

vélo & territoires

LA REVUE

N°63

PRINTEMPS
2021

À LA UNE

Départementales et
régionales 2021 : le vélo
part en campagne

PAGE 6

INITIATIVE

**Ma
Cycloentreprise**

PAGE 4

DOSSIER

**Tourisme à vélo : en
avant les itinéraires**

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

**En compagnie de
Claire Schreiber,**
coordinatrice du
programme AVELO

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Nous déconfinons et renouons progressivement avec une forme de liberté. Pour le vélo, les choses s'étaient intensifiées avec des résultats encourageants : entre le 1^{er} janvier et le 2 mai 2021 les fréquentations cyclables ont bondi de 28 % par rapport à la même période en 2019.

Au même titre que les crises facilitent le changement, chaque échéance électorale est une opportunité. Pour faire du vélo un GRAND sujet du scrutin territorial de juin, Vélo & Territoires et la FUB mènent la campagne « Parlons Vélo ». L'action des régions et départements est en effet déterminante pour construire le système vélo. Engagement, inspiration et stimulation seront nécessaires pour des mandats 2021-2027 ambitieux.

Parlons et restons vigilants. Pour défendre le vélo dans la loi Climat et résilience par exemple. Nous avons confiance en nos sénateurs pour porter les questions vélo plus loin et remettre sur la table de nombreux sujets. L'un, emblématique, est celui de l'augmentation du Fonds mobilités actives. Sommes-nous vraiment ambitieux sur les financements aujourd'hui ? La réponse est non. Pour que la mobilité à vélo soit prise au sérieux, il faut mailler le territoire. Et ce à raison de « 30 euros par an et par habitant » nous dit l'Ademe. S'il est évident que le local (les territoires !) endossera le plus gros de l'effort, il est naturel que l'État y participe à 25 %. Pour cela, ce n'est donc pas de 50 millions d'euros par an dont nous avons besoin pour le Fonds mobilités actives, mais bien de 500 millions.

Ces euros pour le vélo, ceux du Plan de relance, où sont-ils d'ailleurs ? Avec nos partenaires de la FUB et du Club des villes et territoires cyclables, nous avons interrogé la ministre de la Transition écologique sur cette question. Aujourd'hui, nous attendons des réponses pour tracer la réelle utilisation des 200 millions d'euros annoncés vers des actions vélo. Avec pragmatisme et efficacité car nous n'avons plus besoin d'intentions, mais de réalisations concrètes.

Ambition. Vigilance. Exigence. Nous pouvons tout de même nous réjouir car il y a matière. Vingt-deux collectivités ont rejoint notre réseau depuis le début de l'année. Logiquement, les intercommunalités sont les plus nombreuses à venir grossir nos rangs, car de plus en plus mobilisées sur les thématiques vélo. Le programme AVELO participe de leur mobilisation, ainsi que le décrit Claire Schreiber dans notre pause-vélo. Il est également question de cyclo-entrepreneuriat dans ce numéro printanier et nous regardons, saison oblige, du côté du tourisme à vélo et des nouveautés des itinéraires, si chers à nos territoires, nos concitoyens et nos visiteurs.

Bonne lecture.

Chrystelle Beurrier
Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative p. 4

MA CYCLOENTREPRISE

Dossier spécial p. 6

DÉPARTEMENTALES ET RÉGIONALES 2021 :
LE VÉLO PART EN CAMPAGNE

Actus p. 10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossier p. 12

TOURISME À VÉLO : EN AVANT LES ITINÉRAIRES

Pause-vélo p. 16

EN COMPAGNIE DE CLAIRE SCHREIBER

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20

TERRITOIRES PEU DENSES, CANDIDATEZ À L'APPEL
À PROJETS AVELO 2

Photo de couverture :

La Vélomaritime à Le Crotoy en Baie de Somme

©Emmanuel Berthier

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez

Vélo & Territoires, la revue sur :

www.velo-territoires.org

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

Vélo & Territoires sur Facebook

Vélo & Territoires sur LinkedIn

Vélo & Territoires sur Twitter

Vélo & Territoires

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon

info@velo-territoires.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diau, Dorothée Apperzel, Karine

Lassus, Julie Rieg, Camille Thomé

Conception et réalisation : Pauline Houlette

Crédits photos : Ademe, Adie, Agence d'aménagement

durable, d'urbanisme et d'énergie de la Corse, Auvergne-

Rhône-Alpes Tourisme, Pascal Beltrami, Emmanuel

Berthier, Juliet Christmann, Fabrice Dall'Anese, France

Vélo Tourisme, Sébastien Gaudard, Christian Martelet,

Pays des Acharde, T. Prudhomme, Sarthe Tourisme,

Sikle, studioah

Remerciements :

Véronique Brizon, Delphine Chabert, Mathieu Cloarec,

Agathe Daudibon, Bruno Gautier, Anne Jolibois, Fabienne

Kerzerho, Simon Larcade, Céline Morin, Gaétan Piegay,

Grégory Pottier, Anne-Sybille Riguidel, Olivier Schneider,

Claire Schreiber, David Sinbandhit, Florent Tijou

Ma Cycloentreprise

Le contrat de confiance

INFORMER, CONSEILLER ET FINANCER LES MICRO-ENTREPRENEURS LOCAUX POUR LES ACCOMPAGNER SUR LE CHEMIN DE LA CYCLOMOBILITÉ. TEL EST LE CRÉDO DE CE DISPOSITIF TRIENNAL QUI A DÉMARRÉ AU DÉBUT DE LA PANDÉMIE.



Formation collective de Ma Cycloentreprise à Strasbourg ©Sikla

“

Si, sur les trois milles d'entrepreneurs individuels que nous accompagnons, dix pour cent se mettent au vélo, ce serait déjà énorme.

”

Le point de départ est une rencontre. Celle entre une volonté d'entreprendre doublée du vœu de limiter l'impact écologique dudit acte d'entrepreneuriat, d'une part, et celle d'accompagner les entrepreneurs, d'autre part. À la manœuvre, l'Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE). Lancée en 1988, reconnue d'utilité publique depuis 2005, l'ADIE entend permettre à des personnes allocataires de minima sociaux ou sans emploi de créer leur propre entreprise grâce au microcrédit accompagné. « *Nous n'acceptons pas le gâchis des talents qui ferait qu'en France la création d'entreprise serait réservée à ceux qui ont de l'argent, des diplômes ou des relations* » clame haut et fort la page d'accueil du site Internet d'une structure forte de 166 agences réparties sur

l'ensemble du territoire métropolitain et ultramarin. S'appuyant sur 636 salariés et 1 100 bénévoles selon son rapport d'activité 2020, la structure défend l'idée que « *chacun, même sans capital, même sans diplôme, peut devenir entrepreneur s'il a accès au crédit et à un accompagnement professionnel, personnalisé, fondé sur la confiance, la solidarité et la responsabilité.* »

Une somme d'intérêts et de compétences

Ces mots-là semblaient avoir vocation à atterrir un jour dans les oreilles de l'écosphère vélo. Les deux mondes se télescopent en 2019 du côté de Grenoble, où prennent langue une représentante régionale de l'ADIE et une cycliste du collectif Les Boîtes à vélo France, dont l'expertise sur ces thématiques remonte dès avant sa création du côté de Nantes en 2015. La convergence d'intérêts et la complémentarité de compétences s'imposent comme une évidence. Pour que le triangle se referme, la jonction s'opère à la faveur d'un appel à programmes « *Développer la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles* » initié par le ministère de la Transition écologique pour la période 2019-2022. Ma Cycloentreprise est née. Elle est dotée d'un budget de 2,5 millions d'euros et est portée conjointement par l'ADIE, Les Boîtes à vélo et l'entreprise Eni. Son objectif est de

former sur trois ans 3 000 micro-entrepreneurs à la cyclomobilité professionnelle, d'en accompagner 1 000 techniquement et 450 financièrement. Mathieu Cloarec, directeur et responsable du développement des Boîtes à vélo, salue un programme « *à la fois ambitieux, réaliste et pragmatique, et surtout en phase avec l'un de nos objectifs de toujours : déboucher à terme sur une génération d'entrepreneurs vélo-natifs.* »

Les trois étages de la fusée

Concrètement, le dispositif se déroule en trois temps. D'abord, des formations collectives gratuites en présentiel (huit personnes au maximum), sur une demi-journée, dans les locaux d'un des partenaires en région, au cours desquelles les aspects incontournables de l'entrepreneuriat à vélo en milieux urbain et périurbain sont abordés (sécurité, choix du matériel, essais...). Ensuite, selon le degré de maturité du projet, vient le temps d'un accompagnement technique personnalisé, dispensé par un membre du réseau Les Boîtes à vélo. Enfin, un accompagnement individuel et financier est proposé par ADIE pour les micro-entrepreneurs n'ayant pas accès au crédit bancaire, avec l'alternative du microcrédit et d'une prime de 1 800 euros plafonnée à 20 % du coût d'acquisition du vélo, ainsi que le prévoit le dispositif.



David Sinbandhit, paysagiste ©Adie - Fabrice Dall'Anese

Un démarrage en côte

Alors que les étoiles se sont alignées au moment de l'élaboration de cette feuille de route, la mise en pratique à partir de janvier 2020 s'est rapidement heurtée à un imprévu de taille planétaire : la pandémie de Coronavirus et, à l'échelle française, le confinement national qui s'en est suivi. « *Nous aurions pu décider de ne rien faire et attendre, se souvient Bruno Gautier, directeur du développement à l'ADIE. Nous avons au contraire choisi d'y aller.* » Initier, acculturer, structurer un écosystème : tels seront les mantras de la phase pilote que constituera le reste de l'année 2020 avec, sous réserve de cieux sanitaires plus cléments, une pérennisation en ligne de mire pour les deux années restantes de cet engagement triennal. Le potentiel est là. « *Si, sur les trois milles d'entrepreneurs individuels que nous accompagnons, dix*

pour cent se mettent au vélo, ce serait déjà énorme » se projette Fabienne Kerzerho, directrice régionale de l'ADIE sur le secteur Grand Ouest. « *Jusqu'ici, peu d'actifs vont au travail à vélo, et encore moins chez les indépendants. Or, les trois-quarts des personnes à qui l'ADIE accorde un microcrédit sont encore en activité trois ans après, le jeu en vaut clairement la chandelle.* »

Premiers tours de roues

De tout cela, David Sinbandhit est sans doute l'un des mieux placés pour parler. C'est par les réseaux sociaux que cet architecte de formation a eu vent du dispositif. En juin 2020, le Rennais est de la toute première session dispensée en Ille-et-Vilaine. Au clair sur son *business plan* de jardinier-paysagiste à vélo - son entreprise s'appelle Un cycle, des jardins -, il s'était rapproché du collectif local Toutenvélo pour évaluer ses besoins, lequel l'avait à son tour aiguillé vers l'ADIE pour les possibilités de financement. « *Le contact avec le conseiller a été très bon, souligne l'ancien éducateur spécialisé. C'est important de le préciser car, depuis cinq ans que je mûris ce parcours de reconversion plus en phase avec mes convictions écologiques et citoyennes, ça n'avait pas toujours été le cas. Les banques ont encore souvent le sourire en coin lorsque vous arrivez avec votre projet d'entrepreneur à vélo. Avec l'ADIE, j'ai senti une écoute et une confiance qui font du bien lorsque l'on se lance.* »

Des lieux ressources pour se ressourcer

Ma Cycloentreprise est une offre proposée sur l'ensemble du territoire national, même si l'axe Clermont-Dijon-Besançon nécessite encore d'être étoffé selon les responsables interrogés. « *Dix-huit de nos sites ont vocation à fournir cet accompagnement technique, confirme Bruno Gautier, avec un pilotage national et une mobilisation de nos équipes territoriales pour la partie communication et back office.* » Les prochaines étapes ? Outre les enjeux évidents du déconfinement (présentiel, événementiel...)

“

Se rendre à vélo de son domicile à son travail et vice-versa est une chose. Travailler à vélo, c'est encore autre chose.

”

sur une dynamique qui « *quoi qu'il arrive, aura fait gagner du temps à toute une génération* » dicit Gaëtan Piegay, responsable projets aux Boîtes à vélo, une réflexion sur l'environnement immédiat et les assurances proposées à ces entrepreneurs est déjà amorcée. « *Une étude d'impact pour voir où ils en sont au bout de six mois, ainsi qu'un guide pratique destiné à permettre aux bénéficiaires du programme d'activer les bons leviers dans leurs démarches* » sont également dans les tuyaux selon Céline Morin, responsable communication des Boîtes à vélo. Surtout, un appel à candidatures doté de 50 000 euros a été lancé pour la création de tiers-lieux multifonctions, endroits ressources permettant de proposer un stationnement, mais aussi un point de chute pour les pauses repas, les rendez-vous ou les tâches administratives auxquelles, cyclistes ou non, les micro-entrepreneurs n'échappent pas. Comme le rappelle justement Mathieu Cloarec, « *se rendre à vélo de son domicile à son travail et vice-versa est une chose. Travailler à vélo, c'est encore autre chose* ».

👁 **En savoir plus**
www.macycloentreprise.fr

✍ *Propos recueillis par Anthony Diaio*



Départementales et régionales 2021 : le vélo part en campagne

LES ÉLECTIONS DE JUIN 2021 MARQUERONT-ELLES UN NOUVEAU TOURNANT POUR LES TERRITOIRES DANS LE DÉPLOIEMENT DE LA SOLUTION VÉLO ? 2020 A PLUS QUE JAMAIS AFFICHÉ LA PETITE REINE COMME SYMBOLE DE LIBERTÉ ET MODE DE DÉPLACEMENT À PART ENTIÈRE. D'UNE PART, LE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES, D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES DÉDIÉS EST DE PLUS EN PLUS PLÉBISCITÉ PAR LES FRANÇAIS. D'AUTRE PART, LE VÉLO FAIT SA PLACE AU SEIN DES POLITIQUES PUBLIQUES. AU REGARD DE LEURS COMPÉTENCES, LES DÉPARTEMENTS ET LES RÉGIONS SONT DES ACTEURS DE PREMIER PLAN POUR DÉPLOYER DES DÉMARCHES CYCLABLES AMBITIEUSES ET PRO-ACTIVES. ALORS PROFITONS DE CE SCRUTIN POUR « PARLER VÉLO » !

Les départements et les régions au cœur de la France à vélo 2030

Les chiffres de fréquentation de janvier à début mai 2021 réaffirment l'engouement croissant des Français pour le vélo, avec +28 % par rapport à 2019 sur la même période. Ces indicateurs sont encourageants pour maintenir la dynamique cyclable de 2020, voire la rehausser. Néanmoins pour porter la France au rang des grandes nations cyclables, un investissement d'au moins 30 euros par an et par habitant en faveur du vélo, dès à présent et à long terme, sera nécessaire.

Chaque échéance électorale est une période clé pour interpeler, faire réagir et convaincre les candidats de l'importance d'une politique cyclable ambitieuse et transversale. À l'instar des municipales de 2020, au cours desquelles le vélo

aura été le sujet transport numéro un débattu par les candidats, la FUB et Vélo & Territoires entendent placer l'ambition vélo au cœur de la campagne pour les départementales et les régionales. L'objectif ? Couvrir petit à petit la France entière de systèmes vélo structurants durant les six prochaines années avec, en ligne de mire, les 12 % de part modale vélo en 2030. Un objectif en phase avec la stratégie nationale bas carbone et le cap stratégique de la France à vélo 2030 de Vélo & Territoires.

L'effet levier passe par un engagement fort sur le terrain. Les départements et les régions ont les moyens d'agir sur le vélo, certains l'ont prouvé depuis plus d'une décennie déjà. L'Enquête Terri-

toires conduite en 2019 par Vélo & Territoires, avec une participation record de 14 régions et 92 départements, révélait l'« appétence cyclable » des collectivités. Deux ans plus tard, le peloton est lancé et 87 % d'entre elles disposent d'une stratégie vélo active ou en cours d'élaboration. La planification progresse, les budgets vélo sont en hausse, mais des défis restent à surmonter. C'est tout un pan de politiques publiques transversales que couvre la question vélo : l'aménagement du territoire et la voirie, à travers un maillage fin et équilibré, mais aussi l'intermodalité, les services, les solidarités, l'éducation ou encore le tourisme. Autant de sujets sur lesquels les départements et les régions peuvent se mobiliser.



Des candidats invités à s'exprimer

Ce renouvellement est en ce sens une formidable opportunité dont la FUB et Vélo & Territoires, avec le soutien du Club des villes et territoires cyclables et de l'Union Sport & Cycle, se saisissent pour inviter les candidats à viser plus haut et à « muscler » leurs programmes vélo. Initiée à l'occasion de la Présidentielle 2017, la campagne « Parlons Vélo » est ainsi pour la première fois déclinée à l'échelon départemental et régional.

À travers une plateforme renouvelée, la parole est donnée aux candidats, interrogés en ligne sur leur volonté d'agir en faveur du vélo via une vingtaine

de questions co-construites avec les associations d'usagers. Au programme de ce questionnaire ? L'ensemble des composantes d'une politique cyclable transversale et équilibrée, adaptée au territoire. Avec près de 40 000 candidats en lice en 2015 pour les deux scrutins confondus, la FUB, Vélo & Territoires et leurs partenaires ont la volonté d'engranger un maximum de réponses et de pouvoir ainsi mettre un coup de projecteur sur l'engagement de chacun en faveur de la petite reine. Un cahier de vingt propositions pour développer le vélo dans les départements et dans les régions, ainsi que des contenus pédagogiques

et concrets alimenteront la plateforme au fur et à mesure : un bon moyen de sensibiliser l'opinion, de valoriser les actions menées, de se ravitailler en idées et pourquoi pas inspirer quelques candidats. Et des initiatives vélo, il y en a tout un rayon.

Cette plateforme marque une première étape. La phase post-électorale s'avère un temps tout aussi essentiel pour guider les nouveaux élus dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable 360°. « Un mandat pour agir sur le vélo », le compte à rebours est lancé !

UN QUESTIONNAIRE POUR QUELS ENSEIGNEMENTS ?

Les réponses apportées au questionnaire n'ont pas vocation à attribuer de bons ou de mauvais points aux programmes des candidats. Elles visent à mieux appréhender les thématiques qu'ils jugent prioritaires et à cibler celles pour lesquelles un accompagnement pourra s'avérer nécessaire. Si certaines compétences permettent de toucher du doigt les questions centrales en matière de stratégie vélo, infrastructures et mobilité en tête, d'autres

méritent une attention particulière au regard des atouts du vélo en matière de santé, d'insertion ou d'émancipation par exemple. Le questionnaire entend créer une émulation entre les candidats qui pourront s'inspirer des initiatives remarquables mises en avant sur la plateforme et ainsi affûter leur stratégie vélo.

En savoir plus
www.elections.parlons-velo.fr



Un mandat pour agir sur le vélo, une formation pour les élus

Le mandat à venir pour la période 2021-2027 marque la dernière ligne droite pour tenir le cap de la France à vélo 2030. Quelle ambition se fixer à l'échelle régionale et départementale ? Comment cibler les actions prioritaires ? Comment les financer ? Quels partenaires mobiliser ? Quel rôle concret les départements et les régions peuvent-ils jouer au regard de leurs compétences et de leurs moyens propres ? Autant de questions

auxquelles Vélo & Territoires tâchera de répondre pour orienter les nouveaux élus sur des pistes de travail et leur permettre de tenir le haut du pavé.

Une formation sera proposée par Vélo & Territoires, en lien avec l'ADMA (Académie des mobilités actives), aux conseillers départementaux et régionaux adhérents en charge des questions vélo pour les aiguiller dans leur rôle. La formation leur permettra de faire

le point sur les attributions de leur collectivité en matière de vélo et de les guider dans leur démarche pour développer la « cyclabilité » de leur territoire. Elle s'appuiera sur des contenus pédagogiques et des exemples français ou étrangers concrets et inspirants pour aborder les questions relatives à la gouvernance, aux moyens d'agir (humains et financiers), aux enjeux transversaux et au « faire-savoir ».



FOCUS DÉPARTEMENTS

Les départements et le vélo, de multiples façons d'intervenir

Si la LOM a confié l'exercice effectif de la compétence mobilité aux régions et aux EPCI qui souhaitent s'en emparer, le département n'en reste pas moins un acteur légitime, stratégique et bien placé pour agréger les politiques cyclables des intercommunalités, harmoniser les interventions et définir une stratégie cohérente à l'échelle du territoire. Son rôle est essentiel pour prioriser ce qui relève du structurant et pour ainsi peser sur le développement du vélo, par une approche intégrée comme en témoignent les réflexions menées actuellement sur les réseaux express vélo en Haute-Garonne ou en Ile-et-Vilaine. En tant que gestionnaire de la voirie, le département est souvent le plus compétent pour intervenir en maîtrise d'ouvrage, que ce soit pour

sécuriser les abords des collèges ou pour garantir la continuité entre deux bourgs hors agglomération, à l'instar du Plan mobilité de la Mayenne. Garant des solidarités et de la cohérence territoriale, il peut également développer des dispositifs d'accompagnement (contrats de territoires en Eure-et-Loir, ingénierie départementale dans l'Aude...) pour inciter et stimuler les EPCI à créer leur propre schéma vélo. Le département a toute sa place pour favoriser une mobilité inclusive et offrir le choix du vélo en ciblant en priorité les jeunes et les publics les plus vulnérables. Sur le plan touristique, nombre de départements se saisissent de l'essor du slow tourisme, accéléré par la crise sanitaire et le besoin d'activités de plein air : l'éventail, la

qualité d'équipements et de services proposés le long des itinéraires cyclables placent les territoires dans la course pour faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo. Et ne l'oublions pas, en zone rurale, le département se place souvent au premier rang des employeurs locaux. L'acculturation au vélo qu'il peut proposer à ses agents, via un plan de mobilité en Finistère, de la formation dans les Pyrénées-Atlantiques, la mise à disposition d'une flotte de vélos dans le Doubs ou encore le déploiement du Forfait mobilités durables et de la démarche employeur pro-vélo sont autant de moyens de mener le train, en bon capitaine de route, pour faire évoluer les pratiques et assoir la place du vélo dans les déplacements du quotidien.



FOCUS RÉGIONS

Les régions pour affûter une stratégie vélo durable et intégrée

Cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité, la région en a sous la pédale. Depuis quelques années, l'approche des politiques cyclables a changé de braquet, avec la prise en compte de la solution vélo dans les SRADDET (Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), les schémas régionaux du tourisme, voire les SRDEII (Schéma régionaux de développement économique d'innovation et d'internationalisation) ou encore les plans régionaux santé environnement comme en

Normandie. Des politiques cyclables transversales se développent à travers des plans vélo ambitieux comme en Centre-Val de Loire ou en Bourgogne-Franche-Comté. Départements et régions avancent main dans la main pour aller plus loin dans la planification et cibler leurs investissements vers des aménagements cyclables structurants : les territoires ont ouvert 1 784 km sur le Schéma national et les schémas locaux en 2020, du jamais vu ! Une avancée notoire, que ce soit pour des déplacements utilitaires ou à des fins touristiques et récréatives. Mais il faut tenir la corde et éviter les bordures. Emport des vélos dans les trains, les cars ou les bateaux, complété de stationnement sécurisé à proximité des pôles d'échanges multimodaux, l'enjeu est de lever les freins aux déplacements intermodaux et d'activer tous les leviers pour assurer la complémentarité

entre les modes de déplacement. Et le jeu en vaut la chandelle : avec des retombées économiques directes du vélo estimées à 8,2 milliards en France, une filière du cycle en constante progression (2,7 millions de vélos vendus en 2020 dont 514 600 VAE selon l'Observatoire du cycle de l'Union Sport & Cycle) et une croissance de l'emploi dans le secteur (1 million d'euros investis génère vingt emplois ETP dans l'économie du vélo contre trois pour l'industrie automobile), les régions ont tout intérêt à structurer et accompagner son expansion, comme en témoignent les clusters Mobilités actives et durables en Auvergne-Rhône-Alpes et Vélo Vallée en Occitanie ou le soutien à l'entrepreneuriat à vélo appuyé par la Nouvelle-Aquitaine. Une ambition et une exemplarité que la collectivité doit se fixer pour démocratiser l'usage du vélo à l'échelle régionale.



TROIS QUESTIONS À OLIVIER SCHNEIDER, président de la FUB ET CAMILLE THOMÉ, directrice de Vélo & Territoires

1.

Pourquoi avoir choisi de mobiliser vos deux structures Vélo & Territoires et la FUB pour mener cette campagne ?

Camille Thomé : Avec 66 départements et 11 régions parmi nos adhérents, nous associer à la FUB pour mener cette campagne a été une évidence. Ce coup de projecteur sur le vélo à l'occasion du renouvellement des instances départementales et régionales est stratégique. Aux dernières municipales, le vélo a été le sujet transport numéro un débattu par les candidats. Nous voulons qu'il en soit de même pour ce scrutin de juin 2021 qui peut marquer un tournant tout aussi majeur.

Olivier Schneider : Maintenant qu'il y a un Plan national vélo sincère et financé, maintenant que tant de villes sont engagées dans des politiques cyclables ambitieuses, il ne manque plus que les départements et les régions pour obtenir un système vélo complet et sans coupures. Cela tombe bien : les deux élections ont lieu en même temps ! Quoi de plus naturel que de sourcer nos 450 associations auprès de Vélo & Territoires qui a toute la connaissance sur les compétences de ces strates essentielles du mille-feuille territorial.

2.

Quels sont vos objectifs respectifs à travers Parlons Vélo ?

Camille Thomé : Notre ligne de mire, c'est la France à vélo 2030 avec 12 % de part modale. Les choses progressent : les actions vélo sont de plus en plus structurées dans les territoires et les investissements à des niveaux jamais atteints. Cependant, avec ses 3 % de part modale vélo aujourd'hui, la France est encore un pays en développement. Régions et départements peuvent faire beaucoup plus sur ces questions. Leur ambition pour un mandat 2021-2027 pro-vélo se construit maintenant.

Olivier Schneider : Au-delà de compléter le système vélo, de faire fonctionner la complémentarité vélo + train ou de favoriser la pratique du vélo des collégiens, il y a aussi un enjeu de structuration interne du réseau de la FUB. La campagne nous force à trouver des référents régionaux et départementaux, et cela a plutôt très bien fonctionné. Une fois les élections passées, je suis convaincu que de véritables collectifs régionaux émergeront pour être des interlocuteurs bienveillants, mais exigeants, des futurs élus.

3.

Pensez-vous que le contexte soit favorable à une mobilisation accrue des départements et des régions sur la question vélo ?

Camille Thomé : Nous avons conscience que la crise sanitaire, sociale et économique aura des conséquences terribles sur les finances des collectivités territoriales. Pour autant, la situation a fait ressortir l'intérêt pour le vélo, devenu un geste barrière face à la Covid, une source de liberté et un outil de mobilité résilient, bas carbone, agile, efficace et inclusif. Le vélo est un investissement public rentable et peu de politiques publiques présentent de pareils atouts. Pour disposer de systèmes vélo complets, les régions et les départements sont des acteurs de premier rang.

Olivier Schneider : On a vu la mobilisation incroyable de nos concitoyennes et nos concitoyens pour l'ajout du vélo dans la loi Climat. Même si les élections régionales et départementales ne sont pas celles qui passionnent le plus les électrices et les électeurs, nous observons une dynamique incroyable. Je n'ose imaginer ce qu'il se passera dans un an pour les élections législatives et l'élection présidentielle !

Actus du réseau Vélo & Territoires

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

VÉLO & TERRITOIRES

Le Club des itinéraires et destinations vélo s'est réuni pour la troisième fois

Créé et animé par Vélo & Territoires, le Club des itinéraires et destinations vélo (ex-Club des coordonnateurs) a réuni une soixantaine d'acteurs institutionnels et associatifs pour sa troisième édition le 6 avril dernier. L'occasion d'aborder les questions d'intermodalité qui se posent pour ces itinéraires et destinations, de même que les questions relatives aux données vélo, très nombreuses et indispensables dans le cadre de ces dynamiques touristiques. Instance d'échange, de travail et de mutualisation entre acteurs des itinéraires et destinations vélo, ce club entend mieux articuler les efforts fournis par chacun afin de faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo. Initialement financé via le projet européen AtlanticOnBike, le Club des itinéraires et destinations vélo est soutenu par l'Ademe en 2021. Les supports de présentation et reprints de ce troisième Club, ainsi que les articles sur l'intermodalité et sur les données vélo sont disponibles sur le site Internet de Vélo & Territoires.

Plus dynamique que jamais, le marché du cycle doit s'adapter à l'engouement des usagers

Le vélo ne connaît pas la crise et les ventes de VAE grimpent. Le bilan de l'Observatoire du cycle 2020 de l'Union Sport & Cycle confirme les ressentis : malgré les temps troublés, les ventes de vélos atteignent des sommets avec plus de 3 milliards d'euros de chiffres d'affaires pour les ventes conjuguées de vélos, périphériques et accessoires en 2020 : c'est 25 % de plus qu'en 2019. Avec 514 672 unités vendues en 2020, le VAE représente 19 % du marché. Son évolution est impressionnante : +29 % en volume et +58 % de chiffre d'affaires par rapport à 2019. Avec 56 % du chiffre d'affaires total, les ventes de VAE dépassent le milliard d'euros en 2020. La filière du cycle est assurément la grande bénéficiaire d'une demande en forte augmentation. Les industriels, qui reconnaissent les difficultés d'approvisionnement et une légère tension du marché, rassurent sur le fait que chacun trouvera un vélo à son pied.



Participation d'une école du Pays des Achards au défi mobilité 2020 de la région Pays de la Loire ©Pays des Achards

VÉLO & TERRITOIRES

La pratique du vélo poursuit sa croissance en 2021

Malgré les mesures liées à la crise sanitaire, la pratique cyclable enregistre de bons résultats comme en témoigne le bulletin n°2 des fréquentations vélo en France 2021 publié par Vélo & Territoires le 5 mai. Que nous dit-il ? Que le nombre de passages de vélos enregistrés entre le 1^{er} janvier et le 2 mai progresse de 28 % par rapport à la même période de 2019 et de 56 % par rapport à 2020 (confinement inclus). Cette progression profite à tous les milieux : +28 % de passages en urbain, +34 % en périurbain et +21 % en rural par rapport à 2019. Les vacances de printemps ont été propices à la pratique cyclable, notamment en milieu urbain. Les bulletins fréquentations vélo en France sont réalisés par Vélo & Territoires avec le soutien du ministère de la Transition écologique et font l'objet d'une parution mensuelle.

De nouveaux crédits destinés aux collectivités pour déployer le Savoir rouler à vélo

Un nouveau programme CEE baptisé « Génération vélo » est lancé suite à la publication de l'arrêté ministériel au Journal officiel ce 2 mai. Porté par la FUB, ce programme a un double objectif : former au moins 1 800 formateurs pour les interventions en structures scolaires et accompagner au moins 800 000 enfants de six à onze ans vers la pratique du vélo en autonomie d'ici trois ans. Les crédits à hauteur de 21 millions d'euros seront accessibles aux acteurs territoriaux qui souhaitent déployer le programme Savoir rouler à vélo : collectivités, écoles et autres partenaires.

Le Pays des Achards progresse vers un système vélo

Territoire lauréat de l'appel à projets AVELO de l'Ademe et du Fonds mobilités actives « Continuités cyclables » en 2020, le Pays des Achards en Vendée, bénéficie de cet accompagnement technique et financier pour définir et concrétiser sa politique cyclable du quotidien. L'adoption de son schéma directeur cyclable fin 2020 a permis de définir les priorités d'aménagement et la feuille de route des travaux pour les dix ans à venir sur le territoire avec 120 km d'aménagements cyclables à réaliser à horizon 2030. Un fonds de concours est à l'étude pour encourager les communes qui se lancent dans la réalisation des aménagements cyclables sur leur territoire. Dans le sillage de la LOM, la Communauté de communes exercera la compétence d'autorité organisatrice de mobilité (AOM) à partir du 1^{er} juillet 2021.

La Loire-Atlantique expérimente un service de location de VAE à échelle départementale en lien avec quatre intercommunalités

Les services vélo constituent un levier important pour faire décoller la pratique du vélo partout en France et notamment en territoires peu denses. Pour répondre à cet enjeu et en écho à sa stratégie vélo 2017 – 2027, le département de Loire-Atlantique a proposé à quatre intercommunalités de s'associer pour expérimenter le nouveau service de location de VAE Vélila en ce début d'année. Le Département a acquis une flotte de 200 VAE Arcade et les EPCI en assurent la gestion et l'entretien, en partenariat avec des vélocistes locaux. Les listes d'attente qui s'allongent confortent le département de Loire-Atlantique dans sa démarche et confirment l'excellent accueil des territoires à ce nouveau service de location de VAE. S'il est encore trop tôt pour dresser un premier bilan, l'expérimentation parvient à fédérer et impulser une dynamique collective qui fait franchir au vélo le périphérique des villes.

Lancement du programme ADMA

L'Académie des experts en mobilités actives (ADMA) a démarré le 1^{er} février 2021. Composée de douze expert.e.s formatrices.teurs en mobilités actives, elle a comme missions principales la conception des contenus pédagogiques de la plateforme ADMA à partir des documentations nationales et internationales, de voyages d'étude en France et en Europe, de rencontres et de formations ; la formation de futurs formateurs, collectivités, directions des ressources humaines, syndicats de copropriétés, bureaux d'études, universitaires, architectes, urbanistes, paysagistes, chercheurs, associations d'usagers ; et la représentation et le rayonnement du programme ADMA auprès des différents interlocuteurs. Vélo & Territoires entend travailler activement avec ces experts du programme CEE qui est porté conjointement par la FUB et la société Rozo.

La Métropole de Lyon laisse passer les cyclistes dans des carrefours tramway

La Métropole de Lyon, le Cerema et le Sytral expérimentent une signalisation facilitant le cédez-le-passage cycliste au feu rouge dans des carrefours tramway. Ce dispositif de feu clignotant permet aux cyclistes de traverser le carrefour, alors que les voitures sont à l'arrêt lors du passage du tramway. L'expérimentation s'inscrit dans le cadre du déploiement large du cédez-le-passage cycliste dans les carrefours à feu par la Métropole de Lyon. Le bilan réalisé à l'issue de cette expérimentation permettra de décider de son déploiement à plus grande échelle.

VÉLO & TERRITOIRES

Projet de loi Climat : le Sénat appelé à amplifier la dynamique cyclable

L'Assemblée nationale a adopté en première lecture le projet de loi Climat et résilience le 4 mai dernier. Plusieurs avancées ont été actées grâce à la mobilisation autour du vélo, grand absent du projet de loi initial. Mais il reste des mesures à adopter pour que le vélo atteigne les objectifs ambitieux qui lui ont été fixés en 2018. La FUB, Vélo & Territoires, le Club des villes et territoires cyclables et Les Boîtes à Vélo – France saluent d'une voix commune les progrès du projet de loi Climat apportés par l'Assemblée nationale et appellent le Sénat à amplifier la dynamique et rehausser l'ambition du texte. En ligne de mire : une part modale vélo de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030. Le projet de loi sera examiné par les commissions développement durable et aménagement du territoire et affaires économiques début juin. L'ensemble des sénatrices et des sénateurs sera ensuite amené à débattre du texte pendant deux semaines à compter du 14 juin.

Le Tour de la Creuse à vélo se met progressivement en tourisme

Le Tour de la Creuse à vélo, présent sur la plateforme de France Vélo Tourisme, a enregistré un record de fréquentation en juillet et août 2020 avec +38 % en moyenne sur les compteurs implantés sur le circuit de 322 km. Intégralement en site partagé, le circuit a fait l'objet d'un état des lieux complet associant techniciens du Département et comité départemental de vélo de la Creuse à l'automne dernier. Ces travaux permettront de préciser ou modifier le jalonnement afin d'améliorer la qualité du parcours. En parallèle, le nouveau logotype de l'itinéraire apparaîtra sur les panneaux de signalisation et les supports de promotion dès ce printemps. Pour accompagner les touristes à vélo dans la découverte du Tour de la Creuse à vélo, Creuse Tourisme a récemment publié l'édition 2021 – 2022 du carnet de route, disponible dans les offices de tourisme du département.

Avec Mobilités 2025, le département d'Ille-et-Vilaine se dote d'un plan vélo de grande ampleur

Coconstruit pendant trois ans avec l'ensemble des territoires bretonnants, le programme d'investissement Mobilités 2025, doté d'une enveloppe de 215 millions d'euros pour les sept prochaines années, a été voté à l'unanimité le 22 avril dernier. Premier poste d'investissement ? Le vélo. Près d'un tiers du budget mobilité du département d'Ille-et-Vilaine, soit 70 millions d'euros, va être consacré à la création d'un réseau vélo départemental à haut niveau de service : largeur de 3 m, priorité par rapport au réseau routier secondaire, mise en dénivelé au croisement des routes principales... Dans un premier temps, les tronçons de moins de 10 km entre les pôles de mobilité constitués par les agglomérations, les gares, ou les aires de connexions intermodales à forte desserte seront réalisés. Le Département assurera la maîtrise d'ouvrage des infrastructures hors agglomération. Les continuités à niveau de service équivalent en agglomération seront assurées par les collectivités locales.

VÉLO & TERRITOIRES

Le réseau Vélo & Territoires accueille son 132^e adhérent

Depuis ce début d'année, Vélo & Territoires a accueilli 22 nouvelles collectivités : deux départements, dix-neuf EPCI et une commune. Parmi les derniers arrivants : département de Loir-et-Cher, communauté de communes de la Vexy [01], Annonay Rhône Agglo [07], syndicat mixte de la Camargue gardoise [30], PETR Pays Portes de Gascogne [31 et 32], commune de Sarzeau [56], communauté de communes de la Plaine d'Estrées [60], communauté de communes Sud Roussillon [66], communauté de communes du Genevois [74], communauté d'agglomération Melun Val de Seine [77] et communauté d'agglomération du Grand Sénonais [89]. Bienvenue à eux !

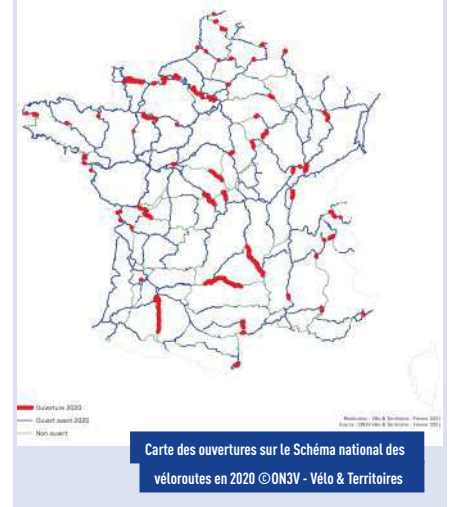
CHIFFRES CLÉS DU SCHEMA NATIONAL DES VÉLOROUTES 2020

VÉLO & TERRITOIRES

Les territoires ont ouvert 1 784 km sur le Schéma national des véloroutes et les schémas locaux en 2020

Les ouvertures sur le Schéma national des véloroutes et les schémas locaux ont progressé de 165 % en 2020 par rapport à l'année précédente. Ces excellents chiffres montrent que les collectivités ciblent résolument leurs investissements vers des aménagements cyclables structurants. Le Schéma national des véloroutes compte 58 itinéraires, dont 10 EuroVelo, pour un linéaire total de 25 587 km au 1^{er} janvier 2021. Pour les ouvertures 2020, six indicateurs sont à retenir :

- Le Schéma national des véloroutes est ouvert à 74 %
- 1 784 km ont été ouverts en 2020
- 70 % des aménagements réalisés en 2020 sont inscrits au Schéma national des véloroutes
- Le Schéma EuroVelo est réalisé à 92,5 % en France
- Quatorze départements ont ouvert plus de 50 km sur leur schéma départemental en 2020
- 6 739 km d'itinéraires nationaux restent à réaliser, dont 658 km d'EuroVelo, pour tenir le cap de la France à vélo 2030



Carte des ouvertures sur le Schéma national des véloroutes en 2020 ©ON3V - Vélo & Territoires

Tourisme à vélo : en avant les itinéraires

SI LA CRISE SANITAIRE A ACCÉLÉRÉ LA FRÉQUENTATION DES ITINÉRAIRES CYCLABLES INSCRITS AU SCHEMA NATIONAL DES VÉLOROUTES, ELLE RENFORCE SURTOUT UNE TENDANCE DÉJÀ À L'ŒUVRE COMME EN TÉMOIGNENT LES +19 % ENTRE 2013 ET 2019¹. LES TERRITOIRES SE RASSEMBLENT DANS DES COMITÉS D'ITINÉRAIRE POUR DÉVELOPPER CES VÉLOROUTES ET ACCUEILLIR AU MIEUX LES TOURISTES À VÉLO, ITINÉRANTS, SPORTIFS ET DE LOISIRS, MAIS AUSSI LES CYCLISTES DU QUOTIDIEN. PARTAGE D'EXPÉRIENCES.

Les grands enjeux des itinéraires

Au 1^{er} janvier 2021, 74 % des 25 587 kilomètres d'itinéraires prévus à l'horizon 2030 par le Schéma national des véloroutes de 2020 sont réalisés². Les régions, départements et intercommunalités maîtres d'ouvrage ou financeurs ont leur déploiement en charge, ce qu'ils font allègrement une fois les retombées économiques potentielles en tête. Les grandes villes s'associent également de plus en plus à leur financement. *"Aujourd'hui tous les territoires s'y intéressent. En moyenne, un client à vélo rapporte 68 euros par jour"*, commente Véronique Brizon, directrice d'ADN Tourisme. La fédération nationale des organismes institutionnels du tourisme anime la communauté des évaluateurs de la marque Accueil Vélo (6 300 offres labellisées à ce jour) et accompagne ses adhérents, notamment les offices de tourisme, dans la délivrance d'une information de qualité aux touristes à vélo et dans la diffusion de la culture vélo aux acteurs du tourisme local.

Diversification de la clientèle

Le tourisme à vélo n'est plus uniquement l'affaire de retraités ou de cyclistes sportifs, mais aussi de personnes en quête de nature et d'activités de plein air. Sur la période 2015-2019, les touristes à vélo observés sur les itinéraires étaient des itinérants (15 % des usagers), des cyclistes de loisirs (65 %), des sportifs (15 %) et des cyclistes utilitaires (5 %)³. En ce contexte de crise sanitaire, l'appétence pour le tourisme à vélo par des clientèles néophytes est forte. Pour ces touristes à vélo, le besoin en conseils pratiques est important, y compris pour des familles qui osent passer le pas. Florent Tijou, chargé de mission webmarketing chez France Vélo Tourisme, espère que ce mouvement continuera après la crise : *"Le potentiel de croissance des publics locaux est énorme. La clientèle étrangère, qui représente 20 % de la clientèle globale, a tendance à stagner"*. Autre fait marquant ? Depuis 2020, la plateforme France Vélo Tourisme

enregistre un intérêt fort pour les itinéraires situés en-dehors des sentiers battus : les itinéraires VTT et les itinéraires d'interconnexion, qui relient des grandes véloroutes entre elles.

Partage et mutualisation

Si pour les territoires, les itinéraires cyclables sont une aubaine, ces collectivités nécessitent d'y dédier des moyens conséquents. *"La région Nouvelle-Aquitaine est concernée par dix comités d'itinéraires cyclables. Participer à l'ensemble de ces*

projets est un vrai enjeu financier, sans compter le temps à y consacrer", explique Agathe Daudibon, responsable du pôle itinéraires et tourisme à vélo chez Vélo & Territoires. Coordonner les itinéraires est un effort collectif que le Club des itinéraires et destinations vélo, créé en 2020 par Vélo & Territoires, entend accompagner. Enjeu ? Partager les expériences autour des infrastructures et des services, et encourager la mutualisation d'actions et de ressources humaines. En ligne de mire : faire de la France la première destination mondiale de tourisme à vélo d'ici 2030.



La Vélobuissonnière : une évasion pour les urbains



La Vélobuissonnière à Fillé ©Pascal Beltrami - Sarthe Tourisme

La Vélobuissonnière (V44), véloroute de 250 kilomètres inscrite au Schéma national des véloroutes, est à la croisée de trois autres itinéraires nationaux - La Véloscénie (V40), la Vallée du Loir à vélo (V47), La Vélo Francette (V43) - et de l'EuroVelo 6 - La Loire à Vélo. Elle passe - entre autres - par la muraille gallo-romaine du Mans, candidate au Patrimoine mondial, et se termine dans le Val de Loire inscrit à l'Unesco. Inaugurée en juillet de l'année dernière, La Vélobuissonnière cible notamment les urbains situés à moins de trois heures de connexion en transports publics.

Une aventure à échelle humaine

"Nous visons plus particulièrement une clientèle domestique. Nous voulons que La Vélobuissonnière soit une destination de micro-aventure en milieu naturel pour les Français des métropoles situées à deux - trois heures de chez nous. Le bassin parisien, Tours, Nantes, Angers, Rennes, Rouen, Caen et Le Mans font partie de notre scope", explique Grégory Pottier, chargé de mission chez Sarthe Tourisme. Pour faciliter leur venue, les collectivités proposent

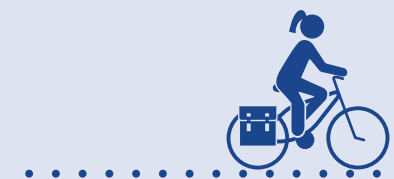
des lignes de bus avec rack à vélo entre Saumur et Le Mans ou des TER avec possibilité d'embarquer un vélo sur les trajets Le Mans-La Suze-sur-Sarthe et Le Mans-Alençon, toute l'année et à l'initiative de la région des Pays de la Loire. Adultes, amis ou couples tentés par une itinérance à vélo en moins d'une semaine, constituent la cible clientèle pour l'itinéraire. La Vélobuissonnière est aussi proposée aux familles pour réaliser des balades notamment sur voies vertes, par exemple entre La Flèche et Baugé-en-Anjou ou entre Le Mans et Fillé. La forte interconnexion avec d'autres itinéraires permet également de proposer des boucles interdépartementales aux touristes. Deux d'entre elles sont valorisées cette année : une de 630 kilomètres qui relie la Normandie à la Loire ; une autre de 570 kilomètres du côté de Saumur, Angers, Laval, Alençon et Le Mans.

Une identité forte pour valoriser le territoire

Depuis l'inauguration de La Vélobuissonnière, les acteurs touristiques ont montré un regain d'intérêt pour la marque Accueil Vélo. *"Avec cette nouvelle identité, la démarche partenariale mise en place, les actions de valorisation engagées et le développement du tourisme à vélo, on sent qu'il y a un véritable engouement autour de cet itinéraire"*, commente Grégory Pottier. Dans l'avenir, les partenaires de La Vélobuissonnière vont renforcer cette identité commune avec le développement de Haltes Buissonnières, aires d'arrêt vélo tous les 30 kilomètres. Situées sur des points d'intérêt patrimonial ou paysager de l'itinéraire, ces aires informeront les usagers sur ces sites et inviteront à faire une pause prolongée pour les visiter.



La Vélobuissonnière à Vieil-Bauge ©Sébastien Gaudard



¹ Plateforme nationale des fréquentations, Vélo & Territoires

² Observatoire national des véloroutes et voies vertes, Vélo & Territoires

³ Typologie de pratique des touristes sur les six dernières enquêtes de véloroutes et voies vertes en France réalisées entre 2015 et 2019, étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, avril 2020

La Vélomaritime : une ouverture sous les meilleurs auspices



La Vélomaritime à Le Crotoy en Baie de Somme ©Emmanuel Berthier

S'il était déjà possible de faire du vélo sur certaines portions de l'EuroVelo 4 en France, La Vélomaritime ouvre officiellement en juin de cette année. L'itinéraire franchit 1 500 kilomètres de la Bretagne aux Hauts-de-France et longe les mers de la Manche et du Nord. Les paysages époustouflants amènent aussi leur lot de difficultés, notamment en matière d'aménagements. Durant le partenariat 2019-2023, l'enjeu principal est de "mettre La Vélomaritime en tourisme", selon Anne Jolibois, manager de la mise en réseau des filières chez Calvados Attractivité, autrement dit "terminer les aménagements, attirer des itinérants et générer des retombées économiques". Les 330 candidatures déposées en réponse à l'appel à ambassadeurs de La Vélomaritime début 2021 augurent un avenir radieux à cet itinéraire.

Le littoral, attractivité paysagère et difficulté d'aménagement

L'inauguration de l'itinéraire en juin 2021 est rendue possible grâce à deux années d'intense travail avec la mise en place d'une signalétique continue et l'aménagement de sections provisoires pour permettre aux touristes à vélo de parcourir l'EuroVelo 4 de Roscoff à Dunkerque. Mission accomplie pour compléter ces aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire cette année. La zone littorale augmente cependant les problématiques à régler. "Pour faire passer le tracé sur une route partagée, il faut moins de 1 000 véhicules par jour. En littoral, on les atteint quasiment tout le temps. On est obligé de créer plus de voies sécurisées", commente Anne Jolibois. Sans compter les difficultés à allier zone protégée littorale et aménagements cyclables. Au final, La Vélomaritime est composée d'une majorité de sections en site partagé (67 %). Une

amélioration se profile au printemps 2021 : la mise en place d'un service d'embarquement des vélos dans les cars régionaux de la ligne Caen-Le Havre pour franchir le Pont de Normandie, déconseillé aux cyclistes à ce jour.



Pastille des ambassadeurs de La Vélomaritime

La Vélomaritime sous l'œil des cyclistes

Pour attirer les cyclistes itinérants, La Vélomaritime conduit une campagne de communication innovante qui vise les Français résidants à proximité (50 % des touristes à vélo habitent à moins de 200 kilomètres⁴). Les clientèles étrangères sont aussi attendues en sortie de crise sanitaire. "On a fait un appel à candidatures à des touristes à vélo, des Mesdames et Messieurs Tout-le-monde, novices ou expérimentés. On leur a demandé de proposer un voyage avec une thématique qui leur tenait à cœur le long

de l'itinéraire pour devenir ambassadeurs de La Vélomaritime". Avec 330 projets proposés, l'appel a reçu un succès inattendu. Après une sélection difficile, cinq ambassadeurs ont été retenus : le groupe de musique Les vieux d'la Veille va donner des concerts éphémères ; un père et son fils sont passionnés de vieux gréements ; deux couples de copains épicuriens vont aller à la recherche de bonnes adresses ; un couple à la rencontre d'acteurs qui œuvrent pour le bien-être de la planète ; et le podcasteur Les nouveaux aventuriers valorisera l'artisanat et le savoir-faire local. Leurs récits de voyage, photographies et vidéos seront relayés sur les réseaux sociaux de La Vélomaritime. Un regard neuf et diversifié qui devrait en convaincre plus d'un.

En savoir plus

www.lavelomaritime.fr/ambassadeur



⁴ Étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, avril 2020

La ViaRhôna : une transition vers le local



ViaRhôna à Lyon sur les berges du Rhône ©T. Prudhomme - Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme

Du lac Léman à la mer Méditerranée, l'EuroVelo 17 - ViaRhôna s'étend sur 815 kilomètres. Elle traverse trois régions et un total de onze départements, avec des paysages aussi diversifiés que des vignobles, des champs de lavande et d'oliviers, des espaces sauvages, des plages et des marais, sans oublier les villes de Lyon, Avignon et Arles classées au patrimoine mondial de l'Unesco. En 2021, le comité d'itinéraire met en place une nouvelle gouvernance pour répondre aux spécificités et problématiques locales et à l'augmentation des touristes à vélo qui empruntent l'itinéraire (ils étaient 198 000 au total en 2017⁵).

Une clientèle qui augmente et se diversifie

La ViaRhôna n'a pas fait exception à la règle. Elle a elle aussi connu un essor de la pratique du vélo lors du premier déconfinement. "En 2020, la fréquentation estivale a doublé par rapport à 2019, sachant que l'itinéraire avait déjà une croissance annuelle à deux chiffres", explique Simon Larcade, chargé de mission Véloroutes à la région Auvergne-Rhône-Alpes. Ces niveaux de fréquentation s'expliquent aussi par la croissance des clientèles locales, tendance qui existait avant la pandémie de Covid. L'étude réalisée en 2017 témoignait déjà de cette fréquentation domestique. "À l'origine, nous allions chercher des clientèles européennes avec un point de départ à Genève. Depuis 2018, nous cherchons aussi à inciter les urbains de nos territoires à faire des séjours itinérants", précise Simon Larcade. Autre changement de taille : si des collectivités mettent en place des politiques incitatives pour que des prestataires proposent des services d'hébergement, de location ou de réparation de vélos le long de l'itinéraire, avec l'appui du plan Rhône-Saône, le modèle économique de ces acteurs semble désormais de plus en plus viable. "La clientèle des itinérants à vélo augmente et ce sont eux qui dépensent le plus",

explique Delphine Chabert, responsable Pôle outdoor et bien-être thermal chez Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme. Sur la période 2015-2019, les itinérants représentaient la moitié de la clientèle touristique de l'itinéraire⁶.

Une gouvernance en tronçons

Pour la période 2021-2024, la ViaRhôna intègre l'ensemble des intercommunalités à sa gouvernance souple, en sus des régions et des départements. Elle encourage par ailleurs deux niveaux de partenariat, prenant exemple sur la démarche déjà mise en œuvre en 2018 sur la partie Léman-Lyon. Concrètement, trois

comités de tronçons de la ViaRhôna - du Léman à Lyon, de Lyon à Avignon et d'Avignon à la mer - sont créés en plus du comité d'itinéraire global porté par les régions, avec deux objectifs principaux à la clé : mieux animer les réseaux d'acteurs du tourisme et du vélo sur ces tronçons grâce - entre autres - aux intercommunalités et offices de tourisme ; et répondre aux enjeux propres à chaque tronçon. À terme, les initiatives concluantes à l'échelle d'un tronçon pourront être diffusées sur l'ensemble de l'itinéraire.

Julie Rieg



Le Rhône et ViaRhôna dans le nord de l'Ardèche ©Christian Martelet - Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme

⁵ Étude de fréquentation de l'EuroVelo 17 réalisée en 2017

⁶ Typologie de pratique des touristes sur les six dernières enquêtes de véloroutes et voies vertes en France réalisées entre 2015 et 2019, étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, avril 2020



Claire Schreiber

COORDINATRICE DU PROGRAMME AVELO ET AU PILOTAGE DU RÉCENT CAHIER « DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO DANS LES TERRITOIRES », CLAIRE SCHREIBER PORTE UN REGARD PRÉCIS ET À 360° SUR LES ENJEUX DU MOMENT. ENTRETIEN.

Comment êtes-vous venue à travailler sur les thématiques cyclables ?

J'ai commencé comme chargée d'études au Club des villes et territoires cyclables entre 2015 et 2019. Je n'étais pas spécialiste du vélo, mais je sortais d'un Master en Stratégies territoriales et urbaines à Sciences Po Paris. Ce poste m'a permis de faire beaucoup d'animation de réseau et de groupes de travail, et de prendre un peu mieux la mesure de tout ce qu'impliquent les actions de lobbying. Et puis, en 2018, il y a eu cet appel à projets de l'Ademe intitulé « Vélo et Territoires ». Son succès a permis la création d'AVELO, un programme de certification d'économie d'énergie, avec une enveloppe de treize millions d'euros à la clé. C'est précisément pour animer ce programme que le service Transport et mobilité de l'Ademe a ouvert un poste en juin 2019, et que je l'ai intégré.

En quoi consiste votre action ?

J'anime un réseau d'un peu plus de 220 collectivités en milieu plutôt peu dense - cette fameuse strate que l'on voit d'ordinaire si peu. De par mon parcours antérieur, l'idée était de s'inspirer des méthodologies et des pratiques des grandes métropoles et communautés urbaines et de voir ce qui pouvait être répliqué. Cette intuition s'est confirmée au contact des collectivités lauréates de l'appel à projets, même si tout n'est pas transposable à l'identique bien sûr. Dans les grandes villes, les arguments tournant autour des problématiques de congestion sont à la fois les plus audibles et ceux dont la portée est la plus immédiate. Mais la congestion et la pollution touchent beaucoup moins les territoires ruraux. Le combat pour le vélo est d'abord un combat culturel. D'une façon globale, il y a encore du boulot car nous partons souvent de très loin, même si les dernières élections municipales et la crise sanitaire ont montré

que la première étape, celle de la sensibilisation, est désormais un aspect plus évident aux yeux de davantage d'interlocuteurs.

Qu'est-ce que la crise sanitaire a changé à votre organisation et à l'avancée de vos actions, justement ?

Du strict point de vue vélo, cette crise sanitaire a été un accélérateur extraordinaire. Elle a permis aux différents acteurs de réaliser en six mois ce qui aurait dû nous prendre cinq ans si nous étions restés au fil de l'eau. Le vélo est désormais perçu comme une solution grand public et ça c'est une avancée considérable. Les aménagements de transition réalisés à cette occasion ont permis aux collectivités d'expérimenter avant de pérenniser. Le Coup de pouce vélo de la FUB, la dynamique autour des ateliers de réparation, et le marché du cycle sous tension font qu'aujourd'hui le vélo concerne vraiment les Français et, puisque c'est le cas, les collectivités n'ont d'autre choix que de s'y mettre. De mon point de vue, donc, cette crise nous aura fait gagner quelques précieuses années. Politiquement, ça a aussi coïncidé avec une année électorale. Le vélo s'est révélé être un gros sujet pendant les élections municipales, surtout dans les grandes villes. En revanche il était peu dans les programmes électoraux des communes peu denses - sans doute le sera-t-il la prochaine fois, avec la prise de compétence mobilité par les communautés de communes. Pour ma part la crise s'est traduite par beaucoup de télétravail et, bien sûr, certains projets que nous accompagnions ont été remis en question. Pour autant, même s'il est indéniable que les collectivités ont peu de moyens, que les arbitrages oscillent entre « nécessaires » et « incontournables » et qu'il n'y a pas encore de massification, la bonne nouvelle c'est que le programme AVELO 2 est déjà lancé. Et le nombre de sollicitations nous rassure : politiquement, le sujet est porté.

Le côté systémique des politiques cyclables me paraît être celui qui parle le plus immédiatement à nos interlocuteurs.

Quels arguments vous semblent les plus pertinents, aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de convaincre un décideur de ces territoires peu denses ?

Le côté systémique des politiques cyclables me paraît être celui qui parle le plus immédiatement à nos interlocuteurs. Je dirais même que cet argument me semble devenu incontournable. Par ailleurs, aujourd'hui, la transition écologique n'est plus un sujet que l'on peut ignorer car le sujet est arrivé à maturité. L'argument économique fait également son chemin, notamment pour tout ce qu'il implique en matière de créations d'emplois, d'activités de production ou d'emplois non délocalisables. S'agissant du besoin de mobilité, la notion est là, mais reste difficile à quantifier... Avec la crise sanitaire, la pratique d'une activité physique devient un enjeu encore plus important. Il se couple avec la nécessité de rendre l'espace public accessible à d'autres pratiques. C'est un défi concret, mais aussi théorique, presque philosophique. En gros, tout le monde est d'accord pour envoyer les enfants à l'école à pied. Cependant il y a des barrières à lever en amont, liées aux contraintes et aux inquiétudes des parents, à la distance, à la configuration de l'espace public aux abords des écoles.

“ Nous sommes aussi là pour accompagner, proposer des formations, des rencontres régionales, produire de la connaissance. ”

Vous avez piloté le cahier « Développer le système vélo dans les territoires », que l'Ademe a publié en mars 2021. Que retenir de cette expérience ?

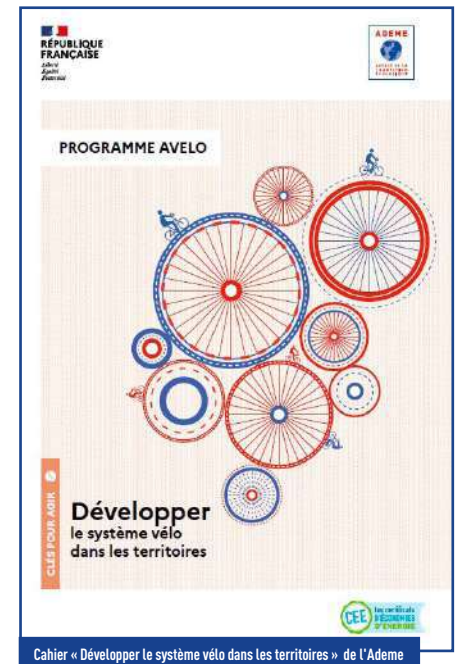
Cette publication nous tenait à cœur. Un premier cahier ressource avait été réalisé en 2015 par un collègue en Pays de la Loire. L'idée centrale est celle-ci : comment faire pour s'y mettre lorsque l'on part de rien ? Donner des clés de compréhension à quelqu'un dont c'est le rôle en collectivité d'initier cette politique sans en être spécialiste, en lui apportant notamment des exemples concrets. Il y avait un vrai défi sur ce sujet, car les bonnes pratiques viennent majoritairement des métropoles et les petites collectivités ne se retrouvent pas dans ces exemples. Ce cahier constitue une prise en compte de cette réalité, avec l'effort pédagogique qui va avec. Cette démarche entre en cohérence avec le programme AVELO 2. Notre rôle ne s'arrête pas à celui de financeur. Nous sommes aussi là pour accompagner, proposer des formations, des rencontres régionales, produire de la connaissance.

Y'a-t-il à l'étranger des modes d'organisation territoriaux qui sont une source d'inspiration pour vous ?

La ville allemande de Karlsruhe a un fonctionnement qui me parle tout particulièrement : comment ça fonctionne dans une commune où on est vite à la campagne et où, pourtant, la pratique du vélo parvient à rester une évidence ? Ces articulations-là m'intéressent. Idem aux Pays-Bas, lorsque je vois comment s'organise une petite ville comme Nijmegen, qui fut l'hôte de Velo-city 2017. Tout y est anticipé et facile pour les adultes comme pour les enfants, avec des connexions intelligentes pour les cyclistes entre les quartiers résidentiels et les grands axes. J'aime ces territoires où tout est fluide et où il se passe pas mal de choses pour faire de la place au vélo.

Autre enjeu de l'époque : quel regard portez-vous sur la médiatisation du vélo ?

Il y a pour moi deux types de journalisme sur ce sujet. Le premier ce sont les grands médias nationaux type *Le Monde* ou *Les Échos*. Il y a souvent une approche économique du sujet, avec une volonté d'aller chercher les bons exemples et les *success stories*. Parfois aussi, le vélo y est tourné en dérision. Cela nous interpelle, nous acteurs du vélo : quand le vélo aura-t-il suffisamment de maturité pour être perçu comme un sujet sérieux comme les autres ? À côté de la presse nationale, il y a la presse quotidienne régionale, qui repose essentiellement sur des articles factuels autour des réalisations et des aménagements. Le paradoxe est que, pour des raisons économiques, ces pages-là sont parfois juxtaposées à des publicités



autour des voitures [*Sourire*]. Il y a aussi des séries d'articles comme dans le quotidien *Ouest-France*, autour des Français qui lâchent leur voiture, ou la série Biclou du *Parisien*... Peu à peu nous voyons les articles délaisser le « comment » pour s'intéresser au « pourquoi ». Cette évolution me semble aller dans le bon sens.

✍️ *Propos recueillis par Anthony Diaio*



Formation AVELO à Bastia ©Agence d'aménagement durable, d'urbanisme et d'énergie de la Corse

À lire



Développer le système vélo dans les territoires

Ce cahier ressources de l'Ademe est un outil d'aide à la mise en œuvre de politiques cyclables à destination des collectivités territoriales et présente les différents leviers à combiner pour construire un système vélo performant et attractif. Illustré par des retours d'expériences locaux, ce cahier valorise des bonnes pratiques repérées en fonction de leur niveau d'appropriation et de transférabilité par les territoires. Il veille également à représenter tous les milieux : urbain, périurbain et rural.

À télécharger sur www.librairie.ademe.fr



Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables de transition en France - Phase 3

Lancée par le Club des villes et territoires cyclables lors du premier déconfinement, cette étude entend suivre et évaluer la dynamique de mise en place des aménagements cyclables et piétons de transition dans les collectivités territoriales françaises. La troisième phase d'enquête, publiée en février 2021, délivre des informations significatives sur l'avancée de ces aménagements. Les données sont complétées de témoignages de néocyclistes, d'élus locaux, de services techniques et d'entreprises de travaux publics.

À télécharger sur www.villes-cyclables.org



Rendre sa voirie cyclable Les clés de la réussite

Transformer en profondeur la voirie pour la rendre plus attractive pour les cyclistes, présents et à venir, est un des défis majeurs qui se pose aux collectivités pour les prochaines années. Ce nouveau cahier du Cerema entend accompagner les décideurs et aménageurs dans la construction et l'animation d'une politique d'aménagements cyclables réussie. Il livre huit recommandations clés pour relever le défi et intègre les évolutions récentes de la doctrine technique.

À télécharger sur www.cerema.fr



Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer

En perpétuelle réinvention, le tourisme itinérant connaît un nouvel essor, un regain d'intérêt, notamment depuis la pandémie de Covid-19. Le développement d'une offre de qualité, s'il est facteur d'attractivité du territoire, n'est pas facile à mettre en œuvre et nécessite de sérieux investissements. Innovation, services, maillage, collaboration sont quelques-uns des mots-clés du succès. Le vélo figure évidemment en bonne place dans cette édition avec un article sur la France à vélo de Vélo & Territoires.

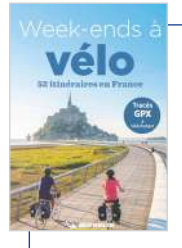
À commander sur www.tourisme-espaces.com
Espaces tourisme & Loisirs
104 pages, 55€ (pdf)



Planifier les mobilités : nouveaux défis, nouveaux outils

Ce guide de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (Fnao) montre la diversité des leviers que peuvent mobiliser les acteurs locaux en faveur d'une planification durable de la mobilité. Il s'appuie sur une multiplicité de témoignages d'acteurs publics et sur des démarches concrètes mises en œuvre dans les territoires, notamment par les agences d'urbanisme. Au sommaire : les enjeux de la LOM, les échelles de gouvernance et les outils de planification, les leviers mobilisables pour accompagner les nouveaux défis et les perspectives de la mobilité de demain.

À télécharger sur www.fnau.org



Week-ends à vélo 52 itinéraires en France

Du Mont-Saint-Michel à l'Ardèche, de la Baie de Somme au Canal du Midi, ce guide Michelin propose 52 idées d'itinéraires en France, allant de deux à quatre jours avec des étapes courtes (entre 20 et 50 km). Chaque itinéraire est agrémenté d'une carte avec un tracé du parcours, ainsi que les points d'intérêt touristique et les adresses de réparation de vélos. Sans oublier la belle mise en exergue de La Vélo maritime en couverture de ce guide.

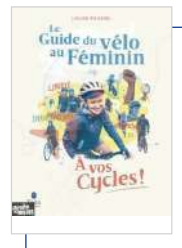
À commander sur www.librairie-voyage.com
Guide Michelin
19,90€



Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²)

Pour répondre à de nouvelles attentes liées notamment à l'essor des technologies numériques, le Cerema a lancé dès 2016 un chantier de refonte méthodologique des enquêtes ménages déplacements. Ces travaux ont donné naissance à un nouveau cadre pour l'observation de la mobilité en France : les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²). Ce guide du Cerema livre les grands principes de la méthode qui se veut modulable pour répondre au mieux aux besoins locaux. En complément, une série de fiches détaillées est disponible sur le site Internet du Cerema.

À télécharger sur www.cerema.fr



À vos Cycles Le guide du vélo au féminin

Ce livre est né de l'envie de rassembler les portraits de toutes les femmes cyclistes inspirantes, sportives ou voyageuses, de tous âges, de toutes origines sociales, culturelles, géographiques, et de montrer à travers le témoignage de Louise Roussel, femme « normale », sans aucun bagage sportif, que le vélo est à la portée de toutes. Ce récit féministe, joyeux et poétique propose de découvrir ces femmes, de leur premier coup de pédale à la grande aventure, d'apprivoiser la technique grâce aux fiches pratiques et de prendre la route.

À commander sur www.librairie-voyage.com
Édition Tana
22€

À venir

1^{er} MAI - 30 JUIN 2021

Mai à vélo

Partout en France www.maiavelo.fr



27 MAI 2021

Formation Agir « Vélos - Transports publics : quel(s) mariage(s) possible(s) ? »

Webinaire www.agir-formations.org



28 MAI ET 25 JUIN 2021

Découverte de la méthode ÉVA-VÉLO : tout savoir pour mettre en place une évaluation d'un itinéraire ou d'un réseau cyclable

Webinaire www.velo-territoires.org



3 JUIN 2021

Journée mondiale de la bicyclette

Partout dans le monde www.un.org



4 JUIN 2021

Déployer le Savoir Rouler à Vélo sur son territoire : informations, retours d'expérience

Webinaire www.velo-territoires.org



8 JUIN 2021

Réaliser des aménagements cyclables de qualité

Webinaire www.cnfpt.fr



11 JUIN 2021

Infrastructure, services et équipements vélo, les socio-professionnels présentent leurs solutions

Webinaire www.velo-territoires.org



15 JUIN 2021

Formation Cerema - Construire votre politique cyclable

Lille www.cerema.fr



17 JUIN 2021

Rencontre Accueil Vélo

Webinaire www.adn-tourisme.fr



18 JUIN 2021

Continuités cyclables et franchissements : contexte et retours d'expérience pour des ouvrages dédiés et l'adaptation d'ouvrages existants

Webinaire www.velo-territoires.org



1^{er} - 4 JUL. 2021

Congrès de la FUB

Montpellier www.fub.fr



1^{er} JUL. 2021

Aménager pour concilier vélo utilitaire et vélo loisirs

Webinaire www.cnfpt.fr



6 - 9 SEPT. 2021

Velo-city 2021

Lisbonne (Portugal) www.velo-city2021.com



24 SEPT. 2021

Bandes dérasées multifonctionnelles

Webinaire www.velo-territoires.org



28 SEPT. 2021

Formation Cerema - Construire votre politique cyclable

Rouen www.cerema.fr



28 - 30 SEPT. 2021

Rencontres nationales du transport public 2021

Toulouse www.rencontres-transport-public.fr



6 OCT. 2021

Conférence nationale du tourisme à vélo

Privas, Ardèche www.velo-territoires.org



7 - 8 OCT. 2021

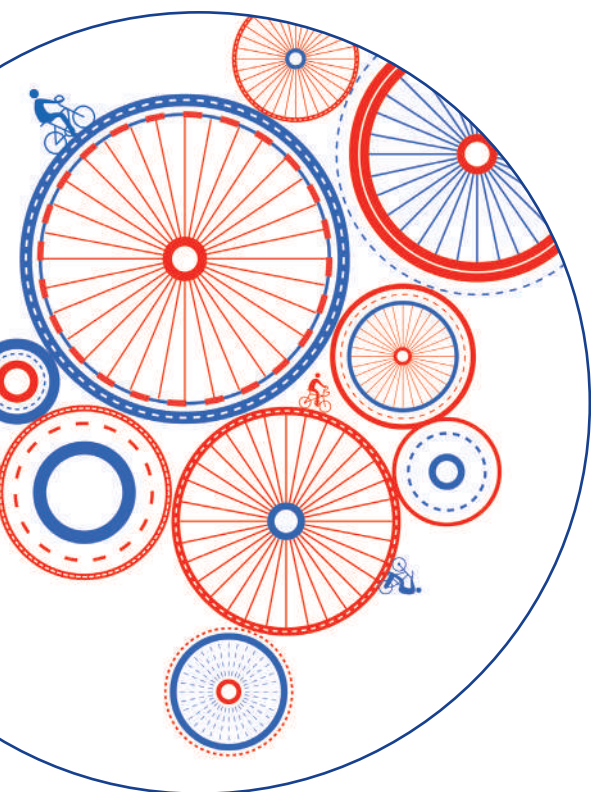
25^{es} Rencontres Vélo & Territoires

Privas, Ardèche www.velo-territoires.org



L'info en +

Territoires peu denses, candiditez à l'appel à projets AVELO 2



Via l'Ademe, le programme AVELO 2 est doté d'une enveloppe de 25 millions d'euros sur la période 2021 - 2024 pour accompagner 400 territoires et couvrir petit à petit la France entière de politiques cyclables locales. L'appel à projets lancé dans le cadre de ce programme cible les territoires peu denses, les communes multi-polarisées, les périphéries des agglomérations, ainsi que les départements pour des projets en lien avec leurs compétences. Les projets déposés sur la plateforme de l'Ademe devront répondre à un ou plusieurs des quatre axes :

- Axe 1 :** construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études
- Axe 2 :** émergence de services vélo et la mise en œuvre de services innovants
- Axe 3 :** animation et la promotion de politiques cyclables intégrées
- Axe 4 :** ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire

Les territoires ayant déjà bénéficié du programme AVELO ne sont pas éligibles.

Le premier appel à projets AVELO 2 est ouvert jusqu'au 16 juin 2021

Rendez-vous sur www.agirpouurlatransition.ademe.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

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

Carte des adhérents de Vélo & Territoires

