VÉLIAREVUE Sterritoires

N°60 | ÉTÉ 2020



INITIATIVE

Les aides à l'achat de vélos

PAGE 4

DOSSIER

Fréquentation cyclable 2019 et perspectives

PAUSE-VÉLO

En compagnie de Pierre Serne

PAGE 16





Édito

Chers territoires cyclables,

Nous vivons une époque étrange. Pleine d'incertitudes et de promesses à la fois. Il nous faut composer avec agilité et constance et nous adapter... toujours pour le meilleur.

Côté vélo, l'agilité et l'intelligence collective prédominent. En dépit de la pandémie, d'un scrutin municipal étendu, de grandes difficultés à surcharger des équipes déjà bien mobilisées, les politiques cyclables ont fait un grand bond en avant ces derniers mois. Geste barrière, remède anti-crise, outil de relance, création de valeur, amélioration de la santé environnementale, les raisons en sont évidentes... Et les résultats sont là! Notre bilan des fréquentations cyclables 2019 le montre, vous pourrez le lire dans ces pages; l'année 2020 aussi, avec des niveaux de pratique jamais atteints! En de nombreux endroits le vélo a largement contribué à sauver la saison touristique.

Si sur le terrain les choses bougent, les habitudes et les collaborations évoluent aussi, et pour le meilleur. Dans ce numéro, mon homologue au Club des villes et territoires cyclables, Pierre Serne, livre son témoignage et sa vision du vélo dans la période actuelle. Cette preuve de confiance est révélatrice. Nous évoluons à présent dans la transparence, l'échange et la collégialité. C'est ainsi que nous avons à cœur d'évoluer et envisageons d'avancer désormais.

Développer le vélo pour une meilleure qualité de vie, un mieux vivre ensemble, une meilleure répartition de l'espace public et une économie plus durable n'est pas l'apanage des grandes villes. Le portrait du département de l'Ardèche, qui fédère les intercommunalités de son territoire autour d'une politique vélo ambitieuse, le montre. Ce territoire, peu dense s'il en est, inscrit la mobilité du quotidien à vélo dans ses priorités.

Le développement de politiques cyclables dans TOUS les territoires, c'est bien là l'enjeu. Le vélo a été le sujet transports numéro un des campagnes des municipales? Il devra l'être aussi pour les élections départementales et régionales l'année prochaine. L'objectif? Couvrir la France de politiques cyclables, tous territoires confondus, toutes pratiques confondues, quadrupler les financements vélo, mailler l'ensemble du territoire pour une pratique sécurisée du plus grand nombre, atteindre 100 000 km de maillage cyclable national et 12 % de part modale à horizon 2030.

Mi-septembre 2020, nous allons célébrer les deux ans du Plan vélo. Pour la première fois, de mémoire de plans vélo annoncés et jamais vraiment conduits, l'ensemble des actions prévues, voire plus, ont été engagées. Les plans de relance national et européen sont l'occasion de le renforcer en moyens et en ambitions. La programmation budgétaire 2021-2027 devra également ménager des financements vélo importants pour faciliter l'engagement des territoires.

«Dans dix ans, on pourra aller de Prades à Perpignan à vélo pour aller travailler. Les jeunes générations attendent cela. C'est un sujet essentiel. » Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Premier ministre dans sa première allocution devant le Sénat. Cela méritait d'être mentionné dans l'édito, n'est-ce pas?

Bonne lecture de ce 60e numéro.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative LES AIDES À L'ACHAT DE VÉLOS	p. 4
Territoire cyclable	p.6
Actus DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES	p.10
Dossier FRÉQUENTATION CYCLABLE 2019 ET PERSPECTIVES	p.12
Pause-vélo en compagnie de pierre serne	p.16
Parutions	p.18
Agenda	p.19
L'info en + VÉLO & TERRITOIRES S'EMBARQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ	p. 20

Photo de couverture :

Roue Libre – Les Nouveaux Nez & Cie – Le Festival d'Alba

© Département de l'Ardèche – Grégoire Edouard

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

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Vélo & Territoires, la revue

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel,
Stéphanie Mangin, Camille Thomé
Cartographie : Thomas Montagne, Julien Soubielle
Conception et réalisation : Extra l'agence
Crédits photos : ADTO7, Clément Beaune, Communauté
d'agglomération Privas Centre-Ardèche, Alain Dalouche,
Département de l'Ardèche, Département de l'Hérault,
Département de Loire-Atlantique, Département des
Alpes-Maritimes, Matthieu Dupont, Grégoire Edouard,
William Hamon, A. Hellebuyck, M. Rissoan, Studioah

Remerciements:

Pierre Bataille, Christelle Cazenave, Xavier Dullin, Diane Guilbot, Laure Haillet de Longpré, Sandrine Le Bourhis, Stéphane Loubié, Roselyne Pierrel, Emmanuel Roche, Isabelle Seren, Pierre Serne, Yvan Thiebaud, Clément Viala, Maurice Weiss

Les aides à l'achat de vélos

Le moment d'appuyer sur les pédales

ANTÉRIEURES OU CONCOMITANTES À L'APPEL D'AIR – AU SENS PROPRE COMME AU SENS FIGURÉ – SUSCITÉ PAR LE DÉCONFINEMENT, LES INITIATIVES POUR INCITER MADAME ET MONSIEUR TOUT-LE-MONDE À FRANCHIR LE PAS DE L'ACQUISITION D'UN VÉLO SE MULTIPLIENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE. ILLUSTRATIONS.



« Tout est parti de deux articles de presse lus pendant le confinement, resituait Xavier Dullin, alors président du Grand Chambéry. Le premier, paru dans Le Monde, faisait état de l'impact de la crise sanitaire sur la mobilité. Le second, paru dans Ouest France, recensait les métropoles les plus actives face au Covid-19 sur les questions cyclables. Grenoble, Montpellier et Bordeaux y étaient citées, alors je me suis dit que nous devions nous aussi y figurer! » Le 14 mai, le premier Conseil communautaire post-confinement déroulait toute une série de mesures destinées à passer du vœu pieux à l'action. D'abord, un budget vélo doublé, passant à 1,1 million d'euros pour cette année avant d'être stabilisé à un million d'euros par an jusqu'en 2024. Ensuite, pour inciter à l'achat de cet

accélérateur de transition modale qu'est en train de devenir le VAE, une aide pouvant aller jusqu'à 500 euros financée pour moitié par l'Agglomération et pour moitié par la Région dans le cadre de la convention « Qualité de l'air », signée entre les deux collectivités le 14 février 2020. Un coup de pouce soumis à conditions – prix plafonné, moteur dans le pédalier, achat chez un distributeur local, etc. – mais qui fait « un carton plein » selon l'édile savoyard dont les services avaient, fin juin, déjà instruit et validé plus de 200 dossiers. En corollaire, une campagne de démultiplication des abris et arceaux vélo est lancée pour permettre des solutions de stationnement sécurisé plus importantes qu'actuellement. S'agissant des vélos classiques disponibles en

location, une grille tarifaire préférentielle a été mise en place pour les quelques 600 vélos constituants la flotte de la vélostation de Chambéry. Un euro pour la location à la journée, 10 pour le mois et 20 pour le trimestre – contre respectivement 6, 27 et 50 euros en plein tarif. Concernant la location des VAE, un effort sur l'offre est là aussi réalisé puisque celle-ci a vocation à passer de 40 à 150 unités au cours des prochains mois. En parallèle, l'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc propose des prestations gratuites de vélo-école, de contrôle technique ou de mécanique. Enfin, 5,8 km d'aménagements cyclables de transition sont déployés sur le périmètre de l'agglomération chambérienne pour «envoyer un signal fort et faciliter la conversion de la voiture au vélo».



Du côté de Nantes,

c'est dès juillet 2014 que la démarche d'aide à l'achat de vélo a été amorcée, à destination spécifiquement des entreprises, cette fois, «La Métropole cultive de longue date une politique intensive d'accompagnement des transports collectifs, dans un premier temps, et du vélo, de plus en plus. Le but est de montrer aux Nantais qui travaillent que l'accès au vélo en ville est quelque chose de facile » contextualise Sandrine Le Bourhis, responsable du service Activateur des changements de mobilité auprès des 24 communes englobées par Nantes Métropole. Trois types de vélos sont éligibles à cette aide : les vélos classiques, les VAE et les vélos cargos, qu'ils soient avec ou sans assistance électrique. S'agissant des professions concernées, elles sont au nombre de six : les «livreurs/livreuses, coursiers/coursières, réparateurs/réparatrices/ artisan(e)s, commercant(e)s, professionnel(le)s de soin à domicile dont l'activité professionnelle est localisée sur le territoire de la métropole ». L'aide est plafonnée à 25 % du coût TTC du vélo, dans la limite de 400 euros par véhicule.

En juin 2020, 220 véhicules étaient ainsi subventionnés pour un total de 215 demandes - une entreprise pouvant faire subventionner jusqu'à dix vélos. Une quarantaine de nouvelles demandes de subventionnement à la sortie du confinement a confirmé la croissance encourageante de ce poste de dépenses. passé de 9 000 euros en 2016 à 23 000 en 2019 et qui était déjà à 14 500 euros au premier semestre 2020. Sur ces 220 vélos, environ 150 VAE et une quarantaine de vélos cargos... «Les retours de la cyclosphère et des communes partenaires montrent que nous sommes dans la bonne direction », poursuit la technicienne, dont le service planche déjà sur un support de communication pour aiguiller l'accès aux services vélo, mais aussi et surtout sur la pérennisation des aménagements cyclables de transition mis en place au sortir du confinement. «Le 10 juin, 1 300 personnes ont participé à un atelier géant consacré à la réparation de vélos, au marquage Bicycode, etc. Cela nous conforte dans l'idée que, à présent que le couvercle du confinement a sauté, c'est le moment de mettre les bouchées doubles!»

"

C'est la preuve une fois de plus qu'une expérimentation, quand elle est bien menée, est souvent le stade qui précède l'adhésion à un mode de déplacement décarbonné.

"

Dans l'Hérault aussi,

le Covid-19 aura permis de hisser le VAE à une hauteur inédite dans la hiérarchie des parades peu coûteuses et pratiques vis-à-vis de la pandémie. Sur proposition du président Kléber Mesquida, le chèque «Hérault vélo » du Département est passé en juillet de 150 à 250 euros pour les particuliers aux revenus inférieurs à 27 086 euros par an ou non imposables, et de 100 à 200 euros pour les salariés d'entreprises ayant adopté un plan de mobilité ou s'engageant dans une démarche de mobilité durable. Un bonus de 20 euros est même prévu en cas d'achat d'un siège enfant et de 50 euros pour une carriole pour enfant. Surtout, cette aide est cumulable avec celle de la Région, chiffrée à 200 euros. Seules conditions: un VAE par foyer fiscal, être résident héraultais et pouvoir justifier de l'achat d'un VAE dans un magasin du département à compter du 1er janvier 2020.

Destiné à encourager l'achat de VAE pour les trajets domicile-travail, ce dispositif s'inscrit dans le cadre du plan départemental de relance économique de 81 millions d'euros voté en vue de la sortie du confinement. Il s'intègre notamment à la rallonge de 2,5 millions d'euros débloquée par le Département pour compléter le budget annuel alloué au «Plan Hérault vélo 2019-2024», soit un montant de

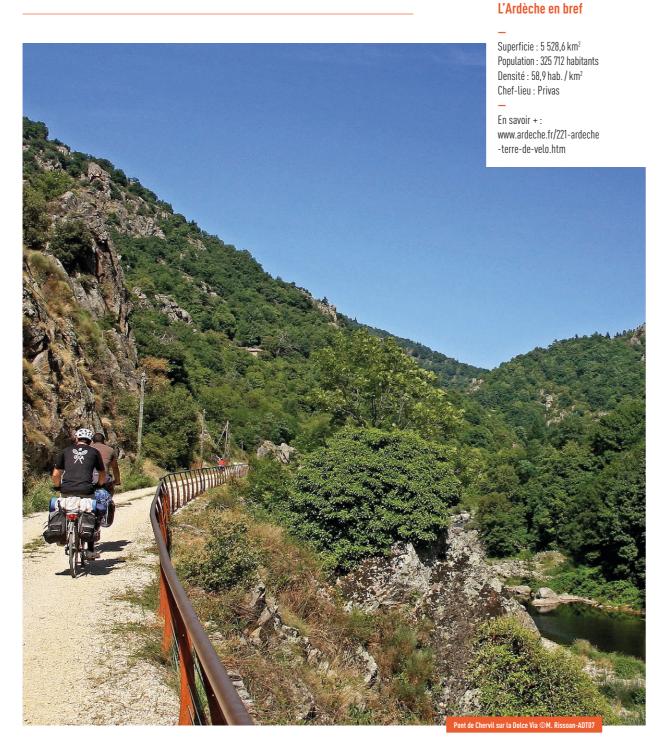
10 millions d'euros pour la seule année 2020, « C'est une étane importante pour ancrer le vélo dans pos pratiques », constate Stéphane Loubié, responsable de la mission Mobilité durable au sein du pôle Routes et mobilités de l'institution, qui, avec son équipe, a travaillé d'arrache-pied à la mise en ligne, à la date charnière du déconfinement, d'un site Internet dédié à l'ergonomie fonctionnelle (monvelo.herault.fr). À cet égard, l'ingénieur en mobilité rappelle que la crise sanitaire a été aussi l'occasion de prêts gratuits de VAE pendant un mois, à destination du personnel soignant. «Un vrai succès car de nombreux soignants sont ensuite passés à l'achat de VAE. C'est la preuve une fois de plus qu'une expérimentation, quand elle est bien menée, est souvent le stade qui précède l'adhésion à un mode de déplacement décarbonné. »

₱ Propos recueillis par Anthony Diao



L'Ardèche, territoire cyclable

TERRITOIRE AUX FORTES DISPARITÉS DE PEUPLEMENT ET OÙ SEPT HABITANTS SUR DIX VIVENT DANS DES COMMUNES DE MOINS DE 10 000 HABITANTS, L'ARDÈCHE A ENTAMÉ DEPUIS PEU SA MUE POUR PASSER D'UNE APPROCHE DU VÉLO PRESQU'EXCLUSIVEMENT TOURISTIQUE ET SPORTIVE À UNE DÉMARCHE QUI SE VEUT PLUS ANCRÉE DANS LE QUOTIDIEN.



\mathfrak{M}

Les itinéraires en Ardèche





Entretien avec Maurice Weiss

Vice-président du conseil départemental de l'Ardèche en charge des Routes, du numérique, des mobilités et du soutien aux territoires, président de l'Association des maires et présidents de communautés de l'Ardèche

Que représente le vélo, historiquement, en Ardèche?

Le vélo chez nous a longtemps été axé tourisme et sport. La mythique course cycliste de L'Ardéchoise, ce sont 15 000 participants en moyenne à chaque édition, et ça a surtout permis de faire du vélo un atout touristique et économique. Nous accueillons également souvent le Tour de France. En 2020, Privas sera ville d'arrivée d'une étape et Le Teil ville de départ de la suivante. Nous avons aussi des itinéraires nationaux comme la ViaRhôna, dont une partie de l'aménagement est sous maîtrise d'ouvrage directe du Département, ou la ViaFluvia, avec un nombre conséquent de prestataires labellisés Accueil Vélo. C'est dans ce contexte que nous avons lancé notre premier schéma cyclable en 2011, que nous venons de réviser avec l'objectif de poursuivre les aménagements et de renforcer ensuite la promotion du vélo.

Comment s'est opérée la bascule d'une approche touristique à une approche pendulaire?

Une récente étude du Cerema a révélé que 84% des Ardéchois vont au travail en voiture. Il y a de gros enjeux en matière de covoiturage, d'autostop et de vélo pour décarboner les modes de déplacement. Depuis 2017 nous animons les réunions avec les partenaires locaux du vélo et les intercommunalités. Nous avons beaucoup mis l'accent sur l'utilisation du vélo au quotidien.

Comment cela se concrétise-t-il?

Déjà, nous consacrons 500 000 euros par an à nos surlargeurs cyclables. En 2020, une enveloppe d'un million d'euros est allouée à la thématique vélo, dont 300 000 euros pour la fourniture de mobilier dédié, mais aussi les primes à l'acquisition des VAE, l'ingénierie autour des plans de déplacements... Chez nous le VAE crée des possibilités nouvelles, notamment en raison de notre relief accidenté, mais aussi grâce à nos routes à faible trafic. Nous préparons la mise en place du forfait mobilités durables pour les 1 800 agents de notre Département et travaillons aux contrats de transition écologique pour permettre des liaisons cyclables entre les centres-bourgs et les communes périphériques, en toute sécurité, à partir de 2021.



Entretien avec Laure Haillet de Longpré

Chargée de mission Urbanisme et mobilités au conseil départemental de l'Ardèche

À quand remontent les débuts de la prise en compte des enjeux cyclables en Ardèche?

Il y a toujours eu beaucoup de cyclosportifs sur notre territoire, du fait de la belle réputation de nos paysages. C'est en 2011 que le Département et la direction des routes ont lancé un premier schéma départemental. Au départ, seulement 20 km de la Dolce Via étaient réalisés. Elle en fait 90 à présent. À côté de cela, nous avions à l'époque peu de trains mais beaucoup de voies ferrées. Aujourd'hui, ce sont 250 km de voies vertes qui ont été aménagés sur ces anciennes voies ferrées et, en parallèle, il n'y a plus de trains en Ardèche. Ce premier schéma, réalisé à 70 %, était principalement axé tourisme avec beaucoup de voies douces et d'aménagements en surlargeurs le long des routes départementales.

À partir de 2017, vous commenciez à plancher sur un nouveau schéma...

C'est entre autres l'essor du VAE qui nous a fait mesurer qu'il était temps d'aller plus loin. En septembre 2017, un réseau vélo est mis en place avec l'ensemble des acteurs vélo du territoire en charge des politiques vélo. Ce réseau est animé par le Département et l'Agence de développement touristique. Nous avions constaté qu'il nous fallait une feuille de route commune et un espace pour se parler, dans le but de réviser le schéma de juin 2011.

Quelles sont les grandes lignes de ce nouveau schéma?

Déjà, il est porté en co-maîtrise d'ouvrage avec les EPCI, qui le financent à hauteur de 25 %, soit le même taux que le Département, tandis que les 50 % restants proviennent de subventions de l'Ademe. Les objectifs de ce schéma sont multiples: finir le réseau cyclable ossature, mailler et connecter les petits villages autour, développer le vélo du quotidien, adapter l'offre à l'accueil de touristes à vélo, capter les clientèles situées à moins de deux heures comme Lyon ou Grenoble... Nous avons d'ores et déjà 250 établissements labellisés Accueil Vélo.

Quel est l'avancement de vos itinéraires?

Nous en sommes à environ 250 km de voies douces, dont 94 km de la ViaRhôna, 90 km de la Dolce Via qui est terminée, 20 km de la Voie douce de la Payre, 40 km de la Via Ardèche... S'ajoutant à cela 315 km de la Grande traversée de l'Ardèche en VTT, 4 200 km de boucles sportives jalonnées qui constituent «*l'Ardéchoise permanente*», 1 600 km de boucles VTT... Concernant les chiffres de fréquentation cyclable, un itinéraire comme la Voie douce de la Payre compte jusqu'à 30 000 passages de vélos par an.

Vous évoquiez l'enjeu du vélo au quotidien...

La sensibilisation au vélo utilitaire est vraiment un axe fort de notre nouveau schéma départemental. Au total, 200 km de surlargeurs cyclables ont été créés depuis 2011, avec tout ce que ca implique d'acquisition de foncier. Le Conseil départemental dédie un million d'euros par an à la mobilité. Nous mettons du mobilier vélo à disposition des collectivités qui le souhaitent, gratuitement: arceaux, racks, boxes vélo... Nous avons l'ambition d'être parmi les départements engagés pour le vélo dans le cadre de Pass Territoires. C'est la raison pour laquelle nous lançons ces expérimentations pour tester des aménagements, sans jamais perdre de vue que si, hors agglomération, le Département fait comme il l'entend, en revanche en agglomération le vélo relève de la compétence des communes.

Quelle place occupe le VAE dans votre dispositif?

Les Ardéchois achètent trois VAE pour 1 000 habitants, ce qui nous classe en cinquième position au niveau national. Depuis le déconfinement, le Département aide à l'achat lorsqu'il est effectué chez un vélociste ardéchois. Cette mesure s'applique si le vélo coûte moins de 2 500 euros. L'aide peut alors aller jusqu'à 10 % du prix d'achat, avec un plafond fixé à 200 euros. Et ça marche, puisque 500 demandes ont été enregistrées entre le 14 mai et le 24 juin.

Quels défis vous attendent aujourd'hui?

La direction des Routes a engagé un travail de redéfinition de son classement routier pour prendre en compte les nouveaux besoins en termes de déplacements, dont le vélo. En effet, les déplacements quotidiens de moins de dix kilomètres peuvent être effectués à vélo, à condition que les infrastructures le permettent. C'est l'objet de ce travail.

TROIS QUESTIONS À CLÉMENT VIALA

Responsable de Culture Vélo, magasin de vélo généraliste situé à Soyons

- 1

Quel est le cœur de l'activité de Culture Vélo Ardèche?

Notre magasin existe depuis 2000 et dans sa forme actuelle depuis 2005. Nous sommes aujourd'hui neuf salariés. Nous commercialisons une flotte de 1 200 vélos (route, VTT, VTC, VAE, vélos pour enfants...), proposons des accessoires et louons également, quasi exclusivement, des VAE. Notre clientèle est essentiellement régionale avec peu d'étrangers.



Quelle incidence a eu sur votre activité la politique cyclable menée par le Département?

La ViaRhôna et la Dolce Via nous ont apporté une nouvelle clientèle touristique, et cela s'est accru récemment avec une reprise très forte après le confinement. Le nombre de ventes de vélos est en nette progression, de même que les demandes autour du voyage à vélo. Les Français cherchent à s'équiper en sacoches et veulent des produits de plus en plus adaptés. Parmi les clients qui viennent cette année pour des week-ends, beaucoup partaient à l'étranger les années précédentes. Pendant le confinement, nous avons pu ouvrir deux jours par semaine lors des trois dernières semaines.



D'après les retours de vos clients, quels seraient les points à améliorer pour optimiser encore l'offre vélo de l'Ardèche?

La signalisation reste sans doute à améliorer autour de la ViaRhôna. Nous les premiers, nous cherchons parfois notre route et il nous faut l'expliquer aux clients en boutique. Après, une fois sur les itinéraires, c'est parti!

En savoir plus

www.culturevelo.com/-Soyons-

Entretien avec Yvan Thiebaud

Responsable du pôle Mobilités et environnement à la communauté d'agglomération Privas Centre-Ardèche

Comment s'articulent vos actions autour du vélo?

La communauté d'agglomération Privas Centre-Ardèche œuvre en étroite collaboration avec l'ensemble des EPCI. Nous avons été une des premières collectivités à travailler sur la Dolce Via, action que nous avons poursuivie avec la ViaRhôna et la Voie douce de la Payre, qui permettent de mailler les différents territoires. Nous avons également été précurseurs sur la location de VAE. Nous en proposons une cinquantaine aujourd'hui, répartis sur cinq sites du territoire, avec l'aide du Conseil départemental. Un projet de quatrième voie verte est en cours. L'étude est bien avancée. Les travaux devraient débuter fin 2022 et la mise en service est espérée pour 2024. Cela nous permettra de mailler plus finement encore le territoire.

Comment vous coordonnez-vous avec la politique cyclable pilotée par le Département?

Nous avançons en parallèle des actions qui sont menées au niveau du Département. Depuis 2019 par exemple, ce dernier incite les collectivités à s'équiper de boxes fermés et de mobiliers vélo qu'il fournit à titre gratuit. Cela permet d'équiper l'ensemble du territoire en solutions de stationnement vélo. Cela rejoint des actions que nous avions amorcées de notre côté, notamment lorsque nous avons travaillé avec la communauté de communes des Gorges de l'Ardèche.

Après avoir longtemps misé sur le tourisme à vélo, les élus mettent aujourd'hui l'accent sur le vélo pendulaire...

Nous sommes pragmatiques : si les Ardéchois sont satisfaits du travail mené, alors naturellement les touristes le seront aussi. Tout l'effort reste à porter sur les services, notamment le stationnement sécurisé. Après, c'est aussi une affaire de prérogatives. Les intercommunalités ont pris la mesure des enieux du vélo sur leur territoire. Le Département et les intercommunalités ont aménagé des voies vertes qui s'achèvent aux abords des centres-villes. C'est aux communes d'agir là-dessus. désormais. À la différence des grandes villes qui ont de larges boulevards sur lesquels il est possible d'agir, nos centres-villes sont constitués de rues étroites, des sites médiévaux. Il y a certes moins de kilomètres à aménager mais des contraintes techniques importantes. Or, ces communes n'ont pas l'appui des métropoles, donc n'ont pas de ressources dédiées. C'est pour elles un problème de movens humains et financiers.

En savoir plus www.t-cap.mobi www.privas-centre-ardeche.fr/Mobilite

-et-deplacements

₱ Propos recueillis par Anthony Diao



Actus du réseau **Vélo & Territoires**

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

#FINANCEMENTSVELO



Relayez la campagne financements vélo de Vélo & Territoires

Vélo & Territoires défend l'urgence d'investir massivement dans le vélo. L'inscription du vélo dans les prochains programmes européens et contrats État-Région est à défendre maintenant et jusqu'à fin 2020. C'est pourquoi Vélo & Territoires fait campagne et met à disposition des outils et des argumentaires sur son site Internet.

Un appel à projets pour pérenniser les aménagements cyclables de transition

L'État a annoncé le lancement d'un nouvel appel à projets dans le cadre du Fonds mobilités actives ce 10 juillet. Deux catégories de projets sont ciblées : ceux visant à résoudre une discontinuité cyclable et les projets d'itinéraires sécurisés, notamment pour pérenniser un aménagement cyclable de transition. L'appel à projets, ouvert jusqu'au 30 octobre 2020, s'adresse à tous les maîtres d'ouvrage publics. Le budget s'inscrit dans le budget global du Fonds mobilités actives.

Label employeur pro-vélo

Le label employeur pro-vélo accompagne et valorise

les employeurs qui encouragent la pratique du vélo

par leurs salariés pour les trajets domicile-travail.

Chaque employeur désireux de se faire labelliser peut

se reporter au guide d'accompagnement contenant

l'ensemble des actions à mettre en place pour rece-

voir le label. Deux premières fiches pratiques, Le vélo,

la petite reine du déconfinement! et Comment favoriser

la pratique du vélo auprès de ses collaborateurs?

sont mises à disposition des employeurs privés et

publics. Ce label, développé à l'initiative de l'Ademe

et de la FUB, avec la collaboration de l'assureur

Allianz, l'entreprise de services vélo Cyclez et la

société de conseil en mobilité Ekodev, sera testé

dans les prochains mois.

Identifier les financements disponibles

La plateforme Aides-Territoires référence 700 aides, dont 125 sont dédiées à la mobilité. Sur son site Internet, Vélo & Territoires décrypte ce service numérique, ainsi que des témoignages du département du Bas-Rhin et de la communauté de communes d'Erdre & Gesvres sur le co-financement de leurs projets vélo grâce aux dotations de soutien à l'investissement départemental (DSID) et local (DSIL).

Le secrétaire d'État chargé des affaires européennes soutient les projets vélo

Le secrétaire d'État chargé des affaires européennes, Clément Beaune, s'est rendu dans le Loiret sur l'EuroVelo 6 – La Loire à Vélo le 21 août pour valoriser les projets concrets soutenus par l'Europe. Au programme : mise en selle sur La Loire à Vélo, rencontre d'acteurs locaux mobilisés pour le développement du tourisme à vélo en Centre-Val de Loire, visite de l'entreprise Zéfal qui produit des accessoires vélo et de la passerelle modes actifs à Sully-sur-Loire. Le secrétaire d'État a montré son soutien aux investissements en faveur du vélo et constaté leurs impacts concrets sur l'économie locale.

L'EV1-La Vélodyssée officialise son outil de signalement participatif

et connecté

Après plusieurs mois de tests et des retours d'utilisateurs concluants, l'EV1-La Vélodyssée poursuit l'animation de son outil de signalement mis en place en partenariat avec Vélo & Territoires en août 2019 dans le cadre du projet AtlanticOnBike. Fonctionnalité intégrée à son outil cartographique existant, cette interface invite les utilisateurs à signaler les anomalies et incidents rencontrés sur l'itinéraire aux collectivités et autres usagers. Au cours de la phase de tests. 34 signalements ont été déposés et traités par les maîtres d'ouvrage compétents. Des résultats encourageants qui devraient conduire à une généralisation de l'outil à l'échelle nationale pour améliorer la qualité des itinéraires cyclables français.

le réseau départemental Vélo Ut'ille Inscrit dans le plan mobilités 2025, le réseau

un plan de 50 millions d'euros pour

Ille-et-Vilaine:

cyclable Vélo Ut'Ille d'Ille-et-Vilaine se précise. Le Département a voté une première enveloppe de 50 millions d'euros début juillet pour sa création. Ce projet est mené en concertation avec les communes et intercommunalités qui ont recensé dans un premier temps un ensemble de tronçons à aménager. Ce réseau cyclable à but utilitaire sera majoritairement aménagé sur des voies sécurisées à part, sur des emprises foncières propriétés du Département ou à acquérir Les troncons entre les agglomérations, les gares et les aires de connexions intermodales à forte desserte seront réalisés prioritairement.



La V44 devient la Vélobuissonnière

Sur 250 km, dont 38 km de voies vertes, la V44 qui s'appelle désormais La Vélobuissonnière, relie Alençon à Saumur en passant par Le Mans. Elle traverse deux régions (Pays de la Loire et Normandie), trois départements (Sarthe, Maine-et-Loire, Orne), deux parcs naturels régionaux et deux sites classés au patrimoine mondial UNESCO. Elle est connectée à La Véloscénie (V40) à Alençon, à la Vallée du Loir à vélo (V47) à La Flèche, à l'Euro-Velo 6 - La Loire à Vélo et la Vélo Francette (V43) à Saumur. Pilotée par Sarthe Tourisme, l'étude de création de la marque Vélobuissonnière® a mobilisé une trentaine d'élus et de professionnels

LES DERNIÈRES INAUGURATIONS

V50: la Meurthe-et-Moselle réalise les 27km manquants de la V50

Le département de Meurthe-et-Moselle a notifié le marché des travaux attendus sur l'itinéraire national La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo (V50) située au sud de Nancy. Les 27 kilomètres actuellement interrompus entre Méréville et Gripport seront reliés à l'itinéraire qui connecte Apach, à la frontière luxembourgeoise, à Lyon. Le Département investit environ 4 millions d'euros dans ce programme, avec le concours de la région Grand Est, de l'État et de l'Union européenne. Les dix-sept collectivités partenaires, Voies navigables de France (VNF) et le département de Meurthe-et-Moselle ont signé les deux premières conventions de mise en superposition d'affectation du domaine public fluvial.

La V62 en Savoie

Après six mois de travaux, le département de la Savoie a inauguré un tronçon de 6 km de la V62 entre la base de loisirs de Sainte-Hélènesur-Isère et le plan d'eau de Grésv-sur-Isère, le 10 juillet. Ce chantier réalisé par le Département pour un montant total de 820 000 euros a bénéficié d'une subvention de la région Auvergne-Rhône-Alpes à hauteur de 238 000 euros.

La Flow Vélo

La Flow Vélo (V92) a été inaugurée le 9 juillet à Salignac-sur-Charente. Long de 290 km, l'itinéraire national relie Thiviers en Dordogne à l'île d'Aix en Charente-Maritime. La région Nouvelle-Aquitaine a apporté son soutien financier à l'amélioration de l'infrastructure de la Flow Vélo à hauteur de 700 000 euros

La Loire-Atlantique boucle la Vélocéan sur son territoire

Avec ses 159 km, la Vélocéan permet de parcourir le littoral depuis la Vendée jusqu'au Morbihan Un dernier tronçon restait à aménager entre Saint-Molf et Assérac. Grâce à des travaux menés par le département de Loire-Atlantique avec des aides financières de la région Pays de la Loire et de l'Europe, cette section de 11,8 km achève la Vélocéan dans le département



L'option nord d'Orléans de La Loire à Vélo se précise

La première partie du tronçon de La Loire à Vélo entre Combleux et Chécy offre une option « nord d'Orléans » à La Loire à Vélo qui, jusqu'à présent, ne passait qu'au sud. La séparation des options sud et nord est possible au niveau du pont Thinat. La jonction est prévue à Mardié, à l'endroit du futur pont qui enjambera la Loire. La région Centre-Val de Loire est le principal contributeur financier (1,35 million d'euros) de cet aménagement, dont le coût total est de 1,63 million d'euros.

La véloroute-voie verte du canal de la Haute-Seine

La véloroute-voie verte du canal de la Haute-Seine (V33) a été inaugurée le 8 juillet. Longue de 20,2 km, cette véloroute-voie verte fait partie de l'itinéraire national V33 (Le Havre-Troyes). Cofinancés par les départements de la Marne et de l'Aube, les travaux d'aménagement ont coûté 4,6 millions d'euros, avec une participation de la région Grand Est à hauteur de 400 000 euros. Ils ont notamment permis la création d'une passerelle à Conflans-sur-Seine et le remplacement d'une passerelle à Marcilly-sur-Seine.

Le département du Loiret transforme un ancien viaduc ferroviaire en passerelle modes actifs

Après douze mois de travaux d'adaptation menés par le département du Loiret, l'ancien viaduc ferroviaire, situé entre Sully-sur-Loire et Saint-Père-sur-Loire, s'est transformé en passerelle modes doux. Les cyclistes n'ont désormais plus besoin d'emprunter le pont de la RD948 pour traverser la Loire. Le coût total de l'opération s'élève à 2.2 millions d'euros, dont 1,45 million d'euros de la part du Département qui a signé avec la SNCF une convention d'occupation du viaduc pour vingt ans, renouvelable. La région Centre-Val de Loire a également participé à hauteur de 500 000 euros. Après avoir déposé les rails et les traverses, un platelage en bois de 4 m de large adapté PMR a été installé sur l'ensemble de l'ouvrage, ainsi que des garde-corps pour sécuriser la nouvelle voie. L'aménagement est complété par un éclairage spécifique et des rampes d'accès adaptées PMR de part et d'autre de l'ouvrage.

Le Grand Lac s'équipe d'une vélostation

La nouvelle vélostation Vélodéa du Grand Lac, gérée par la SPL agence Écomobilité, a ouvert ses portes le 1er juillet. Située face à la gare d'Aix-les-Bains, la

vélostation offre un service complet de 100 vélos de location : classiques, cargos, VAE, vélos pour enfants, un vélo bus et un Benur. La vélostation propose également un panel de services (contrôle technique gratuit, marquage Bicycode), des animations et des ateliers. Le Grand Lac souhaite étendre le service sur tout le territoire de l'agglomération avec l'ouverture d'autres locaux permettant la location de vélos à Entrelacs, Ruffieux, Le Bourget-du-Lac et Méry.

OZ VÉLO&TERRITOIRES

Vélo & Territoires dévoile la nouvelle carte du Schéma national des véloroutes

Vélo & Territoires a publié la nouvelle carte rectoverso du Schéma national des véloroutes assortie de l'ensemble des schémas régionaux vélo en juin. L'actualisation de ce Schéma national, épine dorsale des 100 000 km de maillage cyclable à réaliser à horizon 2030, est le fruit d'un travail animé par Vélo & Territoires en 2019 en intense coopération avec les ministères de la Cohésion des territoires et de la Transition écologique et solidaire, la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, l'Ademe, l'AF3V, le Cerema, VNF et l'ensemble des territoires. La Loi d'orientation des mobilités introduit dans la législation le Schéma national des véloroutes et affirme son rôle stratégique. Cette avancée, portée par Vélo & Territoires, sera officialisée par la signature d'un arrêté

Le vélo en plein essor

+32%

de passages de vélos du 11 mai au 16 août par rapport à la même période en 2019. quel que soit l'environnement: +36% en milieu urbain, +23 % en périurbain et +21 % en rural (source : Bulletin n°6 fréquentation vélo et déconfinement, Vélo & Territoires).

566 km

d'aménagements cyclables de transition réalisés depuis le 11 mai 2020 et 484 km sont en projet (source: www.carto.parlons-velo.fr).

La France, 1^{re}

nation européenne quant aux mesures cyclables Covid-19 (source: Tableau de bord de la Fédération européenne des cyclistes).

+ de 100

collectivités de tous types sont engagées dans le déploiement d'aménagements cyclables et piétons de transition (source : Suivi qualitatif de la dynamique des aménage ments cyclables et piétons de transition, Club des villes et territoires cyclables).

10 | Vélo & Territoires | N°60 ÉTÉ 2020 11 I Vélo & Territoires I N°60 ÉTÉ 2020

Fréquentation cyclable 2019 et perspectives

MALGRÉ QUELQUES SOUBRESAUTS ET APRÈS UNE ANNÉE RECORD EN 2018. LA FRÉQUENTATION PROGRESSE DE 5% EN 2019 PAR RAPPORT À 2018 ET DE 19% PAR RAPPORT À 2013. VÉLO & TERRITOIRES VOUS PROPOSE DE REVENIR SUR LES FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE 2019 ET LES PERSPECTIVES DE FRÉQUENTATIONS CYCLABLES POUR 2020.

Fréquentation cyclable: que retenir des dernières tendances?



Le vélo est en plein essor depuis la sortie du confinement. Ce phénomène n'est pas récent mais l semble prendre une nouvelle tournure, comme en témoignent les chiffres engrangés par la Plateforme nationale des fréquentations depuis sa création en 2013. S'il fallait résumer l'année 2019 à

deux faits marquants, on retiendrait la montée de la pratique utilitaire (+8% par rapport à 2018 à échantillon comparable) et les fréquentations record enregistrées en juillet-août.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION

à 2013

par rapport à 2018 → Une hausse tirée vers le haut par la pratique utilitaire (+8%)



UNE BASE DE DONNÉES SOLIDE

compteurs intégrés dans les analyses

903 compteurs partagés par 90 collectivités



UNE BASE QUI PASSE D'UNE OBSERVATION TOURISTIQUE À UNE OBSERVATION GLOBALE

compteurs partagés sur des itinéraires

350 compteurs partagés

par des EPCI, métropoles, agglomérations, dont près d'un quart sur le Schéma

UNE FRÉQUENTATION PLUS IMPORTANTE SUR LE SCHÉMA NATIONAL. Y COMPRIS POUR LA PRATIQUE UTILITAIRE

0 1 3 5 7 9 11 13 15 17 19 21 23 25 27 29 31 33 35 37 39 41 43 45 47 49 51 53 Écart à la movenne (moyenne journalière sur l'année en indice 1)

moyenne

Une année 2019 pleine de rebondissements

- Un début d'année avec une fréquentation supérieure à l'année précédente
- Un recul en avril-juin dont les niveaux de fréquentation étaient importants en 2018
- Un très bon été pour une grande partie des compteurs avec des volumes records
- Une arrière-saison douchée par le mauvais temps
- Un mois de décembre marqué par les grèves et une hausse notable de la pratique cyclable (+14% par rapport à 2018)

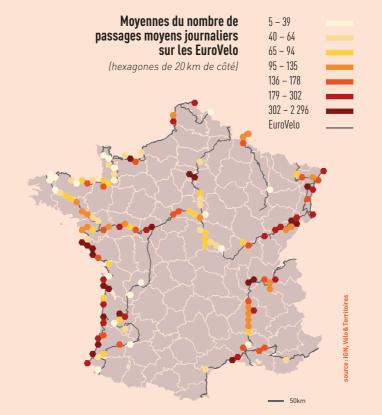
Une pratique ou des pratiques?

Depuis sa création en 2013, la Plateforme nationale des fréquentations ne cesse de prendre de l'ampleur en intégrant toujours plus de compteurs issus de milieux de plus en plus diversifiés. Cette évolution améliore la connaissance de la pratique cyclable nationale et permet d'identifier non plus une, mais plusieurs pratiques : le vélo utilitaire, de loisirs ou de tourisme. En fonction de la période de l'année ou du jour de la semaine, le Schéma national des véloroutes est aujourd'hui tantôt le terrain de l'une, tantôt celui de l'autre. En 2019, la pratique utilitaire se développe fortement (+8% par rapport à 2018) en partie portée par les grèves de fin d'année. La pratique de loisirs, elle, se maintient et la fréquentation sur les itinéraires français EuroVelo, quant à elle, progresse de 4%. Ces indicateurs affirment, une fois de plus, qu'un réseau cyclable de qualité et sécurisé est un facteur incitatif de l'usage du vélo.

La pratique touristique à l'image de la fréquentation cyclable sur les EuroVelo en France en 2019:

- +4% de passages de vélos par rapport à 2018
- 244 passages en moyenne par jour
- Une pratique marquée par une forte saisonnalité :
- 392 passages par jour en juillet-août
- 214 passages par jour le reste de l'année

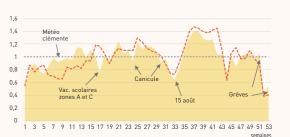
Ces moyennes cachent des disparités importantes entre les points de comptage. Le nombre de passages peut en effet varier de guelques dizaines à plusieurs milliers sur le même itinéraire



Pratique utilitaire en 2019

- +8% de passages de vélos par rapport à 2018
- 952 passages journaliers en moyenne
- 1 151 passages journaliers en semaine hors vacances scolaires et jours fériés
- 17 % des compteurs analysés sont implantés sur le Schéma national des véloroutes

Une pratique homogène sur l'année avec un creux en août.



Écart à la moyenne (moyenne journalière

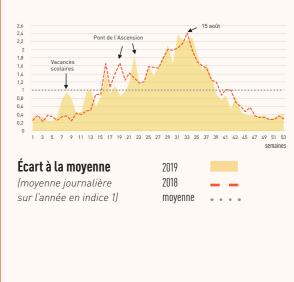
sur l'année en indice 1)



Pratique de loisirs en 2019

- +1% de passages de vélos par rapport à 2018
- 141 passages journaliers en movenne
- 293 passages journaliers en juillet-août
- 109 passages journaliers le reste de l'année
- 70 % des compteurs analysés sont implantés sur le Schéma national des véloroutes

Une saisonnalité davantage marquée en 2019. Impact important des congés et de la météo.



12 I Vélo & Territoires I N°60 ÉTÉ 2020 13 I Vélo & Territoires I N°60 ÉTÉ 2020

Quel impact de la pandémie Covid-19 sur la fréquentation cyclable?

Le confinement a été une période de ralentissement de la pratique cyclable. Au sortir de celui-ci, le vélo est devenu un geste barrière par excellence, relançant la fréquentation. Preuve en est, le nombre moyen de passages journaliers a fortement augmenté sur cette période par rapport à 2019 : +32% du 11 mai au 16 août. Alors que la fréquentation progresse sur l'ensemble du territoire, elle est tout de même marquée par des disparités importantes. L'engouement pour le vélo se fait davantage ressentir dans les zones urbaines (+36%) où l'enjeu lié au besoin de maintien des distanciations est de taille. En périurbain et en rural les passages de vélos augmentent cependant aussi de 23 % et 21%.

En complément de la progression de la pratique utilitaire, l'engouement pour le vélo se porte sur des sorties en week-end, y compris en zone urbaine. Le nombre moyen de passages progresse plus fortement en fin de semaine (+49%) que sur le reste de la semaine (+26%). À n'en pas douter, de nouveaux comportements, de nouvelles habitudes émergent doucement... Il sera intéressant d'observer la période de rentrée et la reprise du chemin de l'école et des universités pour voir, si oui ou non, les nouvelles bonnes habitudes restent

Évolution du nombre de passages de vélos en France

(comparaison par rapport à la même semaine en 2019)

Vacances scolaires Évolution 2020-2019





Quelles perspectives pour la pratique du vélo en 2020?





Avec un début d'année marqué par des grèves dans les transports, le premier trimestre 2020 semblait inscrit sous le signe du vélo. La crise sanitaire a stoppé une très grande partie de l'activité nationale, mais la sortie du confinement a conduit de nombreuses collectivités à réinventer l'offre de mobilité proposée à leurs habitants

Les indicateurs de Vélo & Territoires, communiqués via les hulletins fréquentation vélo et déconfinement en témoignent : +7% de passages comptabilisés du 1er janvier au 16 août par rapport à la même période de 2019 en dépit du confinement et +31% si l'on exclut la période de confinement.

Agglomérations, intercommunalités, métropoles, départements et notablement l'État ont œuvré d'arrache-pied en lien avec les usagers pour propoaccéléré (voir p.11). Cette nouvelle offre a-t-elle un impact? Rapidement les comptages enregistrés sur les aménagements existants se sont renforcés, à l'image de la ville de Paris (+71% depuis la sortie

du confinement). Après une phase d'appropriation de l'ordre d'une à deux semaines, ces nouveaux aménagements cyclables enregistrent des moyennes journalières de passages équivalentes à celles des aménagements historiques comme le montrent les comptages temporaires mis en place. Avec une infrastructure adaptée à leurs besoins, les cyclistes sont donc rapidement au rendez-vous Ce hilan positif pour la pratique utilitaire est-il aussi valable pour la pratique touristique ou de loisirs? Il semble bien car après le confinement, les vacances ont fait la part belle au vélo. Les premiers résultats issus de l'analyse des compteurs implantés sur les itinéraires EuroVelo sont positifs. La fréquentation y suit la tendance nationale et progresse également de 7% du 1er janvier au 16 août par rapport ser des aménagements cyclables de transition en à 2019. Le mois de juillet à lui seul enregistre une hausse de 35 % du nombre de passages. D'une façon plus générale, l'ensemble des compteurs qui comptabilisent une pratique typée «loisirs» ne cessent de voir défiler des vélos. Depuis la sortie

du confinement, ces derniers enregistrent des fréquentations de 20 % supérieures aux movennes de 2019. La période de canicule rencontrée au mois d'août marquera certainement un ralentissement de cette croissance mais à la fin de l'année, le tourisme à vélo en France avec #JeVoyageAVélo devrait avoir rencontré un vif succès







Évaluation des aménagements cyclables de transition

Témoignage de **Christelle Cazenave**

Cheffe du service Études et travaux du conseil départemental des Alpes-Maritimes

En 2005, le Département a mis en place un schéma directeur cyclable. Quel a été son effet?

De 2005 à 2018, il a eu un effet moteur pour le Département mais aussi nour l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire. De nombreuses pistes cyclables ont été créées dans les villes du littoral (Nice, Cagnes-sur-Mer, Mandelieu-la-Napoule...). On constate l'émergence d'un véritable volontarisme qui permet de tendre vers un réseau structuré et cohérent qui s'appuie sur des axes majeurs tels que La Littorale et l'EuroVelo 8. Fin 2018, 230,3 km ont été aménagés, dont 34% en site propre.

Dans le cadre du déconfinement quels aménagements cyclables avez-vous mis en place?

Le trafic routier fortement réduit durant le confinement a créé un contexte propice aux expérimentations et à la poursuite de la mise en œuvre de la politique cyclable portée par notre Président. Deux aménagements ont pu voir le jour et un troisième

• 4km de piste cyclable bidirectionnelle sur la RD6098 entre Villeneuve-Loubet et Antibes Fort Carré, livrés le 7 mai. Cet aménagement en bord de mer a été réalisé en accord avec les communes d'Antibes et Villeneuve-Loubet les associations vélo et en conformité avec les recommandations du Cerema.

SOIGNER LA QUALITÉ DE SES COMPTAGES PAR LA DÉTECTION D'ANOMALIES

La donnée est au cœur des processus de décision. Mais il n'y a pas de décision pertinente sans des données de qualité. Comme de nombreuses sources de données, les comptages de vélos doivent faire l'objet d'une attention particulière avant d'être exploités. Plusieurs phénomènes peuvent parasiter les analyses. Ces phénomènes réels ou liés à une panne du matériel doivent être identifiés et éventuellement faire l'objet d'un traitement

(exclusion de la donnée, reconstruction...). Pour aider les propriétaires de compteurs, Vélo & Territoires et Eco-Compteur ont corédigé un quide qui présente les principaux types d'anomalies de la donnée de comptage, ainsi que les clés permettant de les identifier

Ce guide, réalisé dans le cadre du projet AtlanticOnBike, est disponible sur le site Internet de Vélo & Territoires

• 65 m sur la RD504 ont été livrés fin juin permettant une continuité d'itinéraire

• 1,7 km sont en projet sur une route départementale. Le premier aménagement revêt un véritable enjeu. Bien que situé sur le tracé de l'EuroVelo 8 il est difficile de trouver une solution qui fasse à la fois cohabiter. tous les usages (routiers, stationnements, cyclables) et qui réponde aux contraintes d'emprises et aux difficultés techniques liées aux aléas naturels du secteur en cas de coups de mer. Un projet conciliant tous les besoins nécessiterait de lourds investissements destinés majoritairement à protéger le littoral. L'urbanisme tactique développé à la sortie du confinement a permis de tester un projet plus léger, de marquage et de balises. Ce projet a néanmoins été suspendu le 3 juillet à cause de la difficulté de concilier l'aménagement cyclable et le stationnement en période touristique. Le Département étudie les solutions à trouver au sortir de l'été.

À quoi ont servi ces comptages en ces temps de crise?

Le Département dispose d'un parc de dix compteurs permanents. Cela permet d'évaluer l'ensemble des projets mis en œuvre tout au long de l'année. Dans le cadre de la crise, les données de ces compteurs ont alimenté les réflexions sur les aménagements cyclables à mettre en œuvre, y compris en relation avec nos partenaires institutionnels.

Vous avez réalisé des comptages pour vos aménagements cyclables de transition. Pourquoi et qu'est-ce que cela vous a apporté?

Le Département a souhaité suivre la fréquentation de l'aménagement cyclable de transition de 4km mis en œuvre entre Villeneuve-Loubet et Antibes et a ainsi positionné dès sa mise en service trois compteurs temporaires. Cet aménagement consistant à passer en aménagement bidirectionnel plus confortable un système de bandes cyclables unidirectionnelles, des compteurs ont été posés sur l'aménagement nouvellement réalisé, ainsi que sur l'ancienne bande qui est restée en activité. L'attractivité de la nouvelle piste cyclable a été confirmée. Au sortir du confinement, la piste cyclable de transition du bord de mer enregistrait des pointes à 2 500 passages/jour.

Les comptages sont-ils les seules données disponibles/à prendre en compte dans l'évaluation de ce type de projet?

Non, le Département a également été très attentif aux retours des usagers, aussi bien cyclistes qu'usagers routiers. Il a également réalisé un suivi des données d'accidentologie sur l'aménagement.

Quels conseils donneriez-vous à ceux qui veulent se lancer dans une observation temporaire et/ou permanente?

Il est très important pour un maître d'ouvrage de suivre et d'évaluer les aménagements mis en œuvre grâce à des données factuelles telles que les données de comptage. Mais il ne faut pas se limiter à cette seule information. Il est également indispensable de s'intéresser aux données d'accidentologie, aux remontées des usagers (via l'outil dédié, les échanges avec les associations ou le suivi des retours sur les réseaux sociaux).

✓ Stéphanie Mangir

14 I Vélo & Territoires I N°60 ÉTÉ 2020 15 I Vélo & Territoires I N°60 ÉTÉ 2020

Pierre Serne

PRÉSIDENT DEPUIS 2014 **DU CLUB DES VILLES ET** TERRITOIRES CYCLABLES, **CET HISTORIEN DE** FORMATION A DERRIÈRE LUI, À 48 ANS, DEUX DÉCENNIES DE MANDATS LOCAUX ET D'ENGAGEMENTS AUPRÈS DE FIGURES COMME DOMINIQUE **VOYNET, YVES COCHET, ANNE** HIDALGO OU BENOÎT HAMON. UNE VOIX INCONTOURNABLE.



Comment avez-vous été amené à vous intéresser aux questions cyclables?

C'est venu avec les responsabilités. J'ai grandi en banlieue et suis un enfant des transports en commun et des métros en bois vert et rouge. Ma sensibilisation au vélo s'est affinée plus tard, avec mon engagement politique, en particulier lorsque j'étais directeur adjoint du cabinet de Denis Beaupin lorsqu'il était lui-même adjoint aux déplacements à la Mairie de Paris entre 2005 et 2008. C'était au tout début de l'aventure Velib', des couloirs de bus ouverts aux vélos... À l'époque, Denis Beaupin était aussi président du Club des villes cyclables. Être à ses côtés pendant ces moments charnières m'a permis de mesurer que ce sont des fonctions et des questions qui ne sont pas toujours simples, voire parfois conflictuelles. En tout cas occuper à mon tour ce poste de président du Club représente à la fois une continuité et une cohérence.

Vous parlez de relations parfois conflictuelles. N'est-ce pas paradoxal s'agissant de modes de déplacement réputés «doux»?

Davantage que des modes «doux», je parlerais plutôt de modes «actifs» même si, c'est vrai, ce sont des modes qui tendent dans l'absolu vers un idéal d'apaisement et de pacification. Sur le papier, les échanges sur ces questions devraient être à celui de l'action. Certes, le fait que les transports paisibles pour permettre un partage au plus juste de la voirie, en gardant en tête de ne surtout pas être sectaire, ni n'agir que sur un mode sans tenir compte des autres. Tout l'enjeu est de se répartir efficacement, intelligemment et équitablement l'espace qui est à notre disposition. Tout ceci mis bout à bout, la voiture ne peut, en théorie, que devenir résiduelle.

Et pourtant, malgré la rationalité des chiffres, les poches de résistance restent une réalité. Pourquoi, selon vous?

L'origine de cette résistance n'est ni culturelle, ni structurelle. Elle est économique. En cumulé, le budget communication des grands groupes automobiles s'élève à un milliard d'euros par an, ce qui n'est pas anodin. Je l'ai expérimenté de près lorsque j'ai soulevé l'article 40 du Code de procédure pénale qui, en 2015, a provoqué l'affaire dite du Dieselgate. Sur les premières quarantehuit heures, le Parquet a déclenché une enquête préliminaire et j'ai été sollicité par plusieurs médias pour m'exprimer sur le sujet. Ensuite ? Passé ces deux premiers jours, plus rien. Le silence total. En revanche, ici et là, des campagnes de publicité des grands groupes automobiles... Cette temporalité était impressionnante à observer.

Le fait que la demande des habitants est aujourd'hui très forte, ca accélère tout. L'opinion publique est aussi un levier de plus en plus important.

"

La France a vécu confinée du 17 mars au 11 mai. De par les avancées réalisées, trouvez-vous, comme d'autres, que la cause du vélo a progressé de dix ans au cours de ces semaines-là?

Collectivement, cette période a d'abord permis de mesurer à grande échelle que le modèle de société existant n'était plus viable en l'état. Il est heureux de constater qu'Élisabeth Borne, notre ministre des Transports, puis de la Transition écologique et solidaire sur cette période a, elle aussi, fait en sorte de dépasser le stade du constat pour passer en commun sont moins fréquentés n'est une bonne nouvelle pour personne. Pour autant, la volonté des élus coïncide désormais avec les attentes de leurs administrés. Ajoutez à cela le fait que, plus que jamais, la question transcende les clivages politiques et, oui, il est possible de dire que le moment est favorable. C'est indéniable

Les aménagements cyclables de transition mis en place dans nombre d'agglomérations font toutefois grincer des dents, chez les automobilistes notamment...

Il y a un hiatus à comprendre. Si l'enjeu pour les cyclistes est d'être de plus en plus nombreux sur la route, la symétrie n'est paradoxalement pas vraie pour les automobilistes. Car davantage de voitures, c'est aussi davantage de bouchons et cela, objectivement, qui en a envie? Dans l'absolu, ça va très bien aux automobilistes que d'anciens automobilistes deviennent cyclistes, car ça leur libère de l'espace. Là où ca coince c'est quand, pour permettre aux cyclistes de circuler en sécurité, les pouvoirs publics retirent une voie aux automobilistes. J'ai eu des discussions très riches sur ces points avec la Fédération française des motards en colère. Tout cela permet de réaliser que si chacun voit midi à sa porte, les choses sont loin d'être binaires. Les intérêts se croisent et se complètent. Par essence, un bon itinéraire a des usages multiples.



Vous avez été chargé par le ministère de la Transition écologique et solidaire de recenser les initiatives des collectivités concernant la mise en place d'aménagements cyclables de transition, et de répertorier les différents freins rencontrés. Quelles tendances en ressortent?

Déjà, il est important de rappeler qu'Élisabeth Borne restera comme la ministre sous l'égide de laquelle un pas de géant aura été fait pour toutes ces questions. Ceci posé, tout l'enjeu sur ces problématiques a souvent été de réussir à mettre d'accord une diversité de collectivités. Dès lors qu'il v a une volonté commune de faire, ca avance vite. Le fait que la demande des habitants est aujourd'hui très forte, ça accélère tout. L'opinion publique est aussi un levier de plus en plus important. Il y a un wagon à ne pas rater, et de plus en plus de collectivités en prennent conscience.

Le vélo a aussi été au centre de la dernière campagne des Municipales. Une première...

Cela fait deux ans que le vélo est au cœur du débat. Le mouvement des « Gilets jaunes », l'essor du VAE, le Baromètre de la FUB... Je suis élu local depuis 2001 et c'est une vraie satisfaction de voir que tout ce travail de longue haleine commence à payer. Qui sait, peut-être que demain notre travail militant ne sera plus nécessaire. C'est tout le mal que nous pouvons nous souhaiter, je pense [sourire].

Diriez-vous du vélo qu'il est aujourd'hui à même de faire gagner ou perdre une élection?

À la marge, au niveau local, lorsque le scrutin est serré, je dirais que oui. Je pense par exemple que, pour la récente élection municipale à Marseille, ça a joué. Au niveau national, c'est moins certain, même si je déconseille aux candidats encore réticents de le proclamer trop fort [sourire]. Du reste, dans un monde idéal, le vélo est appelé à terme à devenir un non-sujet puisque tout le monde en aura saisi l'utilité..

Tout l'enjeu est de se répartir efficacement, intelligemment et équitablement l'espace qui est à notre disposition.

Toutes ces réflexions convergent vers une question vue par beaucoup comme l'éléphant dans le salon: fondamentalement, qu'est-ce qui sépare encore le Club des villes et territoires cyclables de Vélo & Territoires, aujourd'hui?

La distinction originelle entre tourisme à vélo, vélo loisirs et vélo du quotidien est de moins en moins franche, effectivement. De surcroît, nous travaillons de plus en plus et de mieux en mieux ensemble. Je pense que les choses se feront d'elles-mêmes. Qui plus est, les compétences attribuées aux collectivités ont évolué et, avec les dernières Municipales, la gouvernance de nos deux structures est appelée à changer. S'il faut être un au lieu de deux nous le ferons. Je n'ai surtout pas de religion arrêtée sur la question...

₱ Propos recueillis par Anthony Diao

16 | Vélo & Territoires | N°60 ÉTÉ 2020 17 I Vélo & Territoires I N°60 ÉTÉ 2020



Analyse des données de fréquentation cyclable 2019

Vélo & Territoires publie l'analyse des données de fréquentation cyclable 2019. Après une année 2018 record, le nombre de passages de vélos augmente de 5 % en 2019. Il est de 19 % supérieur à celui observé au démarrage du projet, en 2013. La nouveauté de l'analyse 2019? L'identification et l'analyse des lieux de fréquentation par type de pratique : utilitaire, de loisirs, mixte. Les analyses de ce rapport portent sur les données partagées par 90 collectivités sur la Plateforme nationale des fréquentations.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Vélo & Territoires: chiffres clés 2019

Vélo & Territoires publie la troisième édition des chiffres clés du vélo. Ces données choisies proposent une vision synthétique des indicateurs 2019 relatifs à l'aménagement, aux fréquentations, aux retombées économiques et au tourisme à vélo. Cette fiche a été établie en lien avec plusieurs partenaires nationaux et grâce aux études de référence.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France

Pour suivre finement l'évolution des aménagements de transition, accompagner au mieux les collectivités, comprendre leurs difficultés dans cette démarche et soutenir la pérennisation de cette dynamique prometteuse, le Club des villes et territoires cyclables a confié au groupement d'expert Solcy Marrec Le Villain une enquête de «Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition ». Les résultats de la première phase d'enquête sont présentés dans ce rapport.

À télécharger sur www.villes-cyclables.org



Atlas France des voies vertes et véloroutes

En complément des mises à jour des grands itinéraires comme la Vélo Francette. La Loire à Vélo et la ViaRhôna. cette édition 2020 de l'atlas France des voies vertes et véloroutes propose deux nouveaux itinéraires : l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime et La Flow Vélo (V92). Cet atlas rassemble 570 cartes sur fonds IGN agrémentées des informations sur les points d'intérêt touristique, hébergements, restauration et

A commander sur www.chamina.org Chamina Édition 543 pages, 25€

des plans de ville précis.



Redynamiser les cœurs de ville

Cette édition des carnets pratiques sur les stratégies de redynamisation des centres-villes propose une boîte à outils pour accompagner les collectivités dans cette démarche. Réalisés en partenariat avec la Banque des Territoires, ces carnets débutent par un constat général sur la situation des centres-villes en France. Différentes méthodologies pour délimiter spatialement le centre-ville sont ensuite présentées, suivies par des exemples de bonnes pratiques organisées autour de cing approches thématiques : la vie quotidienne, la mobilité, le logement, les loisirs et le travail en centre-ville.

À télécharger sur www.institutparisregion.fr



Ce quide Chamina propose deux itiné-

raires exceptionnels: l'itinéraire littoral de Dieppe au Mont-Saint-Michel via Honfleur, et une variante dans la Normandie intérieure, de Dieppe à Honfleur en passant par les boucles de la Seine, pour un total de 780 km de parcours accessible à tous, le tout réparti en 35 étapes. Cette nouvelle édition est une mise à jour proposée par les auteurs : tracés, descriptifs

et carnet d'adresses ont été revus.

A commander sur www.chamina.org Chamina Édition 126 pages, 16,50€



<u>Aménagements</u> provisoires pour les piétons: tester pour aménager

Le Cerema, en lien avec les collectivités, les associations et les services de l'État, a élaboré un quide express pour rendre de l'espace aux piétons et améliorer le confort des espaces publics en cette période de pandémie. Ce guide présente les principes généraux de réalisation d'aménagements niétons de transition : des trottoirs de plus de 2.5 m de large l'accessibilité l'intérêt d'une réflexion globale. Il détaille ensuite les leviers permettant de faciliter la circulation et l'attente des piétons.

À télécharger sur www.cerema.fr



La Côte normande à vélo Vélo & Fromages, la France sur un plateau

Ce guide du Petit Futé regroupe l'ensemble des 87 itinéraires et 45 départements labellisés Vélo & Fromages. Des idées d'escapades roulantes et gourmandes pour tous les goûts pour découvrir le savoir-faire d'artisans passionnés et la diversité du patrimoine culinaire le long d'itinéraires cyclables existants. Ce quide se décline dans un premier temps en version numérique avant d'être également disponible en version print en librairies, sur Internet et auprès de l'ensemble des partenaires du réseau Vélo & Fromages.

À commander sur www.petitfute.com - Petit Futé 240 pages Print: 5,95€ - Numérique: 3,99€

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.

15—16 GéoDataDays **9** Montpellier

SEPT. 2020 www.geodatadays.fr



16–22 Semaine européenne de la mobilité Partout en Europe

SEPT. 2020 1 www.mobilityweek.eu

SEMAINE EUROPÉENNE

20 Journées nationales des voies vertes **Partout en France**

SEPT. 2020 @ www.af3v.org

24es Rencontres Vélo & Territoires

OCT. - DÉC. 2020

www.velo-territoires.org

vélo territoires

Master Class To Go

9 Paris

OCT. 2020 www.copenhagenize.eu

Universités du tourisme durable

♥ Troves

OCT. 2020 www.universites-tourisme-durable.org UNIVERSITÉS DU TOURISME

Autonomy Digital ♥ En visio-conférence

NOV. 2020 www.autonomy.paris

AUTONOMYDIGITA

Assises nationales du VAE

ASSISES NATIONALES VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

♀ Grenoble NOV. 2020

Cerema

NOV. 2020

Des aménagements innovants pour des transports collectifs performants Saint-Ouen

www.cerema.fr

Club 🏎

10° Club Itinéraires Conférence nationale du tourisme à vélo

♥ En visio-conférence NOV. 2020

www.velo-territoires.org

24-26 Eurobike

V Friedrichshafen, Allemagne

NOV. 2020 www.eurobike.com

ITINÉRAIRE

L'info en +

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



Le potentiel de développement du vélo en intermodalité avec les autres modes de transport est immense. Pour aboutir à des systèmes de mobilité complets et inclusifs dans les territoires, de nombreux freins doivent être levés. Sous l'impulsion de ses collectivités adhérentes et sur fond d'évolutions règlementaires, Vélo & Territoires mène une étude sur l'intermodalité en 2020.

Les trois grands objectifs de cette étude :

- Identifier les solutions existantes pour faciliter l'interopérabilité du vélo avec le train, le car et la voiture
- Proposer des pistes d'actions concrètes à destination des collectivités
- Réunir et animer une communauté métier autour de l'intermodalité vélo-transports terrestres

L'étude est réalisée avec le soutien de l'Ademe et du ministère de la Transition écologique et solidaire.

En savoir plus:

www.velo-territoires.org



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

