la France à vélo 2030 passe par la mise en cohérence des politiques cyclables et nécessite un engagement politique fort des territoires. À la veille des élections municipales et un an avant les élections départementales et régionales, Vélo & Territoires invite les collectivités à utiliser ces données précieuses pour fixer des objectifs ambitieux et concrets. Rendez-vous en 2024 lors de la prochaine édition de l'Enquête Territoires pour savoir si ces objectifs ont été atteints.

Antoine Coué

1 - Les coûts d'aménagements cyclables sont indiqués hors-taxes et comprennent : les études, la réalisation, la signalétique et la mise en place du mobilier

Thierry du Crest

POLYTECHNICIEN, INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS, DES EAUX ET DES FORÊTS, THIERRY DU CREST OCCUPE DEPUIS SEPTEMBRE 2019 LE POSTE DE COORDINATEUR INTERMINISTÉRIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO. IL SUCCÈDE DANS CES FONCTIONS DE «MONSIEUR VÉLO» DU GOUVERNEMENT À HUBERT PEIGNÉ (2006-2011), DOMINIQUE LEBRUN (2011-2015) ET SYLVIE BANOUN (2016-2019). RENCONTRE.

Comment avez-vous été amené à devenir coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo ?

Mon parcours est à la fois classique et atypique. Je suis haut fonctionnaire et ai fait toute ma carrière dans la mobilité et les transports, tout en navigant entre différents organismes : dans ce qui ne s'appelait pas encore le Cerema, à la RATP, à la Métropole lilloise, puis en administration centrale du ministère des Transports, et donc aujourd'hui dans une fonction interministérielle au ministère de la Transition écologique et solidaire. Les thématiques de la mobilité m'intéressaient et m'intéressent même quotidiennement. Au plan personnel, à Lille j'étais un cycliste du quotidien car la distance entre mon domicile et mon lieu de travail s'y prêtait. À Paris cela s'y prête moins mais les week-ends ou en semaine, pour mes déplacements professionnels, j'utilise le vélo dès que je le peux… C'est sans doute aujourd'hui un lieu commun de le dire mais à mes yeux le vélo c'est l'avenir, parce que c'est bon pour la planète, bon pour la santé et bon pour le porte-monnaie. Le vélo est une réponse à beaucoup d'enjeux de société.

La Loi d'orientation des mobilités a été promulguée le 24 décembre 2019. Sur quoi porteront ses décrets d'application ?

Effectivement, si nous remontons la chronologie, 2018 fut l'année de l'annonce du Plan vélo, 2019 celle de la Loi d'orientation des mobilités et donc 2020 est l'année de son application et des décrets. Je peux en citer quelques-uns en particulier. L'un portera sur le marquage des vélos puisqu'à partir du 1er janvier 2021, tous les vélos neufs doivent avoir un numéro d'identification. D'autres décrets concerneront le forfait mobilité durable, qui remplacera l'indemnité kilométrique vélo. Ce forfait s'adresse autant aux employeurs privés que publics et les décrets devraient intervenir dans le courant de l'année. Les employeurs pourront verser jusqu'à 400 euros par an aux salariés se rendant au travail à vélo ou pratiquant le covoiturage. L'État, pour sa part, généralisera la mise en place de ce forfait pour tous ses agents à hauteur de 200 euros par an. D'autres décrets suivront, notamment sur la définition du nombre minimum de places pour l'embarquement de vélos dans les trains, sur les gares bénéficiant d'un stationnement sécurisé, etc.

> « Je trouve important qu'il y ait des lieux de rencontres (…). Ces moments de convergence créent des synergies et des dynamiques. »

Comment vous appuyez-vous sur les différents ministères pour orchestrer ces démarches ?

C'est précisément ce qui est passionnant dans cette fonction. Il s'agit à la fois de faire de l'interministériel, ainsi que l'intitulé de ma fonction l'indique, tout en dialoguant avec l'écosystème vélo et en assurant la continuité par rapport à ce qui a été engagé avant mon arrivée. Je suis moi-même rattaché à la ministre de la Transition écologique et solidaire et au secrétaire d'État aux Transports, et logé au sein de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Certaines mesures sont ainsi portées par le ministère des Transports ou par un autre ministère, comme par exemple le programme « Savoir rouler à vélo », qui relève du ministère des Sports et permet aux enfants âgés de six à onze ans de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. Mais c'est aussi l'articulation avec les autres ministères de l'Éducation nationale, de l'Intérieur ou de la Santé et, au-delà, avec les communes, les associations et le monde sportif qui permettra de généraliser le programme à tous les enfants.

Le Plan vélo semble aujourd'hui suivi au plus haut niveau de l'État. Sous quelle forme ce suivi se matérialise-t-il ?

Je vous confirme qu'effectivement le gouvernement suit cet outil de près, d'autant que c'est le Premier ministre lui-même qui était venu annoncer le Plan vélo et mobilités actives à Angers en septembre 2018. Le gouvernement, mais également tout l'appareil interne à haut niveau, est sur le pont avec des points d'avancement réguliers. Si vous pouvez être assuré d'une chose, c'est que ce sujet n'est certainement pas orphelin de pilotage politique. Quant à moi, ma feuille de route est simple : elle consiste à mettre en œuvre ce Plan vélo et mobilités actives.

Pour la première fois, un comité de suivi du Plan vélo, auquel Vélo & Territoires participe, a été institué. Quel est son rôle ?

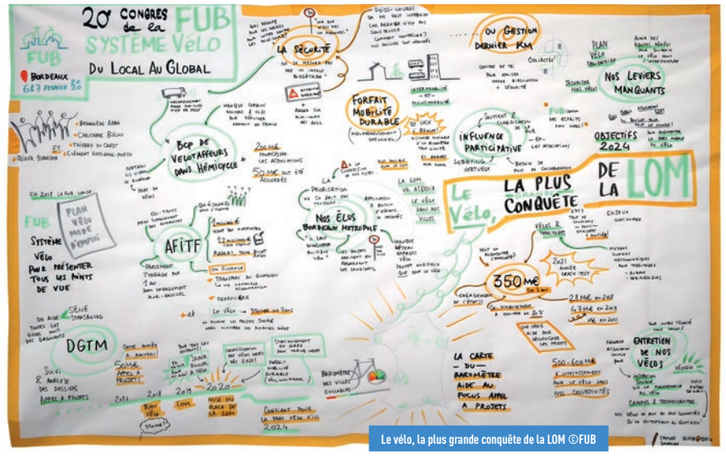
Ce comité a été instauré fin 2019. Il regroupe les principales directions des ministères concernés ainsi que des partenaires et élus. Son rôle est d'impulser des orientations et de s'assurer de la dynamique du Plan vélo. Nous avons convenu de nous voir quatre fois par an, pour faire un point d'avancement sur les mesures prévues dans le Plan vélo et la Loi d'orientation des mobilités.

Thierry du Crest intervient à la table ronde des 23es Rencontres Vélo & Territoires ©studioah

Vous avez effectué un passage éclair mais remarqué aux 23es Rencontres Vélo & Territoires fin septembre 2019 en Anjou. Qu'en avez-vous pensé et quelles sont vos attentes par rapport à un réseau tel que le nôtre ?

Oui, j'ai assisté avec plaisir à la table ronde d'ouverture. Pour tout vous dire je venais d'être nommé depuis quelques jours à peine, mon agenda était déjà bien balisé mais je tenais à me présenter aux différents acteurs présents. Et l'accueil a été chaleureux ! Je trouve important qu'il y ait des lieux de rencontres tels que celui-ci, vraiment. Ces moments de convergence créent des synergies et des dynamiques. Il est important d'y être et d'être à l'écoute des besoins des territoires. C'est à ce prix que nous nous donnons les moyens d'atteindre notre objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024… Pour la suite, les dates sont d'ores et déjà bloquées : vous pouvez compter sur ma présence aux 24es Rencontres Vélo & Territoires cette année.

> « Le vélo est une réponse à beaucoup d'enjeux de société. »



Le vélo, la plus grande conquête de la LOM ©FUB

Vous êtes le quatrième «Monsieur vélo» depuis l'instauration en 2006 de ce poste de coordinateur interministériel. Quel bilan tirez-vous de l'action de vos trois prédécesseurs ? Et sur quels aspects de votre action souhaitez-vous prioritairement avancer pour avoir, le moment venu, le sentiment d'avoir fait œuvre utile lorsque viendra votre tour de transmettre ce témoin à la prochaine ou au prochain «Madame ou Monsieur vélo» ?

Mes prédécesseurs ont été des défricheurs, à une époque où le vélo était avant tout un acte militant. La période qui s'ouvre est celle où le vélo devient un mode de déplacement à part entière. Mon souhait le plus cher est que, dans les années qui viennent, il y ait une vraie différence entre l'avant et l'après Plan vélo. Que cette différence soit visible, concrète et irréfutable. Parce que c'est nécessaire. La dynamique est là, nous devons et nous pouvons raisonnablement être confiants. Pour cela, il faut bien sûr qu'à chaque échelle du territoire, l'ensemble des acteurs continuent à se mobiliser, depuis l'État jusqu'aux collectivités locales en passant par les associations, les professionnels, les employeurs… C'est tous ensemble que nous poursuivrons cette belle et authentique marche en avant.

Propos recueillis par ***Anthony Diao***

À lire

Enquête Territoires 2019 : rapport complet

Vélo & Territoires dévoile les résultats complets de son Enquête Territoires 2019. Les données récoltées par les 524 régions, départements et intercommunalités répondants à l'enquête sont une synthèse des actions des collectivités pour le vélo en 2019. Elles illustrent l'appétence cyclable des territoires mais montrent aussi les défis pour tenir le cap partagé de la France à vélo 2030. L'enquête recense les stratégies de planification, mesure les moyens humains qui leurs sont dédiés et les budgets vélo des collectivités.

À télécharger sur
www.velo-territoires.org

Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre

Ce guide du Cerema a pour ambition d'offrir aux élus et aux techniciens des collectivités locales une aide à la décision pour concevoir les vélos en libre-service depuis la décision de la mise en œuvre, l'évaluation de sa faisabilité, la conception du projet, l'organisation de sa gestion jusqu'au déploiement du service, sans oublier des éléments économiques.

À télécharger sur
www.cerema.fr

Pourquoi implanter des compteurs de vélos sur site partagé ?

Pour observer la fréquentation, il est impératif de couvrir tous les types de voies d'un itinéraire car le type d'aménagement impacte fortement le profil des cyclistes qui le fréquentent. Pour favoriser l'implantation de compteurs de vélos également sur site partagé Vélo & Territoires a réalisé un document de sensibilisation en lien avec le CRT Bretagne et Calvados Attractivité pour l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime, dont les sites partagés représentent près de 70 % du linéaire total.

À télécharger sur
www.velo-territoires.org

Les sports de nature dans le PLUi

Par leur impact sur le développement touristique, le cadre de vie, la santé et la préservation des paysages, les sports de nature constituent un outil d'aménagement du territoire. Le PLUi, pour sa part, document d'urbanisme à l'échelle d'un groupement de communes, est le reflet d'un projet de développement respectueux de l'environnement. Pour intégrer pleinement les sports de nature dans l'élaboration ou la révision du PLUi le département et le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Pas-de-Calais publient ce guide.

À télécharger sur
www.ingenierie-dev.pasdecalais.fr

Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions

Le GART publie un guide décryptant les principales dispositions de la Loi d'orientation des mobilités. Les grandes thématiques de la loi y sont successivement abordées, avec pour chacune d'entre elles, une analyse détaillée des mesures les plus importantes : gouvernance et financement des politiques de mobilité ; programmation des infrastructures ; ouverture des données…

À télécharger sur
www.gart.org

Programme en faveur de la sécurité des cyclistes

L'ECF en partenariat avec FedEx Express et l'Alliance mondiale des ONG publie un nouveau guide technique sur les bonnes pratiques vélo des Pays-Bas et du Danemark. Ce guide donne un aperçu des comportements, de l'infrastructure, de l'éducation et du cadre législatif qui portent leurs fruits au Danemark et aux Pays-Bas. Vous y (re)découvrez des mesures simples et efficaces à adopter pour développer et promouvoir la pratique du vélo en toute sécurité partout en Europe.

À télécharger sur
www.safercycling.roadsafetyngos.org

Transfert et modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes

Plus de 900 communautés de communes sur les 1000 existantes doivent délibérer d'ici le 31 décembre 2020 pour se saisir ou non de la compétence d'organisation de la mobilité. En partenariat avec Transdev, l'AdCF publie un document juridique et pratique sous forme de questions-réponses visant à apporter des éléments de réponse sur les modalités de transfert de la compétence et l'exercice de cette dernière.

À télécharger sur
www.adcf.org

La Méditerranée à vélo – du Perthus à Menton

Le premier topoguide de La Méditerranée à vélo est paru aux éditions Ouest-France. Les 850 km de la partie française de l'EuroVelo 8, du Perthus à Menton y sont détaillés. Pour chacune des vingt étapes le guide recense les principales informations culturelles, des suggestions de visite et toutes les adresses Accueil Vélo. Le tout est agrémenté de 42 cartes détaillées et d'une carte générale de l'itinéraire.

À commander sur
www.editions.ouest-france.fr
Éditions Ouest-France
144 pages, 14,90 €

À venir

2–5 JUIN 2020
Velo-City 2020
Ljubljana/Slovénie
www.velo-city2020.com

3 JUIN 2020
Journée mondiale de la bicyclette
Partout dans le monde
www.un.org

3-5 JUIN 2020
European Conference on Mobility Management
Cascais/Portugal
www.epomm.eu

18 JUIN 2020
Journée Vélo & Territoires
Stratégies vélo. Comment construire une politique vélo à tous les niveaux ?
Paris
www.velo-territoires.org

23-25 JUIN 2020
European Mobility Expo 2020
Paris
www.eumo-expo.com

30-1er JUIN - JUIL. 2020
7es Journées nationales sur le management de la mobilité
Lille
www.cerema.fr

30 SEPT. 2020
10e Club Itinéraires
Somme/Amiens
www.velo-territoires.org

1er–2 OCT. 2020
24es Rencontres Vélo & Territoires
Somme/Amiens
www.velo-territoires.org

L'info en +

Le deuxième appel à projets « Continuités cyclables » est ouvert

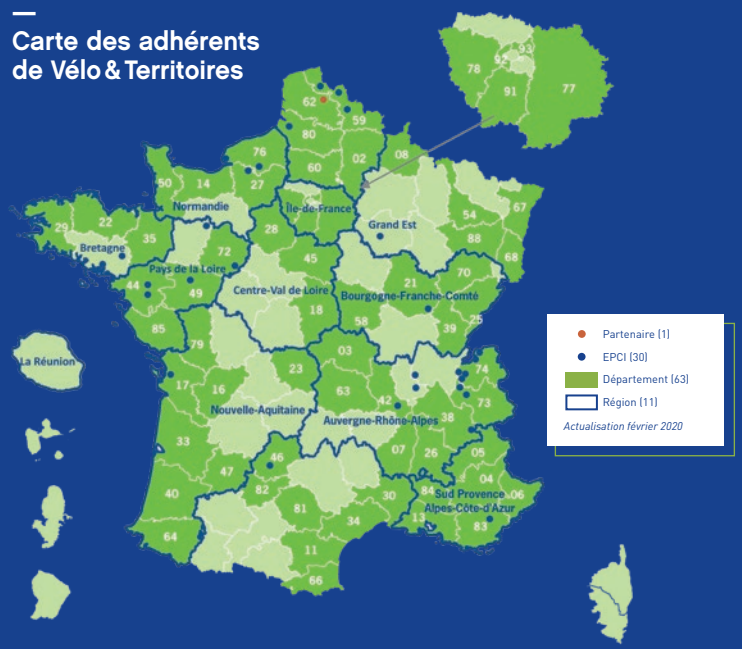
PLAN VÉLO
& MOBILITÉS ACTIVES

Cette nouvelle phase de l'appel à projets, lancée le 20 décembre 2019, est dotée de 50 millions d'euros. Elle est ouverte à tous les maîtres d'ouvrage publics : collectivités territoriales (y compris les départements), groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité et établissements publics de coopération intercommunale. Tous les projets de résorption de discontinuités cyclables sont éligibles, à condition qu'ils s'inscrivent dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement définis et déjà en cours de réalisation au moment de la soumission du dossier de candidature.

Du 1er février au 31 mai 2020
Ouvert au dépôt des dossiers

En savoir plus :
www.velo-territoires.org

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
LinkedIn : Vélo & Territoires

Carte des adhérents de Vélo & Territoires