

INITIATIVE
France Mobilités
PAGE 4

DOSSIER

Intermodalité, le cassetête pour les cyclistes

PAGE 12

PAUSE-VÉLO
Pierre Lortet
PAGE 16





Édito

Chers territoires cyclables,

Cette fin d'année se déroule dans un contexte incertain et mobilise beaucoup d'énergie... alors employons-la à sa juste valeur. Gardons le lien, projetons-nous avec des perspectives porteuses d'espoir, faisons preuve de solidarité, continuons à échanger pour surmonter la crise actuelle. Le vélo aide à faire face et à interroger nos modes de vie et de déplacement.

Comment « faire réseau » sans parvenir à nous réunir physiquement ? Impossible n'est pas Vélo & Territoires ! Les rendez-vous de nos 24es Rencontres, reportées en numérique, auront réuni en tout près de mille personnes de la France entière, des territoires outre-mer, voire de nos pays voisins européens, entre début octobre et mi-décembre. Quelle belle façon de se réunir malgré tout ! Nous allons alterner des périodes de contrainte et de relâche encore pour de longs mois d'ici la diffusion du vaccin tant attendu. Mais 2021 ne nous empêchera ni de nous engager, ni de déployer l'énergie nécessaire à tous les étages.

Près de 90 % des aménagements cyclables de transition déployés par plus de 70 collectivités se pérennisent, améliorés et confortés. Le deuxième appel à projets « Continuités cyclables », qui a enregistré pas moins de 300 dossiers déposés, y contribuera directement et rapidement. Certains territoires envisagent même d'aller plus loin et de ne pas réserver cette technique à cette période de crise sanitaire. Nous apprenons à aménager de manière plus participative, plus agile et *in fine* plus adaptée aux besoins des usagers. Nous avançons! Tant mieux, car les enjeux pour l'année prochaine sont nombreux.

En 2021, le sujet vélo devra être au cœur des débats de campagne pour les élections régionales et départementales, à l'instar de l'importance qu'il a eu en 2020 dans les débats transports des élections municipales. Dès 2021, ces collectivités représentées au sein de notre réseau devront aller encore plus loin pour construire un système vélo et nous acheminer vers 12 % de part modale en 2030. Les départements devront être au rendez-vous en intervenant sur leur voirie bien sûr, au niveau des collèges, mais

aussi sur le volet des solidarités en direction des territoires infra-départementaux qu'ils peuvent financer, stimuler et accompagner en ingénierie technique et financière. Les régions, quant à elles, seront largement attendues comme cheffes de file de la mobilité, au travers de politiques cyclables « ambitieuses, sincères et financées » comme le demande la FUB. Elles sont aux premières lignes des financements (plan de relance, contrats de plan État-Région, fonds européens), jouent un rôle clé pour le déploiement du stationnement, des services et de l'action vers les lycées. Elles doivent agir en ensemblières du système vélo régional.

Avec notamment les régions en têtes de pont, l'année 2021 devra accorder une meilleure part à l'intermodalité vélo et transports terrestres. Lever les freins d'un parcours du cycliste intermodal et créer des systèmes de mobilité « sans coupure »... Sur ce sujet, les marges de progrès sont immenses comme illustré dans notre dossier spécial de ce numéro. Le travail des communes, des intercommunalités, des villes et des métropoles prend forme à grande vitesse.

En 2021, il sera nécessairement beaucoup question de solidarités puisque la crise Covid ne passe pas sans laisser des traces. Cette solidarité s'exprimera dans les territoires. Le décryptage de la démarche France Mobilités et l'appel à projets AVELO2 de l'Ademe, qui sera annoncé au premier trimestre 2021, soutiennent les initiatives notamment en territoires peu denses, essentiels pour réduire la fracture cyclable. La mobilité à vélo n'est pas l'apanage des territoires urbains denses. La Mayenne, le territoire cyclable de ce numéro, le montre bien.

En dernier lieu, nous faisons la part belle aux vingt années d'investissement professionnel de notre directrice Camille Thomé au sein de notre association. Son énergie, ses compétences et sa passion pour le vélo nous poussent sans cesse à aller plus loin. Nous lui consacrons en cadeau surprise notre pause vélo. Excellente lecture.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative FRANCE MOBILITÉS	p. 4
Territoire cyclable	p. 6
Actus DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES	p. 10
Dossier INTERMODALITÉ, LE CASSE-TÊTE POUR LES CYCLISTES	p.12
Pause-vélo EN COMPAGNIE DE PIERRE LORTET	p.16
Parutions	p.18
Agenda	p.19
L'info en + LES 25° RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES	p. 20

Photo de couverture

© Pascal Beltrami - Mayenne Tourisme

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

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

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel,
Antoine Coué, Camille Thomé
Cartographie : Thomas Montagne
Conception et réalisation : Pauline Houlette
Crédits photos : Pascal Beltrami, Joël Damase,
département de la Mayenne, département de l'Isère,

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Ecov, Didier Gourbin, Mayenne Tourisme, région Centre-Val de Loire, studioah, B. Suard, Terra

Remerciements

Joël Balandraud, David Caubel, Laëtitia Chorin, Guillaume Claes, Julia Desné, Gilles Galland, Hugues Hausher, Pierre Lortet, Stéphanie Mangin, Isabelle Mesnard, Delphine Montagu, Nathalie Moreau, Nathalie Pitaval. Emmanuel Roche

France Mobilités

Idées singulières, réflexions plurielles

VOTRE TERRITOIRE ENVISAGE DES PISTES INNOVANTES SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ, MAIS VOUS N'ÊTES PAS CERTAIN DE SAVOIR OÙ VOUS METTEZ LES PIEDS AU MOMENT DE PASSER À L'APPLICATION PRATIQUE ? C'EST PRÉCISÉMENT LA RAISON D'ÊTRE DE LA PLATEFORME FRANCE MOBILITÉS. EXPLICATIONS.



C'est début 2018, dans la séquence de fin de ces Assises nationales de la mobilité qui préfiguraient la Loi d'orientation des mobilités (LOM), que le ministère des Transports initia la démarche France Mobilités. « Il s'agissait et il s'agit toujours de procéder à une cartographie des initiatives des différents acteurs de la thématique pour mieux les appuyer » situe David Caubel, coordinateur de cette plateforme collaborative inédite et chef de projet Innovation et territoire à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. De la start up aux collectivités locales, de l'agglomération dense au territoire rural ou montagneux, des ateliers d'idéation aux hackatons en passant par les dispositifs de certificats d'économie d'énergie : aller sur l'opérationnel, être le catalyseur, l'accompagnateur, valoriser les territoires, être à l'écoute des démarches transverses, expérimenter l'effet de chaque innovation sur la mobilité du quotidien, stimuler, rendre concret... L'ambition est ample, en phase avec l'époque et ses nécessités

les plus prégnantes. Les élections municipales du printemps 2020 n'ont-elles pas affirmé la mobilité du quotidien comme l'un des enjeux incontournables du moment ? « Une chose est certaine, sourit David Caubel, c'est que nous ne sommes pas dans une France de l'immobilité. Les choses avancent. »

"

Nous ne sommes pas dans une France de l'immobilité. Les choses avancent.

"

Comment cela se passe à l'échelon régional ?

« Nous intervenons d'emblée, dès le montage de la démarche » précise Isabelle Mesnard, directrice des projets France Mobilités au sein du Cerema qui, entouré de partenaires des services déconcentrés de l'État tels que l'Ademe, la Dreal et la Banque des Territoires, trace conjointement la feuille de route et anime l'écosystème des acteurs locaux sur cette thématique à l'architecture descendante. Plus de 800 référencements sont ainsi répertoriés sur le site web collaboratif www.francemobilites.fr. Une plateforme à l'ergonomie fluide et aux astucieuses étiquettes permettant aux internautes d'être alertés des divers compte-à-rebours en cours. En 2018, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et les Pays de la Loire avaient été les trois collectivités choisies pour expérimenter ce dispositif d'accompagnement durant une année.



Le temps des webinaires

Il y a quelques mois encore, les temps de partages et de retours d'expériences s'opéraient en présentiel. Une crise sanitaire et économique plus loin, le modèle du webinaire s'est imposé. Ce changement de méthode d'animation s'est fait naturellement. Il ne modifie en rien la mission de synergie qui incombe à ces cellules : apporter l'ingénierie, la stratégie, la planification et l'accompagnement local aux projets. C'est ainsi que, le 30 septembre dernier, était publié le résultat de l'édition 2020 de l'AMI-TENMOD (appel à manifestation d'intérêt - Territoire de nouvelles mobilités durables), appel « inscrit dans une logique d'ouverture et de dynamique partenariale pour favoriser la mobilité des citoyens en zones péri-urbaine et peu dense ». Malgré le contexte Covid, la double perspective d'un soutien financier et d'un appui technique a suscité cette année l'intérêt de 52 candidats, dont 33 ont été retenus pour un budget total de 2 millions d'euros, représentant 12 régions métropolitaines et 2 régions ultramarines. D'une plateforme de mobilité inclusive pour les personnes avec autisme en Occitanie à l'expérimentation d'une navette communale électrique en Centre-Val de Loire, chacun des projets répond à un contexte local concret.

"

Nous essayons [...] de porter ces dispositifs à la connaissance des collectivités situées en milieu peu dense, c'est-à-dire ces endroits où l'autosolisme est roi et où les transports publics manquent cruellement.

7

Nathalie Pitaval du Cerema Hauts-de-France témoigne pour sa part de l'équilibre directives nationales-indépendance dans le pilotage et les actions à l'œuvre lors du lancement d'une cellule régionale. « Certains élus partent de très loin sur la loi LOM, rappelle la technicienne. Avec mes collègues de l'Ademe, de la Dreal et de la Banque des Territoires, nous essayons d'être une

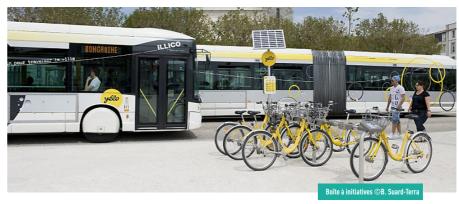
certain sens des priorités, tout en vérifiant que l'argent est bien employé. Nous essayons de créer de l'interaction entre les partenaires publics et privés, de faire gagner du temps à chacun et surtout de porter ces dispositifs à la connaissance des collectivités situées en milieu peu dense, c'est-à-dire ces endroits où l'autosolisme est roi et où les transports publics manquent cruellement. » C'est le 3 septembre 2020 qu'eut lieu le webinaire fondateur du territoire nordiste, organisé en collaboration avec le CNFPT. Le thème portait sur la prise de compétence en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité. Il fut suivi le 28 septembre d'une nouvelle session, consacrée à « la LOM comme levier pour développer le système vélo » et co-coordonné cette fois avec le Centre de ressources en écomobilité. À chaque fois, la technicienne a doublé ces séances d'une mise en ligne sur le site France Mobilités d'une FAQ, de liens ressources et d'un replay du webinaire. À l'heure où nous écrivons ces lignes, le cycle se poursuit le 3 novembre sur le thème « Promouvoir une mobilité plus durable des salariés avec la LOM ». Un sujet qui s'inscrit dans la continuité de l'important travail de pédagogie amorcé par les différentes cellules régionales pour permettre à leurs interlocuteurs de saisir tous les enjeux de l'échéance du 31 mars 2021, date limite au-delà de laquelle près d'un millier de communautés de communes devront avoir décidé si, oui, ou non, elles souhaitent prendre la compétence « mobilité », à leur charge, avant de préciser par la suite leur offre et et de la rendre opérationnelle avant le 1er juillet suivant.

cellule agile qui, sur un rythme mensuel ou bimensuel,

s'efforce d'apporter du dynamisme, de la clarté et un

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

En savoir plus www.francemobilites.fr



La Mayenne, territoire cyclable

Quels autres types d'actions sont

que celle pour l'achat d'un VAE.

envisagées dans ce Plan mobilité ?

TERRITOIRE RECTANGULAIRE TRAVERSÉ DU NORD AU SUD PAR LA RIVIÈRE QUI LUI DONNE SON NOM, LA MAYENNE A LONGTEMPS VÉHICULÉ UNE IMAGE ESSENTIELLEMENT SPORTIVE ET TOURISTIQUE DU VÉLO. LE POINT SUR SA POLITIQUE EN LA MATIÈRE, À L'HEURE OÙ LA DIMENSION QUOTIDIENNE DEVIENT À SON TOUR UN ENJEU.



Entretien avec Joël Balandraud Président de Mayenne Tourisme

Comment s'opère en Mayenne l'articulation entre approche touristique et approche pendulaire du vélo?

Il y a effectivement ces deux approches, mais il y en a également une troisième qui fait véritablement partie de l'ADN de notre département : l'approche sportive. Des frères Madiot, connus du Tour de France, à François Pervis, septuple champion du monde de cyclisme sur piste, dont le portrait fut affiché jusque sur les murs du château de Laval, la Mayenne reste une vraie terre de vélo au sens traditionnel du terme... Concernant le vélo du quotidien, soyons honnêtes : nous ne sommes ni les Pays-Bas, ni les grands centres urbains où ces questions sont devenues centrales. Nous sommes diesel, mais nous avons entamé notre mue.

Comment cela se concrétise-t-il?

De différentes manières. Par exemple, le conseil départemental de Mayenne entend proposer dans son Plan mobilité de décembre la possibilité, sur des distances raisonnables, de financer entièrement des liaisons cyclables entre deux bourgs. De plus, si la commune s'engage à poursuivre l'itinéraire dans son agglomération, le Département l'accompagnerait à hauteur de 30 %.



confinement nous a contraint à décaler de deux mois le démarrage de certains travaux. Tout dépendra

locaux, des équilibres budgétaires... En tout cas, Pas seulement. Il y a contribué, c'est indéniable. Mais je pense surtout que la dynamique est globale, en tout cas ancrée dans l'air du temps. Vous savez, je suis vétérinaire rural de métier. Le diesel, les kilomètres, les tracteurs, je connais et les gens que j'allais voir dans les exploitations connaissent ce mode de vie-là. Figurez-vous que je suis sidéré par le nombre d'anciens que je vois aujourd'hui, une fois à la retraite, troquer leur voiture pour le vélo lorsqu'il s'agit d'aller faire une course ou rendre visite à une connaissance à quelques kilomètres de chez eux. Vous m'auriez dit cela il y a encore cinq ans, je ne l'aurais pas cru ! Il y a là un vrai enjeu de bien vivre, une volonté de prendre le temps.

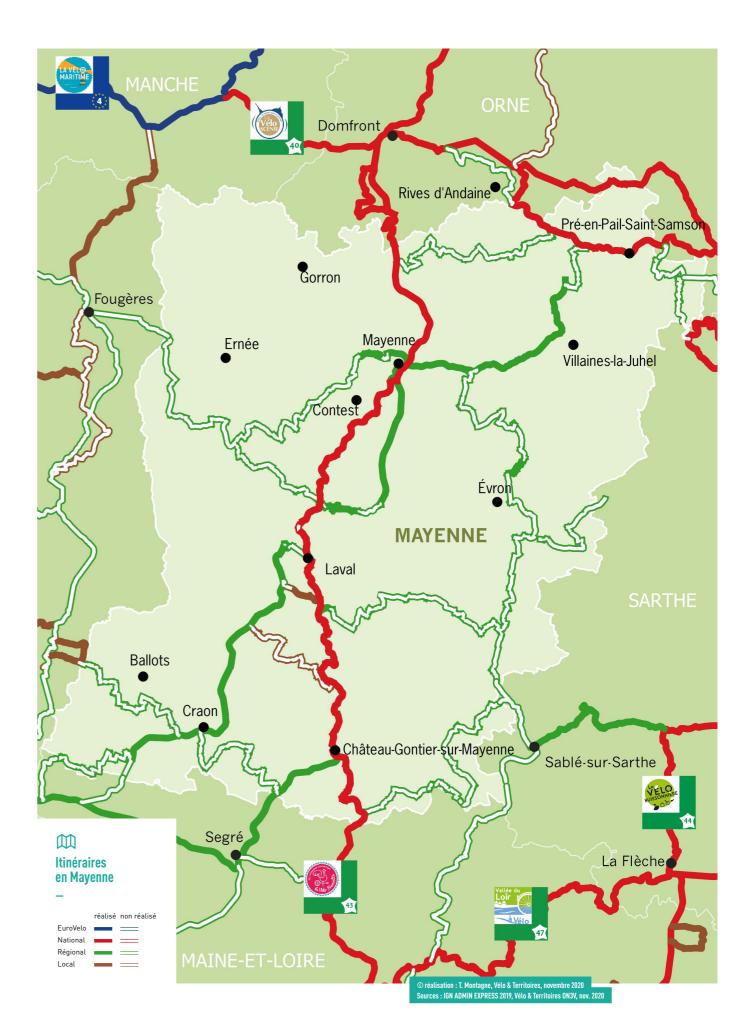
Est-ce l'essor de La Vélo Francette qui explique ce mouvement? aussi des opportunités foncières avec les agriculteurs

La Mayenne

Superficie: 5 175,2 km²

en bref

si les temps sont incertains, soyez assurés d'une chose : le vélo avance en Mayenne, et il avance bien. La sécurisation des abris à vélo à proximité des gares ou des lieux très fréquentés est une de ces actions. Le prêt de vélos pour les élèves est également expérimenté auprès de quatre – et bientôt cinq – collèges du département. L'aide de l'État pour la réparation de vélos est doublée, de même, au niveau des EPCI,



6 I Vélo & Territoires I N°61 AUTOMNE 2020 7 I Vélo & Territoires I N°61 AUTOMNE 2020

Entretien avec Julia Desné

Responsable Tourisme itinérant et activités de pleine nature de Mayenne Tourisme

Depuis quand le vélo est-il un enjeu en Mayenne ?

L'engagement du Département remonte à loin. Nous sommes un territoire très majoritairement rural, avec un joli bocage et un vrai potentiel de mise en valeur touristique. Nos 85 km de chemins de halage opèrent la jonction entre nos trois principales villes : Château-Gontier, Laval et Mayenne. Les premières acquisitions de ces chemins remontent aux années 1990-1991. S'en sont suivis les travaux pour une mise en service dans les années 2000-2002. Les premières acquisitions et travaux d'aménagement des anciennes voies ferrées, pour en faire des voies vertes, ont débuté en 2005. Ceci étant, malgré la qualité de nos offres, la réalité de notre territoire est qu'il est enclavé. Sa mise en tourisme est assez vite devenue un point qu'il nous a fallu travailler.

Quand cela a-t-il commencé à se débloquer ?

Vers 2010, lorsque nos voisins du Maine-et-Loire ont à leur tour commencé à aménager leur chemin de halage. Cela a contribué à nous désenclaver et à nous relier notamment à La Loire à Vélo. Il y a eu ensuite le boom de La Vélo Francette (V43), dont le proiet est né en 2013 pour devenir officiel en 2015. En prenant de l'ampleur, cet itinéraire nous a permis de développer le tourisme à vélo et de raccorder certaines de nos boucles. Par ailleurs, l'une des caractéristiques de notre territoire reste la quantité de nos écluses. Nous dénombrons 37 maisons éclusières sur notre territoire, dont 36 sont la propriété du Département, qui souhaite garder la main sur ces dernières. Pour cela, il lance des appels à projets, avec prise en charge intégrale des travaux de rénovation par le Département avant mise en location – l'important restant de valoriser la vallée de la Mayenne.

Où en êtes-vous de ces aménagements ?

Le 27 octobre, nous avons inauguré une voie verte de La Véloscénie, dans le Nord-Mayenne, sur l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Alençon, Pré-en-Pail et Rives d'Andaine. Nous travaillons sa valorisation via la réédition du guide Ouest-France et le site Internet de La Véloscénie.

Quid de l'intermodalité ?

S'il y a eu à l'époque une desserte Laval-Angers en autocar, elle est supplantée aujourd'hui par une virgule ferroviaire reliant Angers, Sablé et Laval. Cela apporte au département une nouvelle clientèle.



Avez-vous effectué des comptages sur ces différents itinéraires ?

Trois compteurs sont placés sur La Vélo Francette et deux sur d'anciennes voies ferrées. Nous avons choisi de ne pas les mettre trop près des villes afin de bien marquer la saisonnalité. Le premier est situé entre Domfront et Mayenne, le deuxième entre Mayenne et Laval et le troisième entre Laval et Château-Gontier. Hors saison, le pédestre supplante les passages de vélos, mais, en saison, les cyclistes sont largement plus nombreux.

Quel effet a eu le confinement du printemps

Il y a eu plusieurs temporalités. D'abord et très clairement, le confinement a été catastrophique pour nos fréquentations. À titre d'exemple, l'écluse du port enregistrait 49 passages en avril 2020 contre... 1831 un an plus tôt. Ensuite et à l'inverse, dans les semaines de mai-juin qui ont suivi la sortie du confinement, les chiffres ont cette fois explosé. Là où, en mai 2019, nous comptions 2 577 passages, nous en avons recensé 4 288 en 2020

Cette tendance s'est-elle poursuivie pendant l'été ?

Non, malheureusement l'été 2020 a été celui du « Mayenne éreintage ». Depuis 2015 et l'inauguration de La Vélo Francette, l'arrivée des beaux jours nous permettait en général de multiplier nos moyennes de fréquentation par deux chiffres. Là, avec le rayonnage limité à 100 km et le cluster annoncé, cela s'est forcément avéré plus compliqué.

Quels sont vos chantiers prioritaires pour les mois à venir ?

À présent que les voies sont aménagées, il nous faut travailler la signalétique directionnelle du Schéma départemental cyclable, qui a été confirmé par le Schéma régional des Pays de Loire, et la valorisation de l'existant. Opterons-nous pour les points-nœuds? Travaillerons-nous main dans la main avec Territoire d'énergie Mayenne pour nous équiper en bornes ou autres systèmes de recharges électriques? Voilà en gros les chantiers qui nous attendent à l'horizon 2021-2022.

TROIS QUESTIONS À GUILLAUME CLAES

Co-gérant du gîte d'étape de Belle Poule sur La Vélo Francette et créateur de la vélo-école La Vélonome

Qu'est-ce qui vous a conduit à lancer La Vélonome ?

Je suis ornithologue de formation et j'étais éducateur à l'environnement et au développement durable dans un centre permanent d'initiatives pour l'environnement du Nord-Mayenne. Mon approche de l'animation est très marquée par mon goût de la pédagogie et ma sensibilité au vélo. C'est ce qui m'a conduit à ouvrir une maison éclusière cet automne et une vélo-école en m'inscrivant comme prestataire de remise en selle dans le cadre de l'opération Coup de pouce vélo, dont j'espère un retour prochainement.

2.

Quelle serait votre feuille de route une fois sur les rails ?

Si tout se passe bien, nous finaliserons bientôt les documents de communication. Ceux-ci nous permettront de démarcher les vélocistes et de toucher par exemple les seniors qui s'initient au VAE car, si cet outil est une belle opportunité pour eux de goûter à nouveau aux joies de ce moyen de locomotion, il doit aussi être maîtrisé sous peine de devenir un danger pour les autres usagers, voire pour le cycliste lui-même. Le champ d'actions, ensuite, est immense : scolaires, entreprises, santé, social...

3.

Quel regard portez-vous sur la situation du vélo en Mayenne?

Beaucoup commence à être fait pour les aménagements cyclables, mais beaucoup reste à faire au niveau de l'initiation et de la pédagogie. Idem pour l'offre de vélos destinée à ces actions : nous en manquons alors qu'en échangeant avec des mécaniciens ou des loueurs de vélo, c'est sans doute là que se situe la prochaine étape. Concernant l'opération Coup de pouce vélo, je pense que les collectivités gagneraient à s'inscrire dans la partie Coup de pouce vélo +. Ce faisant, les personnes ayant besoin d'un réel apprentissage vélo pourraient bénéficier d'une aide supplémentaire. Elles auraient ainsi un peu plus que les deux heures maximales de prise en charge, voire seraient aidées côté TVA pour les prestataires qui y sont soumis.



Trois questions à Laëtitia Chorin

Les Refuges du halage

Situées sur l'étape 8 de La Vélo Francette entre Mayenne et Laval, ces trois maisons éclusières entendent étendre le cœur départemental de l'itinéraire à cette partie nord jusqu'ici trop peu fréquentée.

Depuis quand existent les Refuges du halage ?

J'ai ouvert une première maison en mars 2019 et les deux suivantes en juillet 2020, avec deux mois de décalage suite au confinement. Mon objectif est de faire évoluer les pratiques car, d'expérience, tant les touristes que les journalistes et les influenceurs ont tendance à se limiter à la partie Angers-Laval de La Vélo Francette. Or, il y a toute une partie au nord de Laval qui mérite d'être connue et parcourue!

2.

Quelle est l'incidence du passage de La Vélo Francette sur votre activité ?

L'ouverture de La Vélo Francette va de pair avec un investissement du Département. Je suis labellisée Accueil Vélo et j'essaie de développer un large éventail d'offres, à savoir la possibilité de louer la

maison entière, un lit seul... L'idée est qu'il y en ait pour tous les budgets. Chaque maison a un espace pour ranger les vélos, un kit de réparation, des options petit déjeuner, draps, et j'ai même ouvert une épicerie qui propose des plats cuisinés et des produits locaux. J'espère en 2021 pouvoir faire davantage de location de vélos.

3.

Sur quels points des efforts doivent-ils être menés selon vous ?

Deux choses sont à améliorer dans notre secteur : la signalisation, d'une part, et l'offre de services hors saison, d'autre part, c'est-à-dire des toilettes publiques, des hébergements, de l'alimentation, car nous avons la chance d'avoir un territoire roulant, praticable et aux paysages variés. J'en veux pour preuve la folie des semaines qui ont suivi le déconfinement du 11 mai : il passait tellement de promeneurs que je devais refaire mes stocks de glaces et de bières chaque semaine!

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

En savoir plus www.rdhmayenne.com

Actus du réseau Vélo & Territoires

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



Vers un référentiel national des équipements vélo

Comment recenser les données relatives aux équipements vélo ? Après la publication de la fiche-action n°8 « Équipements et aires d'arrêt », Vélo & Territoires a été plusieurs fois interrogé sur le format de données à utiliser. La région Bretagne, son CRT et leurs partenaires ont travaillé à un référentiel en y associant Vélo & Territoires. Sur cette base, un projet de référentiel est en cours de finalisation.



Compter les piétons et les cyclistes : enjeux, outils et collaborations possibles

Plus de 200 acteurs étaient connectés au webinaire dédié aux dispositifs de comptage des piétons et des cyclistes le 13 octobre dernier, organisé dans le cadre de la création d'un Observatoire de la mobilité des modes actifs (Obsmma). Au programme ? Présentation du projet, état des lieux des travaux et des outils à disposition des territoires, partage d'expériences et perspectives de développement. Le replay et les présentations des intervenants sont disponibles sur le site Internet du Cerema. Vélo & Territoires est partenaire du projet Obsmma, subventionné par la Délégation à la sécurité routière, aux côtés du Cerema et du Club des villes et territoires cyclables. Il y apporte son expertise sur l'observation via l'animation de la Plateforme nationale des fréquentations notamment.

Des annonces à l'occasion des deux ans du Plan vélo

Les deux ans du Plan vélo, le 14 septembre dernier, ont été l'occasion d'adresser des annonces prometteuses aux territoires : 100 millions d'euros supplémentaires sur deux ans en faveur du vélo dans le cadre de France Relance ; 20 millions d'euros supplémentaires pour le budget du Coup de pouce vélo ; annonce des 127 territoires lauréats du premier appel à projets 2020 « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables » qui bénéficieront d'une aide totale de 70 millions d'euros de subventions pour 186 projets ; un programme AVELO2 porté par l'Ademe et doté de 25 millions d'euros sur quatre ans à partir de 2021; et le doublement de l'aide à l'achat d'un VAE proposée par les collectivités dans la limite de 200 euros. Vélo & Territoires salue ces annonces et se réjouit que l'État soit aux côtés des collectivités pour atteindre l'objectif ambitieux de 12 % de part modale vélo en 2030.

Le fluvestre au service d'une logistique urbaine durable

Longtemps évacuée en deuxième couronne des agglomérations, la logistique redevient une priorité pour les territoires urbains denses. Le transport de marchandise en ville influe considérablement sur l'utilisation de l'espace public, le dynamisme économique, la qualité de vie et la qualité de l'air. C'est pourquoi, par le biais de son Plan d'aide au report modal, Voies navigables de France mène plusieurs expérimentations en logistique urbaine fluviale. Parmi elles, les services de livraison combinant acheminement fluvial et vélo-cargo. Les initiatives menées à Strasbourg en lien avec l'opérateur privé Urban Logistic Solutions et à Paris avec le service Fludis témoignent de la volonté des territoires de développer de nouveaux modes d'approvisionnement efficaces et respectueux de l'environnement et qui mutualisent les flux.





Au revoir AtlanticOnBike, bonjour Atlantic Coast Route!

Après trois ans de travaux, 70 techniciens et élus se sont rassemblés virtuellement, Covid oblige, pour le séminaire de clôture du projet AtlanticOnBike les 28 et 29 octobre derniers. L'occasion de faire un tour d'horizon de l'ensemble des actions réalisées et d'acter le cadre d'un futur contrat de coopération transnationale. Financé par l'Union européenne. ce projet qui couvre l'ensemble de l'EuroVelo 1 a permis à la marque Atlantic Coast Route de voir le jour. Autres actions emblématiques ? La création d'un site Internet transnational et des travaux avec des éditeurs de topo-quides. La transposition de la méthode française d'observation et le test d'un outil de signalement sont des sujets sur lesquels Vélo & Territoires, partenaire du projet, a particulièrement apporté son expertise.





L'impact du reconfinement sur la pratique cyclable

Depuis la sortie du premier confinement au printemps 2020, Vélo & Territoires propose un suivi de l'évolution de la pratique du vélo. Selon le bulletin n°11, publié le 18 novembre, la première semaine du reconfinement est marquée par une baisse de 20 % du nombre de passages de vélos par rapport à la même période en 2019. Mais la fréquentation retrouve quasiment le niveau de l'an passé en deuxième semaine de reconfinement (-2 %). Sur ces deux premières semaines du reconfinement le nombre de passage de vélos est en moyenne 2,5 fois plus important que celui observé de mars à mai dernier. Autre fait marquant? Les déplacements sont beaucoup plus limités le week-end qu'en semaine. Le nombre de passages recule de 19 % en weekend contre 9 % la semaine. La fréquentation enregistrée depuis le début d'année progresse de 10 % par rapport à la même période de 2019. Hors confinements, ce chiffre progresse de 28 %. Ces bulletins sont réalisés en lien avec le ministère de la Transition écologique.



Les 24es Rencontres Vélo & Territoires mobilisent les acteurs à distance

Une première pour les Rencontres Vélo & Territoires. Et pourtant, tout avait été soigneusement préparé depuis des mois par le département de la Somme pour accueillir les acteurs vélo de la France entière à Amiens. Crise sanitaire oblige, ce grand rendez-vous annuel de l'écosystème vélo français se déroule à distance cette année. Depuis le 1er octobre et jusqu'au 18 décembre, Vélo & Territoires propose neuf rendez-vous numériques accessibles à tous. Vous ne pouvez pas y participer? Les replays et présentations des intervenants sont disponibles dans l'espace adhérent du site Internet de Vélo & Territoires. Les Rencontres Vélo & Territoires en numérique, c'est bien. Mais en vrai, c'est encore mieux. Vivement l'année prochaine pour vous retrouver (enfin!) en présentiel en Ardèche pour les 25es Rencontres Vélo & Territoires les 7 et 8 octobre. À noter sur vos agendas!

La région Bourgogne-Franche-Comté accélère sa politique cyclable

Dans le cadre de son plan d'accélération de l'investissement régional, voté le 9 octobre, la région Bourgogne-Franche-Comté propose plusieurs nouvelles mesures en faveur du développement du vélo. Parmi ces dernières : 4,6 millions d'euros pour appuyer les EPCI et pays dans la réalisation d'itinéraires cyclables locaux, notamment pour faciliter l'accès à vélo des lycées, équipements publics et commerces ; 4,5 millions d'euros pour accompagner les départements dans la réalisation d'aménagements cyclables sur le réseau routier, notamment en milieu rural ; 500 000 euros pour développer le stationnement vélo sécurisé dans les 15 gares du périmètre franc-comtois. Les mesures en faveur du développement économique proposées dans ce plan d'accélération de l'investissement régional encouragent par ailleurs la relocalisation ou la création d'entreprises de production de biens ou de prestation de services en lien avec le vélo.

Campagne « Attention à vélo, attention aux vélos »

Devant l'augmentation de la pratique cyclable et, mécaniquement des accidents, un cycliste et un automobiliste sensibilisés l'un à l'autre améliorent la cohabitation sur la route. La Sécurité routière sensibilise les cyclistes et automobilistes à un meilleur partage de la route. La campagne nationale « Attention à vélo, attention aux vélos » peut être reprise par les collectivités territoriales pour leur propre utilisation, via des affiches, conseils pratiques et autres supports de communication disponibles en téléchargement sur le site Internet de la Sécurité routière.

⊙ En savoir plus

https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacunson-mode-de-deplacement/dangers-de-laroute-velo/bien-circuler-velo



La Seine à Vélo est en passe de devenir réalité

À temps pour les vacances de la Toussaint, La Seine à Vélo (V33) accueille le grand public depuis le 15 octobre dernier. L'itinéraire national explore huit départements le long de la Seine en reliant Paris au Havre et à Deauville sur plus de 420 km. Pour inciter à cette découverte, La Seine à Vélo a également lancé son site Internet www.laseineavelo.fr. Développé en partenariat avec France Vélo Tourisme, il valorise les différentes étapes de l'itinéraire et propose toutes les informations utiles : de la description des étapes aux lieux incontournables, en passant par les établissements marqués Accueil Vélo le long de l'itinéraire.

Île-de-France : Véligo déploie trois nouveaux modèles de vélo

Vu l'engouement pour le vélo en Île-de-France, Véligo, le service de location de vélos longue durée de la région francilienne, s'apprête à lancer entre la fin d'année et le printemps 2021 trois nouveaux modèles de vélo. Quelques 500 vélos cargo – des biporteurs, des triporteurs, et des *long tail* – seront proposés. Si Véligo continue sur sa lancée et atteint les 20 000 abonnés au printemps prochain, le service proposé par Île-de-France Mobilités deviendra la plus grande flotte de vélos en location longue durée du monde. Dix mille vélos sont déjà en circulation, 5 000 nouveaux sont en cours de déploiement, et 5 000 autres le seront au premier semestre 2021. La demande est croissante, 7 000 Franciliens sont actuellement sur la liste d'attente.

La Meurthe-et-Moselle sensibilise ses collégiens à la mobilité à vélo

Le département de la Meurthe-et-Moselle initie dans dix collèges volontaires une expérimentation pour favoriser les déplacements à vélo. Cette expérimentation s'inscrit dans la continuité du défi « Au collège, j'y vais à vélo » qui s'est déroulé pendant la Semaine européenne de la mobilité 2020 et auquel 369 établissements de la région Grand Est ont participé. Le Département a mené une enquête auprès des collégiens en s'appuyant sur le réseau d'éco-délégués des dix collèges pilotes et amorcera le travail avec les autorités organisatrices de la mobilité pour sécuriser leurs parcours. Des formations au savoir rouler seront également proposées en lien avec l'Éducation nationale et la Sécurité routière en 2021.

La Vélomaritime mobilise les socioprofessionnels et fédère ses partenaires

En cet automne particulier, le comité d'itinéraire de La Vélomaritime propose, une série de trois rendez-vous en régions Hauts-de-France, Normandie et Bretagne à destination des socio-professionnels situés dans un périmètre de 5 km autour de l'itinéraire. Le but ? Écouter leurs attentes, diffuser des outils de promotion et créer une synergie autour du projet. Pari réussi pour la première réunion en numérique en Hautsde-France le 8 octobre, qui a réuni 56 participants désireux d'en savoir plus sur La Vélomaritime. Réunir et échanger avec les socio-professionnels implantés le long de l'itinéraire permet de mieux y accueillir les clientèles et d'en augmenter la notoriété. Sous la houlette de son chef de file Calvados Attractivité, le comité d'itinéraire, qui rassemble trois régions, neuf départements et cinq EPCI, a imaginé ces rendez-vous à destination des socio-professionnels en s'inspirant de ceux organisés par La Véloscénie depuis 2017.

Sarthe : le projet de 85 km de nouvelles voies vertes prend forme

Quatre nouvelles voies vertes seront créées en Sarthe dans les années à venir. Premier chantier à démarrer? Un tronçon de 33 km situé entre Montval-sur-Loir et Bessé-sur-Braye qui s'inscrit dans les priorités du département de la Sarthe. Il a vocation à compléter, à terme et pour partie, le tracé de la Vallée du Loir à Vélo (V47) et se poursuivra par la liaison cyclable de 10 km reliant Bessé-sur-Braye à Saint-Calais. À titre exceptionnel, le Département assure la maîtrise d'ouvrage du chantier. Une convention avec la SNCF autorise la prise de possession anticipée du terrain et la réalisation des premiers travaux de débroussaillage, dans l'attente de l'obtention de la décision de fermeture du tronçon et de la convention de transfert de gestion mettant à disposition l'emprise, et permet de lancer le projet. Les travaux d'aménagement sont estimés à 3,8 millions d'euros.



VÉLO & TERRITOIRES

110 adhérents!

Vélo & Territoires a le plaisir d'annoncer l'arrivée du Syndicat du Pays de Maurienne. L'adhésion du Syndicat affirme sa mobilisation autour des 148 km de la véloroute de la vallée de la Maurienne (V67), itinéraire récemment ajouté au Schéma national des véloroutes. Bienvenue à lui!

Intermodalité, le cassetête pour les cyclistes

L'INTERMODALITÉ RENVOIE À L'UTILISATION SUCCESSIVE DE PLUSIEURS MODES DE DÉPLACEMENT AU COURS D'UN MÊME TRAJET. SIMPLE SUR LE PAPIER, CE CONCEPT S'AVÈRE DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE. IL PRÉSENTE NÉANMOINS UNE ALTERNATIVE PROMETTEUSE À L'AUTOSOLISME ET CONSTITUE LE GRAAL EN MATIÈRE DE MOBILITÉ POUR LES POUVOIRS PUBLICS. QUELLE EST LA PLACE DU VÉLO DANS CE SYSTÈME ? INCLUSIVE, ÉCONOMIQUE, AGILE... L'ALLIANCE DU VÉLO AVEC LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT S'IMPOSE DE PLUS EN PLUS COMME UNE ÉVIDENCE POUR LES USAGERS. MAIS ELLE RESTE UN DÉFI POUR LES COLLECTIVITÉS.

L'intermodalité du point de vue des cyclistes : différents freins pour différents usages

La pratique du vélo en intermodalité est multiple. Elle varie en fonction de l'offre de transports sur le territoire, mais aussi en fonction des besoins des cyclistes. On distingue trois catégories d'usages : les cyclistes utilitaires, les touristes à vélo et les cyclistes de loisirs. Chacune de ces catégories trouve un intérêt particulier au développement de l'intermodalité. Mais les freins rencontrés sont aussi nombreux.

4 EMBARO ». UNE ÉTUDE DE VÉLO S TERRITOIRES SUR L'INTERMODALITÉ

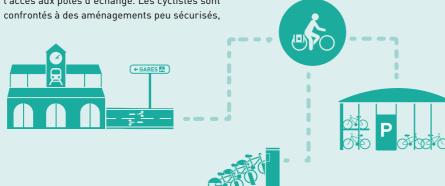
Sous l'impulsion de ses collectivités adhérentes, Vélo & Territoires réalise en 2020 une étude pour favoriser le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports terrestres. Au programme : identifier les freins rencontrés par les cyclistes, valoriser les bonnes pratiques d'intermodalité en France et à l'étranger, et proposer des pistes d'action à court terme pour les territoires. Le projet EMBARQ entend poser les jalons d'une stratégie nationale pour améliorer les liens entre le vélo et les autres modes de transport, en particulier les trains et les cars

En savoir plus www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/ intermodalite

Le potentiel du vélo en intermodalité pour une pratique utilitaire

La pratique utilitaire renvoie à l'usage du vélo pour des trajets quotidiens, entre le domicile et le lieu d'études, le lieu de travail, mais aussi pour réaliser des achats ou des démarches administratives. Si les avantages du vélo pour ces déplacements, souvent inférieurs à 5 km, ne sont plus à prouver (sanitaires, économiques, écologiques), pour les trajets de plus grande distance, c'est une autre paire de manches. La combinaison du vélo avec un autre mode de transport comme le train ou le car peut être la solution. Cette combinaison permet d'élargir considérablement la zone d'influence des lignes de transports collectifs. en particulier dans les territoires peu denses. Mais les freins rencontrés par les cyclistes utilitaires en intermodalité sont nombreux. Première difficulté : l'accès aux pôles d'échange. Les cyclistes sont

des trajets peu directs et une signalétique souvent incomplète. Une fois à destination, les choses se corsent : les stationnements vélo sont rares, peu sécurisés, mal conçus et avec des conditions d'accès hétérogènes. Quant à l'embarquement des vélos à bord des trains ou des cars, il est souvent compliqué aux heures de pointe, voire complétement interdit. Le chemin est encore long pour atteindre une intermodalité sans rupture de charge pour les déplacements du quotidien. Mais l'opportunité est réelle, comme le montre notre voisin néerlandais : aux Pays-Bas, 50 % de l'ensemble des usagers du train utilisent le vélo pour se rendre à la gare.



L'intermodalité, un atout pour le développement du tourisme à vélo

Le tourisme à vélo correspond à l'aspiration sociétale pour un tourisme plus responsable, mais aussi plus lent, plus proche, plus ouvert à la découverte. L'interopérabilité du vélo avec les transports publics est cruciale pour le touriste à vélo pour accéder à une destination, retourner tout en réduisant l'impact environnemental de son trajet. Mieux, l'accessibilité en train ou en car détermine souvent le choix du lieu de vacances pour les touristes à vélo. Autre atout ? Les transports publics constituent, lorsque c'est nécessaire, des alternatives à des sections dissuasives en raison d'un fort trafic, d'un important relief ou encore non aménagées. Le développement de l'intermodalité est essentiel pour faire de la France la première destination mondiale pour le tourisme à vélo. Mais sur le terrain, les touristes à vélo doivent surmonter de nombreuses difficultés Premier défi · s'informer en amont du traiet Pour embarquer un vélo à bord d'un train ou le stationner aux abords d'une gare, les conditions d'accueil des vélos sont incertaines. Les utilisateurs sont confrontés à des informations « vélos » souvent évasives, voire erronées, sur le site Internet de la SNCF. Pour les cars, les conditions gares SNCF équipées d'escaliers et de goulottes doit être transformé.



à son point de départ ou à son lieu de résidence adaptés aux vélos. Les ascenseurs, lorsqu'ils existent, sont souvent trop étroits pour les vélos spéciaux (tandems, vélos-cargos...). Dernier défi et pas des moindres : l'embarquement des vélos à bord des trains ou des cars. Pour les TGV, en attendant les décrets d'application de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), les cyclistes en sont toujours réduits à devoir démonter leurs vélos pour pouvoir les transporter. Pour ce qui est des TER, les systèmes d'embarquement restent trop peu nombreux et souvent inadaptés. Accès étriqués, manque d'emplacements pour les sacoches, vélos spéciaux et remorques parfois interdits. L'embarquement des vélos à bord des TFR s'avère aujourd'hui « mission impossible » pour les familles et les groupes à vélo. Sans oublier l'impossibilité de réserver un emplacement à bord, qui rend la programmation d'un parcours difficile. Côté cars, le transport des vélos non démontés pour un usage touristique est possible, d'accès sont « enfouies » dans les conditions mais n'est pas facilité : vélos installés en soute générales de vente. Deuxième défi ? L'accès sans support, manque de communication sur le aux quais. Rares sont les gares routières et les service, capacité limitée, etc. Là aussi, l'essai



Les cyclistes de loisirs pratiquent le vélo à la journée au maximum, et regagnent leur résidence principale pour la nuit. C'est une catégorie hétérogène qui regroupe aussi bien les promeneurs du dimanche que les cyclosportifs. Quelles opportunités d'intermodalité pour ce type d'usage ? Le couple voiture + vélo est déjà largement plébiscité en France pour des excursions à la journée. En revanche, l'utilisation des transports collectifs est moins répandue. Pourtant l'intermodalité vélo + transports collectifs promet la découverte de paysages plus éloignés du lieu de résidence tout en limitant l'usage de la voiture et son impact environnemental. Côté sport, de nombreux grands sites de VTT ou de cyclisme sur route sont accessibles en transports collectifs. Pour favoriser ces usages, il reste cependant quelques

étapes à franchir. Les besoins des cyclistes de loisirs en intermodalité sont similaires à ceux des autres cyclistes : un meilleur rabattement vers les gares, des informations plus complètes en amont du trajet, un embarquement facilité à bord des transports collectifs... À cela s'ajoute le besoin de services en gare (routière et SNCF) plus nombreux : stations de réparation ou de nettoyage des vélos, systèmes de location de vélos à la journée, offres combinées... En Suisse, les CFF (équivalent de la SNCF) proposent par exemple aux usagers des offres combinées avec l'achat d'un billet de train et la location d'un vélo à assistance électrique pour réaliser une boucle à la journée. Des prestations similaires sont envisageables en France pour développer le potentiel intermodal du vélo.



L'INTERMODALITÉ VÉLO + VOITURE ?

Dans les territoires non desservis par les transports collectifs, certaines collectivités incitent les usagers à allier voiture et vélo. Le Grand Chambéry déploie depuis 2007 une offre intermodale vélo + voiture, destinée aux usagers éloignés du centre-ville. « Chambéry est situé dans une plaine entourée par des montagnes » explique Emmanuel Roche, chargé de développement de la politique cyclable du Grand Chambéry.

« Les communes autour de ce plateau sont mal

desservies par les transports collectifs. Les habitants, travaillant pour la plupart à Chambéry, ont peu d'alternative à la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ». Afin de résoudre cette problématique, la Communauté d'agglomération a mis en place des parkings relais au pied des massifs, connectés aux aménagements cyclables existants. Les usagers utilisent leur voiture depuis leur domicile jusqu'à un parking relais où ils récupèrent leur vélo stationné dans une consigne sécurisée. Ils peuvent ensuite continuer leur chemin à vélo iusqu'à leur lieu de travail. « Nous avions. à l'origine, huit consignes de dix emplacements pour vélos classiques réparties au pied des massifs. Certaines consignes ont si bien fonctionné que nous avons dû augmenter leur capacité à 50 places. Aujourd'hui, nous disposons de 17 consignes pour un total de 250 places de stationnement sécurisé disséminées sur l'ensemble du territoire », précise Emmanuel Roche. L'offre a d'ores et déjà trouvé son public avec 165 abonnés en 2019. Le prix? Il est relativement faible pour l'usager (30 euros par an), mais aussi pour la collectivité qui investit 2500 euros par emplacement en moyenne pour une consigne de 10 boxes individuels, et 1200 euros par emplacement pour une consigne collective de 50 places.



12 I Vélo & Territoires I N°61 AUTOMNE 2020 13 I Vélo & Territoires I N°61 AUTOMNE 2020

De bonnes pratiques d'intermodalité dans les territoires

Le vélo en intermodalité est une pratique de plus en plus répandue. En France, des efforts importants ont été consentis par les collectivités pour améliorer l'interopérabilité et l'attractivité de leurs différents systèmes de transport. Si des obstacles entravent encore le chemin des cyclistes vers une intermodalité sans coutures, de bons exemples fleurissent petit à petit sur le territoire. Morceaux choisis.



La région Centre-Val de Loire généralise l'emport des vélos à bord de ses trains



os spéciaux. ©Région Centre-Val de Loire

La région Centre-Val de Loire a récemment commandé 32 nouveaux trains « Omneo Premium » auprès du constructeur Bombardier. Plus confortables et plus modernes, ces nouveaux trains sont aussi plus accessibles pour les cyclistes. « Ils circuleront toute l'année sur trois lignes REMI Express¹, reliant le territoire à la capitale : Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Nevers » précise Hugues Hausher, chargé de mission production et dessertes à la direction Transports et mobilités durables de la Région. « Ces lignes transportent chaque jour un flux important de voyageurs. touristiques comme la gare de Blois/Chambord sur l'itinéraire de La Loire à Vélo. La Région a souhaité trains pour répondre à la demande croissante des ce stade. touristes à vélo. » Ce nouveau matériel roulant dispose de neuf emplacements vélos par rame (contre six pour la plupart des TER en France) : jusqu'à 27 emplacements vélos seront disponibles à bord des trains. Ces derniers sont identifiés à l'extérieur des trains grâce à des pictogrammes.

La mise en route de ce nouveau service prendra cependant un peu de temps. « Aujourd'hui, seules quatre rames, sur les 32 prévues à terme, circulent sur notre réseau » explique Hugues Hausher. « Cela nous permet de tester le nouveau matériel et de préparer les équipes à son utilisation. Les 28 rames restantes seront progressivement livrées pour être intégralement opérationnelles début 2023 ». Ce projet représente un investissement important pour la Région qui a mis 460 millions d'euros sur la table pour l'achat de ces 32 nouveaux trains, soit 14,37 millions d'euros par rame. Seule ombre Elles desservent par ailleurs des destinations très au tableau : bien que la technologie nécessaire ait été intégrée par le constructeur dans les nouveaux trains, la SNCF ne prévoit pas de mettre en place faciliter l'emport des vélos à bord de ces nouveaux un système de réservation des emplacements à

¹ Anciennes lianes Intercités

L'emport des vélos à bord des autocars : l'exemple du réseau Transisère

Depuis 2009, le département de l'Isère entend équiper progressivement tous les cars de son réseau interurbain de portes-vélos permettant d'embarquer jusqu'à six cycles. Ce dispositif facilite les déplacements car et vélo quotidiens, touristiques ou de loisirs. Devenu compétence régionale, le transport routier de voyageurs est encore délégué au Département. « Le réseau Transisère est l'un des plus conséquent à organiser sur le territoire français » du Département. « Cela est dû au fait que les élus de la métropole de Grenoble et du Département œuvrent depuis longtemps de concert pour faire de l'Isère un territoire d'innovation en termes de transport de voyageurs. » L'impact sur la mobilité à vélo ? Au total, quinze des soixante-dix-neuf lignes du réseau sont équipées de portes-vélos, et ce toute l'année. « Les lignes concernées sont ce qu'on appelle les lignes

départementales, par opposition aux lignes locales » précise Gilles Galland. « Les lignes départementales sont surtout utilisées pour les déplacements de loisirs ou touristiques. Les lignes locales, quant à elles, s'adressent principalement aux scolaires. » Les racks, positionnés à l'arrière des véhicules, permettent d'emporter jusqu'à six vélos, et ce gratuitement. Afin d'expliciter leur utilisation, le Département a réalisé un tutoriel vidéo à destination des usagers. explique Gilles Galland, chef du service Transports « Nous souhaitons donner un maximum de visibilité à cette offre car elle est méconnue. Avec ce dispositif nous espérons habituer les usagers à emporter leur vélo à bord de nos lignes. Si nous ne pouvons pas permettre aujourd'hui l'emport des vélos pour les scolaires, le développement de l'intermodalité vélo et car est une opportunité pour l'attractivité touristique





À VENIR

La LOM, promulguée le 24 décembre 2019, entend faciliter les déplacements quotidiens des Français et limiter l'impact des transports sur l'environnement. L'article 53 prévoit l'amélioration de l'interopérabilité entre vélo et transports collectifs. Trois mesures en particulier, intégrées au Code des transports, visent à développer l'intermodalité : • Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés doivent être équipés de stationnements sécurisés pour les vélos.

- Les trains neufs et rénovés affectés à la réalisation des services ferroviaires de transport de vovageurs doivent prévoir des emplacements destinés au transport de vélos non démontés.
- Les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes doivent être équipés d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

L'ensemble de ces dispositions sont entrées en vigueur au 1er janvier 2020, mais leurs conditions doivent être définies par la publication de plusieurs décrets au Journal officiel. Le contenu de ces décrets, déterminé par le gouvernement, est en cours de discussion avec les parties concernées. Vélo & Territoires v est associé, au nom de ses territoires adhérents et en cohérence avec son cap stratégique de la France à vélo 2030.

Organiser le stationnement des vélos pour favoriser l'intermodalité

Développer une offre de stationnement sécurisé est un enjeu primordial pour favoriser l'intermodalité à tous les niveaux. Les différents types de cyclistes trouvent un intérêt au développement du stationnement en gare. Les cyclistes utilitaires stationnent leur vélo à la journée, le temps de se rendre sur leur lieu de travail ou leur lieu d'études. Les touristes à vélo profitent du stationnement sécurisé pour réaliser une visite de quelques heures. Il est donc nécessaire de porter une attention particulière aux différents systèmes de stationnement. De nombreuses gares sont d'ores et déjà équipées de stationnement courte durée. Sur le parvis de la gare de Strasbourg, l'offre de 500 arceaux vélo est très appréciée des cyclistes du quotidien. Placé directement à l'entrée de la gare, le parking vélo bénéficie d'un contrôle social qui limite le risque de vols ou de dégradations. Du côté du stationnement longue durée, les gares multiplient les abris vélo sécurisés. Montpellier Méditerranée Métropole a mis en place une opération visant à équiper ses gares routières, ainsi que ses arrêts de tramway de véloparcs : des espaces couverts et fermés, accessibles à n'importe quelle heure, et ce toute l'année. Ces espaces ne sont en revanche accessibles qu'aux abonnés du réseau de transport local, ce qui limite leur intérêt pour les touristes à vélo. Autre système ambitieux : la vélos-

tation de Chambéry propose une consigne de 500 places avec accès direct aux quais, associée à des services de location et de réparation. Des systèmes de ce type méritent d'être multipliés à l'échelle du territoire français afin de favoriser tous les types d'intermodalité.

✓ Antoine Coue



14 I Vélo & Territoires I N°61 AUTOMNE 2020 15 I Vélo & Territoires I N°61 AUTOMNE 2020



Vélo & Territoires, qu'est-ce que ça évoque pour vous ?

D'abord, c'est l'évolution d'un nom. J'ai connu l'ADC (Association des départements cyclables) des débuts puis, à partir de 2009, les DRC (Départements & Régions Cyclables) et enfin, depuis 2018, Vélo & Territoires... Difficile de me souvenir de tout ce qu'il s'est passé en vingt ans, sinon à la manière de cette longue litanie de Georges Pérec telle que Sami Frey l'égrenait au théâtre : "Je me souviens de..." Je me souviens de la toute première commission au conseil général du Rhône avec Patrick Diény, Jean-Loup Ferrand Christian Weissgerber Lydie Nadvorny... Nous élaborions des fiches techniques pour les aménagements cyclables avant que le ministère ne s'empare du sujet. Je me souviens de surgir un matin dans le bureau de Patrick Diény avec un logo pour l'ADC, que j'avais imaginé la veille au soir. Je me souviens de l'avoir fait évoluer plusieurs fois par la suite, en l'appliquant sur différents supports. Je me souviens de l'avoir décliné sur de nombreux supports, cartes de visite, cartes de vœux, diaporamas à projeter... Je me souviens mais pas précisément! - de toutes ces expositions dont j'avais la responsabilité pour les Rencontres : recherche de participants, étude des lieux, plan, mise en place, surveillance. Je me souviens de quelques créations étranges : des T-shirts pour l'équipe ou un faux panneau directionnel pour animer un stand ADC. Je me souviens avoir descendu le Rhône à vélo en délégation DRC VIP (avec Alain Spada !), d'Annecy à Montpellier - avec quelques transferts! Je me souviens bien sûr de ces dizaines de mises en page de la revue - une quarantaine, car je ne l'ai prise en charge qu'à partir du n° 10, je crois. Je me souviens de ces participations à des forums et notamment de superbes moments avec Camille à Séville. Bref, je me souviens surtout que j'ai oublié beaucoup de choses!



Pierre Lortet

COMPAGNON DE ROUTE DES PREMIÈRES HEURES

- ET MÊME AVANT! - DE VÉLO & TERRITOIRES, LE
CHAMBÉRIEN N'AVAIT JUSQU'ICI JAMAIS ACCEPTÉ DE
LEVER PUBLIQUEMENT LE VOILE SUR UN PARCOURS
QUI SE DEVINAIT POURTANT PASSIONNANT. APRÈS
DES ANNÉES DE TRAVAIL AU CORPS, LES VINGT
BOUGIES DE CAMILLE THOMÉ AUX MANETTES DE
L'ASSOCIATION LUI ONT FAIT ACCEPTER DE SE
PRÊTER AU JEU. ET ÇA VALAIT LE COUP D'ATTENDRE!

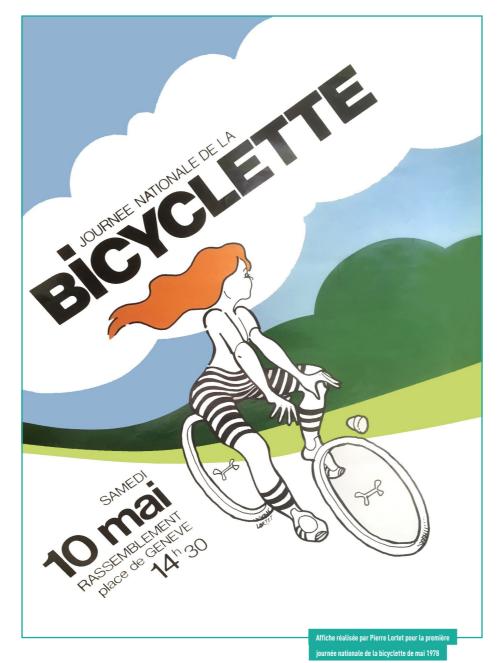
"

Je pouvais [...] bien sûr collaborer de façons diverses et variées avec l'ADC-DRC-Vélo & Territoires tout au long de ses vingt années d'existence.

"

Comment en êtes-vous venu à vous intéresser au vélo ?

Je dirais par un faisceau de circonstances qu'il serait trop long de décrire. Je n'en évoguerai qu'une qui parlera au lecteur de la revue. Nous sommes à l'automne 1987. Une étrange piste cyclable de guatre kilomètres est à l'enquête publique à Chambéry. Ne rêvons pas! Elle correspond à une obligation faite à l'État de restituer, peu importe où, une ancienne piste détruite par l'aménagement d'une voie express. Effectivement, la piste commence nulle part et finit nulle part. Il v avait simplement là, le long d'une rivière, une dique opportune qu'il n'y avait plus qu'à enrober... Je suis le seul à donner un avis sur le registre du commissaire enquêteur : cette piste n'aurait de sens que si elle était prolongée jusqu'à la ville d'un côté et jusqu'au lac du Bourget, distant de dix kilomètres, de l'autre. J'avais un modèle en tête : une greenway aux caractéristiques tout à fait similaires qui avait fait mon bonheur durant l'année que je venais de passer dans une petite ville "verte" de Boulder, Colorado. Bien sûr, ma remarque n'eut aucun effet, pas plus que les courriers envoyés dans les mois qui suivirent pour convaincre de l'intérêt d'une "avenue verte" - nom que j'inventai pour faire rêver. Jusqu'au jour où je frappai à la bonne porte, celle du département de la Savoie - eh oui!



Deux enquêtes publiques, plusieurs manifestations et onze années plus tard, l'avenue verte arrivait au lac et Michel Barnier coupait le ruban de l'inauguration. Il n'est pas prouvé que cette aventure ait eu une quelconque influence sur le fait qu'il devint ministre de l'Environnement entre-temps, puis premier président de l'ADC - quoique ! Mais il est certain qu'elle a eu une grande importance pour moi, qui ai pu formaliser dans un rapport que le ministre m'avait commandé, le concept de "voie verte", qui fit par la suite partout florès sous la houlette de l'ADC-DRC-Vélo & Territoires, et qui permit à des publics de tous âges et de toutes conditions de

venir au vélo par plaisir - ce moteur fondamental

des choix de comportements chez l'homme. Qui,

aujourd'hui, ne connaît le mécanisme des circuits

de la récompense ?

Quels ont été vos engagements relatifs à cette thématique ?

Ils ont pris plusieurs formes. Nous sommes toujours à Chambéry, à la fin des années quatre-vingt. Je découvre un vendredi matin près de chez moi une exposition en cours de montage intitulée "Transports de l'an 2000" qui, curieusement, ne parle que de train. Et pour cause! Le responsable m'explique qu'il est cheminot, mais qu'à cela ne tienne, me dit-il : « Il reste un panneau vierge. Vous voulez parler de vélo ? Allez-y! » Deux heures plus tard, j'avais reproduit le dessin d'une affiche que j'avais réalisée jadis pour la première journée nationale de la bicyclette de mai 1978, et je proposai en sous-titre de créer une association vélo... "Roue Libre" – tiens, pourquoi pas ! Le dimanche soir, j'avais sous l'affiche les noms d'une cinquantaine de personnes qui voulaient s'inscrire et, de surcroît, l'appui de deux amis, le premier adjoint et le DGST de Chambéry. Pas de doute, même sans aucun goût pour le militantisme,

Mon engagement dans cette association s'est traduit notamment par la création d'un magazine - Vélo mag - qui m'a obligé à creuser le thème du vélo sous tous ses aspects, y compris en voyageant dans les pays les plus avancés dans le domaine du vélo. Cette "époque Roue Libre" fut pour moi très formatrice, comme elle le fut ensuite pour Nicolas Mercat qui me succéda à la présidence. Il en découla des savoirs et des savoir-faire que je ne tardai pas à transformer en un métier aux multiples facettes qui m'a tenu en haleine de longues années, sans aucune lassitude. Le rêve d'un dilettante! En effet, je pouvais étudier des schémas directeurs, rédiger des guides techniques ou baliser des itinéraires, mais tout aussi bien créer les premiers arceaux vélos avec Signaux Girod, organiser une compétition de VTT en Haute-Maurienne ou développer le bornage des cols routiers pour les cyclogrimpeurs. Et, bien sûr, collaborer de façons diverses et variées avec l'ADC-DRC-Vélo & Territoires tout au long de ses vingt années d'existence.

Quel regard portez-vous sur la question cyclable en général ?

Le vélo avait quasiment disparu de la circulation avant le choc pétrolier de 1974. Ce choc mondial avait eu, en France, comme heureux effet secondaire de le ressusciter et de pousser aux premiers investissements dans les aménagements cyclables. Las! L'embellie fut de courte durée et tout cessa lorsque le prix du baril vint à baisser. Mais, moins de vingt ans plus tard, le vélo renaissait sous la forme d'une nouvelle machine rutilante et passe-partout, à multiples vitesses indexées, le VTT, dont on pouvait tomber amoureux - ce qui m'était arrivé outre-Atlantique. Puis apparut une voie cyclable non identifiée - la voie verte. Puis le vélo en libre-service, puis le vélo à assistance électrique. Des budgets, des réglementations, des grands itinéraires et des fêtes s'ensuivent. Et, nouveau choc mondial - la Covid - et nouveaux heureux effets secondaires : la pratique du vélo explose et les financements

Et sur l'évolution de l'ADC-DRC-Vélo & Territoires au fil des années ?

Le changement d'échelle est spectaculaire. D'une juxtaposition de départements s'échangeant des informations sur de modestes réalisations de voies vertes de quelques kilomètres, on est passé à un ensemble de territoires coopérant à la réalisation d'un enchevêtrement de véloroutes de niveaux européen, national et régional qui font le bonheur de cyclistes de plus en plus nombreux. Des comités d'itinéraires ont vu le jour, des partenariats de toutes sortes ont été institués, un observatoire et une plateforme ont été créés pour suivre, quantifier, mesurer, évaluer. On parle maintenant de milliers de kilomètres. De cent mille kilomètres dans dix ans. Deux fois et demie le tour du globe !

"

Crise du pétrole hier, crise sanitaire aujourd'hui – le vélo a chaque fois aidé à faire face et son usage a fait de grands bonds en avant.

"

Autre évolution, le nombre de personnes à la tâche. Alfred Jarry avait mis cinq personnes - sur une quintuplette, cela va de soi – pour parcourir les dix mille miles séparant Paris d'Irkoutsk. Pour le défi auguel fait face Vélo & Territoires, ils sont dix à pédaler avec ardeur! Aux manettes et la tête dans le guidon, Camille Thomé roule sans faiblir depuis vingt ans. J'étais sur la ligne de départ quand elle s'est élancée avec son maillot blanc de plus jeune engagée, aussitôt troqué contre le maillot vert du développement durable. Qui aurait alors imaginé qu'elle allait porter ce maillot aussi longtemps, être de toutes les échappées, prendre les bonnes roues, diriger une équipe toujours plus nombreuse pour l'adapter, en fine stratège, à toutes les situations de course, jouer habilement du dérailleur - "tout à gauche" pour faire face aux adversités, et il v en a eu! – et "sur la plaque" pour foncer chaque fois que le vent est favorable, comme en ce moment! Crise du pétrole hier, crise sanitaire aujourd'hui - le vélo a chaque fois aidé à faire face, et son usage a fait de grands bonds en avant. Une autre crise couve, qui demain deviendra de plus en plus prégnante : la crise climatique. Le vélo sera encore là, il aidera, et son usage fera de nouveaux bonds. Mais cela ne se fera pas tout seul. Nul doute que Vélo & Territoires et tout le groupe national vélo seront mobilisés - ils le sont déjà.

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

À lire



Rapport d'activité 2019/2020 de Vélo & Territoires

Un document à l'image du dynamisme vélo dans les territoires en France: foisonnant, stimulant, en pleine croissance. Cette rétrospective annuelle laisse entrevoir des perspectives prometteuses et de grands rendez-vous pour construire la France à vélo 2030.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Organiser les mobilités touristiques dans la destination

La mobilité touristique au sein de la destination soulève de nombreux enjeux : organiser la multimodalité pour fluidifier et optimiser les déplacements, promouvoir les modes actifs, adapter à un usage touristique les transports collectifs... Un travail de fond doit être engagé, qui passe par l'adaptation du système de mobilité existant et le développement de modes de déplacement expérientiels. Pour réussir leur mutation, les destinations touristiques doivent s'appuyer sur une organisation de leur système de mobilité simple, lisible, flexible, réactive et réversible. A commander sur

www.tourisme-espaces.com Revue Espaces n°356 70 pages, 55 € (pdf)



Aujourd'hui mon territoire

Pour aider les élus à devenir acteurs du changement et entreprendre des actions concrètes pour la transition écologique sur leur territoire, l'Ademe propose une nouvelle version de son guide Aujourd'hui mon territoire. Un recueil de 42 fiches qui valorise des solutions concrètes mises en place dans des communes et intercommunalités réparties sur l'ensemble des régions, en métropole comme en outre-mer. Il montre qu'il est possible de gagner en lien social, qualité de vie et dynamisme économique tout en réduisant l'empreinte carbone de la ville

À télécharger sur www.ademe.fr



Les ateliers vélo participatifs et solidaires en territoires peu denses

L'engouement pour la pratique du vélo comme mode de déplacement représente un véritable défi pour les territoires peu denses. Les ateliers vélo sont un maillon essentiel de la chaîne de la mobilité et de l'économie circulaire facilitant l'entretien et la réparation des vélos. Ce guide de mise en œuvre de l'Heureux Cyclage invite à découvrir le monde des ateliers vélo en territoires peu denses et donne les outils aux collectivités pour soutenir l'émergence d'un atelier sur leur territoire.



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

Réalisée entre fin août et mi-septembre avec la participation de 105 collectivités territoriales, la deuxième phase d'enquête du Club des villes et territoires cyclables évalue l'avancement des projets d'aménagement, dont l'essentiel était encore à l'état de projet en juin dernier lors de la réalisation de la première phase. Le Club des villes et territoires cyclables suit et évalue la dynamique de mise en place des aménagements cyclables de transition dans les collectivités en ce temps de crise de Covid-19.

À télécharger sur www.villes-cyclables.org



Le sillon alpin à vélo

Ce guide, réparti en treize étapes, vous propose de parcourir via les V62 et V63 la ville de Valence aux lacs du Bourget et d'Annecy, en remontant les vallées du Grésivaudan, de Chambéry et d'Annecy à vélo. L'itinéraire traverse quatre départements (Drôme, Isère, Savoie et Haute-Savoie), le tout en 13 étapes pour 293 km, et assure une liaison avec la ViaRhôna. Le guide est agrémenté d'informations pratiques et touristiques indispensables pour organiser votre séjour à vélo, de cartes précises et plans de villes, ainsi que de bonnes adresses d'hébergements, de loueurs et de services adaptés le long de l'itinéraire.

À commander sur
 www.cartovelo.fr
 Chamina Édition
 12,90 €



Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions

Le GART actualise son guide de décryptage des principales dispositions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité. La première édition, publiée en janvier 2020, constituait la première pierre apportée au travail d'explication de la LOM. La publication d'une partie des décrets d'application, mais aussi les adaptations, en termes de délais de mise en œuvre liés à la crise sanitaire, ont rendu ce travail de mise à jour indispensable.

À télécharger sur www.gart.org



En passant par la Bourgogne-Franche-Comté

Ce nouveau guide touristique, disponible en français, anglais et allemand, propose un panorama complet de l'itinéraire de l'EuroVelo 6 en Bourgogne-Franche-Comté. Il recense toutes les informations pratiques : les gares TER, les pharmacies, les aires de camping-car, les ateliers de réparation de vélos, les aires de piquenique, les hébergements, ainsi que les points d'intérêt touristique présents le long de l'itinéraire.

www.bourgognefranchecomte.com

À venir

Dans le cadre des mesures relatives à la lutte contre la propagation de la Covid-19, des événements peuvent être annulés ou reportés en numérique.

etre annules ou re	portes en numerique.	
	24es Rencontres Vélo & Territoires	
4	Intermodalité : quelle place pour le vélo ?	
	♥ Visio-conférence	
DEC. 2020	www.velo-territoires.org	24"Rencontres Vélo® Territoires Temperature de la contraction de
10	24es Rencontres Vélo & Territoires	REPORTEE EN RUMENT
18	Comment entretenir un réseau cyclable ?	
DEC. 2020	Visio-conférence	
	www.velo-territoires.org	
15	Club régions	
10	♥ Visio-conférence	vélo⊱ territoires
JAN. 2021	www.velo-territoires.org	
27 20	International Bicycle Tourism Conference	(Section 1)
27–28	♥ Visio-conférence	
JAN. 2021	www.ibtconference.com	Hice Tourne
	Le Schéma de données sur les aménagements cyclables	
29	est disponible : pourquoi et comment le mettre en œuvre ?	vélo territoires
JAN. 2021	♥ Visio-conférence	
JAN. 2021	www.velo-territoires.org	
18-21	Destinations nature	aslan daatination
	♀ Paris	salon destinations
MARS 2021	www.destinations-nature.com	Nature
1–31	Mai à vélo	1
1-31	Partout en France	MALÀ VÉLO
MAI 2021	www.maiavelo.fr	LANCÉ!
1 /	Velo-city 2021	
1-4	Lisbonne (Portugal)	LADOR VELO-CITY
JUIN 2021	www.velo-city2021.com	VELUCITY
2	Journée mondiale de la bicyclette	2-A-04
3	Partout dans le monde	TE
JUIN 2021	1 www.un.com	#June3WorldBicycleDay
6	Conférence nationale du tourisme à vélo	
U	9 Ardèche	Conférence nationale

7–8 OCT. 2021

OCT. 2021

25° Rencontres Vélo & Territoires • Ardèche

www.velo-territoires.org

www.velo-territoires.org

vélos territoires

ardache

L'info en +

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires



Après une année inédite et des Rencontres Vélo & Territoires en numérique, nous avons hâte de vous retrouver en présentiel pour la prochaine édition en Ardèche les 7 et 8 octobre 2021. Acteurs publics, de l'aménagement, de la mobilité et du tourisme, privés et usagers de l'écosystème vélo français, l'Ardèche et Vélo & Territoires vous y attendent nombreuses et nombreux. Pour vous donner un avant-goût de ce qui nous y attend, le département de l'Ardèche vous propose une petite vidéo qui vaut le détour, disponible sur le site Internet de Vélo & Territoires.

À noter absolument dans vos agendas : 7 & 8 octobre 2021

En savoir plus sur : 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

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires Twitter : @VeloTerritoires

