

# vélo & territoires

LA REVUE

N°62 | HIVER 2021

À LA UNE

Les départements,  
ingénieurs en chef d'un  
réseau 100 % cyclable

PAGE 12

INITIATIVE

FFC et mobilité

PAGE 4

TERRITOIRES CYCLABLES

Trois territoires peu  
denses

PAGE 6

PAUSE-VÉLO

En compagnie  
de Mama Agatha

PAGE 16



# Édito



Chers territoires cyclables,

Difficile de condenser l'activité incroyable des territoires cyclables et de votre réseau préféré en vingt pages. Une chose est sûre, vous trouverez largement de quoi vous inspirer dans ce numéro 62 !

Cette édition hivernale consacre un dossier à l'ingénierie vélo des départements. Pourquoi ? Parce qu'ils sont les opérateurs de la proximité et en parfaite position pour agir aux côtés des collectivités locales. Ingénierie financière, ingénierie technique, animation des acteurs du territoire autour d'un système vélo et notamment d'un maillage cohérent et continu ... voilà le soutien que le département, garant des solidarités, peut leur apporter.

Les politiques cyclables partent des territoires. Seule leur mobilisation conjuguée offrira 12 % de part modale vélo en 2030. Dans notre rubrique « *territoire cyclable* », trois membres de notre réseau, aux profils très variés, nous démontrent qu'il est possible d'agir à toutes les échelles. « *Les communes n'ont jamais été aussi demandeuses de tels aménagements* » nous décrit-on. La demande part des citoyens. La volonté d'agir du territoire et de ses élus.

Nos territoires sont accompagnés par les mesures favorables de la LOM qui livre progressivement ses fruits. Le décret sur l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains fixe des minimums plus ambitieux que le niveau européen. Voilà une demande forte de Vélo & Territoires et de la FUB exaucée. L'arrêté officialisant le nouveau Schéma national des véloroutes a été publié. Un grand motif de satisfaction pour notre réseau qui a défendu cette mention explicite dans la LOM et qui coordonne le suivi et l'évolution de ce même Schéma en lien avec les territoires. Nous sommes d'ailleurs à deux doigts de dévoiler les nouveaux chiffres d'avancement du Schéma national. Je vous préviens, ils sont excellents.

Autre grand enjeu pour les territoires cyclables ? L'installation du Savoir rouler à vélo. Pour le dispenser à 200 000 élèves fin 2021, il va falloir mobiliser les énergies de tous. Quelques opérateurs évidents relaient ces formations, dont la Fédération française de cyclisme, ainsi que vous le découvrirez dans notre Initiative. Quoi de plus important en effet que de savoir se mouvoir à vélo en conditions réelles de circulation pour ensuite adopter ce mode de déplacement ? À chaque âge et quelle que soit notre condition d'ailleurs. Notre Pause-vélo avec Mama Agatha depuis les Pays-Bas nous le montre parfaitement.

Nouveaux programmes, évolutions législatives et nouvelles opportunités mobilisent actuellement les territoires. Les contrats « *relance et transition écologique* » et les contrats de plans État-Région en cours de signature par exemple doivent intégrer les projets cyclables. D'autres nouvelles très intéressantes sont à venir dans les prochaines semaines. Pour rester informés et n'en rien manquer, je vous encourage à vous abonner aux newsletters de notre réseau. En complément de l'excellente lecture de cette revue, cela va sans dire.

**Christelle Beurrier**  
Présidente de Vélo & Territoires

# Sommaire

## Initiative p. 4

FFC ET MOBILITÉ

## Territoires cyclables p. 6

TROIS TERRITOIRES PEU DENSES

## Actus p. 10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

## Dossier p. 12

LES DÉPARTEMENTS, INGÉNIEURS EN CHEF D'UN RÉSEAU 100 % CYCLABLE

## Pause-vélo p. 16

EN COMPAGNIE DE MAMA AGATHA

## Parutions p. 18

## Agenda p. 19

## L'info en + p. 20

MAI À VÉLO

Photo de couverture :

Pose de la passerelle modes doux sur l'EuroVelo 5 à Sigolsheim ©Collectivité européenne d'Alsace - Sébastien Sutter

**Restez connectés au réseau Vélo & Territoires**

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez

Vélo & Territoires, la revue sur :

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

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :

Vélo & Territoires sur Facebook

Vélo & Territoires sur LinkedIn

Vélo & Territoires sur Twitter

**Vélo & Territoires**

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon

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

Tél. 09 72 56 85 05

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

**Vélo & Territoires, la revue**

Directrice de la publication : Christelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel,

Julie Rieg, Camille Thomé

Conception et réalisation : Pauline Houlette

Crédits photos : Bruno Armand, Collectivité européenne

d'Alsace - Sébastien Sutter, Département de

l'Aude, Département des Ardennes - Carl Hocquart,

Département des Vosges - Joelle Laurençon,

Département du Calvados, La Ville à Vélo, Alban Pernet,

Guillaume Robert-Famy, Studioah

Remerciements :

Bruno Armand, Mathilde Bertet, Denis Bertholom,

Astrid de Boudemange, Laurence Brébant, Michel

Callot, Christophe Cardot, Ronan Chaffre, Antoine Coué,

Agathe Daudibon, Yves Durbet, Michel Fricout, Agatha

Frimpong, Véronique Giraud, Arnaud Gonda, Antoine

Guérin, Joachim Lombard, Félicie Mordel, Claire Neau,

Ludvine Noel, Sylvie Pasqualin, Julie Raux, Pascal Roca,

Jean-Luc Soller

# FFC et mobilité

## La Fédération se positionne sur le Plan vélo

EST-IL PERTINENT D'OPPOSER SANS CESE PRATIQUES SPORTIVE ET UTILITAIRE DU VÉLO ? « *NON* » RÉPONDENT EN CHŒUR DEUX DES PERSONNES LES PLUS LÉGITIMES QUI SOIENT POUR EN PARLER : MICHEL CALLOT, PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLISME (FFC), ET JOAQUIM LOMBARD, CONSEILLER TECHNIQUE NATIONAL EN CHARGE DU DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES AU SEIN DE LA MÊME STRUCTURE. EXPLICATIONS.



Cours de Savoir rouler à vélo ©Fédération française de cyclisme

« Sur le Tour de France cycliste, il n'y a bien que les coureurs qui se déplacent à vélo ». Bien connue des suiveurs de l'incontournable rendez-vous planétaire de juillet - Covid oblige, l'édition 2020 eut exceptionnellement lieu en septembre - la boutade en dit long sur un paradoxe presque aussi vieux que l'épreuve créée en 1903. Celui-ci pourrait être formulé comme suit : pourquoi la fameuse caravane de la plus grande course cycliste du monde est-elle quasi exclusivement composée d'autocars, de SUV et de motos ? L'heure de l'*aggiornamento* décarboné n'a-t-elle pas sonné ? Le moment n'est-il pas venu d'introduire un peu plus de vélo dans le monde du... vélo ?

### Compétences

« C'est au cours de la dernière olympiade que notre fédération s'est vraiment emparée du sujet » explique Michel Callot. Comment pouvait-il en être autrement, du reste, en s'appelant FFC à l'heure où les pouvoirs publics se dotent d'un Plan national vélo ? « Nous avions en interne toutes les compétences pour assumer le fait d'être un acteur majeur et de peser sur le développement

de ce Plan vélo et des mobilités douces », poursuit le président de cette fédération qui, avant la pandémie, pointait du haut de ses 113 000 licenciés au 18<sup>e</sup> rang des fédérations sportives de l'Hexagone. Avec tout le bénéfice qui en découle en termes d'image pour une discipline qui n'oublie pas de raisonner aussi en termes de marché. « Il y a une forte volonté des pouvoirs publics, donc les financements suivent et, comme nous savons nous positionner en tant qu'acteur marchand, l'idée est que les ressources mobilisées soient ensuite réinvesties dans le mouvement associatif. »

“ La clé de voûte [...] c'est la structuration d'un réseau d'éducateurs formés à la question de la mobilité à vélo. ”

### Savoir rouler à vélo

Porté par le ministère de l'Éducation nationale, le dispositif Savoir rouler à vélo est le bras armé de ce cheval de bataille. La formation dure dix heures et est dispensée aux scolaires de 6 à 11 ans lors d'une demi-douzaine de séances d'1 h 30 en moyenne. « Ce dispositif entre en totale résonance avec notre ADN », enchaîne Joachim Lombard, soulignant la pertinence maintes fois éprouvée des encadrants FFC lorsqu'il s'agit d'intervenir aux côtés du corps enseignant ou de produire des documents pédagogiques relatifs à l'apprentissage de la mobilité sous toutes ses formes. « Il nous a simplement fallu réorganiser nos maquettes pour les intégrer parfaitement dans le dispositif » souligne le technicien. « La clé de voûte de tout cela, c'est la structuration d'un réseau d'éducateurs formés à la question de la mobilité à vélo. Nos moniteurs ont des compétences professionnelles avérées et un haut niveau d'expertise sur le sujet. » Le tout sans négliger le public adulte, bien au contraire : programmes de remise en selle, offres dédiées aux collectivités locales ou aux entreprises...



Les coaches mobilité à vélo en action lors du salon "Bike to Work" ©Fédération française de cyclisme

### Légitimité

Les enjeux de santé, de sensibilisation et même le rôle incitatif des enfants vis-à-vis de leurs parents ne sont plus à démontrer. Ajoutés à la médiatisation constante de la discipline - « deuxième sport le plus mis en avant au bilan annuel des Unes du quotidien L'Équipe en 2019, troisième en 2020 » rappelle Michel Callot -, les dividendes au bout de l'expérience se mesurent aussi en termes de licenciés. « Tout comme les grands sports traditionnels que sont le football, le handball ou le basket-ball, nous laissons au passage notre carte de visite, en quelque sorte. Notre message est le suivant : à présent que vous avez appris les bases, nous restons prêts à vous accueillir si vous souhaitez aller au-delà. Après tout, le cyclisme français n'a-t-il pas connu son firmament à l'époque où une majorité de la population se déplaçait à vélo ? De notre côté, ces nouvelles recettes sont légitimes au regard du travail de nos équipes, de leurs compétences et de leur expertise. »

“ L'objectif fixé par l'État est de 200 000 cyclistes formés d'ici fin 2021. ”

### L'énergie de tous

Œuvrer à une société plus responsable tout en influant sur le modèle économique de la Fédération, voilà le double challenge qu'a commencé à relever la FFC en s'engageant dans cette voie. Avec des complémentarités à trouver vis-à-vis d'un interlocuteur incontournable comme la Fédéra-

tion française des usagers de la bicyclette (FUB), elle aussi membre du Comité de pilotage de Savoir rouler à vélo. Si Michel Callot évoque « des échanges réguliers » avec son homologue Olivier Schneider, « l'objectif fixé par l'État est de 200 000 cyclistes formés d'ici fin 2021, resitue Joaquim Lombard. Pour l'atteindre, nous aurons besoin de l'énergie de tous et ce d'autant que l'Union cycliste internationale, notre fédération de tutelle, suit tout cela de près. Cela participe d'une dynamique d'élargissement des actions, qui dépasse le cadre du sport. »

### Porosité

Comme preuve que le cliché d'une séparation étanche entre cyclistes sportifs et cyclistes du quotidien a vécu, la FFC brandit une récente enquête mobilité menée auprès de ses licenciés. « Cinquante pour cent des répondants déclarent utiliser le vélo tous les jours pour leurs déplacements utilitaires, détaille Joaquim Lombard, et 85 % l'utilisent au moins une fois par semaine. À l'autre bout du spectre, moins de 5 % disent ne jamais se servir de leur vélo au quotidien. Ces résultats vont au-delà de nos espérances. Ils montrent qu'il y a une vraie porosité entre deux pratiques souvent présentées comme antinomiques. »

### Accélération

Quid de l'incidence de la crise sanitaire sur cet élan vertueux ? « Paradoxalement l'année 2020 nous a permis d'accélérer, sourit Michel Callot. Les échéances sportives étant en stand-by, nos équipes ont eu un temps, dont elles ne disposent pas d'ordinaire, pour réfléchir aux questions de développement. Cela a débouché sur une production conséquente d'outils et de documents. Derrière, le premier déconfinement a confirmé que la mobilité avait le vent en poupe, cela s'est vu avec le Plan de relance ou lors d'opérations massives comme L'avenir à vélo durant le Tour de

France. » Un constat que prolonge Joaquim Lombard : « Les webinaires nous ont permis de partager nos visions et de confronter nos outils. C'est pourquoi d'ailleurs nous avons décidé de les poursuivre cette année. »

### Gouvernance

Alors que les enjeux protéiformes et colossaux des Jeux olympiques de Paris 2024 se profilent déjà, la FFC veut voir dans le déploiement de Savoir rouler à vélo une opportunité de fédérer, via notamment l'Agence nationale du sport, « les trois familles qui ont du poids : l'État, les collectivités territoriales et l'univers économique dont l'industrie du cycle en particulier. Tout cela participe de la réforme de la gouvernance du sport au sens large, conclut Michel Callot. Si au bout nous parvenons à faire tomber la barrière séparant le vélo loisirs du vélo utilitaire, ce sera une belle avancée. » ●

Anthony Diaio



Cours de Savoir rouler à vélo

©Fédération française de cyclisme

# Trois territoires peu denses

SI PARIS AFFICHE UNE DENSITÉ DE POPULATION DE PRÈS DE 21 000 HABITANTS PAR KILOMÈTRE CARRÉ, C'EST TRÈS LOIN D'ÊTRE LE CAS DE NOMBRE D'AUTRES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES FRANÇAISES. ILLUSTRATION EN TERRAIN MONTAGNEUX, LITTORAL ET EN PLAINE – ET LA PLACE GRANDISSANTE QU'Y OCCUPE LE VÉLO.

## Communauté de communes Rives de Saône

Créée en 2004 en remplacement des syndicats intercommunaux à vocation multiple de Seurre et de Saint-Jean-de-Losne.



### La communauté de communes Rives de Saône en bref

—  
Superficie : 379,1 km<sup>2</sup>  
38 communes  
Population : 20 600 habitants  
Densité : 54,3 hab. / km<sup>2</sup>



La communauté de communes Rives de Saône sur La Voie Bleue © Guillaume Robert-Famy



La communauté de communes Rives de Saône sur La Voie Bleue © Guillaume Robert-Famy

« Étant en milieu rural et diffus avec un habitat particulièrement dispersé, la pratique du vélo sur notre territoire reste avant tout touristique, expose Jean-Luc Sollier, président de la communauté de communes Rives de Saône. Ce n'est pas que les gens ne font pas du vélo. C'est plutôt que la pratique est par essence moins régulière qu'en zone urbaine concentrée, même si nous la favorisons par différents équipements, et que la tendance n'est désormais plus ni ponctuelle, ni anecdotique. C'est un mouvement de fond. »

### Opportunité

Traversée par l'EuroVelo 6 et La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo (V50), la Communauté de communes voit son travail de lobbying auprès du département de la Côte d'Or, l'habituel maître d'ouvrage des environs, porter ses premiers fruits. « Nous initions des réflexions locales sur la réalisation d'un Schéma directeur pour les mobilités douces, et espérons que 2022 verra la réalisation d'une des berges du canal de Bourgogne entre Saint-Jean-de-Losne et Dijon, en plein cœur de la Cité de la gastronomie », poursuit l'édile, particulièrement attentif aux problématiques d'écobilité, de vulnérabilité énergétique des ménages et d'offres de solutions alternatives à la voiture particulière. Membre du comité d'itinéraire de La Voie Bleue, la collectivité prend cette expérience comme l'opportunité de s'affirmer dans le nœud d'itinéraires cyclables que représente ce secteur. « Nous travaillons également sur un projet de connexion locale sur les deux kilomètres séparant la gare SNCF de Saint-Jean-de-Losne et le centre-ville, complète Laurence Brébant, vice-présidente en charge de la Culture et du tourisme, et aimerions enrichir l'offre

des itinéraires cyclables existants par des petites boucles qui invitent à sortir des grandes voies cyclables, ceci afin de permettre aux habitants, mais aussi aux touristes de circuler davantage à l'intérieur du territoire. Multiplier ces connexions est l'un des objectifs de notre mandat. »

### Air du temps

Quelle est l'incidence de l'essor du VAE sur un territoire réputé totalement plat ? Pour Véronique Giraud, directrice du service Tourisme, « c'est une demande dans l'air du temps, qui offre l'avantage de pouvoir être loué dans les offices de tourisme et de convenir parfaitement aux attentes de notre clientèle bateau qui, lors de ses escales, souhaite découvrir le territoire à son rythme et dans les meilleures conditions. » Cet accompagnement en douceur vers une mobilité alternative et durable va de pair par exemple avec le développement d'aires de covoiturage.

### Exemplarité

En 2021, ces actions autour du vélo représentent un investissement de 50 à 60 000 euros. Cette somme englobe le Schéma directeur des mobilités douces, le Plan climat, les actions de sensibilisation à la vélo-école... L'initiative « Bougeons autrement » de la Communauté de communes lui a ainsi valu d'être retenue sur deux appels à projets, l'un avec la région Bourgogne-Franche-Comté (« Mobilité rurale »), l'autre national (« France Mobilités »). Cette double sélection représente un palier important. Elle donne en effet au passage le coup d'envoi de la création d'une Maison des mobilités et du vélo, mais aussi d'actions d'animation auprès des scolaires

sur le thème de la nécessité d'être mobile, ou la mise en place de solutions de transports scolaires alternatives comme le Pedibus, les rosalias voire l'hippomobilité, c'est-à-dire en calèches.

Liaisons gare-entreprise, installation d'une soixantaine d'abris à vélos sur les sites communautaires, mais aussi de consignes fermées sécurisées ou de bornes VAE sur des sites plus touristiques...

« Toutes ces actions s'inscrivent dans le cadre du PCAET (Plan climat-air-énergie territorial) et de l'axe d'exemplarité de la collectivité », conclut Claire Neau, chargée de mission PCAET/Mobilité. La technicienne renvoie à l'enquête déplacements « Et vous, vous y allez comment ? » menée en interne auprès de quelque 250 habitants et usagers du territoire pour mieux identifier leurs attentes et les inciter aux mobilités alternatives. Davantage de sécurisation des aménagements, d'abris et de solutions locales de réparation sont les principaux enseignements de cette étude. « C'est un projet transversal entre les services Aménagement du territoire, Tourisme et Environnement. » Pour Jean-Luc Sollier, l'enjeu à terme est aussi de « parvenir à un plan de circulation partagée entre automobilistes, cyclistes et piétons », en réponse à un milieu urbain concentré et contigu. « Cela peut déboucher au passage sur une meilleure insertion des jeunes, des personnes âgées et des publics en difficulté. En clair : ce serait un progrès localement. » ●

👁 **En savoir plus**  
[www.rivesdesaone.fr](http://www.rivesdesaone.fr)

## Syndicat du Pays de Maurienne

Créé en décembre 2000, le Syndicat du Pays de Maurienne succède à l'association des maires de Maurienne, fondée en 1972.



Yves Durbet

### Entretien avec Yves Durbet Président du Syndicat du Pays de Maurienne

#### Comment le vélo est-il devenu un enjeu sur le territoire du Pays de Maurienne ?

Lors du mandat passé, nous avons effectué un travail en deux temps. Nous avons d'abord réalisé un diagnostic pour déterminer la faisabilité d'un itinéraire de fond de vallée sur la V67 permettant la jonction des 53 communes reliant Aiton à Bonneval sur Arc. Cette

étape a permis à chacun de prendre conscience de l'importance de passer à la phase de réalisation. Ceci fait, nous avons pu travailler sur un avant-projet sommaire, pour formuler des propositions et des variantes et les présenter avant la fin du mandat. Un comité de pilotage réunit les cinq communautés de communes de la vallée, lesquelles sont toutes adhérentes au Syndicat du Pays de Maurienne.

#### Qui assurera la maîtrise d'ouvrage de cet itinéraire ?

Cela va se décider très prochainement. Les études de l'avant-projet sommaire sont portées par le Syndicat et l'hiver devrait permettre de trancher cette question de la maîtrise d'ouvrage. La question a son importance car cette responsabilité implique à la fois la réalisation des différents tronçons, mais aussi leur entretien. Là encore le Syndicat tient la corde mais, bien entendu, si une autre collectivité plus aguerrie souhaite prendre la main, c'est tout à fait envisageable.

#### À quel public s'adressent ces aménagements ?

C'est un projet d'ensemble qui porte sur les 150 km de la vallée, dont 64 seront en voie verte. Il concerne

autant les cyclosportifs que ceux que j'appelle avec affection les « *cyclistes du dimanche* ». Il ouvre aussi la porte à ceux qui souhaitent franchir le pas des trajets domicile-travail ou domicile-commerces à vélo. Lorsque cette partie aménagement sera avancée, il sera temps d'imaginer et de proposer ce qui va autour : des aires de repos, des sites remarquables, etc., le tout avec l'aval du maître d'ouvrage.

#### Quel budget cela représente-t-il ?

L'enveloppe totale est estimée à 35 millions d'euros. C'est un investissement très lourd, qui nécessite un calendrier d'autant plus précis qu'il y a un gros travail à faire sur les dispositifs réglementaires : loi sur l'eau, zones Natura 2000, espaces naturels protégés, etc. Une équipe solide travaille dessus. Par ailleurs, notre proximité avec l'Italie donne une dimension supplémentaire à notre chantier. L'opportunité est belle de connecter l'Europe du Nord à celle du Sud et de l'Est. En nous positionnant comme un chaînon manquant, nous espérons ainsi convaincre l'Union européenne d'investir.



#### Le Syndicat du Pays de Maurienne en bref

—  
Superficie : 1 976 km<sup>2</sup>  
53 communes  
Population : 43 338 habitants  
Densité : 22 hab. / km<sup>2</sup>



La V67 Porte de Maurienne ©Alban Pernet

#### Quel a été l'impact de la crise sanitaire sur vos actions ?

Si elle n'a pas impacté notre agenda à proprement parler, elle a en revanche empêché nombre de rencontres directes avec nos interlocuteurs de la DREAL ou de la DDT, ainsi qu'avec les communautés de communes. Maintenant, nous restons réalistes dans nos projections. Au terme de notre mandat 2020-2026, nous espérons avoir réalisé la moitié de ce tronçon Aiton-Montcenis. C'est la partie la plus facile car, ensuite, il nous faudra nous attaquer au fond de vallée et notamment à la portion qui relie Saint-Michel de Maurienne à Modane. Compte-tenu du trafic routier, nous réfléchissons à la mise en place de systèmes de navettes ferroviaires et/ou d'autobus le long de cette RD 1006 pour les publics les moins agueris.

#### Qu'est-ce qui fait que la « mayonnaise vélo » n'a pas pris plus tôt, sur un territoire a priori sensibilisé à ces questions, à travers notamment sa dimension sportive ?

Les Mauriennais sont convaincus de longue date. C'est juste qu'il y avait d'autres priorités budgétaires. Il y a cinq ou six ans nous avons déposé une marque « La Maurienne, le plus grand itinéraire cyclable du monde<sup>®</sup> », dans l'idée, entre autres, de valoriser nos cols mythiques (Croix de Fer, Iserand, Montcenis, Galibier...). Dans la continuité, nous avons déjà mis en place cinq stations VAE interconnectées, ainsi que des bornes de recharge rapides au sommet des cols afin de sécuriser les randonneurs à VAE. Nous travaillons aussi à la mise en place de filières autour du cycle, en partant de

la fabrication en aluminium etc. Une fois tout en place, il nous restera à convaincre le cycliste de passage qu'il n'est pas obligé de ne faire « que » passer. Il peut aussi choisir de rester. À nous de susciter ce désir-là. ●

👁 **En savoir plus**  
[www.maurienne.fr](http://www.maurienne.fr)

## Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, c'est à la fois « *un littoral, des îles et une ville-centre qui draine du monde, des emplois et des services, ainsi qu'une première couronne* » énumère Félicie Mordel, chargée de mission Mobilité. « *Au nord, le territoire est plus vallonné, il y a moins de transports en commun et les habitats sont plus espacés.* » En 2017, l'intercommunalité a fusionné la communauté de communes de la Presqu'île de Rhuys, Loc'h Communauté et Vannes Agglomération pour devenir Golfe du Morbihan Vannes Agglomération. Fort désormais de 34 communes et 168 000 habitants, l'EPCI a dû harmoniser le maillage cyclable qui était le sien jusqu'alors. C'est chose faite depuis le 7 février 2019 et l'adoption d'un plan vélo dont le budget s'élève à 400 ou 500 000 euros par an et met l'accent sur l'aménagement d'axes d'intérêt majeur, les liaisons intercommunales et les travaux sur les ruptures d'itinéraires cyclables. Des fonds de concours sont par ailleurs attribués aux communes qui se lancent dans la réalisation de ces aménagements. L'aide s'élève à 50 % si le tronçon se raccorde à un axe d'intérêt majeur, et 25 % si c'est un maillage communal. « *Sept communes en ont bénéficié en 2020, et six demandes sont instruites pour 2021* » poursuit Félicie Mordel, précisant que « *les communes n'ont jamais été aussi demandeuses de tels aménagements* ». La crise sanitaire ? « *Elle a permis une authentique prise de conscience.* » se réjouit Denis Bertholom, vice-président en charge des mobilités, des déplacements et des infrastructures. Avant 2020 en effet, les déplacements de deux à trois kilomètres s'effectuaient majoritairement en voiture. Depuis la sortie du premier confinement et le fameux rayon d'un kilomètre au-delà duquel il fut pendant plusieurs semaines interdit de s'aventurer, se déplacer sonne désormais comme une injonction à en profiter pour se dégourdir les jambes.



Une aubaine en ces terres de bourgs et de hameaux pour le marché du VAE ou du vélo-cargo. Qui plus est, « *la voiture ne peut être contrainte que là où elle peut être contrainte*, affine le maire de Larmor-Baden. *Le report multimodal n'a de sens que si le trafic est fluide là où il est redirigé.* » Les priorités à venir ? Les entrées de villes et les projets de jalonnement pour améliorer la signalisation sur les routes à faible circulation. Les premiers comptages sont prévus pour cette année. ●

👁 **En savoir plus**  
[www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh](http://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh)

✍ Anthony Diao



#### Le Golfe du Morbihan Vannes Agglomération en bref

—  
Superficie : 807 km<sup>2</sup>  
34 communes  
Population : 168 000 habitants  
Densité : 208,5 hab. / km<sup>2</sup>

# Actus du réseau Vélo & Territoires

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



Tunnel modes doux à Lyon ©La Ville à Vélo

## VÉLO & TERRITOIRES

### Vélo & Territoires plus que jamais aux côtés des itinéraires en 2021

Vélo & Territoires accompagne quatre comités d'itinéraires en 2021 aux côtés des territoires partenaires : La Voie Bleue (V50) sur la gouvernance et la stratégie ; La Scandibérique et La Vélomaritime sur la coordination d'ensemble du projet ; et La Vélo Francette, dernière en date, sur l'organisation des instances et le suivi de certaines actions. En parallèle, Vélo & Territoires continue d'animer, avec le soutien de l'Ademe, le Club des coordonnateurs, instance d'échange et de partage entre les acteurs des itinéraires. Au cœur des réflexions : comment mieux mutualiser les ressources entre comités d'itinéraires et tirer profit du dynamisme de la filière au service de la destination France à vélo ?

## VÉLO & TERRITOIRES

### Une forte progression de la pratique cyclable en 2020

Vélo & Territoires vous livre un premier bilan de la pratique cyclable en 2020. Malgré un contexte sanitaire et économique difficile, les chiffres sont encourageants : +10 % de passages de vélos par rapport à 2019. La situation diffère fortement selon les territoires observés : +12 % en milieu urbain, -1 % en périurbain et +2 % en rural. Hors confinements, les compteurs enregistrent +27 % de passages par rapport à la même période en 2019. Ce bilan provisoire, que vous pouvez retrouver dans le bulletin n°13 Fréquentation vélo et confinements sur le site Internet de Vélo & Territoires, sera consolidé d'ici le printemps par l'analyse de l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations.

### Les modes actifs au cœur de la programmation pluriannuelle d'investissement de la Métropole de Lyon

La Métropole de Lyon a adopté son plan d'investissements pour les six prochaines années et y double son budget alloué au développement des modes actifs. Jusqu'en 2026, 320 millions d'euros seront ainsi consacrés à la mise en œuvre d'un réseau express vélo de 200 à 250 km, au déploiement de 120 000 places de stationnement vélo et à un maillage cyclable métropolitain de 1 500 à 2 000 km, soit deux fois plus qu'aujourd'hui. Dans la métropole de Lyon, le vélo est une affaire sérieuse.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Le Schéma de données sur les aménagements cyclables est disponible

L'interopérabilité des données relatives aux aménagements cyclables franchit un cap. Les maîtres d'ouvrage disposent enfin d'une base et d'un référentiel de données communs pour communiquer entre eux. Ce nouvel outil national est le fruit d'un travail de plusieurs mois mené par Vélo & Territoires et transport.data.gouv.fr en concertation avec une trentaine d'acteurs et collectivités. Le format unifié de la base de données nationale permet à chaque maître d'ouvrage de présenter le type d'aménagement, son état d'avancement, sa date de mise en service, à partir d'objets créés au centre des chaussées. Coordinateur du réseau national cyclable, Vélo & Territoires accompagne les collectivités dans le déploiement et la diffusion de ce Schéma. Le webSIG de Vélo & Territoires intègre un outil de saisie des données d'aménagements cyclables qui permet à toute collectivité d'y contribuer, y compris celles qui ne disposent pas de système d'information géographique.

### Loire-Atlantique : appel à projets pour encourager la pratique quotidienne du vélo

La quatrième édition de l'appel à projets « *Encourageons la pratique quotidienne du vélo* » du département de Loire-Atlantique est lancée. Fêtes du vélo, ateliers de réparation, formations, acquisition de matériel dédié aux personnes en situation de handicap ou seniors... Tous les projets ayant pour but d'inciter à l'usage du vélo sont invités à candidater à cette quatrième édition. Les candidatures sont à déposer avant le 23 avril 2021. Le Département peut apporter une aide technique (accompagnement au montage du projet, conseils, appui d'animateurs sportifs, prêt de matériel) et financière plafonnée à 1 000 euros pour permettre la mise en œuvre des projets. Plus de vingt initiatives ont été retenues en 2020 pour un montant total de subventions s'élevant à 15 443 euros.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Vélo & Territoires accueille onze nouveaux adhérents

Un département, neuf EPCI et un groupe d'action local rejoignent le réseau en ce début d'année. L'arrivée du département de la Haute-Garonne, Montluçon communauté (03), Pornic agglomération (44), Gal Sud Mayenne (53), communauté urbaine de Dunkerque (59), des communautés de communes Arc Sud Bretagne (56), Pays de Sainte Odile (67), Bassée-Montois (77), Haut Val de Sèvre (79), Pays des Achards (85) et Mâconnais Beaujolais Agglomération (71) porte le nombre d'adhérents à 120. Bienvenue à ces onze nouveaux adhérents !

### La région Centre-Val de Loire s'engage pour accélérer la mobilité quotidienne à vélo

La région Centre-Val de Loire ambitionne de tripler la part modale vélo à l'horizon 2025. Pour tenir ce cap inscrit dans son Sraddet, la Région s'engage à travers un plan ambitieux des mobilités à vélo construit autour de quatre grands axes : développer l'intermodalité vélo – transports collectifs avec le réseau Rémi, proposer des aménagements et des services de qualité aux cyclistes, poursuivre l'essor du tourisme à vélo et fédérer les acteurs du secteur. Ce plan régional vise à couvrir l'ensemble des mobilités et des chaînes de déplacement, et permet d'agir de manière transversale sur toutes les compétences de la Région mobilisables sur ce thème, en lien avec ses partenaires. Il conduira à plus que doubler le budget consacré par la Région au vélo pour atteindre 7 millions d'euros par an.

## DES AVANCÉES RÉGLEMENTAIRES EN FAVEUR DU VÉLO

### Une nouvelle réglementation pour généraliser les emplacements vélo à bord des trains

Longtemps attendu dans le sillage de la LOM, le décret relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs a été publié le 19 janvier au Journal officiel. Ce texte impose un minimum de huit emplacements vélo dans tous les TGV neufs ou rénovés commandés à partir du 15 mars 2021. Pour les services régionaux le nombre minimum s'élève à 2 % du nombre total de places assises fixes. Ce nombre ne peut être inférieur à quatre places et ne peut dépasser huit places. Vélo & Territoires salue ces arbitrages pro-vélo, alignés sur son cap de la France à vélo 2030, et encourage les territoires à aller encore plus loin en proposant des emplacements vélos toujours plus nombreux à bord de leurs trains.

### Autres avancées réglementaires dans le cadre de la LOM

#### Le Forfait mobilités durables s'ouvre à la fonction publique territoriale et hospitalière

Pour les collectivités territoriales, leur groupement ou leurs établissements publics, les modalités d'octroi sont définies par délibération de l'organe délibérant dans les conditions prévues par les décrets. La prise en charge peut s'élever jusqu'à 200 euros par an en franchise d'impôt pour l'employeur et de cotisations sociales pour les salariés.

#### Le marquage des vélos devenu obligatoire

Pour lutter contre le vol et le recel, l'identification des vélos par un code alphanumérique de dix caractères apposé sur le cadre est rendue obligatoire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour les vélos neufs. Cette obligation sera étendue aux vélos d'occasion vendus par des professionnels à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021.

#### Cinq emplacements vélos dans les services librement organisés d'autocars

Les services de cars librement organisés (SLO), aussi appelés « cars Macron », devront bientôt se doter d'un système permettant l'emport des vélos non démontés. Selon l'article 53 de la LOM, les autocars neufs devront, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021, être équipés d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. Une obligation qui s'appliquera désormais également aux SLO. Le décret paru au Journal officiel le 21 février précise les conditions. Les transporteurs auront l'obligation de communiquer aussi largement que possible les informations relatives au transport des vélos via leurs différents services. À noter cependant : hors saison touristique (1<sup>er</sup> novembre - 31 mars), le transporteur pourra imposer un délai de réservation aux usagers pour l'emport de leur vélo.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Le Schéma national des véloroutes est approuvé

Le Schéma national des véloroutes est officiellement adopté et rendu public par l'arrêté publié au Journal officiel le 22 janvier dernier. Une avancée importante pour Vélo & Territoires qui a défendu cette inscription dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Cette dernière lui donne un caractère réglementaire et opposable. Les maîtres d'ouvrage doivent désormais le prendre en compte lors de leurs travaux. Le Schéma national est coordonné et suivi par Vélo & Territoires qui en mesure la progression et l'évolution annuelle en lien avec les territoires et l'État. Au dernier décompte (janvier 2020), il restait 7 894 km d'itinéraires nationaux à réaliser pour proposer un maillage précis, adapté et finalisé à horizon 2030. Vélo & Territoires communiquera très prochainement les chiffres actualisés.

### La Vienne adopte son Schéma de la randonnée et des mobilités douces

En partenariat étroit avec les partenaires locaux, en particulier les intercommunalités et les associations d'usagers, le département de la Vienne a élaboré son premier Schéma « La Vienne à vélo et rando 2021 – 2025 ». Il constitue la feuille de route pour développer collectivement les infrastructures et les services nécessaires pour promouvoir les mobilités douces et la randonnée au service des habitants de la Vienne et des touristes. Au regard de ses compétences, le Département porte une attention particulière aux collégiens, personnes en situation de handicap ou en insertion, ainsi qu'aux agents départementaux. Les enjeux ? Accueillir les touristes à vélo et les randonneurs dans les meilleures conditions, développer les retombées économiques au bénéfice des territoires, assurer la réalisation d'une infrastructure qualitative et dédiée aux différentes pratiques et favoriser la mobilité active au quotidien.

### Haut-Rhin : résorption d'une discontinuité sur l'EuroVelo 5

La mise en service d'une passerelle modes doux gomme une discontinuité cyclable sur l'EuroVelo 5 et la route du vignoble alsacienne. Longue de 33 mètres, elle permet aux nombreux cyclistes et piétons de franchir la Weiss en toute sécurité, parallèlement au pont très fréquenté. Dans le même esprit, la réduction du giratoire voisin, de 33 à 25 mètres de rayon, a permis de créer des aménagements cyclables en site propre entre la route et les vignes, avec des murs de soutènement, un garde-corps côté vigne et un muret de protection côté route. De plus, l'ouvrage souterrain existant sous la RD10 par laquelle passe l'itinéraire actuel de l'EuroVelo 5 et de la vallée de la Weiss a été remplacé par un ouvrage plus large pour le confort des cyclistes. Ces derniers évitent ainsi la route départementale qui enregistre un trafic de plus de 15 000 véhicules par jour. L'ensemble des aménagements réalisés s'élève à environ 1,3 million d'euros (études et travaux), financés par le département du Haut-Rhin avec une participation des intercommunalités concernées et le Fonds mobilités actives – Continuités cyclables.

<sup>1</sup> Voir la couverture de cette revue n°62

## VÉLO & TERRITOIRES

### Vélo & Territoires publie le guide ÉVA-VÉLO

Après trois ans de travail et la bonne volonté des collectivités partenaires de La Vélodyssée, des cabinets Iddigo et Symetris, Vélo & Territoires publie ÉVA-VÉLO, un guide méthodologique détaillé et transparent qui entend porter plus loin l'observation du tourisme à vélo en France et pourquoi pas ailleurs en Europe. Il détaille et simplifie la méthode EuroVelo 6 élaborée en 2006 pour évaluer la Véloroute des Fleuves et utilisée depuis par des dizaines d'autres territoires. ÉVA-VÉLO constitue LA méthode standardisée par laquelle les études de retombées établiront progressivement le poids économique national et européen du tourisme à vélo. Ce nouveau livrable a été réalisé dans le cadre du projet européen AtlanticOnBike et de l'étude des retombées économiques de l'EV1 – La Vélodyssée®. Vélo & Territoires met cette "boîte noire" de 116 pages à disposition de tous sur son site Internet.

### La Haute-Garonne investit dans un réseau express vélo départemental

Avec sa nouvelle stratégie des mobilités cyclables adoptée le 26 janvier dernier, le département de la Haute-Garonne entend doubler la part modale vélo. L'un des ingrédients clés ? Un réseau express vélo à l'échelle départementale. Un budget de 53 millions d'euros est alloué à la réalisation des sept axes cyclables structurants d'une longueur totale de 51 km, dont la mise en service est prévue pour 2025. Ces itinéraires sécurisés permettront notamment de relier les zones périphériques du Sud-Est et de l'Ouest à l'agglomération toulousaine. Les 311 km d'itinéraires inscrits au Schéma départemental cyclable seront adossés au réseau express vélo.

# Les départements, ingénieurs en chef d'un réseau 100 % cyclable

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) RENFORCE LE RÔLE DES INTERCOMMUNALITÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO SUR LES TERRITOIRES. MAIS COMMENT GARANTIR UNE COHÉRENCE D'ENSEMBLE ? COMMENT LIMITER LES INÉGALITÉS ENTRE LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO EN MILIEU RURAL ? COMMENT ASSURER LA CONTINUITÉ DES AMÉNAGEMENTS, DES ÉQUIPEMENTS, DE L'ENTRETIEN ET DE LA SIGNALISATION ? SI, DE L'ÉCHELLE NATIONALE À L'ÉCHELLE COMMUNALE, CHACUN A UN RÔLE À JOUER DANS LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO, LE DÉPARTEMENT EST UN BON ÉCHELON POUR ORCHESTRER LES SCHÉMAS LOCAUX ET GARANTIR UN MAILLAGE CYCLABLE DENSE, COHÉRENT ET DE QUALITÉ. L'OCCASION DE SE PORTER GARANT D'UNE SOLIDARITÉ TERRITORIALE, VOCATION DÉPARTEMENTALE RÉAFFIRMÉE PAR LA LOI NOTRE EN 2015.



Travaux réalisés sur la Voie verte Canal du Midi Montségur ©Département de l'Aude

## Le vélo, une considération inégale dans les territoires

Certaines collectivités locales font du vélo une priorité. D'autres peinent à lui donner une place de choix. En cause ? Un capital culturel, économique et structurel inégal. Culturel, car développer le vélo nécessite de connaître les enjeux, les bénéfices et les bonnes pratiques d'une politique cyclable locale. Économique, car les budgets ne sont pas toujours suffisants pour financer les projets vélo et notamment les infrastructures cyclables. Structurel enfin, car les collectivités locales manquent globalement de ressources humaines dédiées au vélo et de compétences utiles à son développement comme la voirie et la mobilité qui ne sont pas toujours présentes sauf dans les métropoles et communautés urbaines qui les intègrent systématiquement.

Ces difficultés sont particulièrement avérées dans les petites collectivités, qui disposent des moyens dédiés au vélo les plus faibles : 0,5 ETP (équivalent temps plein) pour les EPCI de moins de 20 000 habitants contre 0,8 ETP pour l'ensemble des EPCI en 2019. Autre donnée notable : seules 40 % des petites intercommunalités disposent d'une stratégie de planification vélo, contre 56 % pour les EPCI en général.<sup>1</sup> Des lacunes que les départements peuvent aider à combler dans le cadre de leur compétence Solidarité et de leurs actions en faveur du développement des aménagements et des pratiques cyclables.

<sup>1</sup> Enquête Territoires 2019 de Vélo & Territoires



## Les départements institutionnalisent l'accompagnement des collectivités locales

Forts de leur compétence voirie en particulier, les services départementaux maîtrisent les étapes nécessaires à la réalisation d'aménagements cyclables : recherche de subventions, études de faisabilité technique, administrative et réglementaire, création de cahiers des charges et suivi des prestataires. Ils encouragent aussi la pratique du

vélo auprès de leurs publics cibles, des collégiens notamment, et plus généralement des personnes dépendantes à l'automobile dans les milieux périurbains et ruraux, dans le cadre de leurs compétences en éducation et action sociale. Le département de l'Aude par exemple prête des vélos aux jeunes de 18 à 25 ans en recherche d'emploi ou de formation au sein de la mission locale d'insertion départementale rurale.

Comme le suggère la loi NOTRe, les compétences départementales gagneraient à être mises systématiquement à disposition des collectivités locales, notamment celles situées en milieu rural, pour les aider à développer le vélo. Si la plupart des départements les aident déjà en leur apportant conseils, guides et chartes, l'ingénierie départementale vélo peu constituer un axe stratégique en tant que tel, inscrit dans les documents de planification du vélo et organisé au sein des services. L'appui financier à l'attention des collectivités locales augmente aussi, à l'instar du département de la Haute-Savoie qui, depuis 2017, propose trois aides financières

pour les aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage communale et intercommunale. Ces aides flèchent le développement des itinéraires inscrits au Schéma départemental, ceux d'intérêt communal et les itinéraires cyclables aux abords des collèges.

Pour que les aides soient les plus efficaces possible à l'échelle du territoire, les départements développent en parallèle des actions de coordination qui visent à intégrer les aménagements cyclables dans un réseau global, harmoniser la signalisation directionnelle et touristique, encourager la création de services à l'attention des cyclistes et partager les bonnes pratiques liées à l'entretien des aménagements et des équipements... Cette coordination requiert une animation auprès des EPCI et communes les moins engagés sur le vélo, ceux qui ne sollicitent pas souvent les aides proposées. Pour inverser la tendance, il faut faire infuser la culture vélo, motiver et susciter le passage à l'action. Un rôle de "VRP du vélo" selon Antoine Guérin, chef de projet Circulation douce au conseil départemental du Calvados.



## Des stratégies variées

À chaque département sa stratégie et ses modalités d'intervention. Inciter, aider à la maîtrise d'ouvrage et financer des projets suppose de donner un cap, de guider et de diffuser la culture vélo. Illustrations.



La Voie verte Trans-Ardenne attire chaque année près de 245 000 usagers ©Département des Ardennes - Carl Hocquart

### Le guichet unique Ardennes Ingénierie

Le Schéma vélo des Ardennes en cours de définition est un véritable outil de programmation des aménagements cyclables et de valorisation touristique des itinéraires. Sa vocation ? Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation de leurs projets. Pour cela, il s'appuie sur un club voie verte qui rassemble les acteurs institutionnels et les partenaires du Département. "À terme, il doit garantir la mise en œuvre d'un maillage suffisamment dense et la définition d'un plan d'actions permettant à chaque maître d'ouvrage d'agir à son niveau et en cohérence avec les autres collectivités", explique Arnaud Gonda, directeur Développement touristique au sein du Conseil départemental. La signalisation

et l'entretien des aménagements font partie des thématiques abordées. "Un des axes de notre Schéma vélo porte sur l'animation et la mise en place d'une dynamique autour des itinéraires, des services et des équipements", explique Ludivine Noel, chargée de projet touristique et patrimoine naturel. Depuis 2020, le guichet unique Ardennes Ingénierie accompagne les EPCI et les communes dans le cadre de leurs projets et de leurs compétences au quotidien, dont le vélo. Lorsqu'une collectivité locale sollicite le Département sur un aménagement cyclable, quel qu'il soit, le projet est étudié de manière globale (voirie, urbanisme, aménagement paysager et environnement). Le Département

commence par interroger les besoins à l'origine du projet, puis en étudie la faisabilité technique, financière et administrative avant de passer en phase de conception. Si besoin, il aide les collectivités locales à recruter des prestataires. Via des contrats de territoires, le Conseil départemental apporte aussi un soutien aux EPCI et communes. Les projets d'aménagement et d'équipement cyclables peuvent ainsi être soutenus dans la limite de 30 % du coût hors taxe.



### Le règlement d'aides dans l'Aude

Le Schéma départemental vélo 2018-2022 de l'Aude propose pour la première fois un appui technique et financier à l'attention des EPCI et des communes pour des projets cyclables utilitaires et touristiques. Le Département a mis en place un règlement d'aides pour encadrer cette démarche. Ainsi, les projets situés sur un itinéraire inscrit au Schéma départemental sont soutenus à 30 % avec un plafond de 30 000 euros/km; ceux qui rejoignent un itinéraire inscrit au Schéma départemental à 40 % avec un plafond de 40 000 euros/km et dans la limite de dix kilomètres par an. "Auparavant les collectivités locales ne pouvaient recevoir de financement que pour les aménagements en agglomération et sur voiries communales", explique Pascal Roca, en charge des Voies vertes

au sein du Conseil départemental. Le règlement d'aides permet de contourner ce problème et de financer des projets cyclables dans d'autres EPCI et sur d'autres types de voiries. Le Département finance aussi les études préalables à hauteur de 30 % avec un plafond de 10 000 euros et le matériel de comptage à hauteur de 50 % et dans la limite de deux appareils par itinéraire inscrit au Schéma départemental. En 2020, 500 000 euros ont ainsi été consacrés aux projets cyclables des collectivités locales de l'Aude.

En plus de ces subventions, le Département aide les collectivités locales qui veulent développer des aménagements cyclables sur le plan technique, administratif et financier à travers l'agence technique départementale créée en 2014.

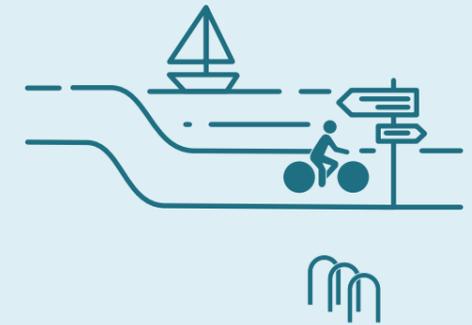


Tunnel de Chalabre ©Département de l'Aude

### Le pôle Ingénierie vélo du Calvados

Le plan "Calvados Destination Vélo 2025" vise à renforcer le maillage vélo à l'échelle départementale et à créer de la complémentarité entre des itinéraires à usage quotidien et touristique. Le Département consacre quatre millions d'euros chaque année à sa politique cyclable, dont une partie sert à financer des projets vélo portés par des collectivités locales, aménagements et équipements compris. "Les contrats de territoires nous permettent de financer à 40 % et même plus s'il y a un schéma directeur dans le territoire", explique Michel Fricout, vice-président du Conseil départemental. Il y a une "difficulté à

convaincre les collectivités locales d'investir dans le vélo", témoigne Antoine Guérin. "Encore plus lorsqu'il s'agit des services vélo (arceaux, toilettes, aires d'accueil)". Dans le cadre des contrats de territoires, les projets vélo entrent en concurrence avec d'autres projets considérés prioritaires. Lauréat du programme AVELO de l'Ademe, le département du Calvados bénéficie du financement d'un ETP dédié à l'ingénierie vélo pour une durée de trois ans. La ressource est intégrée au service Environnement du Département, dans le pôle Ingénierie vélo. Les collectivités locales accompagnées bénéficient de son expertise technique et financière.



### L'appel à projets des Vosges

Le Schéma départemental cyclable 2019-2022 du département des Vosges entend résorber les discontinuités des itinéraires cyclables identifiées lors d'un diagnostic approfondi en 2015 et favoriser la pratique du tourisme à vélo. "Notre comité de pilotage réunit les collectivités territoriales et les offices de tourisme les plus avancés sur la stratégie vélo, les associations sportives et d'usagers et les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR)", explique Christophe Cardot, chargé de mission Vélo et activités de pleine nature au Conseil départemental. L'objectif ? « Fédérer et donner une envergure plus grande au réseau cyclable ». Depuis 2020, le Département finance aussi des projets d'aménagements cyclables portés par des EPCI à travers l'appel à projets "Itinéraires cyclables : création et valorisation". Le but est d'inciter à la création d'aménagements cyclables pour tendre vers un maillage cyclable continu sur tout le territoire départemental. Sept projets ont été retenus en 2020 pour un montant de 270 000 euros au total. Un deuxième appel à projets d'un montant de 500 000 euros est à venir en 2021. En complément le Département dispose d'un budget de 50 000 euros en 2021 pour étudier le chiffrage d'aménagements cyclables recensés comme prioritaires dans le Schéma départemental. Ces études visent à faciliter le travail des EPCI en charge de leur réalisation.



Voie verte dans les Hautes Vosges ©Département des Vosges - Joelle Laurençon

## Une politique départementale d'avenir

Ces dynamiques départementales vont de pair avec l'augmentation des moyens dédiés au vélo dans les départements. En 2019, on enregistre en moyenne 2,7 ETP par département contre 1,7 en 2014. Côté finances, le budget vélo moyen par habitant est passé de 2,47 euros en 2014 à 3,75 euros en 2019, soit une augmentation de 37 %<sup>2</sup>. À l'heure de la crise sanitaire, l'accélération des pratiques cyclables et le renforcement des outils mis à dispo-

sition des collectivités locales invitent à aller encore plus loin. Les prochaines élections départementales et régionales seront l'occasion de débattre sérieusement du sujet vélo et de renforcer le rôle des départements en tant qu'accompagnants des collectivités locales. Objectif : 12 % de part modale vélo en 2030. ●

<sup>2</sup> Enquête Territoires 2019 de Vélo & Territoires

Julie Rieg





Agatha Frimpong © Bruno Armand

# Mama Agatha

ARRIVÉE AUX PAYS-BAS EN 1984, LA GHANÉENNE AGARTHA FRIMPONG A APPRIS LE VÉLO SUR LE TAS ET, FORTE DE SON EXPÉRIENCE DE VIE, A DÉCIDÉ D'EN FAIRE BÉNÉFICIER CELLES QUI, COMME ELLE, N'ONT PAS EU CE LUXE-LÀ AU DÉPART. DEPUIS 2009, SON ACTION A PERMIS À DE NOMBREUSES FEMMES D'APPRENDRE À PÉDALER ET DE REPARTIR AVEC UN VÉLO OFFERT PAR LA COLLECTIVITÉ.

## Quels carrefours ont conduit Agartha à devenir Mama Agatha ?

Je me suis dédiée à ma communauté à partir de ce jour de 2009 où un ami très proche est décédé d'une attaque cardiaque. Depuis, je n'ai eu de cesse de m'investir sur les questions de santé, et c'est ainsi que j'ai découvert que le vélo avait ceci de particulier qu'il nous fournit la ration quotidienne nécessaire pour nous maintenir en forme. J'ai commencé à organiser des leçons de vélo à l'attention de ma communauté. Peu de migrants sont en effet familiers de cet outil, a fortiori les femmes. Au fil des années, mon équipe et moi avons enseigné la pratique du vélo à environ 2 500 femmes de la partie sud-est d'Amsterdam. Ajoutez à cela le fait d'être ambassadrice auprès des écoles pour organiser des cours de couture et d'être de façon générale très impliquée dans ma communauté, c'est tout cela qui fait que je suis devenue Mama Agatha.

“

Se déplacer devient tout de suite plus simple si vous pouvez le faire à vélo.

”

## Qu'est-ce qui vous a fait comprendre que le vélo pouvait être un levier d'action majeur, dans votre volonté d'intervenir auprès des familles de migrants ?

Leur santé, déjà. Se déplacer devient tout de suite plus simple si vous pouvez le faire à vélo. La clé, c'est de trouver l'outil qui allie santé et besoin quotidien d'activité physique. Même si c'est juste dix ou quinze minutes par jour, le vélo a ce rôle de levier.

## Quels interlocuteurs sont les plus difficiles à convaincre : les décideurs ou le public auquel vous vous adressez ?

Le gouvernement reste le plus difficile à mobiliser. Or, sans lui, il serait compliqué pour moi de mener à bien ce projet. Son aide s'est avérée précieuse pour faciliter l'accès au vélo et pour trouver un lieu pour dispenser nos leçons.

## Quel a été l'impact du documentaire « Mama Agatha » sur vos actions ? Vous a-t-il ouvert de nouvelles portes ?

Oui, de nombreuses. J'ai pu grâce à ce film prendre part à de nombreuses conférences pour parler de mon action et ouvrir les yeux et inspirer des gens du monde entier. Je suis allée jusqu'à Washington DC pour intervenir lors d'une grande conférence sur les transports. Cela m'a permis de rencontrer des personnes importantes, qui se sont montrées intéressées pour essayer de nous aider à hisser ce projet à un autre niveau.

## Quel est l'impact de la Covid sur vos actions ?

Beaucoup de choses sont ralenties. Il est difficile de nous réunir, notamment lors des classes

découvertes. Avec la règle de distanciation d'1,5 m, de nombreuses actions ont dû être annulées.

## Quelles réalisations vous rendent le plus fière à ce jour ?

Voir les personnes pédaler dans les rues après avoir pris des leçons avec nous, les voir me faire signe avec une fierté non feinte, tout ça me rend heureuse. Ça confirme que mon équipe et moi avons fait du bon travail.

## Quels sont vos prochains projets ?

J'ai aujourd'hui 66 ans. Mon prochain objectif est de réussir à faire de même au Ghana, qui reste ma mère-patrie. Je souhaite lancer les cours de vélo et de couture à Accra et faire quelque chose envers mon peuple. Je suis donc à nouveau à la recherche de partenaires et de ressources pour m'accompagner dans ce projet. Je souhaite aussi venir en aide aux orphelins et aux personnes incarcérées malgré leur innocence. Les aider sur place, en leur organisant des activités et faire en sorte qu'ils puissent s'intégrer dans la société à leur sortie. C'est ce défi-là qui m'excite le plus aujourd'hui. ●



Séance de remise en selle de Mama Agatha © Agartha Frimpong



Séance de remise en selle de Mama Agatha © Bruno Armand

## Un film pour la postérité

« Aux Pays-Bas, environ 6 000 femmes migrantes apprennent chaque année à faire du vélo ». Le documentaire « Mama Agatha » a été réalisé en 2015 par Fadi Hindash et primé lors de nombreux festivals internationaux depuis. Il montre les premiers pas à vélo de mères de familles récemment arrivées aux Pays-Bas. Elles marchent d'abord à côté de leur bécanne le temps de l'approprier, sont accompagnées par d'autres mamans du quartier malgré parfois la barrière de la langue et les freins culturels à désamorcer, apprennent à garder le contrôle de l'engin puis, peu à peu, prennent confiance et s'é lancent. Un jour dans un gymnase, un autre dans une cour d'immeuble ou dans un parking souterrain, ces dames se familiarisent avec les subtilités du Code de la route et de la sonnette. Bientôt déclarées aptes à tenter le grand bain de la rue passante, elles acquièrent en quelques séances une nouvelle compétence, favorisant à la fois leur intégration - dans un pays où faire du vélo est presque aussi naturel que marcher -, leur confiance en elle et leur santé.

Le film permet d'entendre Agartha Frimpong, figure tutélaire du quartier et incontournable inspiratrice de cette expérience, raconter son enfance chaotique, sa rencontre avec la foi et les avancées personnelles qui en ont résulté. La cérémonie finale de remise des diplômes aux nouvelles cyclistes émeut par sa simplicité - quelques chaises, une sonorisation, le sourire d'enfants découvrant soudain leur maman prendre un peu de temps pour elle - et se clôt sur le départ à vélo d'une de ces mères à qui il aura fallu dix semaines mais aussi, avant cela, de longues décennies de patience pour, enfin, pouvoir troquer ses lourds oripeaux de chrysalide et s'en aller pédaler désormais avec la légèreté d'un papillon.

## La promesse d'une vie meilleure

Sollicitée pour nous mettre en lien avec quelques-unes de ses « apprenantes », Agartha Frimpong nous a fait la surprise d'un appel improvisé en visio pendant l'un des trois créneaux d'une heure qu'elle enchaîne avec des groupes de quinze personnes entre 10 h et 13 h chaque samedi matin. Il s'agissait de la septième des douze séances prévues avec ce groupe-là. Une semaine après s'être essayées au grand test du vélo dans la rue, Nancy et Joan, deux quadragénaires originaires respectivement du Suriname et de la Guyane britannique, enchaînent ce samedi-là les tours dans un parking souterrain. Au fond est stationnée la remorque ayant permis d'apporter les quinze montures. Dûment masqués et vêtus de gilets jaunes réfléchissants, une femme et deux hommes sont aussi là pour prêter main forte à Agartha pour la partie logistique et sécurité. Euphoriques, tant Joan que Nancy - cette dernière assumant être « totalement novice » et affirmant nourrir ce projet « depuis [ses] dix-huit ans » -, confient alors leur attachement à « leur » Agartha, visiblement une figure très respectée dans leur quartier. Venues toutes les deux à ces leçons par le bouche-à-oreille, elles insistent sur l'important travail d'accompagnement d'Agartha et de son équipe depuis la première minute, ce surcroît de confiance en elle que leurs progrès hebdomadaires leur donnent, et leur hâte de valider enfin le Graal de la fameuse douzième séance, synonyme de pouvoir repartir avec un vélo offert par la collectivité. « Pouvoir enfin être libres de circuler à vélo, ici à Amsterdam, ça va changer nos vies. »

Propos recueillis par Anthony Diaio

En savoir plus  
[www.mama-agatha.com](http://www.mama-agatha.com)

# À lire



## Guide ÉVA-VÉLO

Vélo & Territoires publie la première édition du guide ÉVA-VÉLO, la méthode nationale pour l'évaluation des retombées des véloroutes. ÉVA-VÉLO constitue LA méthode standardisée par laquelle les études de retombées établiront progressivement le poids économique national et européen du tourisme à vélo. Le guide se veut vivant et sera amené à évoluer en fonction des retours d'expériences. Vélo & Territoires assure le suivi et le maintien de ce guide.

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



## Décarboner la mobilité en Vallée de la Seine

The Shift Project propose une déclinaison territoriale en Vallée de la Seine de son étude réalisée en 2017 à l'échelle nationale sur les systèmes de mobilité alternatifs à l'automobile. Ce rapport fournit aux acteurs territoriaux franciliens et normands des chiffres stratégiques sur le potentiel de réduction du CO<sub>2</sub>, des polluants atmosphériques, ainsi que sur le dimensionnement des investissements à consentir, mais aussi des économies réalisées dans les aires urbaines normandes et de la grande couronne francilienne où la voiture individuelle est encore très présente.

À télécharger sur [www.theshiftproject.org](http://www.theshiftproject.org)



## Le coût des politiques vélo

Combien coûte la mise en œuvre d'une politique vélo ? Quels sont les financements existants ? Quel est le coût de la pérennisation des aménagements cyclables de transition ? Quel est le coût d'une piste cyclable ? Autant de questions auxquelles entend répondre ce guide publié par le Club des villes et territoires cyclables avec le soutien de l'Ademe et du Cerema. Des exemples de chiffrage d'initiatives à partir de cas concrets réalisés par les collectivités facilitent les arbitrages politiques et les mises en œuvre opérationnelles.

À télécharger sur [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## Coordination et évaluation du programme national MASSCE

Si les bienfaits de l'activité physique sont de plus en plus connus, ils sont surtout associés au sport et peu aux déplacements quotidiens. Pourtant, la pratique régulière du vélo apporte des bénéfices sanitaires largement supérieurs aux risques. L'objectif de ce rapport est de comprendre les motivations, les freins, les résultats, les facteurs clés de succès des entreprises concernant la mise en œuvre de programmes de mobilité et de promotion de l'activité physique et sportive.

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



## Baromètre des résultats de l'action publique : la France des pistes cyclables

Le Baromètre des résultats de l'action publique publié par le Gouvernement en janvier 2021 présente l'état d'avancement de 25 politiques. Pour la première fois, le vélo devient un indicateur de performance des objets de la vie quotidienne suivis par le Gouvernement. Le déploiement du Plan vélo de 2018 figure au rang des politiques prioritaires. Terra Nova propose une note pour analyser l'indicateur vélo.

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



## Pistes cyclables provisoires en Ile-de-France

Les questionnaires des principales voiries franciliennes ont été mobilisés pour réaliser en accéléré des aménagements cyclables de transition dès la sortie du premier confinement. Ce bilan de la DRIEA Île-de-France a pour ambition d'objectiver ce qui s'est passé depuis le printemps 2020, de faire ressortir les points positifs sur lesquels s'appuyer, mais également les difficultés qui demeurent à résoudre, et d'esquisser les évolutions possibles. Il sert de support à l'échange entre les acteurs franciliens de la mobilité afin de définir ensemble le devenir de cette expérimentation.

À télécharger sur [www.drirea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.drirea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)



## Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales

Avec cette étude l'AdCF, France urbaine et Transdev proposent une analyse illustrée de la place et du rôle des mobilités dans les quartiers populaires en France. Destinée aux acteurs locaux et nationaux de la politique de la ville et des mobilités, elle met en relief les éléments déterminants pour une appréhension fine des enjeux de transversalité des politiques publiques. La question de la mobilité reste un enjeu fort pour le désenclavement des quartiers prioritaires, pour l'accès à l'emploi, à la formation, aux services et aux loisirs.

À télécharger sur [www.franceurbaine.org](http://www.franceurbaine.org)



## Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui

Le rapport d'information sénatorial d'Olivier Jacquin questionne et projette la transformation des modes de déplacement dans les territoires peu denses à l'horizon 2040. La sortie d'un modèle de mobilités centré presque exclusivement sur la possession et l'utilisation de la voiture individuelle est un enjeu crucial pour ces territoires. Si la pratique du vélo progresse dans les grandes villes, cela est moins le cas en zones périurbaines et rurales. Le développement des modes actifs constitue une piste prometteuse, mais exige la mise en place d'un vrai système vélo.

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

# 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. Vélo & Territoires proposera de nombreux webinaires durant l'année. Ils seront progressivement mis à l'agenda.**

6 AVRIL 2021	<b>Club des coordonnateurs</b> 📍 En visio-conférence 📄 <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a>	
9 ET 16 AVRIL 2021	<b>Présentation de l'outil de signalisation</b> 📍 En visio-conférence 📄 <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a>	
1 <sup>er</sup> -31 MAI 2021	<b>Mai à vélo</b> 📍 Partout en France 📄 <a href="http://www.maiavelo.fr">www.maiavelo.fr</a>	
28 MAI ET 25 JUIN 2021	<b>Présentation du guide ÉVA-VÉLO</b> 📍 En visio-conférence 📄 <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a>	
3 JUIN 2021	<b>Journée mondiale de la bicyclette</b> 📍 Partout dans le monde 📄 <a href="http://www.un.org">www.un.org</a>	
1 <sup>er</sup> -4 JUIL. 2021	<b>Congrès de la FUB «Le vélo, nouvelle ère ?»</b> 📍 Montpellier 📄 <a href="http://www.fub.fr">www.fub.fr</a>	
6-9 SEPT. 2021	<b>Velo-City 2021</b> 📍 Lisbonne (Portugal) 📄 <a href="http://www.velo-city2021.com">www.velo-city2021.com</a>	
6 OCT. 2021	<b>Conférence nationale du tourisme à vélo</b> 📍 Ardèche/Privas 📄 <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a>	
7-8 OCT. 2021	<b>25<sup>es</sup> Rencontres Vélo &amp; Territoires</b> 📍 Ardèche/Privas 📄 <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a>	

# L'info en +

## Collectivités, participez à la première édition de Mai à vélo !

**MAI**  
à *vélo*

Amplifier la dynamique cyclable, mais surtout l'inscrire dans la durée, auprès du plus grand nombre, partout en France. Voilà l'ambition de Mai à vélo. Pour ce faire, Mai à vélo rassemble toutes les actions entreprises localement pour promouvoir la pratique du vélo, sous toutes ses formes, à travers des événements cyclables, pédagogiques et populaires. Vélo & Territoires compte sur vous pour prendre part à cet événement national et vous invite à inscrire vos actions qui seront organisées durant le mois de mai sur la plateforme [www.maiavelo.fr](http://www.maiavelo.fr) dès maintenant.

**Première édition de Mai à vélo  
du 1<sup>er</sup> au 31 mai 2021 :**  
**Un mois pour adopter le vélo... pour la vie.**

Rendez-vous sur [www.maiavelo.fr](http://www.maiavelo.fr)

 **vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

52 avenue Maréchal Foch  
69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

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

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

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : [Vélo & Territoires](https://www.facebook.com/VeloTerritoires)

Twitter : [@VeloTerritoires](https://twitter.com/VeloTerritoires)

Carte des adhérents  
de Vélo & Territoires

