

vélo & territoires

LA REVUE

N°65

AUTOMNE
2021

À LA UNE

Développer le vélo dans tous les territoires

PAGE 6

INITIATIVE

Parcours client d'un touriste à vélo

PAGE 4

DOSSIER

Des résultats plus que prometteurs pour les vélos en location longue durée

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

En compagnie de Sylvie Landrière

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Dans cette revue, nous vous proposons une fenêtre sur nos 25^{es} Rencontres Vélo & Territoires, notre temps fort tenu à guichet fermé en octobre en Ardèche, au cours duquel nous avons démontré l'intérêt à développer le vélo dans tous les territoires.

Ingénierie, accompagnement, inclusion, formation, expérimentation, conception, intermodalité... Le système vélo dans les territoires fait appel à une mosaïque d'actions sur lesquelles nous revenons dans notre dossier spécial. Et puisque ce système est aussi affaire de services, nous tirons parti de la récente étude de l'Ademe sur ces questions pour leur consacrer un focus sur la location de vélos longue durée, de plus en plus répandue dans les territoires.

À la veille de notre congrès, nous avons tenu la Conférence nationale du tourisme à vélo qui a également fédéré de nombreux participants. En guise de morceaux choisis de cette séquence, nous consacrons l'initiative de cette revue au parcours client du touriste à vélo. Enfin, lors de ces Rencontres Vélo & Territoires, nous avons fait un pas de côté et parlé ralentissement de nos vitesses en compagnie de la codirectrice du Forum Vies Mobiles, Sylvie Landrière, à qui nous consacrons la pause-vélo de ce numéro.

Pendant nos Rencontres Vélo & Territoires, nous avons eu la chance de réunir notre Assemblée générale et de renouveler nos instances. J'ai eu l'honneur d'être reconduite à la présidence et aurai donc le plaisir de servir l'action de notre beau réseau pour un nouveau mandat. Je ne serai pas seule ! En effet, j'ai la chance d'être entourée d'un conseil d'administration de treize élus et élus de territoires de profils et d'horizons variés. À l'image de son conseil d'administration et de la pratique du vélo en France, Vélo & Territoires a énormément grandi. Plus de soixante adhérents nous ont rejoint ces six dernières années, dont vingt-neuf rien qu'en 2021 !

Les choses avancent vite depuis l'Ardèche et les actualités de la "planète vélo" sont riches. Vous vous en rendez compte dans ces quelques pages. Si vous souhaitez rester en lien avec l'actualité vélo, n'hésitez pas à vous informer également via nos newsletters régulières. Ces actualités, elles sont utiles et indispensables pour être au rendez-vous du vélo... dans tous les territoires.

Excellente lecture,

Chrystelle Beurrier
Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative

PARCOURS CLIENT D'UN TOURISTE À VÉLO

p. 4

Territoire cyclable

DÉVELOPPER LE VÉLO DANS TOUTS LES TERRITOIRES

p. 6

Actus

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

p. 10

Dossier

DES RÉSULTATS PLUS QUE PROMETTEURS POUR LES VÉLOS EN LOCATION LONGUE DURÉE

p. 12

Pause-vélo

EN COMPAGNIE DE SYLVIE LANDRIÈVE

p. 16

Parutions

p. 18

Agenda

p. 19

L'info en +

FORMATIONS EN MOBILITÉS ACTIVES :
DERNIÈRES PLACES DISPONIBLES

p. 20

Photo de couverture :

Visite technique à vélo sur la voie douce de la Payre
lors des 25^{es} Rencontres Vélo & Territoires en Ardèche
©Matthieu Dupont

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,

Julie Rieg, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Rey-Arnaud

Remerciements :

Élodie Barbier Trauchessec, Perrine Burner, Didier Cadro,

Gwendal Caraboeuf, Marion Chollet, Antoine Coué,

Agathe Daudibon, Tom Dubois, Marie Huyghe, Sylvie

Landrière, Karine Lassus, David Maubert, Marie-Chloé

Strecker, Marion Tillet, Clara Vadillo Quesada

Crédits photos : Gaël Arnaud/Département de

Loire-Atlantique, Communauté de communes de la

Plaine d'Estrées, Matthieu Dupont, Philippe Fraysseix,

Institut Paris Région, Philippe Miran, M.Rissoan/ADT

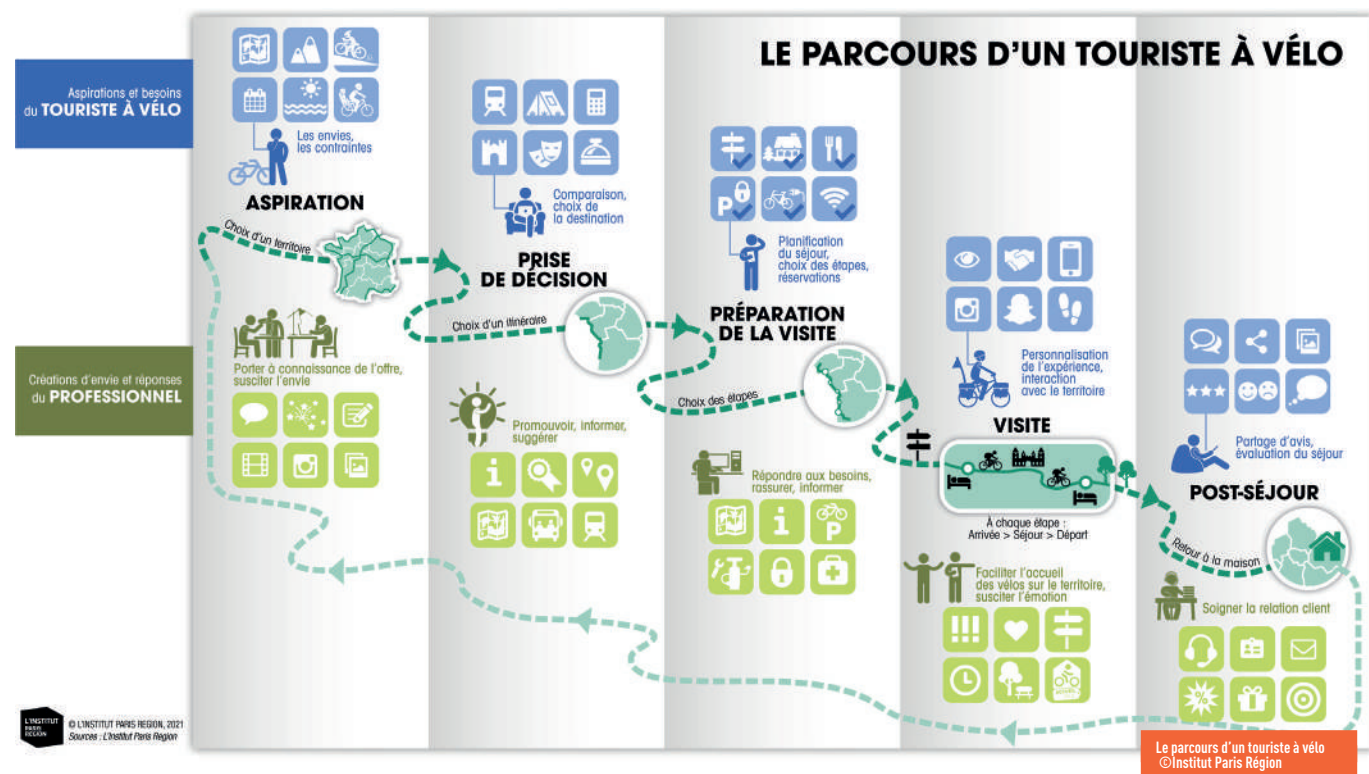
Ardèche, Syndicat mixte Baie de Somme Grand Littoral

Picard/S. Poix

Parcours client d'un touriste à vélo

La tête et les jambes

QUELLES SONT LES ÉTAPES-CLÉS DU PARCOURS CLIENT D'UN TOURISTE À VÉLO ? C'EST À CETTE QUESTION QUE S'EST EFFORCÉE DE RÉPONDRE LA PREMIÈRE ÉDITION DE LA CONFÉRENCE NATIONALE DU TOURISME À VÉLO (EX-CLUB DES ITINÉRAIRES), ORGANISÉE À LA VEILLE DES 25^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES EN ARDÈCHE.



Un touriste à vélo se définit à l'aune de deux critères. Par le fait qu'il séjourne au moins une nuit en dehors de sa résidence principale, d'une part. Et par le fait qu'il pratique le vélo durant ce séjour, d'autre part. Derrière, la réussite de la politique mise en place sera fonction de l'existence d'infrastructures cyclables maillées, continues et jalonnées, de leur accessibilité, de la gamme de services proposés et de la promotion effectuée autour de l'ensemble. Les six étapes clés de cette politique sont présentées dans le guide *Développer le tourisme à vélo dans les territoires de Vélo & Territoires*.

Qu'en est-il lorsque l'équation est abordée sous l'angle du parcours client ? C'était l'objet de la synthèse proposée par Marion Tillet, représentant l'Institut Paris Région, aux quelque deux cents participants de la conférence du 6 octobre 2021 coordonnée par Karine Lassus

de Vélo & Territoires. S'appuyant notamment sur une note rapide co-rédigée en 2018 avec Vincent Gollain, directeur du département Économie du même institut d'aménagement et d'urbanisme, et Laurent Queige, délégué général du Welcome City Lab, cette géographe spécialisée tourisme a ainsi listé les cinq étapes incontournables de l'exercice, où cohabitent les questionnements du touriste et les réponses du professionnel.

Tout est affaire de détails et d'attentions.

Aspiration

« Faire connaître et faire rêver. » Au commencement, pourquoi vouloir partir, et pourquoi à vélo ? Identifier ces ressorts motivationnels permet de comprendre l'amont du voyage, ce moment matriciel qui précède le choix de la destination, de la durée du séjour envisagé et de son coût. Sachant cela, aux hôtes potentiels de susciter le désir et de marketer leur offre en conséquence, en investissant qui sur la force de frappe devenue nucléaire de réseaux comme Instagram ou Tik-Tok, qui sur l'attraction suscitée par d'autres canaux culturels, en gardant en tête que « l'expérience de la visite prime aujourd'hui sur la destination ». Et l'intervenante de citer le boom touristique connu par la Nouvelle-Zélande suite notamment au succès en salles de la trilogie



Pont de Chervil sur la Dolce Via
©M.Rissoan/ADT Ardèche

du *Seigneur des anneaux* : « un visiteur sur cinq se rend en Nouvelle-Zélande avec l'intention de visiter un site lié aux films ».

Prise de décision

Exit le cahier à spirale, le Stabylo et la mappemonde posés sur la table à manger du salon de jadis. Si les topoguides conservent encore une large audience à mesure que leur contenu gagne en pertinence, la génération Internet prépare ses équipées sur les sites web spécialisés, prospectant de forums de voyageurs en avis argumentés sur les conditions d'hébergement ou sur les points remarquables à ne pas manquer. C'est sur les réseaux sociaux que les élans et les intuitions se changent ou non en convictions. Vue du côté de l'offre touristique, cette étape est celle où les enjeux de design, d'ergonomie et d'accroche deviennent les plus prégnants. Cibler les bonnes communautés et leurs influenceurs peut faire basculer une destination dans les *places-to-be* du moment. « Cette tendance à l'hyperpersonnalisation se traduit par l'émergence de nouveaux outils basés sur la donnée intelligente ou smart data » analysent les experts d'Île-de-France, englobant par là tout le cercle vertueux de retombées économiques qui en résulte.

Préparation

Une fois qu'ont été décantés le « pourquoi », le « où » et le « quand », place au moment du « comment ». Bien sûr, nombre de voyageurs partent toujours à l'aventure le nez au vent, avisant au jour le jour par choix délibéré ou... par difficulté chronique à anticiper. En revanche, tout parent qui s'est déjà élancé à l'aube avec enfants à canaliser, sacoches à clipser, remorque à tracter et toile de tente à faire sécher, sait à quel point une logistique bien huilée peut changer du tout au tout le souvenir qu'il ou elle conservera d'une

telle épopée. Et que dire de ceux dont la réussite du voyage passe aussi et d'abord par une maîtrise de paramètres tels que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, ou l'intermodalité train-vélo ou voiture-vélo pour ceux qui ont fait le choix de se rapprocher au maximum avant de démarrer l'itinérance à vélo proprement dite ? Tutoriels vidéo didactiques, réactivité des interlocuteurs et fiabilité des informations « clé en main » disponibles sont autant de jalons pour un retour d'expérience sinon dithyrambique, à tout le moins positif. « Dans cette phase organisationnelle, l'enjeu pour les acteurs du secteur touristique est de rendre le voyage fluide, agréable et rassurant afin de ne pas créer une 'rupture de charge émotionnelle' qui nuirait à la satisfaction globale du client et à la réputation du territoire. »

La capacité du territoire à conserver des liens avec ses visiteurs devient un élément clé de réussite.

Visite

La particularité est que la séquence débute par une arrivée et se conclut par un départ. Si le séjour se situe entre les deux, aucune de ces trois étapes ne doit pour autant être négligée. De la première impression rétinienne à la réputation qu'emportera avec lui le touriste une fois reparti, nous sommes au cœur de l'expérience. La

destination valait-elle l'effort cycliste accompli pour arriver jusqu'à elle ? Le visiteur s'est-il senti le bienvenu ? Les attentes suscitées sont-elles récompensées ? L'âme du lieu sonne-t-elle authentique ou laisse-t-elle un vague sentiment de village Potemkine ? De l'écoute souriante des interlocuteurs ou de la créativité des socio-professionnels locaux aux questions de l'intermodalité ou de la qualité de la signalétique et du réseau Wi-Fi : tout est affaire de détails et d'attentions.

Le post-séjour

Le produit combiné des quatre points précédents a-t-il généré un goût de revenez-y ou de « plus jamais » ? De ce sentiment de plénitude ou de frustration va découler la tonalité du « service après-vente vivant » qu'incarne désormais le touriste à vélo une fois rentré chez lui, a fortiori si, smartphone à la main il a, d'un pouce levé ou baissé et en fonction de l'audience qu'il cumule sur les réseaux sociaux, le pouvoir d'influer positivement ou non sur l'envie que ressentira ensuite sa communauté de lui emboîter éventuellement le pas. « La capacité du territoire à conserver des liens avec ses visiteurs devient un élément clé de réussite », poursuivent les experts franciliens. Une gestion efficace de cette relation permet de produire un 'capital client' élevé et de renforcer la fidélisation des visiteurs pour qu'ils reviennent ». Une expérience globale vécue comme une boucle qui, conclut Karine Lassus, une fois revenue à son point de départ, génère à son tour de nouvelles potentialités : « La communication doit-elle rester locale ? Viser l'international ? Et comment faire redécouvrir le territoire à des personnes qui le connaissent déjà ? » Un mouvement circulaire et perpétuel, en somme.

Propos recueillis par Anthony Diaio

Développer le vélo dans tous les territoires

LES 25^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES EN ARDÈCHE AVAIENT POUR FIL ROUGE UNE INTERROGATION : COMMENT DÉVELOPPER LE VÉLO DANS TOUS LES TERRITOIRES ? POUR Y RÉPONDRE, LES TÉMOIGNAGES ONT ÉTÉ RÉPARTIS EN SIX ATELIERS THÉMATIQUES. RETOUR SUR UN PROGRAMME RICHE ET VARIÉ, CALQUÉ SUR UNE RÉALITÉ QUI L'EST AUTANT.

Organiser l'appui en ingénierie cyclable

Régions, départements, intercommunalités, communes, chaque territoire doit remplir son rôle dans le développement du vélo. Comment garantir une cohérence d'ensemble ? Comment simplifier la gouvernance ? Comment limiter les inégalités entre les territoires et entre les moyens des collectivités afin d'encourager la pratique du vélo partout ? Autant de questions épineuses qui étaient à l'ordre du jour de cet atelier.

Le premier item de cette séquence rassemblait Thomas Jouannot du Cerema et Jean-Baptiste Gernet de l'ADMA et avait pour thème « Améliorer la cyclabilité des territoires par la formation des acteurs de la mobilité » : former les bureaux d'études, professionnaliser les plaidoyers citoyens... Interrogé par le public sur le caractère sacré souvent accordé aux préconisations du Cerema, Thomas Jouannot n'a pas manqué de rappeler qu'il ne s'agissait que de « propositions ». « C'était important que cela soit dit, souligne Marie Huygue, consultante en mobilité, doctorante en Aménagement de l'espace et urbanisme et animatrice de cet échange, car souvent les élus en font la norme absolue. Or, les situations varient d'un territoire à l'autre et il faut du temps pour digérer la masse d'informations existantes. »

Laure Haillet de Longpré, chargée de mission urbanisme et mobilités du Département-hôte, et Guy Trembley, chargé de mission économie et tourisme de la communauté de communes ardé-

choise Berg et Coiron (7 800 habitants) ont ensuite échangé sur la meilleure manière d'« organiser l'appui en ingénierie cyclable ». En filigrane, cette question : comment les départements peuvent-ils accompagner au mieux un territoire sur la mobilité alors que la LOM leur en a retiré les compétences ? Dernière séquence, et non des moindres : celle présentée par Ségolène Chignard, chargée de

projets véloroutes de la région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur et cheffe de file du comité d'itinéraire EuroVelo 8, autour de « l'animation à plusieurs entrées des acteurs de la politique cyclable de la région Sud ». Au menu : rôle de guichet unique pour faciliter l'accès aux financements et subventions, accompagnement des territoires, statut de chef de file du comité d'itinéraire de La Méditerranée à vélo.



Atelier "Organiser l'appui en ingénierie cyclable"
©Matthieu Dupont

Territoires peu denses, comment agir pour le vélo ?

Si les territoires peu denses ont bien la volonté d'agir, les moyens financiers et humains y font souvent défaut et les cyclistes y rencontrent de nombreuses contraintes. Quels leviers mobiliser pour initier et mettre en œuvre un système vélo performant, attractif et transversal, y compris en territoires peu denses ? Premier élément de réponse abordé dans cet atelier : la question de la coopération supra-intercommunale. Andréa Tisné, en charge de la coordination et de l'animation de la politique cyclable commune en Sud Ardèche, a ainsi souligné l'importance de s'appuyer sur une colonne

vertébrale clairement identifiée, en l'occurrence la Via Ardèche, et un mode de gouvernance précis, la convention de service unifié. Une institution comme l'Ademe peut aider à la structuration de l'ensemble en soutenant la réalisation du schéma directeur cyclable et en finançant un poste tournant d'une semaine à l'autre entre les six communautés de communes partenaires, via le dispositif AVELO. Deuxième élément de réponse : l'accompagnement des EPCI. L'exemple du département de la Mayenne, ses 310 000 habitants et son engouement encore émergent pour le vélo du quotidien, a montré que des

leviers existent malgré tout. Ce territoire de bocage étant sensibilisé à la question de la préservation de la biodiversité, l'animation au sein des EPCI, la sensibilisation des collégiens et la réalisation d'aménagements vertueux sont quelques-unes des pistes évoquées par Delphine Montagu, chargée de mission Déchets et mobilités de la collectivité. Quid des services vélo ? L'expérience de Clément Bocquet de l'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc a montré l'importance de ne pas hésiter à délocaliser ses permanences sur des parcs d'activité économique ou à se greffer sur des événements grand

public, tout en restant en veille sur les possibilités d'aides à l'achat notamment.

La communication vis-à-vis des cyclistes est un autre enjeu. De 20 000 habitants à l'année à 300 000 pendant l'été, où se cumulent 400 000 passages vélo, les chiffres avancés par Romain Buisson, en charge des Déplacements à la communauté de communes de l'île d'Oléron, sont éloquentes. Parmi les actions entreprises, une campagne de sécurité routière nocturne et de distribution de kits d'éclairage vélo pour sensibiliser davantage la jeunesse à cette mobilité active. Dernier élément de réponse proposé : la coordination d'une politique cyclable à l'échelle d'un parc naturel régional avec l'exemple de celui du Luberon. N'ayant pas de compétence mobilité, le Parc a été lauréat de l'appel à projet AVELO 2 de l'Ademe pour sa capacité à fédérer et à mobiliser les acteurs locaux.



Atelier "Territoires peu denses, comment agir pour le vélo ?"
©Matthieu Dupont

Le vélo, un outil pédagogique et solidaire

Quatre entrées ont été proposées aux congressistes sur cette thématique : apprentissage, ateliers d'auto-réparation, insertion et vélo pour tous. Miser sur la jeunesse est un enjeu pour ancrer les pratiques vertueuses. Ainsi, du côté du Grand Lac, 50 à 60 000 euros sont investis chaque année à l'échelle de l'agglomération pour accompagner au mieux les CM1 et CM2, avec en point d'orgue les 45 km du tour du lac d'Annecy à vélo pour « faire briller les yeux des enfants » d'après Nicolas Mercat, vice-président de Vélo & Territoires et élu en charge des écomobilités au sein de la Communauté d'agglomération haut-savoyarde. Une démarche qui entre en résonance avec le projet Génération vélo, porté par la FUB, dont la campagne de recrutement des animateurs régionaux est imminente, tandis que le programme, inscrit dans le dispositif Savoir Rouler

à Vélo, sera officiellement lancé en mars 2022. Côté ateliers d'auto-réparation, l'activité est en plein essor, tant dans les métropoles que dans les territoires périurbains et ruraux. Céline Zoppello, coordinatrice de projets du réseau national L'Heureux Cyclage, confirme ainsi que, depuis 2019, 50 des 400 ateliers existants à ce jour ont été créés dans les territoires peu denses et que leur démarche touche particulièrement les lycéens un public désireux d'acquiescer au plus vite son autonomie. Membre du même réseau, Frédéric Paulet de l'atelier Pignon libre confirme l'adhésion de 60 personnes à cette jeune structure lancée en mai 2020, sur les 1 500 habitants que compte la commune des Vans en Ardèche.

« L'essayer, c'est l'adopter » : c'est ainsi que parle du vélo Nelle Bernanose de la Ressourcerie Trimaran

de Privas, née en 2012 et qui compte vingt salariés en insertion répartis sur deux sites. Clientèle familiale, imprégnation territoriale, sensibilisation culturelle et exemplarité constituent l'ADN de cette structure membre du réseau Chantier école. Camille Péchoux, consultante en design actif et santé de Praxie Design, n'a, elle, aucun doute : dans notre société qui avance en âge, le vélo permet, pour les aînés, de « bien vieillir ». « Si nous n'agissons pas, prévient-elle, la part des personnes à mobilité réduite avec les problèmes de sédentarité et d'obésité qui vont avec augmentera sans cesse. » Le vélo est un formidable outil car il permet de lutter contre la perte d'autonomie, tout en proposant une activité physique douce au quotidien.



Atelier "Le vélo, un outil pédagogique et solidaire"
©Matthieu Dupont

Itinéraires cyclables : les développer, les équiper, les signaler, les suivre



Atelier "Itinéraires cyclables : les développer, les équiper, les signaler, les suivre"
©Matthieu Dupont

S'immerger dans des retours d'expérience associés : tel était l'objet de ce quatrième atelier, bâti autour de quatre axes forts.

Premier axe : le développement d'un réseau cyclable. Pour en parler, Schirel Lemonne, conseillère départementale d'Ille-et-Vilaine, et Jean-Philippe Dusart, chargé de mission Mobilités durables sur le même territoire, ont évoqué le réseau à haut niveau de service proposé par leur programme Mobilités 2025. Celui-ci dédie 70 millions d'euros pour la création de pistes cyclables sécurisées, rapides et confortables, pensées comme une « *armature principale complémentaire aux mailles locales* ». Ces aménagements seront colorés de façon à « *attirer l'œil et donner envie d'y rouler* ». Parmi les étapes préparatoires, un bench-

mark a été mené à partir des pratiques observées dans les pays du nord de l'Europe. Deuxième axe : les équipements vélo le long des itinéraires. Yoann Gauthiot, chargé de mission du comité d'itinéraire de La Voie Bleue, a expliqué comment, à l'aide de rappels lors des comités techniques, de webinaires thématiques ou d'affichage, cet organe entendait permettre aux territoires de s'approprier ses recommandations tout en s'inscrivant en cohérence avec les politiques cyclables et d'aménagement des différents territoires traversés. Le troisième axe concernait la signalisation. L'occasion pour Pierre Toulouse d'évoquer la réalisation en cours d'un guide technique pour le jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables pour Vélo & Territoires. Ce guide, à paraître fin 2021, vise à

créer la doctrine française de la signalisation du réseau des voies cyclables à partir des principes fondamentaux d'un schéma directeur de signalisation (continuité, sobriété, homogénéité). Enfin, le quatrième axe concernait le suivi qualité d'un itinéraire. Aurélie Périgaud, chargée de mission pour La Véloodyssée, est revenue sur l'outil de signalement des anomalies cyclables, réalisé par Vélo & Territoires et déployé en 2019 sur cette section française de l'EuroVelo 1 pour faire remonter rapidement aux usagers comme aux maîtres d'ouvrage les anomalies rencontrées. Mi-septembre 2021, 70 signalements avaient déjà été déposés contre 32 sur la totalité de l'année 2020.

Concevoir, expérimenter et évaluer pour mieux transformer et pérenniser

Plus d'un an après la mise en service des premiers aménagements cyclables de transition, il était temps de faire le bilan de ces aménagements réalisés en accéléré. « *L'expérimentation va au-delà de l'infrastructure*, explique Thomas Jouannot. *De nouveaux services ont également émergé pendant la crise sanitaire.* »

Stéphanie Lecointre, chargée d'opérations Mobilité durable du département de Seine-Saint-Denis, est revenue sur la stratégie vélo d'urgence initiée par le Département dès le premier confinement en 2020. Après une phase d'observation cet été-là, l'automne fut le temps de la reprise et des ajustements avant que, en décembre, ne soient décidées les premières suppressions ou semi-pérennisations. Pour Laurent Lavoine, chargé de mission pour la mise en œuvre de la politique cyclable du département des Alpes-Maritimes, le maintien définitif depuis mai 2021 de la piste cyclable bidirectionnelle expérimentée entre Antibes et Villeneuve-Loubet sur La Méditerranée

à vélo, en dépit des contraintes liées notamment au bord de mer, à la proximité d'une voie ferrée, au fort trafic motorisé et à la fréquentation estivale, est un véritable encouragement. Côté services, Aurélien Collomb, responsable du service Transports et mobilités d'ARCHE Agglo, explique que l'aide à l'achat d'un VAE de 150 euros était importante, mais pas suffisante pour déclencher ledit achat, « *d'où la volonté de mettre en place un dispositif de location pour faire essayer le VAE* ». Ces services vélos, ils s'expérimentent aussi à l'échelle départementale. Ainsi, Valérie Bréhier-Jaunâtre du département de Loire-Atlantique confirme le succès du service de location Vélila : « *malgré un lancement du service en hiver, il n'y avait plus de vélos disponibles dans les quatre EPCI concernés au 31 mars, et des listes d'attente dans tous les territoires.* » Du côté d'Île-de-France Mobilités, le phénomène grandit. Depuis qu'ils ont été ajoutés au service de location Véligo en février 2021, le succès des vélos spéciaux

est immense. « *Il y a un délai d'attente de quatre semaines pour les biporteurs et de huit semaines pour les triporteurs* » décrit Marion Chollet.

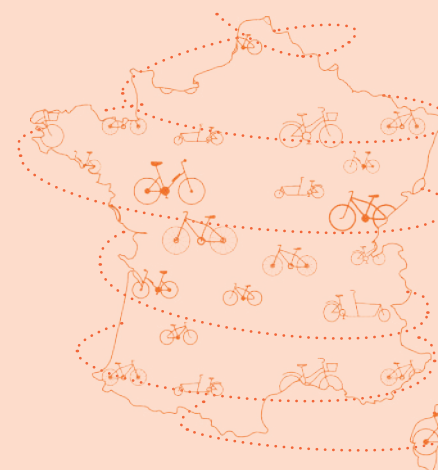


Atelier "Concevoir, expérimenter et évaluer pour mieux transformer et pérenniser"
©Matthieu Dupont

PARCOURS "UN MANDAT POUR AGIR SUR LE VÉLO"

Pour la première fois en vingt-cinq éditions des Rencontres Vélo & Territoires, un parcours intitulé « Un mandat pour agir sur le vélo » a été proposé aux élus, quel que soit leur échelon territorial, en charge des mobilités actives, nouvellement investis ou souhaitant approfondir la thématique. Trois ateliers ont permis de scinder ce parcours en autant d'actions concrètes à mettre en place : organiser l'appui en ingénierie cyclable ; territoires peu denses, comment agir pour le vélo ; itinéraires cyclables, les développer, les équiper, les signaler, les suivre.

Cet atelier a analysé les enjeux spécifiques aux territoires peu denses posés par l'article 53 de la LOM, concernant notamment les nouvelles obligations qu'ont les trains neufs et rénovés, mais aussi les autocars neufs, de prévoir des systèmes de transports pour les vélos non démontés, ainsi que l'obligation pour les 1 100 gares et pôles d'échanges multimodaux d'aménager des stationnements sécurisés pour les vélos. L'occasion pour Antoine Coué de Vélo & Territoires de rappeler les grandes lignes de l'étude sur l'intermodalité vélo – transports terrestres qu'il a livrée en septembre 2021, et notamment du rôle-clé à venir des régions et de certaines intercommunalités en raison de l'incidence du développement des VAE sur les distances parcourues. Johanne Collet du Cerema a, pour sa part, présenté les premiers résultats de l'étude sur l'emport des vélos dans les transports en commun à paraître fin 2021. Parmi les retours d'expériences, un constat est unanime et partagé entre les usagers et les opérateurs : manœuvrer le vélo en fonction de son gabarit et de l'espace disponible est difficile. Or, « *le vélo et les transports en commun sont les deux jambes d'un même système pour passer à la vitesse*



Intermodalité en territoires peu denses



Atelier "Intermodalité en territoires peu denses"
©Matthieu Dupont

supérieure ». Pour Raphaël Coquet, animateur du cercle train-vélo de Railcoop, les 4 300 réponses recueillies au printemps par un questionnaire publié par la coopérative ferroviaire ont permis de dégager deux préconisations : former le personnel de gare et développer l'offre technique pour les transporteurs, d'une part, et privilégier une version hybride des modes d'emport de vélos entre du suspendu et de l'horizontal pour s'adapter aux saisons et aux types de matériel à accueillir, d'autre part.

Quid de l'intermodalité en espace plus montagneux ? S'agissant de la spécificité des pieds de massif, Emmanuel Roche, chargé du développement de la politique cyclable du Grand Chambéry, a rappelé les expérimentations et étapes ayant conduit aux douze sites équipés de consignes vélo sur le territoire de l'agglomération. L'intermodalité (pour les derniers kilomètres dans leur cas) et le développement de lignes de covoiturage

dynamique, c'est-à-dire liant covoiturage et vélo, y ont été prioritaires. L'expert savoyard a également insisté sur l'importance de miser d'abord sur les déplacements locaux avant d'aller chercher plus loin. Les échanges ont ensuite roulé autour des thématiques des dérogations pour les transports scolaires, de la nécessité ou non de travailler simultanément sur l'embarquement et sur le stationnement sécurisé pour les vélos, de la gratuité de l'accès [préférence pour un prix abordable, permettant par principe de responsabiliser l'utilisateur], des chantiers qui restent à mener avec Gares & Connexions pour permettre au cycliste d'être informé au mieux tout au long de son parcours, ou du triple impératif de qualité du service, de confort et de fréquence pour rendre la démarche attractive.

Les témoignages de ces 25^{es} Rencontres Vélo & Territoires ont illustré le fait que, lentement mais sûrement, le vélo fait sa place au sein des politiques publiques et que, quel que soit le territoire, il est désormais possible d'agir avec conviction et ambition. La recette est globale, mais chaque ingrédient

dient à son importance et s'avère nécessaire pour tendre vers un système vélo performant, attractif et accessible à tous, et se donner ainsi les moyens d'atteindre les objectifs affichés, à savoir : faire de la France une vraie nation cyclable.

✍ Anthony Diaio

Actus du réseau Vélo & Territoires

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



VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires divulgue le guide *Développer le tourisme à vélo dans les territoires*

En 2019, le tourisme à vélo a engendré 4,2 milliards d'euros de retombées économiques directes en France et généré 34 000 emplois. L'engagement des collectivités territoriales est fondamental pour son développement. Qu'elles aient aménagé un grand itinéraire structurant ou qu'elles débutent leur mise en tourisme, toutes s'interrogent sur les modalités concrètes pour le développer. C'est pourquoi, Vélo & Territoires, sous l'impulsion de ses collectivités adhérentes et grâce au soutien de l'Ademe, a dévoilé le guide *Développer le tourisme à vélo dans les territoires* à l'occasion de la Conférence nationale du tourisme à vélo 2021. Ce guide, simple d'accès, s'adresse en priorité aux élus et aux techniciens des collectivités territoriales qui agissent à l'échelle locale. Le but ? Porter la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo.



VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires accompagne la coordination des itinéraires

Sur demande de ses adhérents, Vélo & Territoires peut accompagner de manière individualisée des collectivités adhérentes fédérées en comité d'itinéraire, dès lors que ce dernier présente une configuration nationale ou européenne. En 2021, quatre mandats sont confiés à Vélo & Territoires : l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime, l'EuroVelo 3 – La Scandibérique, La Vélo Francette (V43) et La Voie Bleue (V50). Chacun a réuni ou réunira ses acteurs pour un comité de pilotage durant ce dernier trimestre 2021. Le 15 octobre dernier à Niort, le pilotage de La Vélo Francette a été transmis du département des Deux-Sèvres, chef de file depuis 2014, au département de Maine-et-Loire. La Voie Bleue, qui réunissait ses partenaires le 4 novembre à Pontailier-sur-Saône, a, quant à elle, reconduit à l'unanimité le comité d'itinéraire entre ses 29 partenaires pour une durée de trois ans, validé une ambition, des cibles clientèles communes, ainsi que des perspectives de continuité européenne. L'EuroVelo 4 – La Vélomaritime et l'EuroVelo 3 – La Scandibérique se réunissent respectivement les 19 novembre et 7 décembre pour valider le bilan de l'année écoulée et adopter un plan d'action prévisionnel pour l'année suivante.



VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires ouvre la nouvelle vague d'actualisation du Schéma national des véloroutes

Les territoires poursuivent l'objectif d'achever la réalisation des itinéraires du Schéma national vélo à l'horizon 2030. Pour tenir ce cap stratégique, il est important d'en proposer une vision évolutive : anticiper ses modifications substantielles, supprimer les fuseaux jamais programmés, allonger certains itinéraires, ajouter des barreaux stratégiques, voire ajouter un itinéraire complet. À cet effet, Vélo & Territoires, coordinateur du réseau national cyclable, vous informe que la nouvelle vague d'actualisation du Schéma national vélo est ouverte. Les collectivités peuvent envoyer leur demande d'évolution jusqu'au 22 février 2022 en se conformant aux règles de fonctionnement établies. Le calendrier de cette actualisation et toutes les informations utiles sont disponibles sur le site Internet de Vélo & Territoires.



VÉLO & TERRITOIRES

Lettre ouverte aux gouvernements de la COP26

Plus de 350 organisations, dont Vélo & Territoires, ont signé la lettre ouverte de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) dans le cadre de la COP26, invitant les chefs de gouvernement à s'engager à augmenter la pratique du vélo dans leur territoire respectif pour atteindre les objectifs climatiques rapidement et efficacement. Pour modeste qu'elle soit, la mention du besoin de la transformation du système de transports dans la déclaration de la COP26, dont via le « soutien aux mobilités actives », est une forme de résultat.

Nantes Métropole : inauguration de la cyclo station sur le parvis de la gare Nord

Placée au pied de la nouvelle gare de Nantes, la cyclo station inaugurée le 15 novembre dernier propose aux habitants de la métropole nantaise 676 places supplémentaires pour les vélos, 16 places pour les vélos cargos, 40 bornes biclooPlus et un service de gonflage et de réparation. L'enveloppe financière des travaux de la cyclo station a représenté un montant de 2,6 millions d'euros.

Objectif Employeur Pro-Vélo met les employeurs en selle

Financé par le dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE), le programme Objectif Employeur Pro-Vélo, porté par la FUB, incite les employeurs publics, associatifs et privés à développer une véritable culture vélo dans le but d'obtenir le label « *Employeur Pro-Vélo* ». Le programme propose aux employeurs un parcours d'accompagnement sur mesure par des experts. Après avoir réalisé un auto-diagnostic et bénéficié de conseils personnalisés pour améliorer sa politique cyclable, l'employeur pourra mobiliser une prime pour mettre en place des services proposés dans le catalogue du programme. Territoires, enrôlez-vous dans le programme et faites-le connaître ! Objectif : 4 500 sites labellisés et 25 000 places de stationnement financées d'ici 2023.

Le vélo à l'honneur des missions parlementaires

Deux missions parlementaires sur le vélo sont en cours. La première, confiée fin septembre par le gouvernement au député du Val-de-Marne Guillaume Gouffier-Cha, concerne la structuration d'une filière économique du vélo. Cette mission de trois mois vise à dresser un état des lieux des perspectives et des freins au développement du vélo d'un point de vue industriel, économique et d'emplois. La deuxième, confiée au député des Bouches-du-Rhône Jean-Marc Zulesi, a pour objet d'établir une feuille de route sur l'utilité des mobilités actives pour lutter contre la « perte d'autonomie ». Exercer une activité physique modérée au quotidien peut en effet jouer un rôle dans la prévention de la sédentarité, l'isolement et la santé des Français.

La Métropole de Lyon dévoile ses Voies Lyonnaises

Comment multiplier par trois le nombre de déplacements à vélo d'ici 2026 par rapport à 2020 ? La Métropole de Lyon entend changer les habitudes des Grands Lyonnais dans leurs trajets quotidiens avec les Voies Lyonnaises, l'appellation officielle de son réseau express vélo. Doté d'une enveloppe de 100 millions d'euros, ce projet prévoit l'aménagement de 250 km de voies sécurisées d'ici 2026, dont 100 km existent déjà, pour douze lignes reliant les communes en périphérie au cœur de l'agglomération. Afin de répondre aux besoins de continuité de parcours des usagers, les voies seront conçues en complémentarité des lignes du réseau de transport en commun et de desserte ferroviaire de l'agglomération.



Pose de la passerelle modes doux du Pont-à-Caillox
©Syndicat mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard/S. Poix

#FINANCEMENTSVELO

Fonds européens 2021-2027 : de nouvelles opportunités financières à saisir en faveur du vélo

Avec son nouveau règlement financier pluriannuel pour la période 2021 - 2027, l'Union européenne met un coup d'accélérateur sur les investissements en faveur de la mobilité durable. Une enveloppe de plusieurs milliards d'euros de fonds structurels sera bientôt mobilisable, y compris pour financer des infrastructures cyclables. Cette évolution concerne notamment le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion (FC). Une opportunité dont devront se saisir les collectivités territoriales, en première ligne desquelles les régions, en leur qualité de gestionnaires de ces fonds.

Soutien à la création d'aménagements cyclables : parution des premiers appels à projets régionaux

Les neuf premiers appels à projets régionaux « *aménagements cyclables* » ont été lancés par la Nouvelle-Aquitaine, le Centre-Val de Loire, le Grand Est, l'Île-de-France, la Normandie, les Pays de la Loire, les Hauts-de-France, la Guyane et la Martinique. Ces appels à projets régionaux, financés par les 100 millions d'euros destinés aux aménagements cyclables du plan France relance, complètent les dispositifs nationaux du Fonds mobilités actives. Si tous les appels à projets sont plafonnés à 1 million d'euros, les régions peuvent aussi fixer des seuils minimums pour offrir une complémentarité avec la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) qui finance classiquement des projets de moindre ampleur. D'autres régions devraient également publier leur appel à projets prochainement.

La passerelle modes doux du Pont-à-Caillox est posée

L'ouvrage d'art du Pont-à-Caillox, posé sur l'Authie le 21 octobre, résorbe un point noir sur l'EuroVelo 4 - La Vélomaritime et assure ainsi la continuité cyclable et pédestre entre les départements de la Somme et du Pas-de-Calais. La méthode de chantier et la structure ont été élaborées en fonction des contraintes environnementales et réglementaires des lieux. Les travaux, menés en co-maîtrise d'ouvrage par le Syndicat mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard et le département du Pas-de-Calais, sont financés par le département de la Somme et l'Europe dans le cadre du programme Eurocyclo.

Lancement des appels à projets régionaux pour les initiatives de "Rues aux enfants"

Une "rue aux enfants" est une rue (un tronçon de rue ou une place...), fermée durablement ou temporairement à la circulation motorisée dans laquelle les enfants peuvent jouer librement sur toute sa largeur en toute sécurité. Les appels à projets sont ouverts pour les initiatives 2022 - 2023 "Rues aux enfants, rues pour tous". Désormais pilotés de manière décentralisée, les deux dates butoirs du 15 décembre 2021 et du 15 juin 2022 sont fixées pour des réalisations en 2022 ou 2023, dont les dossiers sont à déposer dans l'onglet « Nos régions » sur www.ruesauxenfants.com.

La communauté de communes Dombes Saône Vallée aménage ses bords de Saône

Lancée cet été, la réalisation de l'estacade à Trévoux est la première étape du vaste projet de l'aménagement des bords de Saône de la communauté de communes Dombes Saône Vallée. L'objectif ? Créer un encorbellement au-dessus de la Saône et aménager une piste cyclable et une voie piétonne d'une largeur de 6,50 mètres. Cette opération de 4,45 millions d'euros s'inscrit dans le projet global de La Voie Bleue (V50). La communauté de communes Dombes Saône Vallée dispose de 18 km sur le chemin de halage et s'est engagée dans des travaux de réaménagement de cet itinéraire cyclable national.

La Seine à Vélo : la passerelle entre Bouafles et Courcelles-sur-Seine fait peau neuve

Le département de l'Eure procède à la réparation de cette passerelle sur La Seine à Vélo pendant quatre mois pour élargir les rampes d'accès de 1 à 2 mètres de large, atténuer la pente de 25 à 15 % et réhabiliter le tablier. Attaché à soutenir l'économie locale, le Département a choisi deux sociétés euroises pour ce chantier : l'entreprise LEDUC en charge de la dépose et repose de la passerelle, ainsi que des travaux de génie civil (terrassament, fondations, etc.) et l'entreprise CSTS qui gère les travaux de métallerie et de remise en peinture. Le montant de l'opération s'élève à près de 500 000 euros entièrement financés par le Département.



VÉLO & TERRITOIRES

La mise en relation de l'outil de signallement et Suricate se concrétise

Développé au cours de ces douze derniers mois et financé par Vélo & Territoires, l'outil de signallement des anomalies cyclables de Vélo & Territoires et Suricate, l'outil du Pôle ressources national sports de nature, sont enfin interopérables. L'intérêt ? Les signalements relatifs aux véloroutes opérés depuis Suricate remonteront dans l'outil de signallement, sans multiplier les outils de gestion, pour fournir aux usagers des itinéraires toujours plus qualitatifs. Cette passerelle n'opère que dans un sens : de Suricate vers l'outil de signallement.



VÉLO & TERRITOIRES

Le réseau Vélo & Territoires compte désormais 139 adhérents

Le réseau poursuit sa croissance et accueille un nouveau département et un nouvel EPCI depuis septembre. Bienvenue au département de l'Orne et à la communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche (07) qui a annoncé son adhésion lors des 25^{es} Rencontres Vélo & Territoires en Ardèche. Vélo & Territoires fédère désormais onze régions, 67 départements, 59 EPCI, une commune et un partenaire au sein de son réseau.

Des résultats plus que prometteurs pour les vélos en location longue durée

SI LES AMÉNAGEMENTS, LES POLITIQUES ET LES PRATIQUES CYCLABLES ONT FORTEMENT AUGMENTÉ CES DERNIÈRES ANNÉES, LES SERVICES VÉLO NE SONT PAS EN RESTE, COMME EN ATTESTE L'ÉTUDE D'ÉVALUATION DES SERVICES VÉLO COMMANDITÉE EN 2020 PAR L'ADEME¹. EN EFFET, LES SERVICES VÉLO ONT ENREGISTRÉ DES AUGMENTATIONS À DEUX OU TROIS CHIFFRES : DE +86 % POUR LES VÉLOS EN LOCATION LONGUE DURÉE² (VLD) À +320 % POUR LES AIDES À L'ACHAT DE VAE. L'ÉTUDE SOULIGNE UN ENGOUEMENT PARTICULIER POUR LA LOCATION LONGUE DURÉE EN RAISON DE LA CAPACITÉ DE CES SERVICES À SE DÉPLOYER DANS DES TERRITOIRES VARIÉS, À TOUCHER DES PUBLICS NOUVEAUX ET À GÉNÉRER DU REPORT MODAL.



Différents types de vélos de Véligo Location en Île-de-France
©Philippe Miran

¹ L'Ademe a choisi d'étudier les services vélo qui sont portés par les collectivités territoriales ou qui ne pourraient exister sans leur concours. Les flottes de vélos en free floating ou la location longue durée chez des marchands de vélo ne sont donc pas concernées.

² Dans cette étude, les VLD sont définis comme des systèmes de location de vélos d'une durée minimum d'un mois et qui proposent un retrait et une restitution du vélo de façon humanisée. Dans certains territoires, la location longue durée et la location courte durée coexistent au sein d'un même service.

Les pratiques cyclables boostées par les services vélo

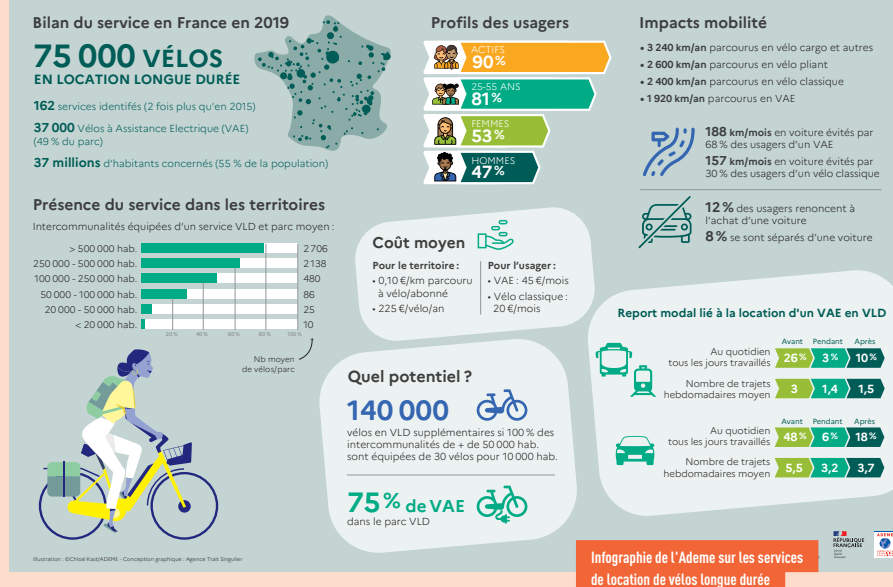
Il est aujourd'hui largement admis que développer des aménagements cyclables booste la pratique du vélo. Mais pour Élodie Barbier Trauchessec, coordinatrice mobilités émergentes à l'Ademe, cela ne suffit pas : *"Si nous sommes convaincus que les aménagements cyclables sont indispensables pour transformer les pratiques de déplacement, nous sommes aussi persuadés que les services vélo, qui permettent d'initier une pratique et de la pérenniser, sont absolument nécessaires"*. Les résultats du diagnostic de l'Ademe confirment cette conviction. Une enquête auprès de 13 000 utilisateurs, tous services confondus, rend compte d'une baisse conséquente du recours à l'automobile chez les individus qui louent un VAE sur une longue durée (-30 points) et chez ceux qui ont bénéficié d'une aide à l'achat d'un VAE (-32 points). Mieux encore, les locations longue durée (VLD) obtiennent les meilleurs résultats sur la démocratisation avec 13 % des usagers qui renoncent à l'achat d'une voiture et 12 % qui se séparent d'une voiture.

Comment expliquer ce constat ? D'abord, les VLD sont mis en place dans tous types de territoires, y compris les moins denses où les mobilités motorisées sont plus importantes. Ensuite, *"les VAE attirent davantage les nouveaux pratiquants, les automobilistes et les usagers des transports en commun notamment"*, explique Gwendal Caraboeuf, consultant chez Inddigo. Enfin, les usagers du

VLD ont des pratiques intenses : 64 % d'entre eux utilisent systématiquement le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude et 12 % l'utilisent trois à quatre fois par semaine. L'Ademe rappelle néanmoins que la complémentarité des services est nécessaire pour booster les pratiques cyclables sur un territoire. *"Les services*

vélo s'adressent à des publics et des usages variés, mais aussi des personnes qui ne sont pas au même stade de décision quant à la pratique du vélo", précise Élodie Barbier Trauchessec. Les VLD touchent plus de femmes, de familles avec enfants et d'actifs âgés de 35 à 55 ans que les vélos en libre-service (VLS).

Location de vélos longue durée (VLD)



Deux stratégies principales pour développer les VLD

En 2020, selon le recensement réalisé par Inddigo, la France comptait pas moins de 162 services de VLD avec un total de 75 000 vélos, dont 37 000 VAE. Si les grandes collectivités locales sont plus souvent dotées de location longue durée (78 % des EPCI de plus de 500 000 habitants par exemple), les plus petites s'y mettent aussi. *"Les VLD ont vraiment beaucoup progressé sur les territoires moyens qui comprennent entre 50 000 et 100 000 habitants"*, souligne Gwendal Caraboeuf. Comment expliquer cet engouement général ? Les objectifs des territoires sont pluriels. Les collectivités les plus peuplées cherchent à enrichir la palette d'offres de mobilité, alors que les territoires moins denses, à l'offre de mobilité beaucoup plus restreinte, veulent proposer une alternative à la voiture. Quelles que soient les intentions, la création d'un service de vélos en location longue durée permet de tester l'appétence des habitants pour le vélo. Bonne nouvelle : les VLD trouvent preneurs d'après l'étude. *"Les élus sont bluffés par la vitesse avec laquelle les vélos sont loués et par le fait que des gens soient sur liste d'attente"*, témoigne Élodie Barbier Trauchessec.

Pour autant, les territoires n'optent pas tous pour la même stratégie. La différence tient surtout dans le fait de proposer ou non de reconduire la location. En d'autres termes : faut-il permettre aux usagers de louer les vélos tant qu'ils le souhaitent ou, au contraire, limiter la durée de location ? Les collectivités qui proposent la reconduction peuvent capter des populations dans l'incapacité d'acheter un VAE, comme des étudiants ou des personnes à plus faibles revenus par exemple. Avec la location longue durée, elles proposent une offre de mobilité en tant que telle, ce qui a un impact sur la taille de la flotte, sa gestion et son entretien. *"Si on met en place un système reconductible, il faut augmenter le parc de vélos et adapter son budget à l'augmentation de la demande"*, explique Gwendal Caraboeuf. À l'inverse, les territoires qui ne permettent pas de renouveler la location incitent leurs habitants à acheter un vélo, notamment à assistance électrique, après avoir pu tester différents usages sur le territoire. Au total, 35 % des systèmes de VLD sont couplés à une aide à l'achat de VAE.

Des modèles variés au sein des territoires

La durée de location, les vélos proposés, la taille de la flotte ou encore la gouvernance varient d'un système à l'autre. Les formules les plus répandues sont la location au mois et à l'année. Côté gouvernance, les collectivités les plus petites privilégient le modèle associatif ou la régie directe et les plus grandes utilisent des délégations de service public ou des marchés spécifiques. Quelle que soit l'organisation, la location longue durée offre des résultats plus que satisfaisants sur le plan financier. *"À la fin de l'année, le reste à charge pour un vélo en location longue durée est de 225 euros en moyenne. Pour les VAE en location longue durée, il est de 325 euros, ce qui est assez faible au regard du prix d'achat d'un VAE"*, explique Gwendal Caraboeuf. *"Dans plusieurs métropoles, on approche même le point d'équilibre entre dépenses et recettes"*, ajoute Élodie Barbier Trauchessec.



Le biporteur proposé en location longue durée par Véligo depuis début 2021 ©Philippe Miran

“

Les VLD sont mis en place dans tous types de territoires, y compris les moins denses où les mobilités motorisées sont plus importantes.

”

Le service Véligo Location en Île-de-France

Véligo a été lancé par Île-de-France Mobilités en septembre 2019 avec 300 points de retrait répartis dans toute la région et une flotte portée à 20 000 VAE. Mis en place et géré par Fluow, groupement des entreprises Cyclez, La Poste, Transdev et Vélogik, les VAE sont à louer sur une période de six à neuf mois. *"On laisse le temps aux Franciliens de voir différentes saisons, de faire des trajets variés et d'être suffisamment convaincus pour passer à*

l'achat de leur propre vélo", explique Marion Chollet, chargée de projets modes actifs, intermodalité et nouvelles mobilités chez Île-de-France Mobilités. Au total, 40 000 personnes ont testé Véligo, qui comprend aujourd'hui des vélos cargos à assistance électrique : des triporteurs, biporteurs et rallongés (longtails). Tous les modèles sont loués et sur liste d'attente. Trois mois après avoir restitué le vélo, 80 % des usagers continuent de faire du vélo et 57 % d'entre eux déclarent avoir acheté un vélo ou être en train de le faire.



Le service Monbicloo à Nantes Métropole

Avec Monbicloo, Nantes Métropole propose sept types de vélos à louer pour une durée d'un an maximum : des vélos classiques, des vélos cargos et des tricycles (tous trois proposés en version mécanique et à assistance électrique) et des vélos pliants. Lancé en 2018 avec une flotte de 1 800 vélos, le parc compte aujourd'hui 2 200 vélos qui sont proposés avec un antivol. *"Le service est vu comme une passerelle entre une solution de mobilité non durable et le vélo. Il permet à l'utilisateur de tester un type de vélo, de voir s'il convient à ses besoins et, si oui, d'en acheter un"*, explique David Maubert, directeur des services de mobilités à Nantes Métropole. En moyenne, 79 % des vélos sont loués avec une forte demande sur les vélos classiques et vélos cargos à assistance électrique. Pour les VAE, la liste d'attente est de deux mois et demi.



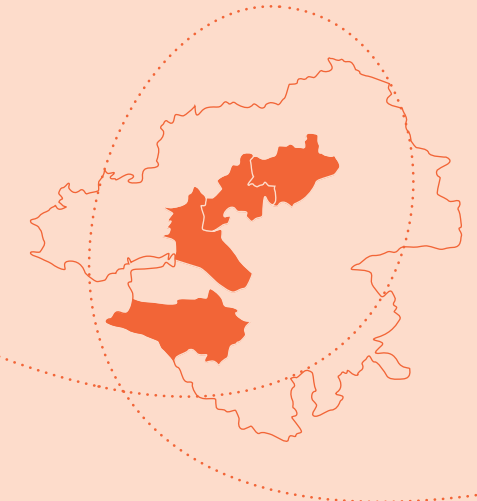
Location de vélos pliants proposés par Nantes Métropole ©Nantes Métropole

Le service Vélila en Loire-Atlantique

Depuis le début de l'année 2021, 200 VAE sont proposés à la location longue durée dans quatre intercommunalités du département de Loire-Atlantique (Pornic agglo Pays de Retz, les communautés de communes de la région de Blain, d'Estuaire et Sillon et de Nozay) et tous sont loués. La location peut se faire sur une durée comprise entre un et douze mois et est reconductible un an maximum, sous réserve de vélos disponibles. Chaque intercommunalité gère le service et assure la maintenance des vélos, avec une grille tarifaire commune. Le Département a proposé l'expérimentation, acheté 200 VAE et bénéficié d'une aide de l'Ademe de 50 000 euros dans le cadre du programme CEE AVELO. *"Cette action s'inscrit dans la politique mobilité du département de Loire-Atlantique qui vise à compléter l'offre de services de transport en milieu rural et à favoriser la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens"*, explique Didier Cadro, conseiller départemental en charge de la Loire-Atlantique à vélo. Prochaines étapes : l'augmentation des flottes déjà déployées, le déploiement du service dans d'autres intercommunalités et l'acquisition de vélos cargos à destination des familles.



Le service Vélila en Loire-Atlantique ©Gaël Arnaud/Département de Loire-Atlantique



Le service de VLD dans la Plaine d'Estrées

Sur le territoire de 18 000 habitants de la communauté de communes, le vélo est vu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de courte distance. Des VAE et vélos cargos à assistance électrique sont proposés à la location au mois et sans durée maximale. *"Nous cherchons à être peu contraignants pour limiter les freins au report modal et laisser libre cours aux usages"*, explique Marie-Chloé Strecker, chargée de mission mobilité durable au sein de la collectivité. Le service a ouvert en novembre 2020 avec dix VAE et deux vélos cargos biporteurs. Tous les vélos étaient loués dès le mois de mars. Les usagers sont principalement de jeunes retraités et des personnes actives âgées de 25 à 45 ans. Autre usage inattendu : les VAE ont été loués par plusieurs jeunes qui avaient raté leur permis et qui devaient se déplacer quotidiennement dans le cadre de leur travail d'été. Au cours de l'année, la flotte a été augmentée de dix VAE et de deux vélos équipés d'un siège à l'avant pour répondre à la demande de personnes âgées ou en situation de handicap qui ont besoin d'être accompagnées ou assistées dans leurs déplacements quotidiens.



VAE et vélo cargos en location longue durée dans la communauté de communes de la Plaine d'Estrées ©Communauté de communes de la Plaine d'Estrées

Quelles évolutions pour les cinq prochaines années ?

Pour que la location longue durée continue son ascension, il devient urgent de faire face aux risques de vols et de développer des offres de stationnement sécurisées. *"Le stationnement sécurisé a été bien traité par les collectivités au niveau des gares, mais l'étude a montré que les usagers de VAE ont besoin de stationner leur vélo à domicile ou sur leur lieu de travail. Or, les offres de stationnement sécurisées y sont encore balbutiantes et le risque de vol reste élevé"*, explique Gwendal Caraboeuf.

D'autres changements sont attendus au niveau du fonctionnement des services pour dépasser la dichotomie reconductible/non-reconductible. *"Pourquoi pas aller de l'une à l'autre ? Commencer sans limitation dans le temps pour capter des usagers,*

atteindre une masse critique d'utilisateurs, puis rendre la location non-renouvelable pour libérer les vélos et convaincre d'autres utilisateurs", imagine Élodie Barbier Trauchessec. Une autre possibilité serait de ne pas limiter la durée de la location pour les publics en incapacité de s'acheter un VAE ou un vélo cargo, comme c'est déjà le cas pour certaines aides à l'achat de vélos dédiées à des publics en situation de précarité. Pour attirer toujours plus d'usagers, la diversification des vélos est aussi attendue, notamment les vélos cargos pour les familles avec enfants et les vélos adaptés pour les personnes à mobilité réduite.

Dernière évolution évoquée, celle du portage des VLD par des opérateurs privés à l'instar de Ouibike, Swapfiets ou Red Will. *"Les VLD pourraient être*

rentables à terme, ce qui pose la question du maintien d'un service public là où un service privé pourrait le prendre en charge. Il y a peut-être un intérêt à développer une offre privée pour les tarifs classiques et à réserver l'offre publique à des publics en difficulté, à des jeunes ou à des familles à faibles revenus", projette Élodie Barbier Trauchessec. Une évolution intéressante si tant est que la réglementation relative au forfait mobilités durables s'y adapte car seuls les abonnements aux services de mobilité publics sont pris en charge à 50 % par les employeurs à ce jour.

Julie Rieg

Sylvie Landrière
©Philippe Frayseix

Sylvie Landrière

GRAND TÉMOIN DES 25^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES, LA CODIRECTRICE DU FORUM VIES MOBILES EST AUSSI COAUTRICE DE L'OUVRAGE COLLECTIF "POUR EN FINIR AVEC LA VITESSE", PARU EN AOÛT 2021. MORCEAUX CHOISIS D'UNE PRISE DE PAROLE REMARQUÉE.

Philosophie

« Le cœur de notre travail est de piloter et de financer des recherches sur la mobilité, de faire connaître leurs résultats et de faire des propositions en termes de politiques publiques pour aller vers des mobilités désirées et plus durables. Aujourd'hui, un Français moyen fait, suivant les enquêtes, entre quarante et soixante kilomètres par jour. La constante de Zahavi nous dit que nous passons toujours le même temps à nous déplacer malgré la démocratisation de l'accès aux modes de transport ces dernières décennies. Augmenter les vitesses de déplacement ne diminue pas le temps passé à se déplacer, mais augmente les distances parcourues. Si nos enquêtes montrent qu'aujourd'hui 30 % des Français pratiquent l'ensemble de leurs activités dans un rayon de neuf kilomètres autour de chez eux, ça veut dire que 70 % font davantage. Le vélo ne peut donc pas être la solution unique et globale. Pour schématiser, les gens sont conscients du problème écologique. Ils nous disent : nous avons bien compris que la voiture ce n'est pas bien, mais comment faire autrement ? »

Tendance

« Nous avons sondé les aspirations pour le futur auprès de douze mille personnes dans six pays. Il en ressort que les gens aspirent à vivre en plus grande proximité. Travail, loisirs, relations sociales, familiales, courses alimentaires, etc. : les enquêtes disent vouloir faire tout ça en moins de trente minutes quand ils habitent dans une grande ville, et à moins de trente kilomètres quand ils habitent dans des espaces peu denses. Si nous prenons ces personnes au mot, ces aspirations vont aussi dans le sens de la transition écologique. Nous ne nous déplaçons pas forcément moins longtemps ni moins loin, mais plutôt moins vite et moins souvent loin. »

Leviers

« Pour nous il y a plusieurs leviers pour atteindre les objectifs de lutte contre le changement climatique et de réduction des gaz à effets de serre d'ici 2050.

Le premier, est de changer de régime de vitesse et de rendre possible une vie quotidienne en plus grande proximité.

Deuxième grand levier : en finir avec la course aux grandes métropoles. Pour citer le philosophe Olivier Rey, une grosse souris, ce n'est pas une énorme souris, c'est un éléphant. Si nous ne savons pas forcément quelle est la bonne taille et la bonne organisation, nous savons en revanche qu'il y a des choses qui ne fonctionnent pas. Exemple : les mégapoles. Ça ne fonctionne bien nulle part. Plus nous sommes entassés, plus nous passons de temps à nous déplacer. Ces lieux sont aussi les plus pollués. À Paris, la moitié des particules fines respirées proviennent des avions qui survolent la capitale. Lorsque l'on interroge les gens, c'est le seul espace dont la moitié des habitants veut partir. Mais la contrainte de l'emploi les oblige souvent à rester. Et nous avons vu ce qu'il s'est passé récemment : en France, avant le confinement, 3 % de la population active télétravaillait régulièrement. Pendant le confinement, le taux est passé à 30 % au niveau national à 60 % en Île-de-France. Le potentiel est donc gigantesque. Troisième axe : une politique des temps et des rythmes. Les actifs sont les plus stressés par les déplacements domicile-travail, et l'ensemble des aménagements est basé sur le trafic en heure de pointe. Le confinement nous a montré que l'on peut par exemple désynchroniser les venues au sein des bureaux non pas à l'échelle de la journée, mais à celle de la semaine, voire du mois.

Quatrième axe : les déplacements exceptionnels. Si on peut se passer d'avion, c'est mieux, en particulier pour les déplacements à l'échelle de la France. Le train, comme le vélo, fait partie de la solution écologique. A minima, il est donc cohérent de plaider pour le redéploiement des trains de nuit, des trains longue distance, etc.

Cinquième axe : les modes actifs. Concernant le vélo, il se trouve qu'en France, grâce aux ingénieurs des Ponts, nous avons le premier réseau routier du monde en kilomètres par personne. Pendant des décennies, ces mêmes routes étaient utilisées par les cyclistes. Donc l'infrastructure ininterrompue que réclament les associations du vélo, elle existe déjà en fait. Alors, même si cela implique malgré tout un choc d'offres en transports collectifs pour les espaces peu denses, pourquoi ne pas dédier à nouveau une partie de ce réseau routier au vélo ? Ça change tout et ça ne coûte rien hormis la

signalétique. Ce qui coûte cher ce sont les investissements, c'est le dur, les travaux publics, le génie civil. Dédier une partie du réseau routier, ça ne coûte strictement rien. Et les Coronapistes nous ont montré que nous pouvons le faire – et le défaire – très rapidement. »

“
Ce qui coûte cher ce sont les investissements, c'est le dur, les travaux publics, le génie civil. Dédier une partie du réseau routier (au vélo, ndlr.), ça ne coûte strictement rien.”

Rationner

« J'ai été invitée au groupe « Se déplacer » de la Convention climat. Une économiste a expliqué que la taxe carbone était la seule façon de baisser les émissions liées aux déplacements. Brouhaha dans la salle : les 120 citoyens présents ont répondu qu'ils étaient là justement pour représenter d'autres citoyens qui ne voulaient pas de cette taxe et qu'il n'était pas question de la remettre sur la table. L'une des raisons avancées était liée à l'équité. Quand on fait la taxe carbone, c'est complètement indolore pour les gens les plus argentés. À l'opposé, pour les gens les plus modestes, c'est la double peine car, globalement, plus on est modeste, moins on pollue. Il y a donc un problème cognitif dans cette taxe : les gens qui sont montrés du doigt ne

¹ La conjecture de Zahavi, qui a imposé depuis le début des années 1980 l'idée selon laquelle il existe une constante dans le budget-temps que les citoyens consacrent au transport, ne paraît pas être démentie par l'évolution des mobilités et des territoires urbains au cours des trente dernières années.

Intervention de Sylvie Landrière en clôture de la journée d'étude des 25^{es} Rencontres Vélo & Territoires en Ardèche ©Matthieu Dupont

sont pas les plus pollués. D'où notre réflexion pour une autre politique et donc ce concept de rationnement², dont la faisabilité a notamment été expérimentée avec succès à Lahti, une ville de cent mille habitants en Finlande qui, elle aussi, dans le cadre de sa stratégie bas carbone, ne souhaitait plus mettre d'argent dans les infrastructures et les équipements.

“
Aujourd'hui, nous devons juste veiller à ne pas nous dépêcher de revenir à ce qui se faisait avant le confinement.”

Nous avons pris des engagements au niveau de la France, comme dans la plupart des pays européens, de réduire drastiquement nos émissions qui, tout aussi drastiquement, continuent à augmenter en termes de transports. Selon une enquête nationale, 80 % des kilomètres parcourus le sont par 15 à 20 % des Français, et 70 à 80 % des déplacements domicile-travail le sont par 30 % des salariés. Si nous continuons comme ça, il n'y a aucune chance d'atteindre les objectifs. L'avantage du rationnement c'est que l'objectif est palpable et que la limite ne peut pas être dépassée, tandis que la taxe, elle, n'a pas de limites. Ce n'est pas le seul moyen d'atteindre les objectifs, mais il faut commencer à y réfléchir. Plus nous avançons sans avoir d'effet réel des autres politiques sur la courbe

des émissions, plus le rationnement va s'imposer de lui-même. Alors que plus il sera drastique, moins il sera confortable pour la plupart de la population. »

Enjeu collectif

« Restreindre la taille des périmètres pratiqués, relocaliser nos modes de vie. Comment avancer avec des territoires interdépendants, voire internationalement contraints ? Environ 30 % de la population déploie son programme d'activité à moins de neuf kilomètres. Sur ces 30 %, les deux tiers des déplacements de ces personnes sont effectués en voiture. Et pourtant... Aux Pays-Bas, les gens font beaucoup de vélo parce qu'il y a une politique menée par l'État suite aux chocs pétroliers des années soixante-dix. Pour autant il n'y a pas de mégapoles, pas d'immeubles de grande hauteur, notamment pour des raisons géologiques qui font que sur les polders vous ne pouvez pas avoir de fondations très profondes.

Il y a donc à la fois un urbanisme à l'horizontale, qui correspond aux aspirations des gens, lesquels préfèrent les maisons individuelles et les petits collectifs. En France nous avons tendance à opposer deux modèles : le mauvais Français qui vit dans sa maison individuelle et le bon expert qui sait qu'il faut vivre dans une grande tour. Les Néerlandais, eux, ont complètement sanctuarisé leurs terres agricoles : pas d'artificialisation. Nous sommes moins denses – 450 habitants au km² chez eux,

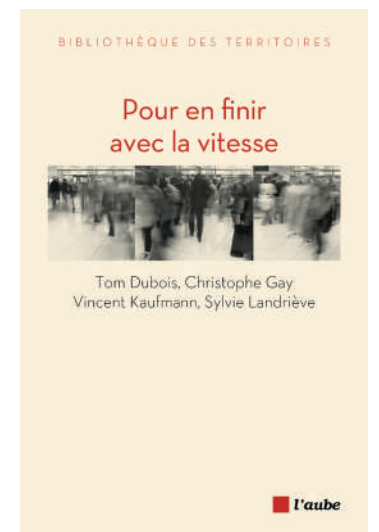
² Dans une tribune parue dans Le Monde du 19 octobre 2021 et cosignée avec ses collègues du Forum Vies Mobiles Christophe Gay et Claire-Marine Javary, Sylvie Landrière détaille ce que recouvre concrètement pour eux le terme de rationnement : « Pour ses déplacements, chaque Français se verrait attribuer la même quantité de CO₂, convertie en litres de carburant, en prenant en compte quelques critères comme la composition du foyer, le lieu de résidence ou encore l'état de santé. »

nous seulement 100. En revanche nous avons beaucoup moins de contraintes donc beaucoup de choses sont possibles... Et n'oublions pas, enfin, que l'expérience collective du confinement a bouleversé énormément de choses. Un événement déclencheur, en l'occurrence une crise, nous a fait changer de mode de vie pendant dix-huit mois, a rationné les vols aériens, etc. Aujourd'hui, nous devons juste veiller à ne pas nous dépêcher de revenir à ce qui se faisait avant le confinement. »

Propos recueillis par Anthony Diaio

👁 **En savoir plus**
www.forumviesmobiles.org

📖 **Livre**
Pour en finir avec la vitesse, par Tom Dubois, Christophe Gay, Vincent Kaufman et Sylvie Landrière, éditions de L'Aube, août 2021



À lire



Rapport d'activité 2020/2021

À l'occasion de son assemblée générale en Ardèche, Vélo & Territoires a publié son rapport d'activité 2020/2021. Ce dernier intervient au démarrage d'un nouveau cycle territorial et dans un contexte où, enfin, l'usage du vélo et son caractère incontournable dans les politiques publiques sont désormais incontestables. La force du réseau ? Ses nombreux adhérents fédérés autour du cap stratégique de la France à vélo 2030 et d'un mot d'ordre "Développer l'usage du vélo dans tous les territoires".

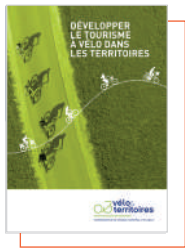
À télécharger sur www.velo-territoires.org



Observatoire de la cyclomobilité professionnelle

Avec le soutien du ministère de la Transition écologique et de l'Ademe, Les Boîtes à Vélo ont dévoilé les résultats de la première étude consacrée à la cyclomobilité professionnelle, hors trajets domicile-travail, avec un focus particulier sur la cyclologistique. L'analyse propose un état des lieux de la cyclomobilité professionnelle et apporte des données et connaissances sur la cyclologistique. Plus de 1 000 professionnels français ont répondu à cette enquête.

À télécharger sur www.lesboitesavelo.org



Développer le tourisme à vélo dans les territoires

Territoires débutants ou expérimentés trouveront dans ce guide publié par Vélo & Territoires en octobre 2021 les six étapes à suivre pour devenir une destination vélo : aménager des infrastructures, desservir la destination, développer des services, communiquer, animer son réseau local et évaluer. Illustré par onze retours d'expériences, il valorise des bonnes pratiques issues de territoires qui, à leur échelle, développent le tourisme à vélo.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



La mobilité dans les territoires peu denses

Un défi pour la cohésion et l'égalité des territoires

La diversité des territoires et le foisonnement des différentes formes de services de mobilité impliquent qu'il n'est pas possible d'élaborer des solutions clés en main, dont la pertinence serait assurée d'avance. Pour faire les bons choix, chaque territoire doit se donner les moyens d'appréhender ses propres enjeux de mobilité au regard des besoins des usagers, des pratiques observées et du développement socio-économique envisagé. Dans ce guide destiné aux élus, le Cerema synthétise en douze pages les conseils pour mener des démarches locales d'organisation des mobilités dans les territoires peu denses.

À télécharger sur www.cerema.fr



La résilience des territoires

Pour tenir le cap de la transition écologique

Changement climatique, effondrement de la biodiversité, épuisement des ressources... Il est urgent de nous intéresser à la résilience des territoires. Les collectivités locales sont en première ligne face à des bouleversements qui seront de nature différente selon les territoires concernés. C'est pour cela que le Shift Project a publié un memento pour des politiques locales adaptées aux bouleversements à venir.

À télécharger sur www.theshiftproject.org



Le tour de la mobilité durable en 80 mots...

Cet abécédaire de la mobilité, réalisé par le GART à l'occasion des 40 ans de l'association, nous rappelle combien la mobilité occupe une place essentielle, non seulement dans notre société contemporaine, mais dans notre histoire. Un tour du monde de la mobilité en 80 mots très variés, techniques, relatifs aux institutions, aux espaces, à certains principes. Le résultat est un patchwork de contributions révélatrices de la diversité de positions et d'idées qui agitent le secteur de la mobilité.

À télécharger sur www.gart.org

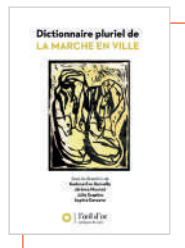


Mesurer autrement sa performance touristique

Guide méthodologique sur les indicateurs d'une destination durable.

Pour piloter une politique de tourisme durable, il est impératif de changer de regard pour (re)définir la notion de performance touristique et d'observer de nouveaux indicateurs. C'est pourquoi ATD (Acteurs du tourisme durable) s'est emparé du sujet et a publié ce guide en novembre. Au sommaire : dix indicateurs à suivre pour piloter sa démarche de tourisme durable, avec des pistes concrètes pour les mesurer et en obtenir les données.

À télécharger sur www.tourisme-durable.org



Dictionnaire pluriel de la marche en ville

Les 160 mots-clés de ce dictionnaire abordent les enjeux d'insécurité routière, de crise environnementale, les pathologies de la sédentarité, la mixité ou l'exclusion sociale en proposant une exploration, tantôt conceptuelle, tantôt opérationnelle, parfois humoristique, de divers domaines de connaissance sur la marche en ville : aménagement et urbanisme, transports et technologies, comportements et ambiances, tourisme, littérature, santé, accessibilité...

À commander sur www.loeldorenligne.com
Éditions L'Œil d'or
448 pages, 26€

À venir

26
NOV. 2021

Présentation de "Développer le tourisme à vélo dans les territoires"

Webinaire
www.velo-territoires.org



2
DEC. 2021

Les ateliers vélo, acteurs du programme Savoir Rouler à Vélo

Webinaire
www.heureux-cyclage.org



5 sessions
2021-2022

Formation ADMA - Développer les mobilités actives au cours d'un mandat

14 décembre 2021 à Lyon
2 février 2022 à Bordeaux
22 mars 2022 à Paris
10 mai 2022 à Montpellier
27 septembre 2022 à Nantes
www.mobilites-actives.fr



21
JAN. 2022

Formation ADMA - Plaidoyer citoyen pour les mobilités actives : stratégies et outils pour convaincre

Lyon
www.mobilites-actives.fr



10-11
FEV. 2022

Congrès FUB - Le vélo, un défi collectif

Tours
www.fub.fr



14-17
JUIN 2022

Velo-City

Ljubljana, Slovénie
www.velo-city2022.com



5-7
OCT. 2022

26^{es} Rencontres Vélo & Territoires

Bourges, Cher
www.velo-territoires.org



Saviez-vous que Vélo & Territoires vous propose une vidéothèque sur son site Internet ? Vous y trouvez tous les replays des webinaires de Vélo & Territoires. Rendez-vous sur www.velo-territoires.org/ressources/videotheque

L'info en +

Formations en mobilités actives : dernières places disponibles



L'Académie des experts en mobilités actives (ADMA) propose ses formations et actions de sensibilisation, à destination de tous les acteurs, pour accroître et diffuser l'expertise autour des politiques marche et vélo dans tous les territoires.

- Développer les mobilités actives au cours d'un mandat – Cible élus
- Construire un projet en mobilités actives dans les territoires peu denses
- Favoriser la marche : des outils clés pour lancer une stratégie
- Comprendre le potentiel du vélo à assistance électrique en France pour concevoir un service performant
- Plaidoyer citoyen pour les mobilités actives : stratégies et outils pour convaincre



Le coût des formations est intégralement pris en charge par les Certificats d'économie d'énergie (CEE) jusqu'en juin 2023.

Pour vous inscrire ou solliciter l'ouverture d'une session de formation dans votre territoire, rendez-vous sur :

www.mobilites-actives.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

Linkedin : Vélo & Territoires

Carte des adhérents
de Vélo & Territoires

