LA REVUE

vélo & territoires

N°59 | PRINTEMPS 2020

À LA UNE

La Seine-Maritime, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Schéma national des véloroutes actualisé

PAGE 4

DOSSIER

Saint-Jacques à vélo : bientôt une réalité en France ?

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

Isabelle Guiu des magasins Cyclable

PAGE 16

Édito

© Studioah

Chers territoires cyclables,

« **Le Déconfinement** » interroge nos modèles de vie et notre mobilité. Il invite à se mettre ou se remettre en selle. Il réveille notre conscience collective qui aspire à protéger notre environnement, améliorer notre qualité de l'air, repenser notre hygiène de vie… La marche sera le mode de déplacement privilégié pour la courte distance, le vélo celui de la petite et de la moyenne distance. Ensemble, ils sont les alliés précieux des transports publics qui doivent être allégés pour assurer la distanciation nécessaire.

Churchill invitait à *« ne pas gâcher une crise »*. Celle que nous traversons rend urgent de rééquilibrer l'affectation de l'espace public, devenu trop rare. Les aménagements cyclables de transition sont l'occasion de tester ce rééquilibrage grandeur nature. Les cyclistes seront au rendez-vous car ils attendent depuis longtemps. Ces tests pourront être concluants et permettront de transformer l'essai ensuite et d'adapter l'espace à des pratiques plus vertueuses demain.

Si nous positivons, la crise est une fenêtre d'opportunité pour le vélo en France dont il faut se saisir. Grâce aux efforts considérables des acteurs, des opportunités économiques pointues et intéressantes ont vu le jour. Les coups de pouce vélo à l'intention des utilisateurs, des professionnels de la filière et des collectivités ont été mis sur pied et l'État a accéléré la publication des décrets pour le forfait mobilités durables. Ces mesures, qui auraient mis des mois à sortir, sont publiées en accéléré.

Pour notre association, la crise nous fédère encore davantage. Vélo & Territoires est très engagé aux côtés des ministères, de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables, de l'Ademe, du Cerema et de l'AF3V pour faciliter, informer, mettre en cohérence et en correspondance l'action de l'ensemble des acteurs. C'est dans cet esprit que nous avons élaboré la campagne *« Le vélo, mon geste barrière »*, et que nous invitons les territoires à soutenir la mise en œuvre d'aménagements cyclables de transition. Nous serons en alerte sur les indicateurs de fréquentation cyclable pour mesurer les effets du déconfinement avec objectivité et porter les démarches plus loin.

À l'heure des plans de relance à tous les étages, l'outil vélo est de nouveau brillamment conforté. Les professionnels, à l'instar de l'enseigne Cyclable dont vous ferez connaissance dans ces pages, se disent prêts à affronter l'énorme crise (économique cette fois) qui nous attend. En France, les retombées annuelles directes du vélo sont estimées à 9,6 milliards d'euros et à près de 80 000 emplois. Ses activités induites et ses bénéfices en matière de santé et de retombées socio-économiques pèsent 29,5 milliards d'euros. Alors que nous sommes aujourd'hui à seulement 3 %, une part modale *« à la néerlandaise »* de 24 % générerait 80 milliards d'euros de retombées. L'intérêt économique et sanitaire est immense !

Cette revue est à l'image de la période que nous vivons. Elle rend compte de l'actualité et des engagements que Vélo & Territoires entend tenir avec rigueur et s'attache à vous fournir les ressources utiles à l'adaptation rapide pour plus de vélo dans les territoires.

Et comme il sera bientôt temps de programmer nos vacances à l'extérieur, en France, à 100 km près de chez nous, l'aventure nous y attend, à vélo. Pourquoi pas en Seine-Maritime… La lecture de ces pages nous y invite. Irrésistiblement.

Excellente lecture !

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

Sommaire

Initiative p. 4
SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ACTUALISÉ

Territoire cyclable p. 6
LA SEINE-MARITIME

Actus p. 10
DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossier p. 12
SAINT-JACQUES À VÉLO :
BIENTÔT UNE RÉALITÉ EN FRANCE ?

Pause-vélo p. 16
EN COMPAGNIE D'ISABELLE GUIU

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20
JOURNÉE VÉLO & TERRITOIRES 2020

Photo de couverture :
Cycliste au Havre
© Patrick Boulen/Le Havre Seine Métropole

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires
Inscrivez-vous à la newsletter et consultez
Vélo & Territoires, la revue sur :
www.velo-territoires.org
Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :
Vélo & Territoires sur Facebook
Vélo & Territoires sur LinkedIn
Vélo & Territoires sur Twitter

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

Vélo & Territoires, la revue
Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier
Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel, Agathe Daudibon, Camille Thomé
Cartographie : Thomas Montagne, Julien Soubielle
Conception et réalisation : Extra l'agence
Crédits photos : ACIR Compostelle/JJ Gelbart, Marceau Bellenger/Département de la Seine-Maritime, Patrick Boulen/Le Havre Seine Métropole, Cyclable, D. Darrault, Florence Lopes/Département de la Seine-Maritime, Laurent Savignac, Seine-Maritime Attractivité/V. Rustuel, Studioah
Remerciements :
Sébastien Baholet, Alain Bazille, Christine Bert Hevers, Valérie Bréhier-Jaunatre, Pascal Bresson, Nils Brunet, Véronique Delery, Céline Forestier, Isabelle Guiu, Aurélia Hild, Eva Lemaire, Valérie Loisel, Frédérique Maertens, Albéric Marville, Laurence Pauly, Isabelle Prévost, Cécile Rebout, Jean de Rivière, Laurent Savignac, Pascal Savourat, Benoît Silvestre, Marie-Paule Thibault, Adrien Verdière, Chloé Villain

Schéma national des véloroutes actualisé

Les collectivités investissent dans des aménagements cyclables structurants

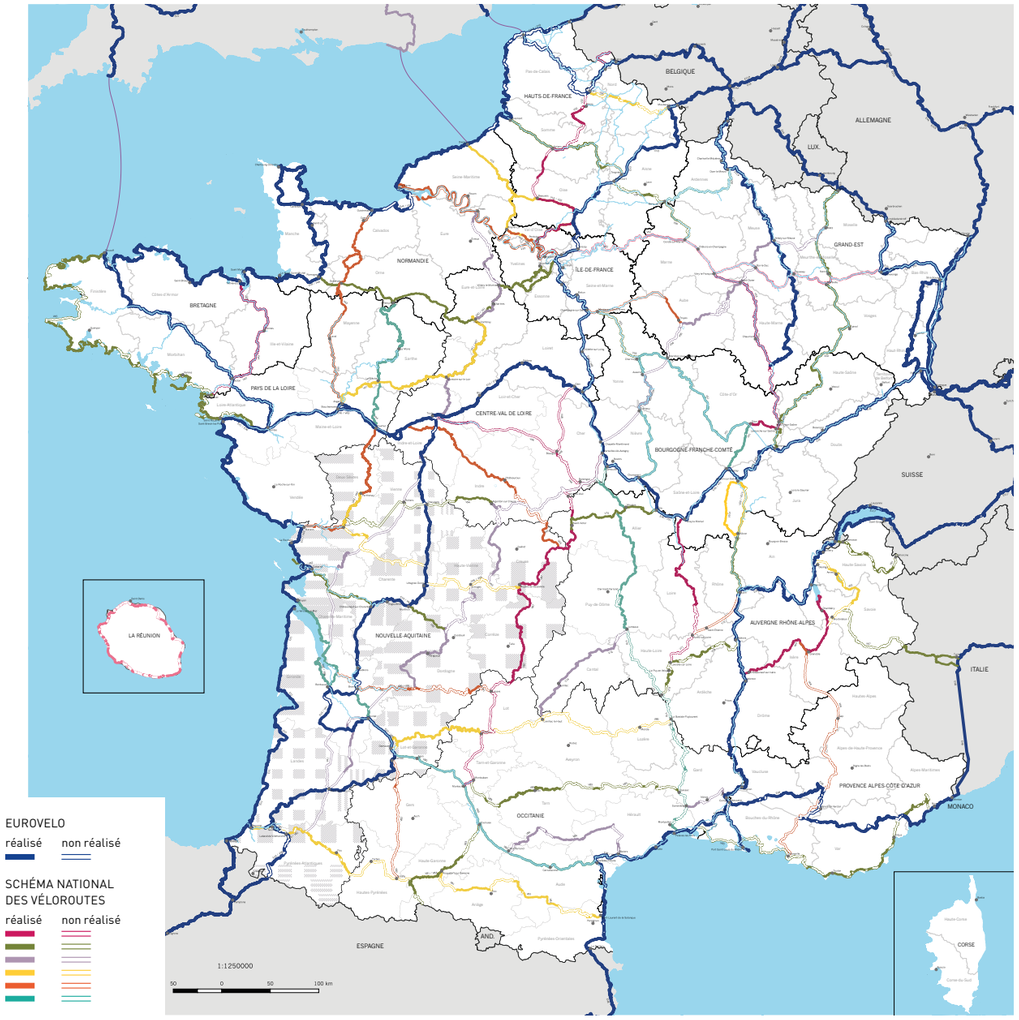


SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES EN 2020

58
itinéraires inscrits
dont 10 EuroVelo

2 nouveaux itinéraires nationaux : Indre à Vélo (V49) et Itinéraire de Maurienne (V67)

25 408 km
de linéaire total

46 %
du Schéma national des véloroutes réalisé est en site propre

TAUX D'OUVERTURE :
69 % pour les itinéraires nationaux
92 % pour les EuroVelo français

7 894 km
d'itinéraires nationaux restent à réaliser,
dont 731 km
d'EuroVelo, d'ici 2030

APRÈS DIX-HUIT MOIS DE TRAVAUX D'ACTUALISATION ANIMÉS PAR VÉLO & TERRITOIRES, EN PARTENARIAT ET POUR LE COMPTE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET EN LIEN AVEC L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES, VÉLO & TERRITOIRES PUBLIE LE SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ACTUALISÉ ET SES INDICATEURS DE 2019. L'ACTUALISATION EST VOUÉE À SE RENOUVELER TOUS LES TROIS ANS SELON DES RÈGLES PRÉCISES, SOUS L'ÉGIDE DE VÉLO & TERRITOIRES, COORDONNATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE, EN COHÉRENCE AVEC LE RÉSEAU EUROVELO. OBJECTIF ? UN MAILLAGE PRÉCIS, SUIVI, ADAPTÉ ET FINALISÉ EN 2030.

Zoom sur les réalisations de 2019

Les indicateurs actualisés du Schéma national des véloroutes au 1er janvier 2020 se basent sur les tracés des itinéraires nationaux dans leur nouvelle présentation. Six indicateurs sont à retenir :

672 km
ouverts en 2019

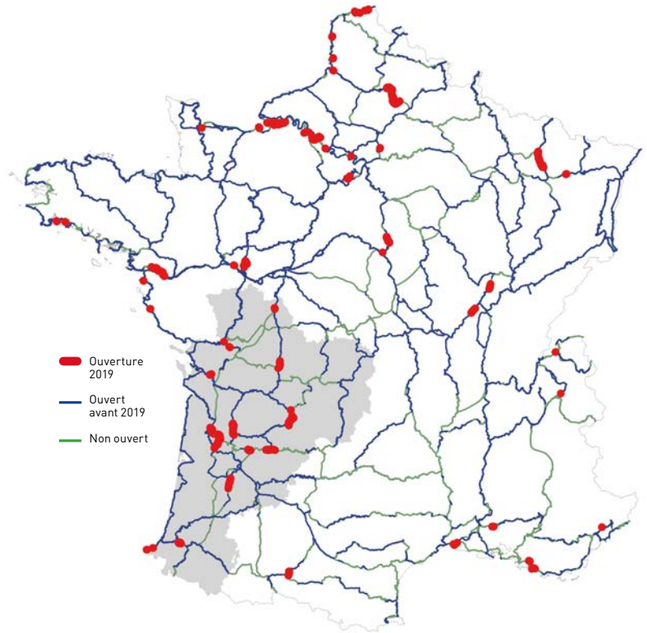
+1 735 km
réalisés par rapport au 1er janvier 2019 due aux précisions de tracés et aux ajouts d'itinéraires dans le cadre de l'actualisation du Schéma

70 %
des aménagements réalisés en 2019 sont inscrits au Schéma national des véloroutes

5
itinéraires nationaux ou EuroVelo ont ouvert plus de 50 km

34 %
des nouveaux aménagements sur le Schéma national des véloroutes sont en site propre

12
nationaux offrent 100 % de continuité



© réalisation : Vélo & Territoires, mars 2020
sources : ON3V, mars 2020

Données issues de l'enquête d'actualisation conduite fin 2019 par Vélo & Territoires compilant 59 contributeurs de collectivités dans l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V)

« De longue date, le Département mène une politique volontariste pour encourager la pratique vélo »
Yves Krattinger, président du département de la Haute-Saône

« Le Département est engagé dans la programmation 2018-2020, avec un aménagement prioritaire et primordial sur La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo (V50) : le tronçon reliant Corre à Port-sur-Saône (42 km). Le coût total de cet aménagement est estimé à 5,3 millions d'euros TTC, dont 1,56 million d'euros pour la construction d'une passerelle de franchissement de la Saône à Port-sur-Saône. En raison du délai des procédures obligatoires qui doivent être menées afin d'obtenir l'autorisation unique de travaux sur ce tronçon, l'année 2019 a été essentiellement consacrée aux études environnementales et à l'instruction de notre dossier de demande d'autorisation par les services de l'État. »

« L'année 2020 sera celle du bilan de notre Schéma vélo 2016-2020 »
Cécile Rebout, animatrice de la politique cyclable, département du Finistère

« Deux tronçons sur la V45 ont été ouverts ou modifiés en 2019 en Finistère. Sur l'étape Bénodet - La Forêt-Fouesnant, l'itinéraire a été modifié à Fouesnant grâce à des travaux réalisés en maîtrise d'ouvrage communautaire et cofinancés par le Département. Résultat ? Une succession de tronçons de voies vertes entre des sections de routes peu circulées qui réduit la portion d'itinéraire empruntant la RD 44. Le tronçon Moëlan-sur-Mer – Clohars-Carnoët, quant à lui, a été réalisé en maîtrise d'ouvrage départementale. Cette section en site partagé a été jalonnée avec des amorces de liaison vers les bourgs. À ce stade, la V45 est entièrement réalisée en Sud Finistère à deux exceptions près : la traversée de Concarneau, d'une part, et celle entre Riec-sur-Belon et Moëlan-sur-Mer, d'autre part. »

« Prochain enjeu : accentuer notre politique sur le caractère utilitaire de nos aménagements »
Valérie Bréhier-Jaunatre, responsable de la mission vélo, département de Loire-Atlantique

« En 2019, trois grands projets ont vu le jour en Loire- Atlantique : la fin des travaux sur l'itinéraire départemental n°3 entre Nantes Métropole et le vignoble ; le jalonnement de l'itinéraire n°4 Nord Loire entre Couëron et Donges ; et la réalisation d'une voie verte de 11 km en enrobé sur une ancienne voie ferrée entre le Maine-et-Loire et Chateaubriant. Au total, 30 km d'itinéraires cyclables ont été mis en service en 2019 sur notre territoire. Le Département assure la maîtrise d'ouvrage complète de ces aménagements grâce à des marchés à bon de commande et les travaux sont suivis par nos agents sur le territoire. »

« Près de 550 km d'itinéraires cyclables aménagés et gérés par le Département »
Marie-Paule Thibault, cheffe du Bureau de la Programmation, département de la Gironde

« Le Canal des 2 mers à vélo (V80) a été jalonné entre Blaye et Cubzac-les-Ponts sur voies communales et routes départementales peu circulées et sur le pont Eiffel en 2019, permettant de relier Bordeaux Métropole en rive droite de la Garonne et rejoindre ensuite la piste cyclable Roger Lapébie. Ce jalonnement concerne un linéaire de 34 km et treize communes pour un montant total d'investissement de près de 50 000 euros. La voie verte Bazas – Captieux, pour sa part, a été aménagée sur près de 17 km sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée d'intérêt local pour un montant total de 2,5 millions d'euros. Ces aménagements sont inscrits à notre Schéma directeur des itinéraires cyclables départementaux. »

Propos recueillis par ***Dorothée Appercel***

La Seine-Maritime, territoire cyclable

ADHÉRENTE DE LA PREMIÈRE HEURE DE VÉLO & TERRITOIRES, LA SEINE-MARITIME ARTICULE SA POLITIQUE CYCLABLE AUTOUR D'AXES STRUCTURANTS FORTS AUX ATOUTS ET PERSPECTIVES RÉELS.

Alain Bazille
© M. Bellenger/Département de la Seine-Maritime

Entretien avec Alain Bazille

Vice-président du Conseil départemental, en charge des infrastructures, des transports, des ports et des routes

À quand remontent les débuts de la politique cyclable du Département ?

Le déclic s'est fait progressivement à partir de 1998-2000. L'Avenue Verte London Paris a été la première voie structurante que nous avons portée. Elle a été construite sur l'ancienne ligne de chemin de fer Dieppe-Paris, qui était fermée depuis 1988, et propose une liaison transmanche assurée entre Dieppe et Newhaven, ainsi que deux options par l'Eure ou par l'Oise. Elle a été ouverte en 2012 au moment des Jeux olympiques de Londres.

Quels sont les grands axes du Schéma directeur départemental cyclable ?

Avec La Vélomaritime, l'Avenue Verte London Paris, La Véloroute du Lin et La Seine à Vélo, notre département possède désormais une colonne vertébrale à quatre axes structurants, favorisant un maillage complet du territoire. Ces grands itinéraires cyclables sont complétés par un certain nombre de circuits VTT, boucles cyclotouristiques et autres chemins de randonnée. Comme nous avons la maîtrise d'ouvrage sur la grande majorité des sections concernées, nous venons de commencer des sécantes à ces itinéraires pour les connecter entre eux et accélérer ainsi leur mise en tourisme, en cohérence avec notre projet 2016-2021 de développement touristique de la Seine-Maritime.

À quelles difficultés êtes-vous confrontés dans la mise en place de ces politiques cyclables ?

Les principales concernent le foncier et les différentes contraintes environnementales et industrielles. La mise à disposition d'emprises de certaines voies ferrées n'est pas évidente non plus. Lors de l'acquisition des terrains et la réalisation des aménagements, la cession de la voie ferrée a été attaquée par la Fédération nationale des usagers des transports. Aujourd'hui, il y a une convention de transfert de gestion sur trente ans entre la SNCF et le Département.

Quelle est l'incidence de la crise sanitaire de ce printemps sur la mise en œuvre du Schéma directeur ?

Elle impacte les chantiers de travaux, la pose et la fabrication des panneaux, l'approvisionnement en matériaux, en masques… Certains chantiers sont censés reprendre le 27 avril et la question du report de l'inauguration de La Seine à Vélo en juin, puis de celle de La Vélomaritime en septembre se pose inévitablement[1]. Reprogrammer ces évènements sera un numéro d'équilibriste puisqu'a priori nous entrerons dans la foulée à nouveau en année électorale.

S'agissant de La Vélomaritime, quid de l'épineuse question de la traversée du pont de Normandie ?

L'objectif reste une inauguration en septembre 2020, non de la globalité de l'itinéraire sur le terrain, mais au moins d'un premier jet. Les discussions sur la sécurisation du pont et de ses abords achoppent pour l'instant entre les collectivités (départements, Région et EPCI), le propriétaire (État) et le gestionnaire (CCI Seine-Estuaire), dont les intérêts divergent pour le moment. En attendant, une piste envisagée pourrait être un franchissement par transports en commun. Affaire à suivre de près car cette traversée constitue un gros obstacle à lever pour La Vélomaritime.

La halte à Offranville
© Seine-Maritime Attractivité/V.Rustuel

Le Conseil départemental a longtemps été seul maître à bord en matière cyclable. Comment composez-vous aujourd'hui avec la montée en puissance des collectivités, comme la métropole Rouen Normandie ou la communauté urbaine du Havre ?

Pour ce qui est des projets locaux, notre politique de subventions prévaut et nous met à l'abri des malentendus. C'est moins le cas à l'échelle des grands itinéraires, avec une diversification des maîtrises d'ouvrage, et c'est pourquoi il est important d'encourager les logiques de partenariats. L'idéal étant que le Département continue d'ouvrir de grandes artères cyclables et que les collectivités locales, elles, fassent ensuite le nécessaire pour se les approprier. Diversifier l'offre permet de mieux drainer le territoire.

[1] Les dernières informations recueillies suite à la rédaction de cet article confirment le report de ces deux inaugurations à la fin d'année 2020.

La Seine-Maritime en bref

Superficie : 6 277,6 km²
Population : 1 255 755 habitants
Densité : 200 hab. / km²
Chef-lieu : Rouen

En savoir + :
www.seinemaritime.fr
www.seine-maritime-tourisme.com

Quel budget consacrez-vous au vélo ?

Depuis 2015 que j'en suis le vice-président, notre Département a consacré de l'ordre de trois millions d'euros par an au vélo, avec un soutien financier apporté aux communes et aux EPCI qui aménagent des itinéraires cyclables, en particulier ceux inscrits au Schéma directeur départemental. Le coup d'accélérateur est réel, d'autant qu'il se double d'une volonté d'en faire un outil de mobilité du quotidien pour accompagner de nouvelles habitudes de déplacement et, autant qu'il soit possible, de favoriser des aménagements en site propre.

Qu'apporte le réseau Vélo & Territoires à votre collectivité, notamment pour un comité d'itinéraire comme celui de La Seine à Vélo ?

Le département de la Seine-Maritime est un des membres fondateurs de ce qui était à l'époque l'Association des départements cyclables. Notre attachement à Vélo & Territoires est donc très important. Ce sont des sachants et la collaboration avec nos techniciens est précieuse. La multiplicité d'interlocuteurs nous oblige à dépasser notre vision seinomarine. Il ne faut jamais oublier qu'une difficulté sur le territoire de l'un est une difficulté pour tout l'ensemble d'un itinéraire. Là-dessus, Vélo & Territoires a une légitimité et une expérience qui tirent tout le monde vers le haut même si, c'est vrai, il reste pour l'heure plus simple de mobiliser les partenaires en phase d'élaboration qu'une fois l'aménagement livré. C'est un point sur lequel nous devons tous rester vigilants.

Vous-même, trouvez-vous le temps de faire du vélo ?

J'essaie dès que possible avec mon épouse de partir découvrir la France à vélo, oui. Nous devions aller pédaler en Provence début avril mais le confinement a changé la donne. Vivement la prochaine occasion ! ●

Avenue Verte London Paris
©Florence Lopes/Département de la Seine-Maritime

Coffee Bike Normandie © DR

Trois questions à Valérie Loisel

Directrice de Coffee Bike Normandie

1. Comment le vélo est-il devenu le cœur de votre activité ?

J'ai travaillé en office de tourisme à Fécamp jusqu'à l'automne 2017 et ai ouvert Coffee Bike Normandie en avril 2018. À l'époque La Véloroute du Lin était en cours de construction et j'avais pu observer les demandes fréquentes de location de vélos des touristes pour leurs déplacements durant leur séjour (aller à Étretat par exemple), et des résidents locaux pour découvrir les prémices de la voie verte. Notre but est de proposer des parcours et de la location pour tous, du VTT au tandem en passant par les « baby vans », les VAE ou les tricycles adultes depuis cette année.

2. Est-ce que le marché vélo s'est révélé conforme à ce que vous aviez pu en voir en office de tourisme ?

Mon regard a changé. J'étais partie sur une activité saisonnière, et puis j'ai découvert que la demande des résidents locaux était à la fois vraiment conséquente et qu'elle portait souvent sur la location vélo de longue durée. Pour des itinéraires comme La Véloroute du Lin, c'est parfait. En ville, en revanche, beaucoup reste encore à faire, tant au niveau du stationnement vélo que des racks sécurisés par exemple. Lors d'une réunion en décembre dernier, j'ai observé que l'Agglomération avait pris les choses en main.

3. Quels sont les attentes et les retours de vos clients en matière d'aménagements cyclables ?

Concernant La Véloroute du Lin, les retours sont d'autant plus positifs que l'itinéraire est récent. Nous avons également beaucoup de demandes de location vélo pour La Vélomaritime. Parmi les points d'amélioration, la sécurisation et la signalétique en direction d'Étretat sont des retours que nous avons souvent. De même que l'installation de bornes de recharge pour VAE sur le trajet, notamment pour le retour, ou la publication de cartes à échelle plus réduite. ●

En savoir plus
Coffee Bike Normandie à Fécamp
www.coffeebike-normandie.com

Champ de lin sur La Véloroute du Lin
© Seine-Maritime Attractivité/V.Rustuel

Entretien avec Chloé Villain

Chargée de mission développement touristique de Seine-Maritime Attractivité

Quel est le rôle de Seine-Maritime Attractivité dans le déploiement de la marque Accueil Vélo ?

Notre agence a été créée en janvier 2017. Elle provient de la fusion de trois satellites départementaux, dont Seine-Maritime Tourisme, qui déployait déjà la marque depuis 2015. Nous déployons Accueil Vélo dans un souci de qualifier les services (offices de tourisme, hébergeurs, restaurateurs, sites et lieux de visite, réparateurs et loueurs de vélos) autour des itinéraires cyclables et de professionnaliser nos prestataires. Pour ce faire, nous nous adressons surtout aux porteurs de projets publics et privés afin d'adapter leurs offres aux attentes des touristes à vélo. Nous privilégions les prestataires marqués pour nos différentes actions de promotion et de commercialisation autour du vélo. Nous accompagnons également les collectivités qui souhaitent aménager leur centre-bourg ou requalifier leurs anciens bâtiments (école, maison garde-barrière…) en halte multiservices par exemple. Il y a une formidable dynamique autour du vélo de la part des collectivités locales et du Département.

En quoi consiste le Tour de la Seine-Maritime à vélo ?

Nous avons remarqué que nos grands itinéraires forment une boucle. Pour se distinguer, nous avons donc développé le produit Tour de la Seine-Maritime à vélo. Ce sont 325 km au départ de Rouen en passant par le Pays de Bray, la Côte d'Albâtre et la Vallée de la Seine. Cette boucle emprunte l'Avenue Verte London Paris, puis, selon l'envie, La Vélomaritime ou La Véloroute du Lin avant de terminer par La Seine à Vélo. Toutes les informations sont compilées depuis 2018 dans un topoguide de 92 pages et seront bientôt mises en ligne sur le nouveau site web de France Vélo Tourisme. Le guide a d'ailleurs reçu un très bon accueil au Salon cyclo-rando Fiets en Wandelbeurs à Utrecht aux Pays-Bas, auquel nous participons chaque année. Ça nous incite à continuer nos actions autour de ce produit vélo 100 % Seine-Maritime.

Guide « Le Tour de la Seine-Maritime à vélo », paru le 7 mai 2020

Où en est La Seine à Vélo ?

Elle devait être inaugurée le 13 juin prochain mais la crise sanitaire nous oblige à reporter l'inauguration à la fin d'année. Pour rappel, il s'agit d'un itinéraire reliant Paris au Havre et Honfleur en longeant le lit du fleuve. Il traverse deux régions (la Normandie et l'Île-de-France), sept départements, une métropole (métropole Rouen Normandie) et plusieurs communautés urbaines ou d'agglomération. L'enjeu est à la fois de permettre aux cyclistes de découvrir le patrimoine naturel des bords de Seine tout en profitant des importants bassins de vie du parcours. La dynamique partenariale avait été amorcée dès 2015 par la mise en place d'un comité d'itinéraire et un plan d'actions doté de 670 000 euros a été arrêté pour la période 2018-2022.

Des études de fréquentation ont-elles été menées récemment ?

La dernière remonte à 2017. Elle a été menée par le Département et concernait la fréquentation et les modes d'utilisation de ce qui s'appelait encore la Véloroute du Val de Seine. À l'époque, le profil type qui se dégageait était celui du cycliste masculin de plus de cinquante ans, riverain de l'itinéraire et se déplaçant seul. La tendance sera-t-elle la même suite à l'inauguration prochaine de La Seine à Vélo ? Nous devrions en savoir davantage dans quelques mois.

La Seine à Vélo © D.Darrault

© réalisation : T. Montagne, Vélo & Territoires, avril 2020
sources : IGN ADMIN EXPRESS 2019, Vélo & Territoires ON3V, avril 2020

Christine Bert Hevers © DR

Trois questions à Christine Bert Hevers

Directrice générale de l'hôtel Aguado et de l'hôtel de l'Europe

1. En quoi consiste l'offre vélo de vos établissements ?

Nos deux hôtels sont situés sur le front de mer de Dieppe. Ils sont labellisés depuis les débuts d'Accueil Vélo pour répondre notamment aux attentes de notre clientèle anglaise en route pour Paris. Traditionnellement, nous accueillons des groupes de charité, anglais le plus souvent, mais aussi italiens et bien sûr français, dans le cadre de courses contre le cancer. Ces groupes peuvent aller jusqu'à soixante personnes et leurs besoins sont spécifiques, comme un petit déjeuner aux aurores, plus axés sucres lents que viennoiseries au regard des efforts qui les attendent. Nous avons un abri vélo, un espace VAE et un kit de dépannage mais, d'une façon générale, eux-mêmes sont déjà équipés car ce ne sont pas des cyclistes du dimanche.

2. Quelles sont les caractéristiques de votre clientèle ?

Déjà ce sont des clients qui reviennent d'une année sur l'autre. C'est quelque chose que nous observons de longue date à l'hôtel de l'Europe, où nous avons soixante grandes chambres toutes face à la mer et où descendent la plupart des groupes, avec des possibilités de deux ou trois lits par chambre. Les individuels séjournent plutôt à l'hôtel Aguado où ils trouvent un accueil personnalisé et chaleureux dans un établissement aux petits soins. C'est intéressant d'échanger avec eux puisque c'est grâce à ces échanges que nous avons décidé d'y construire cette année un espace dédié aux VAE. C'est une clientèle fidèle et agréable, attachée aux détails et respectueuse des lieux.

3. Quelles autres pistes d'amélioration vous fait remonter cette clientèle, justement ?

Ce qui ressort des discussions, c'est l'importance de développer une vision globale, de vendre la destination *« Normandie »* avec l'axe Paris-Londres en promouvant des étapes essentielles comme Dieppe. Une fois cet axe internationalement connu et reconnu, il faudra que la destination Dieppe s'impose comme une étape où le cycliste décide non pas seulement de passer, mais de se poser pour quelques jours. Le territoire dieppois a tous les atouts – culturel, historique, patrimonial, culinaire avec le marché dieppois du samedi, mais aussi naturel avec la beauté de son littoral et sa campagne verdoyante – pour rendre le séjour du cycliste inoubliable. Le vélo est un vrai potentiel touristique pour l'avenir du pays dieppois.

En savoir plus
www.hoteldieppe.com

Propos recueillis par ***Anthony Diao***

Actus du réseau Vélo & Territoires

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

SPÉCIAL COVID-19

Le vélo au cœur de la mobilité post-confinement

LA PANDÉMIE DE CORONAVIRUS N'EST PAS SANS POSER QUESTION SUR NOS HABITUDES DE MOBILITÉ. ELLE OFFRE DE RÉFLÉCHIR AUX MÉCANISMES D'UNE MOBILITÉ PLUS RÉSILIENTE. ÉTAT, COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, ENTREPRISES, ASSOCIATIONS... CHACUN A UN RÔLE À JOUER POUR TRANSFORMER CE MOMENT HISTORIQUE EN UNE OPPORTUNITÉ DURABLE.

Plan vélo d'urgence de 20 millions d'euros

Dans la perspective du déconfinement progressif, le ministère de la Transition écologique et solidaire a annoncé un coup de pouce à la pratique du vélo le 29 avril. Une enveloppe de 20 millions d'euros est prévue dans le cadre du programme de certificat d'économie d'énergie Alvéole porté notamment par la FUB. Ce fonds d'urgence comprend trois coups de pouce : un chèque réparation de 50 euros, une formation de (re)mise en selle gratuite et une prise en charge jusqu'à 60 % des coûts d'installation de places de stationnement vélo temporaire. Ce dernier coup de pouce, en direction des collectivités, entend accompagner l'afflux massif de cyclistes prévu sur les aménagements cyclables de transition. Les mesures sont présentées sur la plateforme **www.coupdepoucevelo.fr.**

Stratégies de déconfinement dans les territoires

Les solutions de mobilité post-confinement se construisent à présent en France. Plusieurs collectivités adhérentes à Vélo & Territoires ont annoncé la mise en place et le soutien aux aménagements cyclables de transition, voire même un plan vélo d'urgence à leur échelle : la Métropole de Lyon prévoit 77 km de nouveaux aménagements cyclables d'ici septembre, la Seine-Saint-Denis s'engage à transformer jusqu'à 60 km de voies départementales pour les cyclistes, les Hauts-de-Seine annoncent 40 nouveaux kilomètres en bidirectionnel, la région Île-de-France mobilise 300 millions d'euros pour financer à hauteur de 60 % le RER vélo. Ces mesures auront pour objectif de favoriser les modes actifs, permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer de manière confortable et en sécurité, garantir un nouveau partage de l'espace public et éviter surtout un report modal massif vers la voiture.

Le vélo est mon geste barrière

Vélo & Territoires, en partenariat avec le Club des villes et territoires cyclables,la FUB, l'Union Sport & Cycle et l'AF3V, a mis sur pied une campagne de communication « Pour se protéger et protéger les autres : le vélo est mon geste barrière » et invite les collectivités, professionnels, entreprises et usagers à reprendre ce message à leur compte. Un kit de communication prévu à cet effet est disponible en téléchargement sur le site Internet de Vélo & Territoires.

Départements, quelles pistes pour l'action ?

Vélo & Territoires a adressé une circulaire au président de l'Assemblée des Départements de France et aux 158 élus départementaux pour les inviter à considérer de toutes les manières possibles les pistes pour l'action pour favoriser le vélo lors du déconfinement : ne pas interdire l'accès aux axes cyclables existants à la circulation des cyclistes pour les motifs légitimes ; réaliser ou soutenir la mise en œuvre d'aménagements cyclables de transition dans les plus brefs délais pour soulager les transports en commun et faciliter la desserte des établissements de santé, des collèges, des lycées, des lieux de travail ; soutenir et accompagner les villes et territoires infra départementaux qui souhaitent se munir de pareils dispositifs et qui, pour certains, ne savent pas comment s'y prendre.

Pour des vacances à 100 km autour de chez vous, pensez au vélo

À la fois mode de déplacement et outil de découverte d'un renouveau, le vélo figure en bonne place pour vous évader, (re)découvrir les sublimes paysages et les lieux emblématiques près de chez vous. Une offre riche d'itinéraires et de destinations cyclables, ponctuée de points d'intérêt touristique et de prestataires marqués Accueil Vélo, recensée sur le site Internet de France Vélo Tourisme, vous emmène dans des décors somptueux à proximité de chez vous. Le vélo est un outil par excellence pour partir en vacances autrement et miser sur la proximité tout en soutenant l'économie locale des territoires. Découvrir la France à vélo sur **www.francevelotourisme.com**.

Le vélo passe à la vitesse supérieure en Isère

L'Assemblée départementale de l'Isère a adopté sa nouvelle stratégie opérationnelle en faveur de la pratique cyclable le 21 février dernier. L'objectif ? Faciliter et encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes pour mieux répondre aux problématiques environnementales et de santé publique. Au cœur de cette nouvelle stratégie départementale : développer des infrastructures cyclables à la fois en assurant la maîtrise d'ouvrage et en accompagnant les projets locaux ; enrichir l'offre de services vélo et accompagner le changement de pratique ; positionner l'Isère comme une « Terre de vélo » pour le tourisme et par de grands événements ; promouvoir la pratique sportive. Une gouvernance composée de deux instances suivra la mise en œuvre de cette politique : un comité de pilotage interne au Département et un comité des partenaires associant collectivités, associations et mouvement sportif.

VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires lance une stratégie sur les financements vélo

Pour une politique cyclable réussie et ambitieuse, des moyens financiers dédiés à l'action sont nécessaires. Encore faut-il connaître les outils de financement disponibles. Pour encourager la prise en compte du vélo dans les dispositifs, de l'Europe à l'échelle locale, et inciter les collectivités à utiliser les ressources disponibles, Vélo & Territoires lance une démarche sur les financements vélo. Cette stratégie proposera progressivement des décryptages quant aux outils de financement en réponse à la crise du Covid-19 (plans d'urgence et de relance), et des orientations quant aux programmations pluriannuelles 2021-2027 en cours de rédaction et quant aux dispositifs nationaux.

La Sarthe à vélo entre dans sa phase opérationnelle

Afin de participer activement à la revitalisation d'un territoire fragilisé à la suite de la fermeture de la papeterie Arjowiggins, l'aménagement du tronçon de la Sarthe à vélo situé sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée entre Montval-sur-Loir et Bessé-sur-Braye figure au rang des priorités du département de la Sarthe. À titre exceptionnel, le Département en assurera la maîtrise d'ouvrage avec des premiers travaux de débroussaillage programmés à compter du mois de septembre. Le démantèlement de la voie, prévu sous le pilotage de la SNCF, devrait intervenir au premier trimestre 2021. L'objectif d'ouverture au public est fixé courant 2022. Ce tronçon s'inscrit dans un projet global de 85 km de voies vertes coordonné par le Département.

Le Canal de Berry à vélo en bonne voie

Les travaux d'aménagement du Canal de Berry à vélo avancent dans le Cher. À Foëcy, les berges du canal ont été transformées : élargissement de la berge de 1,5 m sur près d'un kilomètre, 1 800 tonnes de pierres pour le gros enrochement et 600 tonnes, d'un calibre plus petit, pour carrosser le chemin. Prochaines étapes ? Le terrassement des berges, avec la pose de géotextile, de grave et de l'enrobé. Deux cents arbres seront également plantés pour les aménagements paysagers. Les travaux entre la limite communale avec Foëcy et le quai du Bassin devraient être finalisés d'ici fin juillet 2020. L'objectif ? Ouvrir la liaison entre Bourges et Vierzon dès cet été.

VÉLO & TERRITOIRES

Vers un standard commun de données pour décrire les aménagements cyclables

Aucun standard permettant de décrire convenablement les aménagements cyclables réalisés dans les territoires n'existe à ce jour. Sous l'impulsion de ses collectivités adhérentes, Vélo & Territoires lance les travaux de création d'un nouveau standard de données sur les aménagements cyclables. Ce dernier complétera le géostandard véloroutes et voies vertes de 2014. Première étape : une enquête en ligne auprès des créateurs et réutilisateurs de cette donnée entend identifier les pratiques et les besoins. Vélo & Territoires pilote ce projet en partenariat avec transport.data.gouv, la plateforme nationale de publication de données sur les transports en open data, la FUB par le biais de l'ADAV et la complicité constructive de quelques collectivités du réseau et du Club des villes et territoires cyclables.

Après une année solide, la filière du cycle est prête à relever le défi de la crise

Le secteur du vélo s'est révélé particulièrement agile dans la crise du Covid-19 et connaît une activité trépidante. Ce fut encore le cas lors de la conférence de presse de l'Observatoire du cycle proposée en ligne par l'Union Sport & Cycle en présence de 395 participants, ce 4 mai. Avec 679 millions d'euros et 12 % de croissance en termes d'unités vendues, le marché français du cycle est nettement porté par le VAE. Autre fait marquant ? Les Français se tournent vers des vélos de meilleure qualité, à un prix plus élevé, y compris pour les vélos standards. Lourdement touchées par la crise du Covid-19, les entreprises de la filière du cycle appellent à la poursuite des mesures positives et agiles engagées pour que la pratique du vélo soit facilitée lors du déconfinement progressif.

Les nouvelles cartes EuroVelo sont disponibles

Plus de 86 000 km d'itinéraires cyclables à travers l'Europe sont présentés sur la nouvelle carte EuroVelo. Ce qui change par rapport à l'édition de 2017 ? La présence de l'EuroVelo 19 – La Meuse à vélo, récemment ajoutée au réseau EuroVelo, et l'extension de l'EuroVelo 8 – La Méditerranée à vélo en Turquie. Côté recto, cette carte propose l'ensemble des itinéraires EuroVelo et leurs tracés précis, grâce aux données GPS récentes fournies par les centres nationaux de coordination pour EuroVelo. Elle informe également sur l'avancement de chacun des itinéraires. Côté verso, chaque véloroute fait l'objet d'une brève description avec son thème et ses principaux points d'intérêt touristique. Centre national de coordination pour EuroVelo depuis 2011, Vélo & Territoires fournit les données relatives aux itinéraires EuroVelo en France pour chaque réédition triennale de la carte.

VÉLO & TERRITOIRES

Bienvenue à quatre nouveaux adhérents

Le réseau Vélo & Territoires s'agrandit d'un Département, d'une Communauté de communes, d'un Parc naturel régional (PNR) et d'un Pôle d'équilibre territorial rural (PETR). Le département de la Mayenne se mobilise autour du développement des 107 km de La Vélo Francette (V43) qui traversent son territoire. La communauté de communes du Pays des Herbiers en Vendée s'investit dans la structuration de deux itinéraires départementaux : l'itinéraire Haut-Bocage vendéen et l'itinéraire La Roche-sur-Yon-La Chataigneraie. Le PNR du Haut-Languedoc, quant à lui, s'implique dans le développement de la voie verte PassaPaïs et de la V84. L'adhésion du PETR du Val de Lorraine, territoire lauréat de l'appel à projets *« Vélo et Territoires »* de l'Ademe, affirme l'impulsion qu'il souhaite donner à sa politique cyclable. Ces nouveaux membres portent le nombre d'adhérents à 109. Bienvenue à eux !

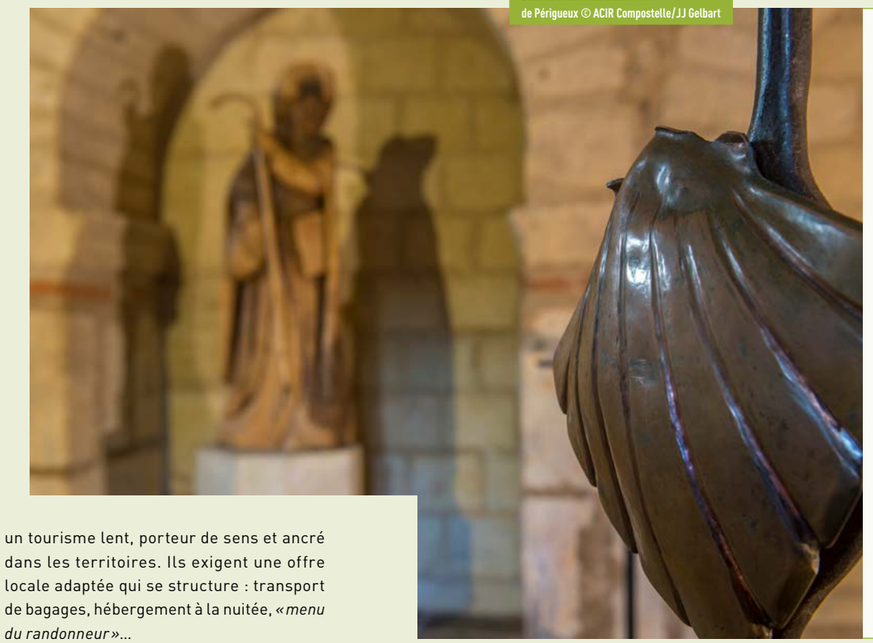
Saint-Jacques à vélo : bientôt une réalité en France ?

FÉVRIER 2020. PARUTION CHEZ PIROLA DE LA DIXIÈME ÉDITION DU GUIDE SAINT-JACQUES À VÉLO (PARTIE 1, DE HAARLEM À TOURS). SELON LES VENTES DE L'ÉDITEUR – DONT LES GUIDES NE SONT DISPONIBLES QU'EN NÉERLANDAIS –, ENTRE 1 000 À 2 000 CYCLISTES PARCOURRAIENT CHAQUE ANNÉE LA VOIE DE VÉZELAY, ET ENTRE 2 000 ET 2 500 CELLE DE TOURS. AU-DELÀ DE L'ANECDOTE, LES CHEMINS DE SAINT-JACQUES FÉDÈRENT ET STRUCTURENT LES INITIATIVES LOCALES. À Y REGARDER DE PLUS PRÈS, CE PARCOURS POURRAIT MÊME ÊTRE LE LABORATOIRE DU DÉVELOPPEMENT D'ITINÉRAIRES VÉLO LÉGERS ET SPONTANÉS EN FRANCE. DÉCRYPTAGE

Que représentent les chemins de Saint-Jacques aujourd'hui ?

Ces 30 dernières années, plus de 300 itinéraires pédestres jacquaires ont été balisés en Europe, soit près de 60 000 km. En 2019, environ 350 000 cheminants de 180 nationalités ont été accueillis à Compostelle. En France, 30 000 personnes et une centaine de nationalités marchent chaque année sur les chemins de Saint-Jacques. C'est loin des chiffres de fréquentation en Espagne, mais l'augmentation est constante. Les quatre voies principales qui traversent la France passent par Paris-Tours, Vézelay, Le Puy-en-Velay ou encore Arles, et de nombreuses variantes maillent tout le territoire national. Les *« Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France »* sont inscrits depuis 1998 sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco, sous la forme d'une sélection de 71 monuments dans dix régions et de sept tronçons de sentier de l'itinéraire du Puy-en-Velay (GR®65).

L'itinérance est de plus en plus motivée par le patrimoine, l'histoire, la spiritualité, les rencontres humaines, le rapport à la nature. Ralentir le rythme, sortir des sentiers battus, découvrir les richesses du patrimoine et adopter une activité douce : voilà les valeurs recherchées par les cheminants. Sont-ils d'ailleurs uniquement piétons ? D'après les estimations, environ 6 % des itinérants arrivant à Saint-Jacques seraient des cyclistes. Ces chemins de Saint-Jacques symbolisent un tourisme lent, porteur de sens et ancré dans les territoires. Ils exigent une offre locale adaptée qui se structure : transport de bagages, hébergement à la nuitée, *« menu du randonneur »*...


Dans la cathédrale Saint Front de Périgueux © ACIR Compostelle/JJ Gelbart

L'AGENCE DES CHEMINS DE COMPOSTELLE EN FRANCE (ACIR) : CENTRE DE RESSOURCE NATIONAL

Fondée en 1990, l'Agence des chemins de Compostelle réunit près de 150 adhérents en France, dont une centaine de collectivités locales et une cinquantaine d'associations, d'hébergeurs ou d'offices de tourisme. Depuis sa création, elle valorise les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle auprès du grand public et le développement d'un tourisme culturel au service des territoires en accompagnant les acteurs locaux. Depuis 2016, l'État lui confie l'animation du réseau des propriétaires et gestionnaires des monuments et tronçons de sentiers inscrits par l'Unesco au titre du bien *« Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France »*.

En savoir plus
www.chemins-compostelle.com

Les enjeux du développement de Saint-Jacques à vélo

La coquille de Saint-Jacques-de-Compostelle © Laurent Savignac

L'engouement pour l'itinérance à vélo s'imbrique avec celui pour les chemins de Saint-Jacques. Quelle clientèle pourrait s'y intéresser ? Dès 2010, la région Centre-Val de Loire s'est penchée sur la question en interrogeant les touristes à vélo rencontrés sur l'itinéraire proposé par Pirola sur le tracé de la véloroute nationale V41. La clientèle est plutôt adepte d'étapes longues, entre 50 et 80 km par jour, voire même davantage pour le public néerlandais. En recherche d'un tracé direct, elle préfère limiter les détours, hormis quelques antennes majeures. L'intérêt patrimonial détermine le tracé, de préférence sur les petites routes pittoresques, les habitués étant davantage friands de voirie partagée. Côté services, la clientèle apprécie une offre adaptée à l'itinérance à vélo, en campings ou hôtels. L'accessibilité de l'itinéraire, au départ comme au retour, est également essentielle. Enfin, la cohérence du tracé avec l'identité jacquaire est décisive pour attirer une clientèle à la recherche de Saint-Jacques à vélo, avec notamment des sites de visite sur le parcours.

État des lieux des Saint-Jacques à vélo en France

EuroVelo 3 : un itinéraire européen de la Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle

L'EuroVelo 3, ou Véloroute des Pèlerins, relie Trondheim, en Norvège, à Saint-Jacques-de-Compostelle. Sur 5 400 km et à travers sept pays, l'EuroVelo 3 est un itinéraire culturel dont l'identité jacquaire est un véritable atout. Selon la Fédération européenne des cyclistes (ECF), son attractivité s'appuie aussi sur les grandes villes qu'elle traverse (Hambourg, Liège, Paris). En France pourtant, contrairement aux pays voisins, l'identité jacquaire de l'EuroVelo 3 a soulevé des questions. Pourquoi ? Faisant le constat d'un tracé de l'EuroVelo 3 le plus souvent déconnecté du patrimoine jacquaire et éloigné pour partie des quatre voies principales, les acteurs français n'ont, dans leur communication nationale, pas retenu l'identité jacquaire ni le symbole de la coquille. La Scandibérique est ainsi le nom attribué à l'EuroVelo 3 en France. Sur sa partie nord, de la Norvège à la Belgique, les voies de Saint-Jacques étant moins précises, aller vers Saint-Jacques suffit à donner corps à l'identité jacquaire de l'itinéraire. En Espagne, le tracé de l'EuroVelo 3 correspond au *« Camino Frances »* avec des enjeux plutôt liés à la cohabitation des usages. Sans nier pour autant ses composantes jacquaires, EuroVelo 3 – La Scandibérique ne limite pas sa communication à ce thème. En France, comme pour le pédestre, de nombreuses voies de Saint-Jacques à vélo pourraient émerger.

L'élément déclencheur : l'actualisation du Schéma national des véloroutes et du Schéma régional en Nouvelle-Aquitaine

En 2018, Vélo & Territoires lance l'actualisation du Schéma national des véloroutes. Les territoires sont invités à faire part de leurs projets et à réagir à des propositions de suppression d'itinéraires, au regard de leur faible avancement. En réaction, ils se mobilisent, notamment sur la thématique de Saint-Jacques. Suite à la fusion des régions et concomitamment au national, la Nouvelle-Aquitaine enclenche de son côté l'actualisation de son Schéma régional. Ce grand chantier met en avant des projets autour de Saint-Jacques à vélo, d'autant que les voies jacquaires convergent toutes en Pyrénées-Atlantiques. Alors que ces processus d'actualisation touchent à leur fin en cohérence, deux itinéraires du Schéma national 2020 adoptent des tracés jacquaires sur l'essentiel de leur parcours : la V41, sur la voie de Tours ; et la V56, sur la voie de Vézelay.

La V56 : Saint-Jacques à vélo via Vézelay

En réaction aux propositions de suppression des V56 et V55 du Schéma national des véloroutes, des contacts ont été pris en 2019 entre les acteurs de la Nièvre et de l'Yonne en Bourgogne-Franche-Comté, puis élargis au Centre-Val de Loire et au Grand Est. Résultat ? Deux réunions interrégionales ont été initiées en 2019 par le département de la Nièvre. Ces dernières ont confirmé l'intérêt technique pour le développement de Saint-Jacques à vélo via Vézelay, et favorisé le partage d'information entre les acteurs.

Avec l'actualisation du Schéma national des véloroutes, la V56 reliera Metz (57) à Mussidan (24) dans un premier temps, avec un prolongement vers le sud qu'il reste à stabiliser mais qui devrait passer par Bergerac, Sainte-Foy, Bazas, Captieux, Roquefort, Mont-de-Marsan puis atteindre Saint-Jean-Pied-de-Port. De Metz à Troyes, le tracé est en partie réalisé et l'identité jacquaire ne semble pas déterminante. À partir de Troyes, le tracé de la V56 se rapproche d'un itinéraire promu par Pirola. Un projet de voie verte est à l'étude dans l'Aube, entre le Département et Troyes Champagne Métropole, sur une emprise d'ancienne voie ferrée. Dans l'Yonne et la Nièvre, un travail de précision du tracé de la V56 a commencé. Trois critères, par ordre d'importance, ont été définis pour cela : la présence de patrimoine jacquaire ; la recherche de trajets directs avec un niveau de trafic motorisé compatible avec la pratique du vélo ; les capacités d'hébergement jusqu'à cinq kilomètres du tracé. Principalement constitué de site partagé, l'itinéraire pourrait être jalonné d'ici 2021. Dans le Cher, une section commune avec La Loire à Vélo est déjà aménagée. Le reste de l'itinéraire en site partagé devait être jalonné pour la saison 2020/2021 pour se connecter au département de l'Indre où l'itinéraire est porté par un groupement d'EPCI (ouverture fin 2020). La Creuse a réalisé depuis 2010 la section qui la concerne, jalonnée conformément à la charte graphique produite par la région Centre-Val de Loire. Enfin, en Haute-Vienne, Dordogne et Gironde, l'intérêt du prolongement de la V56 et de l'identité Saint-Jacques via Vézelay semble confirmé. Tout comme pour la V41, le tracé précis de ces deux itinéraires entre Bordeaux et Saint-Jean-Pied-de-Port doit encore être étudié en Nouvelle-Aquitaine, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Colline de Vézelay
© ACIR Compostelle/JJ. Gelbart

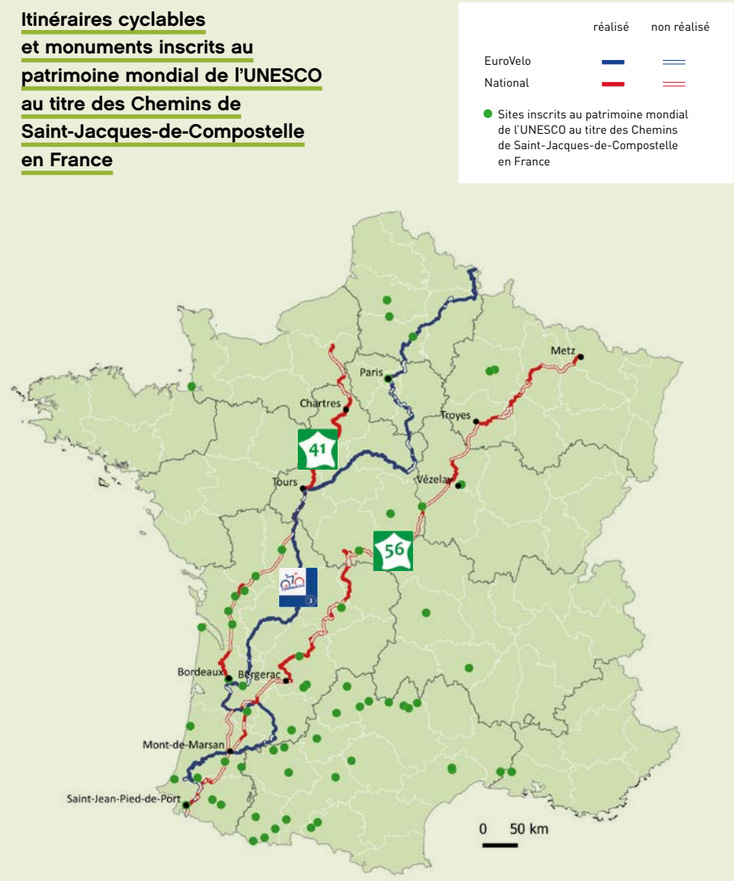
La V41 : Saint-Jacques à vélo via Chartres et Tours

À l'occasion d'opérations de reconnaissance terrain à la fin des années 2000, la région Centre-Val de Loire remarque des autocollants représentant la coquille de Saint-Jacques accompagnée d'un vélo avec des sacoches. Il s'agit d'autocollants de Pirola, appliqués par les touristes à vélo lors de leur itinérance guidée par l'éditeur néerlandais. La Région y voit une opportunité et recherche depuis à faire le lien entre l'identité jacquaire et le tracé de la V41 au niveau régional. Elle l'enrichit, l'alimente. Une concertation est menée pour développer Saint-Jacques à vélo via Chartres.

Première étape : la définition précise du tracé, en lien avec les territoires, les associations jacquaires et cyclistes et les prestataires touristiques. L'objectif est de relier des sites jacquaires, de constituer un intérêt touristique et culturel, de croiser des points d'étapes pédestres et de consolider l'économie touristique existante. Deuxième étape : la Région a créé une charte graphique *« Saint-Jacques à vélo »* en lien avec l'ACIR. Elle est appliquée dans un premier temps à la voie de Chartres, puis déclinée aux autres voies de la région, Tours et Vézelay. Cette *« boîte à outils »* pour une signalisation vélo jacquaire est mise à disposition de l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés par des voies de Saint-Jacques à vélo, afin de *« faciliter l'usage national de l'appellation et la déclinaison de ses éléments graphiques »*. Ouvrant la voie, la Région inaugure ainsi dès 2015 la première véloroute jacquaire de France. Près de 380 km d'itinéraires sont aménagés et jalonnés par les départements ou EPCI dans une dynamique régionale (en attendant une continuité nationale) : Saint-Jacques à vélo via Chartres et Tours.

L'actualisation du Schéma régional des véloroutes offre de se pencher sur la question en Nouvelle-Aquitaine. La V41 se prolongerait de Tours à Bordeaux en suivant le tracé de l'itinéraire pédestre en passant par la Vienne, les Deux-Sèvres, la Charente-Maritime et la Gironde. L'opportunité et l'intérêt des territoires sont confirmés. Reste à préciser le tracé, mieux connaître l'offre de services, développer l'itinéraire et étudier les options de continuité au sud de Bordeaux.

Itinéraires cyclables et monuments inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France



© réalisation : J. Soubielle, Vélo & Territoires, avril 2020
Sources : ON3V, ACIR, GEOFLA IGN

Intérêt d'une démarche concertée à l'échelle nationale ?

Deux *« Saint-Jacques à vélo »*, via Tours et via Vézelay, se dessinent en France. Impliquant de nombreux territoires, leur développement exige à minima un partage d'informations et d'outils. Pour autant, les acteurs concernés (pour la plupart déjà engagés dans d'autres projets d'itinéraires cyclables) ne souhaitent pas nécessairement s'investir dans un comité d'itinéraire et ses lourdeurs administratives. À ce stade, diffuser les connaissances acquises sur le sujet, l'avancement dans chaque territoire et les outils disponibles (notamment ceux développés par la région Centre-Val de Loire) pourrait suffire à encadrer le développement coordonné de ces itinéraires. Quid des autres, notamment des voies du Puy-en-Velay et d'Arles à vélo ? La question ne s'est pas encore posée. Mais le moment venu, les outils développés pour les unes pourraient servir aux autres. ●

Agathe Daudibon

En savoir plus

Saint-Jacques à vélo en Centre-Val de Loire : www.francevelotourisme.com/itineraire/saint-jacques-a-velo

Isabelle Guiu

COFONDATRICE DE CYCLABLE, LA PREMIÈRE ENSEIGNE DE MAGASINS DE VÉLOS, ISABELLE GUIU PEUT SE PRÉVALOIR DE QUINZE ANNÉES D'EXPÉRIENCES SUR LE SUJET DES MOBILITÉS DOUCES.

Magasin Cyclable à Boulogne © Cyclable

Isabelle Guiu © DR

Comment êtes-vous venue au vélo ?

Je suis originaire de Toulouse et dans ma famille, nous nous sommes toujours déplacés à vélo au quotidien. J'ai travaillé dans l'éducation populaire et notamment dans une association de chantiers internationaux. Boris Wahl, le fondateur de Cyclable, était lui aussi dans l'entreprenariat associatif. Il gérait des pépinières d'entreprises. C'est lui qui a émis l'idée de monter un projet autour des mobilités douces. Nous étions en 2003, avant la prise de conscience par le grand public du dérèglement climatique, et déjà nous avions la conviction que le vélo est particulièrement vertueux.

Comment s'est concrétisé ce premier projet ?

Boris a lancé l'association Movimento, qui proposait la location de vélos longue durée aux étudiants, avec un petit parc de vélos autofinancé par une collecte auprès des amis. L'intérêt du vélo en ville a été une vraie découverte pour le public. De notre côté, cette expérience a révélé que la location créait une demande pour l'achat, et que dans les deux cas (location ou vente), il s'agissait de créer de nouveaux cyclistes. C'est ainsi que nous en sommes venus à lancer le premier magasin Cyclable, en octobre 2005.

Quel était votre positionnement ?

Boris a tout de suite décidé de positionner l'enseigne sur le segment du vélo mobilité et pas sur celui du vélo sportif. C'était son intuition et, avec le recul, il semble que c'était une excellente idée. Sur ce même créneau, il n'y avait à l'époque en France que peu de magasins : un entrepreneur à Montpellier « On Avance » et un autre à Lille « Villavélo ». Les deux ont depuis rejoint le giron Cyclable. Venant de l'associatif, notre idée a toujours été celle d'un développement collectif de l'enseigne dans une logique de mutualisation de nos maigres moyens et de notre nouvelle expérience : « *seul on va plus vite, ensemble on va plus loin* ». De la même façon, nous avons commencé à commercialiser des vélos à assistance électrique et des vélos cargos quasiment dès qu'ils sont apparus sur le marché.

> **Un cycliste sur deux est une cycliste, et rien ne justifie qu'il n'en soit pas de même dans nos équipes.**

À quel moment avez-vous senti que la mayonnaise commençait à prendre ?

En 2007, nous avons eu l'opportunité d'ouvrir un deuxième magasin à Dijon. Notre réseau était jusque là informel. Il a commencé à réellement se structurer à partir de 2010. C'est à cette époque que nous avons rencontré notre principal investisseur qui nous a permis de franchir un cap. Le palier suivant a été atteint par l'entrée d'un fonds d'investissement en juin 2016.

Où en êtes-vous aujourd'hui de votre développement ?

Cyclable aujourd'hui, ce sont 53 magasins répartis dans toute la France et en Suisse. Nous avons également des projets en Belgique et deux boutiques supplémentaires devraient ouvrir dans les prochains mois à Rochefort et Nyon (Suisse). Le vélo étant un outil de proximité, notre ambition est de poursuivre notre maillage du territoire à mesure que le marché mûrit, et de continuer à l'accompagner d'un développement digital.

Quel type de profils recrutez-vous ?

Nous recrutons des techniciens, des commerciaux, des responsables de magasins, et des compétences plus spécifiques au siège. Notre grande fierté, c'est d'être entourés de personnes particulièrement talentueuses. Dans une relation vertueuse, Cyclable tire ses collaborateurs vers le haut, et réciproquement… À côté ou dans la continuité

Magasin Cyclable à Chatenay © Cyclable

> **Nous avons toujours souhaité donner du sens à nos actions et cette crise sanitaire ne nous a pas fait dévier de notre ligne de conduite.**

de cela, nous cherchons autant que possible à féminiser nos équipes. Un cycliste sur deux est une cycliste, et rien ne justifie qu'il n'en soit pas de même dans nos équipes.
une intensité dans les relations que nous sommes parvenus à nouer avec nos collaborateurs. C'est plus qu'émouvant. C'est magique.

Comment composez-vous avec la période de confinement décrétée le 17 mars par le gouvernement ?

Nous sommes heureux que les commerces et ateliers de cycles aient rapidement été considérés comme des services « essentiels à la nation ». Certes, la plupart de nos clients restent confinés chez eux, mais nous avons saisi l'occasion de mettre en place des « ateliers vélo de garde » nous permettant d'être présents pour les personnes dans l'impossibilité de télétravailler. Parmi elles, les personnels soignants notamment ont pu bénéficier de cet outil de distanciation physique naturelle qu'est le vélo. Nous avons toujours souhaité donner du sens à nos actions et cette crise sanitaire ne nous a pas fait dévier de notre ligne de conduite.

Comment percevez-vous l'après-confinement ?

Paradoxalement, la pandémie de Coronavirus pourrait être une chance historique pour le vélo, car les usagers des transports publics pourraient changer leurs habitudes, tandis qu'un recours massif à l'automobile entraînerait immédiatement la saturation du réseau routier. Le vélo prend une vraie place dans les médias dans ce contexte. Gageons que cette crise pourra accélérer le développement d'un futur écosystème pérenne autour du vélo. ●

Propos recueillis par ***Anthony Diao***

En savoir plus
www.cyclable.com

UN BLOG QUI FAIT SENS

« Apporter du contenu technique, relayer des témoignages, c'est un levier important aujourd'hui pour une activité comme la nôtre », complète Isabelle Guiu. Adeptes de la « symétrie des attentions », son équipe et elle alimentent régulièrement le blog de Cyclable d'articles d'actualité.

En savoir plus
www.cyclable.com/blog

À lire

Inscrire le vélo dans les programmes européens 2021-2027

Vélo & Territoires conduit en 2020 une campagne nationale pour mobiliser davantage de financements pour le vélo. Dans ce cadre, Vélo & Territoires met à disposition des arguments et propositions de rédaction pour soutenir l'intégration de mentions explicites du vélo dans les programmes européens et État-Région pour la prochaine programmation 2021-2027 en cours de rédaction. Tous les acteurs impliqués dans les processus de rédaction, et notamment les régions, autorités de gestion des financements européens en France, l'État et les acteurs des territoires, sont invités à reprendre pour leur compte et diffuser cet outil.

À télécharger sur
www.velo-territoires.org

Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France

Au moment où l'actualité donne un coup d'accélérateur aux politiques cyclables, l'étude « *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* » vient de paraître. Fruit d'un travail collectif de plusieurs mois, elle dresse un état des lieux des différents usages du vélo en France et de leurs trajectoires d'évolution à cinq ou dix ans. Les retombées économiques et les bonnes pratiques internationales sont également au sommaire de cette étude réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab à la demande de la DGE, la DGITM, l'Ademe et la FFC.

L'étude complète et la synthèse sont à télécharger sur
www.ademe.fr

Investir en faveur du climat contribuera à la sortie de crise

L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) propose des mesures pour l'action publique française en matière de climat, étayées par des repères chiffrés, dans sept secteurs couverts par la stratégie nationale bas-carbone. Les infrastructures cyclables en font indéniablement partie. Associées à un plan de financement public de 7 milliards d'euros par an, ces mesures permettent de déclencher 19 milliards d'euros d'investissements publics et privés supplémentaires et contribuent à soutenir l'activité économique en sortie de crise, tout en renforçant la société face à des chocs futurs.

À télécharger sur
www.i4ce.org

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement

Des solutions de mobilité post-confinement se construisent à présent en France. Pour soutenir cet élan, le Cerema a réalisé dans l'urgence ce guide technique pour aider les collectivités et les acteurs des mobilités à mettre en place rapidement des aménagements cyclables de transition simples. Sept leviers sont proposés : réduire le nombre de voies affectées au trafic motorisé, élargir les aménagements cyclables existants, agir sur les emplacements de stationnement motorisé, modifier le plan de circulation, modérer la vitesse, autoriser les cyclistes dans les couloirs bus, mettre en place du stationnement vélo.

À télécharger sur
www.cerema.fr

Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone

Dans le contexte de l'application de la Loi d'orientation des mobilités et d'une urgence climatique de plus en plus pressante, ce guide de *The Shift Project* propose des éléments de méthode indispensables et éprouvés afin d'accompagner la planification et la mise en œuvre de politiques de mobilité cohérentes et efficaces. Il s'appuie sur une étude de cas des politiques de mobilité de cinq territoires. Il est utile à tous les acteurs territoriaux qui cherchent à s'informer sur la transition vers une mobilité bas-carbone, identifier les freins à sa mise en œuvre et les conditions de succès.

À télécharger sur
www.theshiftproject.org

Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité

La Loi d'orientation des mobilités prévoit la neutralisation du stationnement motorisé dans les cinq mètres en amont des passages piétons d'ici fin 2026. Le Cerema met à disposition une fiche technique pour faciliter l'application de cette mesure de sécurité routière et de recomposition de l'espace public.

À télécharger sur
www.cerema.fr

Climat, santé : mieux prévenir, mieux guérir

Le Haut conseil pour le climat publie ce rapport spécial dans le contexte de la crise du Covid-19. La baisse radicale des émissions de gaz à effet de serre liée à la crise sanitaire reste marginale. Elle n'est ni durable, ni désirable, sans un changement structurel organisé mettant les enjeux climatiques au cœur des décisions post-crise sanitaire. Au sommaire de ce rapport : les enseignements à tirer de la pandémie et les suites à donner pour rendre la reconstruction économique et sociale compatible avec la transition bas-carbone.

À télécharger sur
www.hautconseilclimat.fr

Chédigny : un village devenu jardin

Basée sur le retour d'expérience d'une commune de 500 habitants située en Indre-et-Loire, cette fiche de la collection *« Une Voirie pour Tous : rues et espaces publics à vivre »* insiste sur tout le bénéfice de la nature en ville. Grâce à une végétalisation importante, accompagnée d'une réflexion sur les mobilités et la création de zones à circulation apaisée, la qualité de vie quotidienne des habitants a complètement changé. L'espace public est devenu un lieu de rencontre et de sociabilité où les habitants peuvent se déplacer facilement à pied et à vélo, mais aussi flâner, discuter, jouer.

À télécharger sur
www.cerema.fr

À venir

Dans le cadre des mesures relatives à la lutte contre la propagation de Covid-19, de nombreux événements sont annulés ou reportés en 2021.

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

18 AU 23 JUIN 2020
Journée Vélo & Territoires
Visio-conférence
www.velo-territoires.org

15-16 SEPT. 2020
GéoDataDays
Montpellier
www.geodatadays.fr

15-18 SEPT. 2020
Velo-City 2020
Ljubljana/Slovénie
www.velo-city2020.com

30 SEPT. 2020
10e Club Itinéraires
Conférence nationale du tourisme à vélo
Somme/Amiens
www.velo-territoires.org

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

L'info en +

Journée Vélo & Territoires 2020

© Vélo & Territoires

Stratégies vélo. Comment construire une politique vélo à tous les niveaux ?

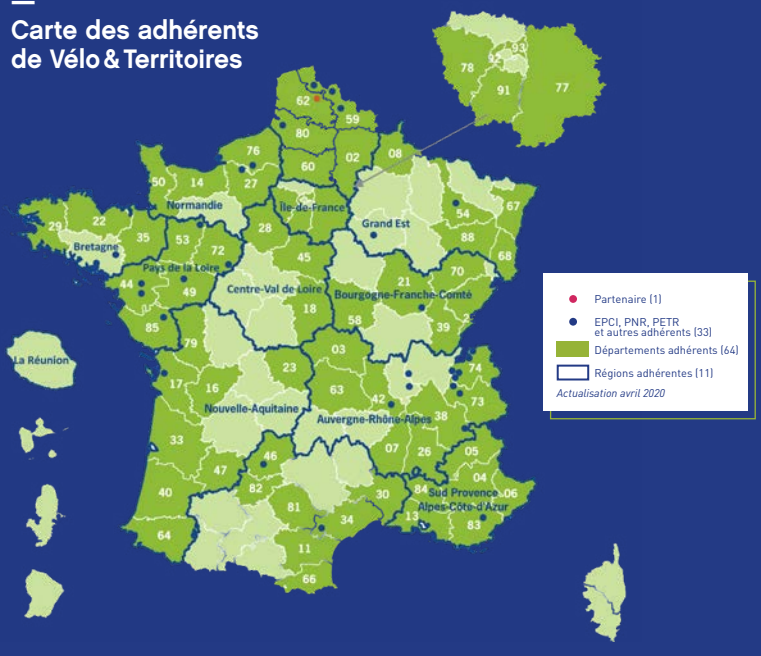
Vélo & Territoires, en lien avec l'ADEME, le CEREMA et la CIDUV, organise sa Journée Vélo & Territoires 2020 autour de la mise en place d'une politique vélo à tous les niveaux. En raison des consignes sanitaires en vigueur, cette journée technique sera finalement proposée sous un format dématérialisé et organisée sur plusieurs jours. Le jeudi 18 juin (de 9h30 à 13h00) sera dédié à la présentation du contexte national et aux retours d'expériences d'une Région, d'un Département et d'une Intercommunalité.

Trois ateliers, de deux heures chacun (10h00 à 12h00), seront proposés du vendredi 19 au mardi 23 juin pour échanger sur la mise en oeuvre d'un plan vélo idéal à l'échelle régionale, départementale et intercommunale.

Les 18, 19, 22 et 23 juin 2020 en visio-conférence

S'inscrire (avant le 11 juin) sur :
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

Carte des adhérents de Vélo & Territoires