

# INITIATIVE

Free Velo'V

PAGE 4

# **DOSSIER**

PAGE 12

Cap stratégique 2030 pour la destination France à vélo

2020 En a

En compagnie de Guillaume Gouffier-Cha

PAUSE-VÉLO



PAGE 16



Édito

Chers territoires cyclables,

Remise du rapport sur la filière économique du vélo, présentation du troisième Baromètre des villes cyclables, lancement d'une Alliance pour le vélo, ... plusieurs événements majeurs se sont enchaînés alors que nous établissions cette revue.

Soixante-trois mesures et dix pistes pour l'action, voilà l'éventail des préconisations formalisées dans le rapport du député Guillaume Gouffier-Cha et son équipe pour construire une filière économique du vélo en France. La première bonne nouvelle, c'est que ce rapport fait grand bruit. L'autre, c'est qu'il nous offre un outil grâce auquel nous pouvons transformer un concept en réalité. Bientôt des états généraux et un comité de filière dédié ? C'est ce que l'ensemble de l'écosystème vélo français appelle de ses vœux et saura pousser. Vélo & Territoires y compris bien sûr. Vous pourrez en lire plus dans la pause-vélo d'une part, ainsi que dans le dossier de cette revue d'autre part puisque le tourisme constitue un pan important de la filière économique du vélo. Nous y faisons écho en interrogeant la suite à donner au Plan Destination France.

Que l'on se fie aux indicateurs nationaux de fréquentation cyclable (+28 % entre 2019 et 2021), au boom du tourisme à vélo (générant 4,2 milliards de chiffre d'affaires par an en France) ou à la croissance des ventes de cycles, tous les voyants sont au vert. Et que dire de la participation record au troisième Baromètre des villes cyclables ? Avec plus de 277 000 contributions, plus d'un million de points cartographiés et 1625 communes classées, l'outil peut se targuer d'un succès inégalé en Europe! Conjugué à l'expression des Français favorables à 79 % à ce que les candidates et candidats aux élections présidentielles et législatives renforcent le Plan vélo national, l'envie de pédaler n'a jamais été aussi forte en France.

Pourtant, il existe clairement un décalage aujourd'hui entre envie populaire et insuffisance de conditions pour faire du vélo. L'enjeu politique est donc majeur! Pour y répondre, avec nos complices du Club des villes et territoires cyclables et marchables avec lesquels nous représentons le monde des collectivités, avec les acteurs économiques représentés par l'Union Sport & Cycle et avec les citovens via la FUB, nous faisons front commun au sein d'une inédite « Alliance pour le vélo ». Cette Alliance nous permet de porter une voix unique et exigeante pour engager les chantiers nécessaires au développement du vélo en France. Elle est mue par une volonté collective de promouvoir une vision du vélo comme outil d'intérêt général et de transformation positive face aux défis contemporains. En son sein, nous portons un socle de dix mesures stratégiques pour interpeller collectivement les candidates et candidats aux élections présidentielles et législatives. Doubler le réseau cyclable actuel pour le porter à 100 000 km durant le quinquennat ; mettre tous les publics à vélo et en particulier les enfants à travers l'apprentissage du vélo à l'école ; faire de tous nos territoires des espaces agréables à vivre et dynamiser villes et villages par le vélo... en sont trois mesures emblématiques.

Filière, usagers et territoires, ... forcément ces mots résonnent. Comment ne pas être sensible aux propos de Pierre Calame lors du congrès de la FUB, appelant à nous séparer des systèmes de pensées centralisées du passé et pointant le rôle central des territoires dans la conduite de la nécessaire et incontournable transition? Le vélo part des territoires, vous le verrez dans les pages de cette revue. La dynamique volontaire enclenchée par le département de Haute-Garonne auquel nous tendons le micro ou les nombreuses actualités et innovations que vous trouverez dans ces pages, nous le démontrent.

Très bonne lecture et à bientôt pour plus d'informations (trépidantes) du vélo ... dans tous les territoires bien sûr.

### **Chrystelle Beurrier**

Présidente de Vélo & Territoires

# Sommaire

Initiative FREE VELO'V	p. 4
Territoire cyclable  HAUTE-GARONNE	p.6
Actus DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES	p.10
Dossier  CAP STRATÉGIQUE 2030 POUR LA DESTINATION FRANCE À VÉLO	p.12
Pause-vélo EN COMPAGNIE DE GUILLAUME GOUFFIER-CHA	p.16
Parutions	p.18
Agenda	p.19
L'info en +  une alliance inédite pour le vélo entre coll	p.20

CITOYENS ET ENTREPRISES

Photo de couverture :

Élaboration du réseau express vélo de la Haute-Garonne ©Adrien Nowak – CD31

## 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

2 allée de Lodz, 69007 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 Diao, Dorothée Appercel, Karine Lassus, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Rey-Arnaud

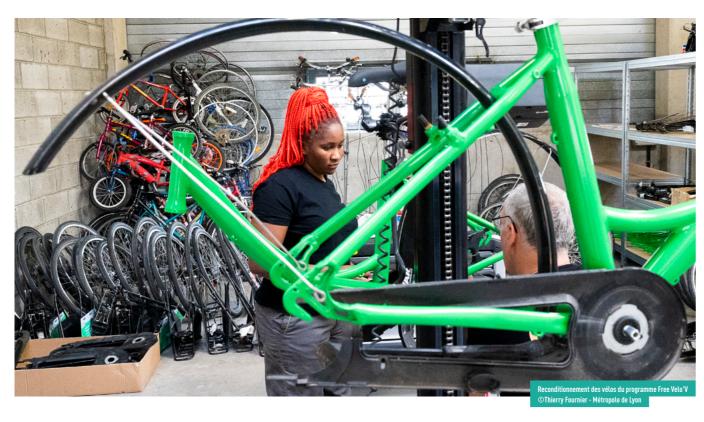
Fabien Bagnon, Véronique Brizon, Françoise Carré,
Bérangère Florin, Florence Gall, Elsa Guérin, Guillaume
Gouffier-Cha, Frank Hofmann, Julien Klotz, Stéphanie
Mangin, Amélie Miet, Sylvain Mitchell, Valérie Monte,
Laure Parquet, Fabienne Pascaud
Crédits photos: Emmanuel Berthier – EuroVelo 4,
Murielle Cadiou, Jean-Louis Carli, Communauté urbaine
de Dunkerque, Conseil régional Centre-Val de Loire,
Aurélien Ferreira - CD31, Thierry Fournier – Métropole de

Lyon, Etienne Leborgne – Inddigo, Adrien Nowak - CD31, Aurélie Stapf - La Vélodyssée, Studioah

# Free Velo'V

# Ne laisser personne en chemin

ÉCONOMIE CIRCULAIRE. CIRCUIT VERTUEUX ET PERSPECTIVES CITOYENNES : AMORCÉ DANS LA DISCRÉTION. MAIS FERMEMENT DÉCIDÉ À TENIR TOUTES SES AMBITIEUSES PROMESSES, CE PROGRAMME DE LA MÉTROPOLE DE LYON COCHE TOUTES CES CASES EN MÊME TEMPS. EXPLICATIONS.



Les décennies filent à la vitesse d'un VAE débridé. Les années soixante-dix, berceau presque unanimement reconnu de l'éveil aux inquiétudes environnementales, soufflent peu à peu leurs cinquante bougies. Un demisiècle, c'est infinitésimal et c'est gigantesque. C'est aussi le temps qu'il fallait peut-être pour que, peu à peu, les œillères soient retirées et qu'un devoir d'inventaire s'exerce sur le bilan des générations précédentes et de leurs inconséquentes insouciances. Les priorités sont désormais reconsidérées, le volontarisme est devenu concret. La qualité prime peu à peu sur la quantité, la notion d'usage sur celle de possession, et aux perspectives dures répondent des solutions de mobilités douces.

## Plafond de verre

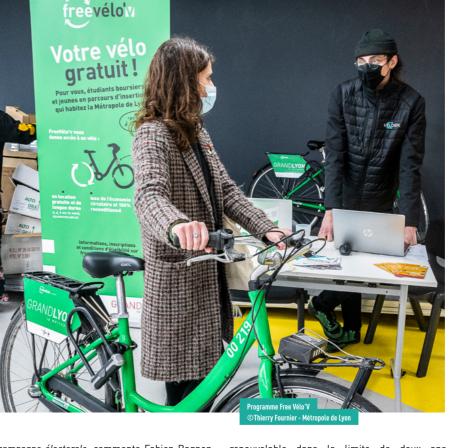
Dès 2005, Lyon fut par exemple une ville pionnière sur l'expérimentation du vélo en libre-service – à l'automne 2021, Velo'V dépassait les 75 000 abonnés longue durée et enregistrait près de 1,1 million de locations sur le seul mois d'octobre, un chiffre historique à cette période de

Même si la fréquentation cyclable a augmenté de 36 % dans la métropole de Lyon entre 2019 et 2021, un double plafond de verre perdure.

Compte-tenu des paramètres de bruit et de pollution de l'air bien connus en milieu urbain, rares aujourd'hui sont les oppositions frontales à la nécessité d'encourager les déplacements vertueux. Pour autant, et même si la fréquentation cyclable a augmenté de 36 % dans la métropole de Lyon entre 2019 et 2021, un double plafond de verre perdure. Il est autant psychologique que financier et les deux freins s'entretiennent de fait l'un et l'autre. Oser le vélo, c'est aussi être rassuré en amont quant à son impact sur le porte-monnaie - a fortiori quand, comme c'est le cas pour beaucoup d'étudiants, chaque euro compte et que les fins de mois débutent toujours

# Une idée mûrie pendant la pandémie

C'est dans ce contexte de fléchage accru des investissements en direction de la mobilité active et de l'intermodalité que, le 8 novembre 2021, la Métropole de Lyon a lancé le programme Free Velo'V. Derrière l'anglicisme, un vœu, celui de proposer à terme à 10 000 étudiants boursiers ou majeurs en situation d'insertion sociale et professionnelle issus de la tranche d'âge 18-25 ans, le prêt à titre gratuit de vélos reconditionnés. « C'est parti d'une idée de



campagne électorale, commente Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon délégué à la voirie et aux mobilités actives. Cette idée ne figurait pas dans le programme initial, mais a mûri dans l'entre-deux tours qui, comme vous vous en souvenez, a duré plusieurs mois du fait de la pandémie. Une fois en responsabilités, le projet s'est affiné jusqu'à devenir Free Velo'V. » la durée du prêt. « En gros nous rappelons à la

# Un levier puissant

Côté Métropole, l'objectif est affiché : multiplier par trois les déplacements à vélo d'ici la fin du mandat. Pour l'atteindre, le programme Free Velo'V est un levier potentiellement puissant. l'avantage d'offrir de nouvelles perspectives aux 18-25 ans soit, jusqu'à il y a peu encore, la classe d'âge pour laquelle le rite initiatique avec un macaron « A » aimanté sur le coffre. Lutte contre la sédentarité, soutien des jeunes à faibles revenus, soutien à l'insertion par l'activité économique des personnes en difficulté, soutien à la filière recyclage : la force de frappe globale et les structures locales, assume Fabien Bagnon. citoyenne du projet est considérable. Son budget nrovenance de l'Ademe

# Comment ca marche?

Le prêt gratuit se matérialise par un contrat d'une durée allant de trois mois à un an,

renouvelable dans la limite de deux ans maximum. Le prestataire l'accompagne d'une sensibilisation à la prise en main, d'un rappel des règles de bonne conduite et... d'un antivol. Le vélo, dûment marqué et identifié, reste en effet la propriété de la Métropole, mais est placé sous la responsabilité du bénéficiaire durant toute personne la vie qu'a eu le vélo avant d'arriver dans ses mains, et les points de vigilance à avoir lorsque l'on n'est pas familier de l'outil », explique Amélie Miet, directrice commerciale chez Vélogik.

### Réalités et objectifs

Outre l'aspect économie circulaire, il présente Les vélos sont achetés en seconde main par la Métropole en partenariat avec l'opérateur danois Donkey Republic, lequel fabrique ses robustes vélos en Lituanie, les dispatche dans plus de principal fut longtemps de circuler en voiture soixante-dix villes d'Europe et les rachète à 150 euros l'unité dès qu'ils ont dépassé les quatre années d'usage. « C'est vrai que faire appel à un opérateur étranger va sur le papier à l'encontre de nos aspirations à mobiliser prioritairement Mais nous devons aussi composer avec un autre est de 4,8 millions d'euros dont, depuis une impératif du moment : la réalité des pénuries convention signée le 4 janvier 2022, 1,8 million en et les difficultés d'approvisionnement dans le secteur. » Une fois récupérés, les vélos sont reconditionnés localement avant d'être remis en service, par souci d'homogénéiser la flotte. non plus sous leurs couleurs orange d'origine. mais sous les couleurs vertes caractéristiques de Free Velo'V. Et, compte-tenu des difficultés

d'approvisionnement depuis le début de la pandémie, le déploiement de la flotte se fait par tranche de 1 200 à 1 700 vélos tous les semestres. de facon à atteindre l'objectif annoncé des 10 000 vélos en mai 2025.

### Un maillage local

Leader français de la maintenance cyclable, la société lyonnaise Vélogik assure la gestion du service de prêt de vélo, tandis qu'une autre entreprise locale. Second Cycle. s'occupe de leur recherche et de leur fourniture. Le reconditionnement des vélos est, quant à lui, assuré, avec le soutien financier de l'Ademe, par un consortium d'une superficie inédite en France de structures d'insertion par l'emploi, dont le groupe Estime qui, en partenariat avec Vélogik, apporte à l'ensemble son expertise en matière d'inclusion

### Créer un modèle

« À terme, ca devrait créer une norme » explique Amélie Miet. Avant cela, le dispositif va aussi devoir négocier le passage toujours délicat du stade du savoir-faire à celui du faire savoir.

Après le bouche-à-oreille des débuts, l'idée est d'aller sur les campus et dans les écoles, mais aussi dans les structures d'insertion.

C'est prévu, confirme Fabien Bagnon. Après le bouche-à-oreille des débuts, l'idée est d'aller sur les campus et dans les écoles, mais aussi dans les structures d'insertion et d'expliquer, encore et encore, le pourquoi du comment. Ca reste le plus sûr moyen de convaincre de nouvelles personnes. »

En savoir plus https://freevelov.grandlyon.com/

4 I Vélo & Territoires I N°66 HIVER 2022 5 | Vélo & Territoires | N°66 HIVER 2022

# La Haute-Garonne, territoire cyclable

BIENTÔT AUSSI CONNU POUR SON RÉSEAU EXPRESS VÉLO QUE POUR SON CANAL DU MIDI, LE DÉPARTEMENT DE HAUTE-GARONNE EST UN TERRITOIRE QUI A MIS LA CONCERTATION AU CŒUR DE SON PROCESSUS DE DÉCISION. EXPLICATIONS.



# Entretien avec Julien Klotz

Conseiller départemental de Haute-Garonne délégué aux Mobilités douces

Le Conseil départemental est impliqué de longue date sur la thématique vélo et pourtant les choses semblent s'accélérer depuis quelques années. À quoi est-ce dû?

Je dirais que la COP 21 en 2015 à Paris a occasionné une vraie prise de conscience des enjeux climatiques et du formidable levier que constituent les mobilités actives. C'est de là qu'est parti en 2017 le premier plan d'engagement pour la transition écologique de notre Département. De mon côté, en tant que membre de l'association 2P2R (2 Pieds 2 Roues), je suis un cycliste convaincu et militant.

# En Haute-Garonne, la concertation semble au cœur du processus de décision. Pourquoi ?

Nous cherchons à nous faire l'écho de la volonté du terrain. La mobilité n'est plus la compétence des départements, mais les routes le sont, donc nous faisons des routes pour le vélo, à hauteur de 10 millions d'euros par an environ. Nous sommes allés à la rencontre de certains territoires pour travailler sur le maillage du réseau express vélo, et d'autres nous ont contacté pour contribuer à leurs itinéraires secondaires. À cet égard, l'énergie et l'enthousiasme de nos interlocuteurs issus de la population civile et du milieu associatif sont particulièrement stimulants pour nous comme pour les communes et les communautés de communes. Il y a évidemment des phases de calage, mais globalement ça avance.

La Haute-Garonne
en bref

Superficie: 6 309 km²
Population: 1,3 million d'habitants
Densité: 203 habitants/km²
Chef-lieu: Toulouse

In Savoir plus:

www.haute-garonne.fr/service/la-haute-garonne-velo
www.haute-garonne.fr/dossier/reseau-express-velo-rev

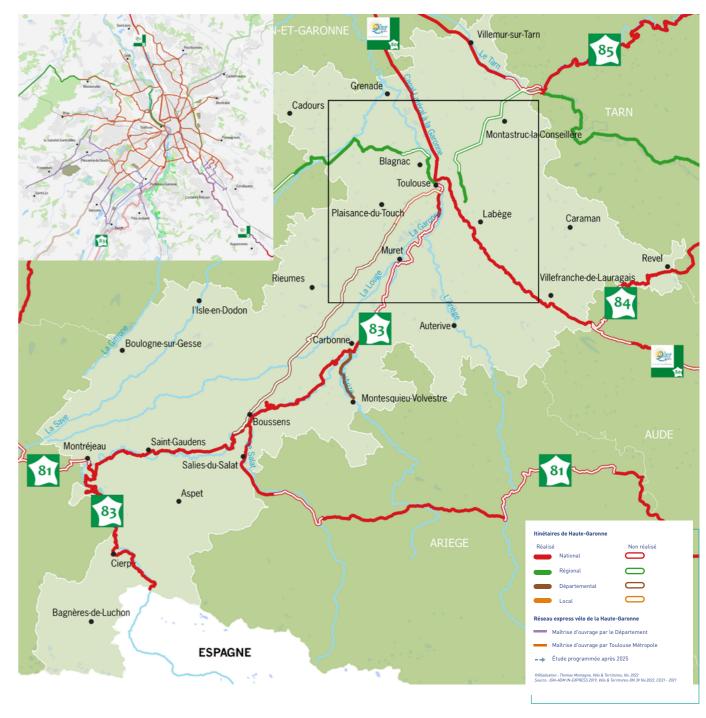
La Haute-Garonne souhaite doubler la part modale du velo d'ici 2025

O. Aurélien Ferreira: 0.031

N'oublions pas que faire du vélo demande un effort et une implication. Nous nous appuyons donc sur le dialogue citoyen pour identifier les itinéraires les plus « facilitants », à même de répondre aux attentes des cyclistes actuels ou à venir, et donc d'atteindre le report modal recherché

# Où s'inscrit le réseau express vélo dans cette politique ?

Son aménagement est décisif en matière de déplacements du quotidien. Une première phase a été amorcée pour les territoires les plus denses autour de l'agglomération toulousaine. Nous travaillons à présent à la connexion de cette première ligne aux autres itinéraires, ainsi qu'à la desserte de territoires complémentaires. Nous rencontrons cependant quelques difficultés sur des territoires où le développement des mobilités actives se confronte à des enjeux patrimoniaux et de biodiversité. Ces différents enjeux nous semblent cependant compatibles, et nous sommes en discussion avec les services de l'État pour y répondre de manière satisfaisante.



# **Entretien avec Valérie Monte**

Adjointe au chef du service Environnement à la direction de la Transition écologique du conseil départemental de Haute-Garonne

La Haute-Garonne est un territoire pionnier sur les mobilités douces. Comment cela se passe-t-il sur les dernières années ?

Toutes les études en attestent : l'augmentation et la saturation du trafic routier sur l'agglomération toulousaine ont conduit à une dégradation de la qualité de l'air. Pour remédier à cela, le Conseil départemental mène depuis 2015 une politique volontariste pour améliorer les déplacements du quotidien et réduire les gaz à effet de serre, qui sont devenus un véritable enjeu de santé publique. En 2019, le déploiement des mobilités actives en Haute-Garonne s'est accéléré avec l'élaboration d'un plan cyclable. Pour changer les comportements, il faut construire des infrastructures adaptées à la pratique du vélo. C'est le rôle de notre Conseil départemental de faire émerger un nouveau modèle d'aménagement du territoire, plus responsable et solidaire.

# Quelle place occupe le vélo du quotidien dans cette approche?

C'est l'axe majeur de la stratégie que nous avons arrêtée en janvier 2021, sur la base des études menées avec l'ensemble des acteurs impliqués : État, région Occitanie, Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole... C'est sur cette base que, sur l'aire toulousaine, s'est dessinée la nécessité de mettre en œuvre un réseau express vélo. Les élus du Conseil départemental ont alors pris une décision forte : être maître d'ouvrage de ces itinéraires structurants pour toute la partie située en dehors du territoire de Toulouse Métropole. En 2022, nous accélérons le déploiement de cette stratégie départementale, en collaboration avec les collectivités locales, les associations et les acteurs de la mobilité durable, grâce au Comité départemental vélo, créé en septembre 2020.

# De quoi s'agit-il exactement ?

Un réseau express vélo est un réseau cyclable proposant un haut niveau de service, garantissant aux

usagers à la fois le confort, la sécurité, la continuité et la lisibilité dans leurs déplacements à vélo. Réussir à en implanter dans des secteurs réputés pour leur forte congestion routière est un levier considérable pour augmenter la part modale du vélo. Cela rejoint les objectifs, affichés par nos élus, de lutte contre la pollution atmosphérique et de développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, plus respectueux pour l'environnement et plus économiques pour les ménages. L'idée est de créer 51 km de réseau express vélo d'ici fin 2025, tout en consolidant le réseau cyclable touristique et de loisirs du département.

# Quelle est la finalité de cette politique, aujourd'hui ?

Nous n'avons de cesse de chercher à améliorer les mobilités durables et de booster nos actions pour améliorer la qualité de l'air. Les leviers se trouvent au niveau du ferroviaire, du routier, du covoiturage et du vélo. L'idée est d'être incitatifs pour faire peu à peu pencher la balance vers d'autres habitudes de déplacement. Mais il faut pouvoir offrir à toutes et tous des solutions de mobilités diversifiées. Face à l'urgence climatique, l'objectif est de doubler la part modale du vélo d'ici 2025.

# Vous avez également mis la concertation au cœur des processus de décision...

Oui, et cela entre en cohérence avec l'approche globale de nos élus, quel que soit le sujet. Nos réflexions se nourrissent de l'intelligence collective. Nous travaillons également avec les habitantes et les habitants, en organisant des ateliers participatifs pour favoriser la co-construction des projets. Cela nous aide à mieux cerner les attentes et les inquié-

tudes des usagers. Le choix des tracés du réseau express vélo se fait partout en concertation. C'est tout l'enjeu de la continuité cyclable qui doit se faire avec l'adhésion des usagers.

# Comment composez-vous avec les difficultés inhérentes à ce type d'actions au long cours ?

Les bureaux d'études avec lesquels nous travaillons procèdent à des analyses multicritères, lesquelles permettent de porter la variable environnementale à la connaissance de l'ensemble de la population. Les Hauts-Garonnais sont attentifs et sensibles au fait que ces aménagements sont menés avec le double souci constant d'améliorer l'existant et d'impacter a minima les espaces naturels et agricoles traversés. Le choix du revêtement, par exemple, participe de la même réflexion autour d'infrastructures vertueuses.

# Quel est le budget alloué à ces programmes ?

pour le Conseil départemental de 53 millions d'euros pour la réalisation, d'ici 2025, de nos sept premières lignes du réseau express vélo. Cette année notre priorité sera la finalisation des études opérationnelles et des procédures réglementaires pour les tracés validés par les concertations publiques. Les travaux d'aménagement seront lancés dès la fin des études opérationnelles. Avec la stratégie arrêtée en janvier 2021, les élus départementaux ont aussi décidé d'étendre les études de faisabilité sur les secteurs complémentaires, au-delà de ces sept lignes, dans l'optique d'alimenter à terme d'autres bassins de vie. Tous ces engagements seront arbitrés à l'horizon 2023

Ces aménagements représentent un investissement

# Le département est également traversé par plusieurs grands itinéraires cyclables...

Oui, nous avons le Canal des 2 mers à vélo (V80), qui relie la Méditerranée à l'Atlantique et est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, auquel se connecte la voie verte de la Rigole de la Plaine. Concernant la V81, désormais appelée « Les Traversées pyrénéennes à vélo », 80 des 600 kilomètres de l'itinéraire passent sur notre territoire, en desservant les installations touristiques de la cité thermale de Salies-du-Salat. Deux kilomètres restent à ce jour à finaliser. Nous avons aussi la Transgarona (V83), sur laquelle nous travaillons actuellement avec les Espagnols du Val d'Aran pour relier Toulouse aux sources de la Garonne. Les autorisations sont à l'instruction pour mettre en œuvre les 43 km restants. Enfin, nous avons le Parcours cyclable de la vallée du Tarn (V85).

# Quelle incidence a eu la pandémie sur l'avancée de tous ces programmes ?

Comme pour beaucoup de chantiers d'infrastructures, la pandémie et les confinements successifs ont occasionné du retard dans l'avancement des aménagements. La bonne nouvelle est que la crise sanitaire a aussi été un facteur d'accélération de la pratique du vélo en Haute-Garonne!



# TROIS QUESTIONS À SYLVAIN MITCHELL

Conseiller mobilité à la Maison du vélo de Toulouse

1.

### Quel regard portez-vous sur l'action menée par le Département en matière cyclable ?

Un regard très positif. Pour nous, cette action se manifeste essentiellement au niveau du réseau express vélo et des véloroutes et force est de constater que les chiffres, tant nationaux que toulousains, sont à la hausse. Aujourd'hui, les élus et les techniciens comprennent l'importance de pouvoir s'appuyer sur des itinéraires continus, sûrs et agréables. C'est très encourageant et cela s'est matérialisé par les aménagements de transition mis en place depuis le début de la pandémie. En plus de leur vocation touristique, les nouveaux aménagements créés par le Département ont conscience de leur vocation utilitaire. Pour nous qui cherchons à transformer les cyclistes « loisirs » en cyclistes du quotidien, c'est très intérescent

2.

### Quels ont été les effets de cette politique au niveau de la Maison du vélo ?

Nos effectifs et le type de demandes à traiter sont en nette augmentation. En plus de nos actions habituelles (accueil, conseil...), nous sommes régulièrement sollicités pour de l'accompagnement adapté pour les entreprises, les vélotaffeurs et les institutionnels. Nous louons également des flottes de vélos variées, proposons la remise en selle, des révisions trimestrielles, du marquage Bicycode, intervenons sur le programme Savoir Rouler à Vélo...

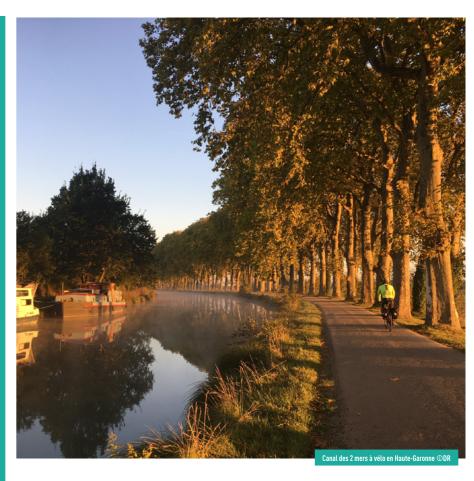
3.

# Quels leviers d'amélioration estimez-vous devoir être mis en œuvre prioritairement ?

La prochaine étape selon moi sera de dépasser l'aspect infrastructure pour mettre l'accent sur les services. Ceux-ci doivent mailler le réseau cyclable pour répondre aux besoins des usagers, à l'instar de la Station V à Labège. Nous sommes également en discussion avec le Département sur le développement de services dédiés aux personnes en situation de handicap. Pour le reste, le travail de concertation mené sur l'ensemble de notre territoire est vraiment convaincant.

◆ En savoir plus

www.maisonduvelotoulouse.com



# Trois questions à Françoise Carré

Ingénieure et membre de l'association 2 Pieds 2 Roues

1.

# Quel est votre rapport au vélo ?

J'en fais quasi quotidiennement depuis plus de vingt ans. Ça a commencé lors d'un blocage des pompes à essence. J'ai alors découvert qu'il y avait plein d'avantages à parcourir à vélo les neuf kilomètres qui me séparent de mon travail, sachant qu'en plus une grosse portion longe le canal du Midi.

2

# Pourquoi avez-vous adhéré à 2 Pieds 2 Roues ?

Pour faire du lobbying, au bon sens du terme. Je trouve important que des gens nous représentent correctement au sein des instances. Il y a vingt ans, en arrivant au travail sur mon vélo, j'étais une Martienne. Aujourd'hui, notamment chez les jeunes, c'est normal. Plus nous sommes nombreux, plus nous sommes visibles, plus nous sommes respectés. C'est une spirale positive qu'il nous faut cultiver.

3

# Les choses évoluent-elles comme vous l'espériez ?

Nous sommes dans la bonne direction, oui. La création – et l'entretien au même niveau que les automobiles – du réseau express vélo sera une étape, même s'il y a encore priorité à la voiture. Le canal du Midi a été refait à neuf, mais il commence déjà à être dégradé. Or, plus encore que les automobilistes, les cyclistes ont besoin d'un « billard » pour rouler. Idem pour le dernier kilomètre de mon trajet domicile-travail, appelé aussi « le kilomètre de la mort ». Il s'améliore un peu tous les cinq ans. Ainsi, depuis la simple mise en place de chevrons, les cyclistes sont désormais légitimes sur la voie automobile. Les choses avancent doucement, mais elles avancent.

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

# Actus du réseau Vélo & Territoires

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

# Métropole de Lyon : le fluvestre au service d'une logistique urbaine durable

Longtemps évacuée en deuxième couronne des agglomérations, la logistique redevient une priorité au cœur des territoires urbains denses. C'est au tour de la Métropole de Lyon de proposer des services de livraison combinant acheminement fluvial et vélo-cargo. Un bateau de la société ULS, pouvant transporter jusqu'à 40 tonnes, naviguera entre le pont Morand et le port Edouard-Herriot, situés au cœur de Lyon, dès le premier trimestre 2022. Des vélos-cargo prendront ensuite le relai pour le dernier kilomètre grâce à un appel à projets mené par la Métropole de Lyon, Voies navigables de France et la Compagnie nationale du Rhône. L'objectif affiché ? Passer de 8 000 tonnes par an d'acheminement dans un premier temps à près de 50 000 tonnes annuelles d'ici à 2031.

## Les Alpes-Maritimes dévoilent leur Plan vélo 2028

Avec ce nouveau plan vélo, le département des Alpes-Maritimes souhaite davantage développer et valoriser la pratique du vélo, que ce soit dans le cadre des déplacements domicile-travail, l'usage sportif, touristique ou encore pour la santé. Doté d'une enveloppe de 62 millions d'euros, il s'articule autour de cinq grands axes : création d'aménagements cyclables facilitant les trajets domicile-travail, notamment au niveau de la technopole Sophia Antipolis et du tronçon Menton - Théoule-sur-Mer sur l'EuroVelo 8 – La Méditerranée à vélo ; amélioration de l'accessibilité des établissements scolaires et publics à vélo et sensibilisation des agents publics à la mobilité à vélo ; mise à disposition de VAE aux bénéficiaires du RSA, ainsi que des dispositifs d'aide à la pratique du vélo pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées ; mise en valeur d'un parcours touristique « Balcons d'Azur » entre Le Tignet, Grasse, Vence et Le Broc; et enfin, développement de l'offre cyclosportive et touristique.

# Avec la pose de la passerelle à Bidart, La Vélodyssée résorbe un point noir majeur

Une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes a été installée entre Bidart et Guéthary dans la nuit du 30 novembre au 1er décembre 2021. Située sur La Vélodyssée, au-dessus de la voie ferrée, la passerelle est parallèle au pont existant sur la D810, qui représentait un danger conséquent pour les piétons et les cyclistes. L'ouvrage d'art mesure 44 mètres de long et 3 mètres de large, et est conçu en aluminium peint.

# Les nouvelles propositions de la Commission européenne constituent son plus fort engagement en faveur du vélo

Concomitamment aux débuts de la présidence française du Conseil de l'Union européenne, fin 2021, la Commission européenne a émis des propositions et un cadre législatif représentant son « plus fort engagement européen en faveur du vélo à ce jour » selon la Fédération européenne des cyclistes (ECF). Les propositions, qui seront soumises aux différentes instances, soulignent l'importance du vélo en milieu urbain et consacrent son rôle comme un mode de déplacement de premier rang aux côtés des transports publics et des services de mobilité partagée. Ce succès significatif est le fruit d'années de travail intense et d'une stratégie de plaidoyers ciblés de la fédération européenne.

## Avec son réseau express vélo, la Métropole Rouen Normandie se projette dans les mobilités à l'horizon 2026

Pour booster la part modale du vélo, qui stagne depuis plus d'une décennie à 1 %, la Métropole Rouen Normandie investit dans un réseau cyclable structurant et imaginé à partir du modèle du réseau de transports collectifs. À l'horizon 2026, 165 km de pistes cyclables seront réalisés pour offrir un réseau total de 200 km environ, hiérarchisé sur deux niveaux. Le premier niveau N1, réseau express vélo, sera composé de douze itinéraires pour un linéaire de 143 km et sera accompagné de services spécifiques (stations de gonflage, stationnements, totems de réparation...) afin de répondre à tous les types d'usager du vélo. Le second niveau N2, réseau interconnecté vélo, assurera les liaisons entre le réseau N1, les centralités et les équipements d'intérêt public (services, établissements scolaires, équipements sportifs et culturels).

# OŽ VÉLO & TERRITOIRES

# Vélo & Territoires actualise la fiche-action n°8 «Équipements, aires de

services et haltes-repos»

Offrir une qualité d'expérience des véloroutes à la hauteur de nos voisins européens est un défi national. Pour y répondre, Vélo & Territoires soutient et encourage un travail d'harmonisation de l'offre d'équipements vélo existante et éclaire les démarches des collectivités dans le développement d'équipements de qualité. La mise à jour de la fiche-action n°8 sur les équipements vélo en janvier 2022 s'inscrit dans la continuité de ces travaux animés par l'association. La fiche-action est réservée aux adhérents sur le site Internet de Vélo & Territoires.

# Les résultats du troisième Baromètre des villes cyclables sont disponibles

Avec 277 384 contributions, soit + 50 % par rapport à l'édition de 2019 et +145 % par rapport à l'édition inaugurale en 2017, la mobilisation pour cette troisième édition du Baromètre des villes cyclables de la FUB fut plus forte que iamais. Les résultats et le palmarès des 1 625 communes classées à travers cinq catégories - grandes villes, communes de banlieues, villes moyennes, petites villes, et bourgs et villages - ont été officialisés en ouverture du congrès de la FUB à Tours le 10 février dernier. Ce Baromètre propose une photographie instantanée précise et précieuse des besoins et attentes des usagers du vélo. Il donne de l'élan citoyen dans les territoires et participe à la construction de politiques cyclables en favorisant l'expertise d'usage. Mais cette édition 2021 met aussi en évidence que ce qui était satisfaisant hier ne l'est plus forcément



# La communauté urbaine de Dunkerque expérimente ses premiers boxes vélo

Une nouvelle étape du Plan vélo + de la communauté urbaine de Dunkerque voit le jour en ce mois de février avec la mise en service de quinze premiers boxes vélo à Malo-les-Bains et dans le centre-ville de Dunkerque. Cette nouvelle solution s'attaque ainsi à un frein majeur à la pratique, relevé lors de la concertation publique : le manque de stationnement sécurisé de proximité pour les habitants n'ayant pas la possibilité d'entreposer leur vélo dans leur domicile. Le tarif de l'abonnement annuel pour un emplacement est fixé à 50 euros. L'opération est co-financée par le département du Nord à hauteur de 120 000 euros, pour un coût total de 300 000 euros. Selon les premiers bilans, le nombre de boxes pourrait doubler dans les années à venir.

# OZ VÉLO & TERRITOIRES

# Le bilan provisoire des fréquentations cyclables de 2021 est positif

Malgré un contexte sanitaire toujours instable, la fréquentation cyclable 2021 fait jeu égal avec 2020, année hors norme. Par rapport à 2019, le nombre de passages de vélos continue de progresser sur l'ensemble des territoires : +31 % en zone urbaine, +20 % en périurbain et +14 % en rural. Voilà ce que révèle le bilan provisoire des fréquentations vélo en France 2021 présenté dans le bulletin n°9 de Vélo & Territoires. Avec son analyse consolidée des 1200 compteurs partagés avec sa Plateforme nationale des fréquentations. Vélo & Territoires vous dira, dans les mois à venir, si ces tendances se confirment. Quant au suivi des fréquentations vélo en France 2022, le premier bulletin est prévu en avril.

# VÉLO & TERRITOIRES

### Vélo & Territoires franchit le cap des 150 adhérents

Quatorze nouveaux adhérents ont rejoint le réseau Vélo & Territoires depuis le début d'année : collectivité de Corse, département de l'Indre (36), ville de Paris (75), communauté de communes Bugey Sud (01), communauté de communes Val de Saône Centre (01), Nice Côte d'Azur Métropole (06), communauté de communes Île de Ré (17), communauté de communes Cèze Cévennes (30), communauté d'agglomération Sète agglopôle méditerranée (34), communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (37), espace communautaire Lons Agglomération (39), communauté de communes Sèvre & Loire (44), communauté de communes de l'Arc Mosellan (57) et communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (83). Avec ces nouveaux arrivants, la barre symbolique des 150 adhérents est franchie!



# Collectivités, candidatez au deuxième appel à projets AVELO 2

Le deuxième appel à projets du programme AVELO 2, porté par l'Ademe, est ouvert depuis le 17 janvier et jusqu'au 4 avril prochain. Financé en partie dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie, il soutiendra plus de 140 nouveaux territoires peu denses et moyennement denses dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable. Vélo & Territoires invite tous les territoires éligibles à y candidater sur la plateforme de l'Ademe. Pour mémoire, le premier appel à projets AVELO 2 bénéficie à 254 territoires périurbains et peu denses depuis 2021.

# En Mayenne : priorité aux projets d'aménagement cyclable à faible impact carbone

Comment développer les aménagements cyclables dans les territoires peu denses, en minimisant l'impact environnemental ? Le département de la Mayenne s'est penché sur cette question épineuse dans le cadre de sa démarche bas carbone. Résultat: un outil d'aide à la décision qui permet de prioriser les demandes de subvention des collectivités locales pour la réalisation des aménagements cyclables sur leur territoire. Ce travail s'appuie notamment sur l'éco-comparateur SEVE pour estimer le seuil de fréquentation minimale des aménagements cyclables à partir duquel l'impact carbone dû à la réalisation de l'infrastructure est compensé.

# Centre-Val de Loire et Pays de la Loire roulent pour le projet « Loire à Vélo 2030 »

Créer une filière des entreprises du cycle en Val de Loire, c'est l'objectif ambitieux des régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire à travers le projet « Loire à Vélo 2030 ». L'ambition est double : amplifier la notoriété touristique de La Loire à Vélo et consolider et développer en inter-région les liens et les activités des entreprises du cycle afin de soutenir cette filière. Les contours de ce projet ont été présentés à Guillaume Gouffier-Cha, député en charge de la mission parlementaire sur la structuration de la filière économique du vélo en France (voir la pause-vélo de cette édition), lors de sa visite en janvier.



### Le premier standard national de données de comptage des mobilités est disponible

Devant une pratique du vélo qui s'intensifie, il devenait important de proposer une solution pour harmoniser les données de comptage proposées en open data. Pour ce faire, Vélo & Territoires s'est engagé aux côtés des équipes de transport.data.gouv.fr. et d'Eco-Compteur pour proposer un modèle de données applicable aussi bien au comptage de passages de vélos qu'à celui des autres modes de déplacement (trottinettes, piétons, scooters, motos, véhicules légers, camions...). Le schéma a été publié par transport.data.gouv fin novembre 2021 et l'ensemble des informations qui le concernent sont disponibles sur schema.data.gouv.fr. L'harmonisation des données ouvertes vient en complément de la Plateforme nationale des fréquentations que Vélo & Territoires anime depuis 2013, et avec laquelle les collectivités sont toujours invitées à partager leurs données de comptage de vélos.

# Clap de fin pour le projet Ederbidea

Piloté par le département des Pyrénées-Atlantiques depuis 2016, le projet Ederbidea, qui s'est clos le 24 novembre, visait à encourager la mobilité à vélo sur ce territoire transfrontalier que constituent le Guipúzcoa, la Navarre et les Pyrénées-Atlantiques, en s'appuyant sur quatre actions phares : déploiement d'un schéma cyclable transfrontalier avec objectifs communs et objectifs opérationnels propres ; structuration d'un itinéraire cyclable de 240 km reliant Bayonne-San Sebastian et Pampelune; mise en place d'un plan d'actions de pédagogie et de sensibilisation à la mobilité à vélo pour les techniciens des collectivités, les jeunes et le grand public ; et enfin, développement de services intermodaux et d'information aux cyclistes. Les actions contenues dans ce projet ont été financées à hauteur de 65 % par le FEDER.

# Cap stratégique 2030 pour la destination France à vélo

ET SI LA FRANCE SE HISSAIT AU PREMIER RANG MONDIAL DU TOURISME À VÉLO ? CE DOUX RÊVE DES PROFESSIONNELS DU SECTEUR POURRAIT BIEN DEVENIR RÉALITÉ. C'EST EN TOUT CAS LE PROJET QUE PORTE LE GOUVERNEMENT, REPRENANT À SON COMPTE DANS LE PLAN DESTINATION FRANCE L'UN DES AXES STRATÉGIQUES DÉFINI PAR VÉLO & TERRITOIRES ET SES COMPLICES. DÉVOILÉ LE 20 NOVEMBRE DERNIER PAR LE PREMIER MINISTRE, CE PLAN DE RECONQUÊTE FAIT DE LA DESTINATION FRANCE À VÉLO L'UN DE SES OBJECTIFS À DIX ANS, ENVELOPPE FINANCIÈRE À L'APPUI. UNE FOIS POSÉE, COMMENT CONVERTIR L'AMBITION EN ACTIONS ? COMMENT DÉCRYPTER LA RECETTE DU SUCCÈS ALLEMAND, LEADER EN LA MATIÈRE ? QUELS INGRÉDIENTS UTILISER POUR Y PARVENIR ? VÉLO & TERRITOIRES S'EST PLIÉ À L'EXERCICE, COMMENTÉ PAR DIFFÉRENTS ACTEURS DU TOURISME À VÉLO.



# France?

Avec 22 millions de Français qui pratiquent le d'ici 2030. Au-delà de l'ambition, que recèle cette vélo pendant leurs vacances et des retombées annonce? Le gouvernement se fixe pour objectif en 2019, le tourisme à vélo est l'une des filières la mise en place de 20 000 établissements Accueil touristiques les plus dynamiques et correspond à Vélo à l'horizon 2030. Mais dans quelles proportions une évolution profonde des pratiques. À travers le le vélo pourra-t-il bénéficier de l'enveloppe de

**Côté vélo, que retenir du plan Destination** plan Destination France, le gouvernement exprime une volonté jusqu'alors inédite : faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo

44 millions d'euros allouée à l'investissement dans des infrastructures touristiques durables ? Quelles seront les modalités de répartition entre appui au développement d'infrastructures, de services et actions de promotion ? À ce stade, les contours économiques estimées à 4.2 milliards d'euros l'achèvement du Schéma national des véloroutes et restent à définir. L'Ademe serait positionnée pour accompagner l'engagement des acteurs du tourisme, notamment des collectivités, sites touristiques ou offices de tourisme, sous la forme d'appels à projet

# VISER UN MAILLAGE À LA HAUTEUR DES AMBITIONS

La destination ne pourra séduire les touristes à vélo sans garantir un maillage structurant, sécurisé, entretenu et jalonné. Quelques chiffres pour illustrer les avancées :



+165 %\*

d'ouvertures sur le Schéma national des véloroutes et les schémas locaux en 2020 par rapport à l'année précedente



74 %\*

d'achèvement du Schéma national des véloroutes au 1er ianvier 2021 (18 848 km aménagés sur les 25 587 km)



100 000 km

de maillage cyclable supplémentaire à développer à l'horizon 2030 pour accompagner la mobilité du guotidien et le tourisme à vélo

Les chiffres actualisés de l'avancement du Schéma national des véloroutes seront disponibles début mars 2022.

# Réinventer le tourisme

« Utopie Rurale », micro-aventures à deux pas de chez soi, hors des sentiers battus... Autant de concepts qui font l'éloge de la lenteur et de la déconnexion. Le contrecoup du confinement a provoqué des envies de grands espaces et mis un coup d'accélérateur sur la mutation engagée poussant le tourisme, parmi les filières les plus touchées, à se réformer en profondeur. Avec 50 % des touristes à vélo résidant à moins de 200 km du point d'enquête, un impact environnemental faible et un ancrage local fort, le boom du vélo à assistance électrique, les arguments sont dès lors plus nombreux pour faire du vélo un incontournable d'un tourisme

# LE VÉLO, ACTEUR ENGAGÉ DU DURABLE

À l'occasion de son congrès en septembre dernier. ADN Tourisme dévoilait le « Manifeste du tourisme durable », exposant dix engagements forts pour les près de 1100 organismes institutionnels du tourisme membres de la Fédération nationale, dont celui de « Créer et valoriser des offres touristiques favorisant la régulation des flux, les mobilités douces et l'éco-responsabilité ». Si le vélo trouve concrètement sa place sur cet axe, il pourrait également être intégré dans d'autres propositions : le « Challenge des territoires insoupçonnés », une sensibilisation des élus et des techniciens en faveur des mobilités douces, le projet « i vert » qui concernera les offices de tourisme...

• En savoir plus www.adn-tourisme.fr/manifeste



### 1. Miser sur l'intermodalité train/car + vélo

Pour accompagner la dynamique positive, la question de l'accessibilité en transports collectifs (train, car, voire bateau) s'avère primordiale. Une politique de transport qui « sert le développement touristique, sert sa croissance raisonnée », rappelait Jean Pinard, directeur du comité régional du tourisme et des loisirs de l'Occitanie. L'organisme proposera d'ailleurs prochainement une offre d'excursions à vélo, inspirée du travail mené par la randonnée pédestre, « autour de gares faciles d'accès, en 2. Optimiser les flux touristiques commençant par les lignes à trafic modéré pour éviter une saturation », précise Elsa Guérin, chargée quement lisibles et uniformes, informations aux saison. En atteste le fort taux de réponses au

voyageurs au rendez-vous, réservations fiables, rabattements, locations et services en gare, etc. Les régions redoublent d'efforts à travers des expérimentations menées dans les TER et les cars interrégionaux. Une avancée qui devra s'accompagner d'un déploiement à l'échelle nationale afin de proposer une information voyageurs complète et fiable partout en France et en Europe. La SNCF a d'ailleurs été interpelée en ce sens dans le cadre de la refonte de son outil de réservation.

Si la question des transports vers le lieu de séjour de mission Itinérances. Cette fluidité du service est prégnante, celle des déplacements sur site capitale pour inviter à (re)découvrir son territoire l'est tout autant, particulièrement en zone littorale en boucle ou en itinérance : conditions d'embar- ou aux abords de sites surfréquentés en haute



12 I Vélo & Territoires I N°66 HIVER 2022 13 I Vélo & Territoires I N°66 HIVER 2022 troisième Baromètre des villes cyclables de la FUB le long de la côte atlantique. Alors, le vélo peut-il permettre une meilleure gestion des flux, dans le temps et dans l'espace ? C'est la question que s'est posée l'île d'Yeu qui voit chaque été sa population enfler de 5 000 habitants à l'année à 25 000 résidents au plus fort du mois d'août. Pour gérer les externalités engendrées par ce flot massif de touristes, la commune mise sur les modes actifs : limitation de vitesse pour apaiser la cohabitation automobiliste-cycliste-piéton, fermeture de chemins côtiers aux véhicules motorisés de juin à septembre, aménagement de parkings à vélo aux abords des chemins de traverse, etc. Même questionnement du côté du Syndicat Mixte de la Camargue gardoise. L'étude préalable à un

# LE TOURISME À VÉLO, UNE FILIÈRE TOURISTIQUE DE POIDS

De plus en plus de Français aspirent à enfourcher leur bicyclette pendant leurs vacances. Une tendance qui se dessine et se mesure : d'après le dernier bulletin de Vélo & Territoires, la fréquentation sur les EuroVelo françaises en 2021 a progressé de 19 % par rapport à la même période de 2019. Cette croissance se répercute sur les emplois et les retombées économiques du secteur « qui rapporte plus que la filière industrielle aujourd'hui », rappelait début janvier le député Guillaume Gouffier-Cha, (pour en savoir plus, consultez la pause-vélo page 16 de cette édition). Après le cluster MAD en Auvergne-Rhône-Alpes et la Vélo Vallée en Occitanie, c'est au tour des régions Centre - Val de Loire et Pays de la Loire de dessiner, à travers le projet « Loire à Vélo 2030 », les contours d'un écosystème vélo tourné notamment vers le tourisme à vélo. Aussi, avec une movenne de dépenses à 68 € par jour pour un touriste à vélo, 90 millions de nuitées par an. des destinations vélo toujours plus attractives et structurées, le tourisme à vélo laisse entrevoir un hel avenir. Cette évolution il faut pouvoir la suivre. l'objectiver, la soutenir. D'abord en collectant et analysant les données du tourisme à vélo ; si Vélo & Territoires dévoile chaque année quelques chiffres clés, l'association plaide pour une observation pérenne du tourisme à vélo, qui s'inscrive en complément de l'étude sur l'impact économique du vélo en France en 2020 et des outils existants tels que la méthode nationale d'évaluation ÉVA-VÉLO. Pour cela, Vélo & Territoires travaille à agréger à terme l'ensemble des données collectées par les itinéraires et destinations pour construire une image évolutive des clientèles (profils. comportements, volumes, retombées). À quand une observation à l'échelle européenne ?

schéma de mobilité et de stationnement menée en 2021 avait pour objectif de minimiser l'impact des déplacements des habitants et des touristes sur les espaces naturels et le patrimoine des Grands Sites de France en proposant, dans les contrats de destination, des alternatives sécurisées à la voiture individuelle. Le vélo peut répondre à ce double enjeu, voire constituer un motif d'attractivité en tant que tel, comme c'est le cas dans de grandes capitales européennes, Amsterdam et Copenhague en tête : le vélo en étendard, une thématique dont le tourisme urbain pourra se saisir!

# 3. Amplifier le stationnement vélo sur les sites touristiques

Autre ingrédient pour hisser la France au premier l'heure où la France s'apprête au du monde de rugby 2023 et les vélo : le stationnement sécurisé pour les vélos le long paralympiques de Paris 2024.

des itinéraires et à proximité des sites touristiques. Un service indispensable pour des visites en toute sérénité pour les touristes à vélo. Mais c'est aussi un élément-clé pour encourager le report modal de la voiture vers le vélo sur le lieu de vacances. Citons l'exemple d'Angers : depuis 2020, la conciergerie et ses équipements sécurisés pour vélos et sacoches prend ses quartiers d'été dans les locaux de l'Office de tourisme, face au château. D'autres sites, comme le Mont Saint-Michel, ont expérimenté en saison des dispositifs amovibles désormais pérennisés à l'année : 100 places de stationnement vélo géré par un agent d'accueil permettent aux touristes à vélo de franchir l'entrée de l'un des sites les plus visités de France avec leur fidèle destrier. Des solutions à conjuguer avec de l'événementiel plus durable, à l'heure où la France s'apprête à accueillir la Coupe du monde de rugby 2023 et les Jeux olympiques et

# Garantir un accueil et des services de qualité

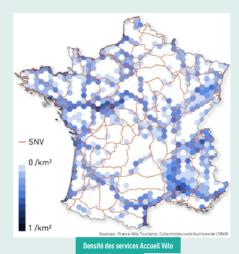
Les acteurs du tourisme à vélo sont unanimes : la France ne pourra pas grimper sur la première marche du podium des destinations mondiales du tourisme à vélo sans améliorer la qualité de son offre d'accueil et de services. Bien que le pays ne parte pas de zéro, le travail de structuration de la filière doit se poursuivre et proposer des services innovants accessibles au plus grand nombre.

# Encourager le déploiement et la promotion d'Accueil Vélo

Passer de 7 000 à 20 000 offres Accueil Vélo en France, telle est l'ambition fixée par le gouvernement. Un objectif atteignable au regard de la volonté des prescripteurs et des socioprofessionnels de s'inscrire dans une démarche d'amélioration du service rendu le long des itinéraires cyclables. L'enjeu ? Le développement du label dans des zones jusqu'ici mal couvertes. Une expérimentation sera d'ailleurs lancée en 2022 pour élargir les critères d'accès à la marque Accueil Vélo, par exemple pour des établissements situés à plus de 5 km d'un itinéraire d'un schéma cyclable. L'autre marge de progression se trouve dans le travail de sensibilisation des prestataires et de valorisation de la marque. ADN Tourisme a d'ailleurs initié une réflexion avec la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air pour convertir les campings, notamment en zone littorale, en essayant de lever certains freins réglementaires et urbanistiques.

### 2. Soutenir l'émergence de services concurrentiels et innovants

Développer le tourisme à vélo, d'autant plus en itinérance, implique de structurer et valoriser une offre de services accessibles et concurrentiels : gamme diversifiée de location de vélos dont en one-way, consignes et transport pour les bagages, multimodalité, expédition de housses, héberge-



ment léger, services de transporteurs privés, etc. La France devra muscler son écosystème pour proposer des services diversifiés et un meilleur rapport qualité-prix. Certains territoires comme l'agglomération d'Annemasse ont fait le choix de mutualiser les services à destination des habitants et des touristes à vélo. La Maison de la mobilité et du tourisme rassemble ainsi en un lieu unique un bouquet de solutions pour faciliter leurs déplacements et la découverte du territoire : une vélostation pour louer ou réparer son vélo, une interface de type « mobility as a service », des outils innovants mêlant mobilité et offres touristiques... Bref une approche intégrée et décloisonnée.

### 3. Promouvoir la destination France à vélo

«La diversité des itinéraires et des boucles cyclables est telle qu'on peut faire le tour de France à vélo sur du sécurisé avec tous types de paysages! » salue Véronique Brizon. Avec 21 grands itinéraires balisés, des parcours urbains, des petites boucles cyclables ou les cols mythiques du Tour de France,

# C'est dit:



Véronique Brizon
Directrice d'ADN Tourisme

"

C'est tout un écosystème de qualification qu'il faut faire évoluer pour gagner en visibilité et convaincre les professionnels (loueurs, hébergeurs, restaurateurs, etc.) de s'inscrire dans la dynamique.

"



Bérangère Florin
Co-fondatrice du tour-

"

Il est souvent question
d'infrastructures et de prestataires
touristiques (hébergeurs et sites
touristiques notamment) dans le cadre
des plans de reconquête, mais les
prestataires de services tels que les
loueurs de vélo ou les transporteurs de
bagages sont les grands oubliés.

"



Elsa Guérin
Chargée de mission Activités
de pleine nature & Itinérances
au comité régional du tourisme
et des loisirs d'Occitanie

66

Nos cycling hubs, construits à partir du modèle des comités d'itinéraire, ont vocation à constituer une vitrine de la destination et des locomotives pour inciter d'autres territoires d'Occitanie à s'aligner sur la qualité de l'offre.

"



la France dispose d'atouts de poids pour explorer à bicyclette ses richesses géographiques, culturelles et patrimoniales. Et le vélo à la cote : le portail web de France Vélo Tourisme compile en 2020 près de 3,3 millions de vues, une année record avec une progression annuelle de 86 %. Un engouement particulièrement marqué depuis la fin du premier confinement, à accompagner pour optimiser les cinq étapes-clés du parcours client : faire connaître et faire rêver, faire son choix, préparer son voyage, vivre une expérience, la partager. « Et éviter une rupture dans le service rendu », rappelle Véronique Brizon. Promouvoir la France à vélo, c'est inscrire le tourisme à vélo dans une stratégie d'ensemble, c'est programmer la destination auprès des tours opérateurs, lui donner de la visibilité. Mais c'est aussi renforcer la maîtrise et la remontée de la donnée utile pour s'assurer d'une information fiable, transparente et de qualité en direction des touristes à vélo actuels et futurs. Une pédagogie nécessaire pour simplifier le discours et amener les touristes à se projeter.



# TROIS QUESTIONS À FRANK HOFMANN

# Fédération allemande des usagers du vélo (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – ADFC)

Leader mondial en matière de tourisme à vélo, l'Allemagne enregistre 76 000 km d'itinéraires longue distance, quelque 30 000 km en régional et près de 8 millions de touristes à vélo en 2020. La France s'y classe en quatrième position des destinations étrangères à vélo les plus populaires. Quel regard portent nos voisins allemands sur la destination France à vélo ? Vélo & Territoires a tendu le micro à Frank Hofmann de l'ADFC...

### Que pensez-vous, en tant qu'expert outre-Rhin, du tourisme à vélo en France ?

La France est une destination touristique historique, très prisée des Allemands car associée à des aménités positives (gastronomie, paysages, culture...). Cependant, il n'y a pas de tradition de tourisme à vélo en France. C'est davantage le cyclisme en tant que sport qui jouit d'une popularité, à travers de grands événements comme le Tour de France. La destination France à vélo n'est pas encore identifiée : en dehors de quelques itinéraires de renom, les autres parcours sont réservés à des initiés.

# Qu'est-ce que, selon vous, l'engagement récent de l'État fédéral en faveur du vélo va apporter ?

Jusqu'ici, il n'y avait pas d'investissement ni de planification ni de règlementation du gouvernement fédéral en matière de tourisme à vélo. Les



principaux acteurs étaient exclusivement locaux avec les seize länder, en tant que gestionnaires de l'infrastructure et de la mise en tourisme, et les communes. Avec son nouveau programme « Radnetz Deutschland » dévoilé début 2021, le gouvernement finance une sorte de schéma national qui intègre quatorze itinéraires cyclables de longue distance à travers tout le pays. Ce dispositif de 45 millions d'euros se concentre notamment sur l'optimisation des infrastructures, des équipements, de la signalétique et des actions de marketing jusqu'en 2023.

### La façon d'observer le tourisme à vélo en Allemagne est souvent citée en exemple ; serait-il intéressant pour vous de pouvoir vous comparer à vos voisins européens ?

Absolument! C'est un de mes projets en tant que membre du Conseil EuroVelo. Nous avons besoin de davantage de données fiables, précises et comparables pour développer plus et mieux le tourisme à vélo dans toute l'Europe. En Allemagne, nous disposons d'une expertise forte en matière d'études de marché pour le tourisme à vélo. L'analyse du voyage à vélo est menée depuis plus de vingt ans par l'ADFC, mais il reste encore beaucoup à faire.

♪ Propos recueillis par Karine Lassus



# Guillaume Gouffier-Cha

« ENTREPRENDRE UNE TOURNÉE DE L'INDUSTRIE DU VÉLO, C'EST VISITER UNE FRANCE QUI VA BIEN » ÉCRIVAIT CET HIVER LE JOURNALISTE OLIVIER RAZEMON À PROPOS DE LA MISSION QUI A OCCUPÉ DE SEPTEMBRE À FÉVRIER CE DÉPUTÉ DE LA SIXIÈME CIRCONSCRIPTION DU VAL-DE-MARNE. ENTRETIEN AVEC UN HOMME QUI, AVEC SON ÉQUIPE, A BEAUCOUP OBSERVÉ, AUDITIONNÉ ET RECOUPÉ AVANT DE MÛRIR SES PROPOSITIONS.

# À la demande du Premier ministre, vous avez été chargé à l'automne 2021 d'un rapport parlementaire sur la structuration de la filière économique du vélo. Pourquoi vous ?

Outre le fait que je suis un vélotaffeur convaincu et que mon rêve d'enfant était de remporter le Tour de France cycliste, je suis également co-président du Club des élus nationaux pour le vélo, avec Matthieu Orphelin, Sophie Auconie ou Jacques Fernique. Je fais également partie des élus très engagés et actifs sur les thématiques liées au Plan vélo ou à la Loi d'orientation des mobilités. En 2021, avec d'autres acteurs, les députés du Club des élus nationaux pour le vélo ont formulé l'analyse suivante : quitte à développer la pratique du vélo, autant essayer d'en identifier les opportunités économiques à saisir, voire à créer, en tirant les lecons de ce qui a pu être fait ailleurs et notamment dans les pays qui ont une histoire industrielle forte sur ce secteur. Et se souvenir que, accessoirement, investir dans le vélo, c'est potentiellement cinq milliards d'euros d'économies par an sur les dépenses de santé publique... Ce sont ces réflexions, lancées lors de la la Loi Climat et résilience et confortées par le tour de France des industries du vélo organisé par le Club des villes et des territoires cyclables et marchables, qui ont suscité l'attention du Premier ministre et m'ont valu de me voir confier cette mission parlementaire.

# Quelle était votre intuition de départ en vous attelant à ce chantier ?

Au fil des rencontres et des consultations, notre approche, industrielle au départ, s'est peu à peu élargie à l'économie, c'est-à-dire à l'ensemble de l'écosystème du vélo. Fabriquer français, dépasser la seule approche loisirs, monter en gamme avec la révolution du VAE, du vélo-cargo et des objets connectés... Il nous faut pour cela composer avec plusieurs réalités : avant la désindustrialisation, nous étions des acteurs économiques importants dans le secteur de la construction de cycles. Les enjeux aujourd'hui sont d'augmenter notre capacité en termes de fabrication de vélos, de restructurer notre capital industriel et, partant, de mieux

structurer les entreprises de la filière vélo, via notamment la construction d'un comité de filière qui permettra aux différents acteurs de ne plus travailler isolément, mais ensemble.

"

Nous devons aussi actualiser sans attendre le Plan vélo 2018-2024 en y ajoutant cette dimension économique.

"

En quelques mots : ajouter aux leviers les plus souvent mis en avant que sont l'environnement et la santé, celui de l'emploi...

Exactement. Nous ne devons jamais perdre de vue que, derrière la production, les aménagements ou la maintenance de vélos, il y a des métiers et donc, potentiellement, de l'emploi et en plus non délocalisable. Tripler la pratique comme nous souhaitons le faire en passant de 3 % à 9 % de part modale d'ici 2024, c'est aussi tripler les emplois dans ces secteurs.

## Dans l'un des éditos de votre blog, vous mentionnez des « *erreurs* » que la France aurait commises « *ces cinquante dernières années* ». À quelles erreurs faites-vous référence ?

Entre les années soixante et les années quatre-vingt, les décideurs ont considéré que nous, Français, n'avions plus à prendre en charge la construction de produits compétitifs. C'est ce choix, qui n'était d'ailleurs pas celui de nos voisins néerlandais, danois ou allemands, de ne plus produire sur place et en nombre qui s'est avéré être une erreur. Ce que nous

avions alors en effet mésestimé, c'était que partir dans cette direction revenait à terme à détruire une culture et un savoir-faire, à perdre l'avance qui était la nôtre en matière de brevets par exemple et, peu à peu, à prendre du retard sur ce qui, jusqu'alors, était une authentique fierté nationale. En 2020, la France a produit 600 000 vélos et en a importé 2,2 millions. Aujourd'hui nous voulons retrouver cette solidarité entre les différentes filières industrielles mobilisées, et cette fierté.

### C'est-à-dire?

C'est-à-dire que, historiquement, le vélo était chez nous une filière forte. Nous étions même l'un des leaders mondiaux de la production de cycles. Malgré cela nous avons fait le choix, dans les années cinquante et soixante, de reconstruire le pays autour de la voiture et de la motocyclette. Ce faisant, nous avons loupé les évolutions technologiques des décennies suivantes. Le vélo quotidien a alors quasiment disparu, à l'exception notable d'une ville comme Strasbourg. À cette époque, il est même étiqueté ringard. La conséquence, outre le glissement progressif vers l'autosolisme et une dépendance en crescendo envers les pays asiatiques, c'est un décalage entre les demandes des Français, qui explosent, et notre capacité à y répondre en utilisant nos propres compétences, qui se révèle insuffisante... Les priorités aujourd'hui sont donc de réindustrialiser ce secteur, de produire local et de poursuivre le travail de réflexion intra et inter-filières, le tout en retrouvant à la fois solidarité

# Où en sont aujourd'hui les décideurs sur ces questions, selon vous ?

Clairement, le stade de la prise de conscience est à présent globalement dépassé mais, pour autant, nous n'en sommes pas encore tout à fait entièrement à celui de l'action. Le développement du marché intérieur reste le chantier du moment sur le chemin de cette révolution des mobilités. Il faut ensuite encourager l'innovation – le vélo évolue sans cesse – et rendre visible à l'international la production française de vélos, notamment via un label.



# Vous vous êtes rendu cet automne dans la vallée de l'Agueda au Portugal dans le cadre des déplacements listés sur la feuille de route de votre mission. Pourquoi cette destination?

Ce pays, et particulièrement cette région située aux environs de Porto, sont depuis plusieurs années les plus gros producteurs de vélos du continent devant l'Italie, l'Allemagne et la Pologne. Grâce notamment aux mesures antidumping mises en place par l'Union européenne pour enrayer les importations venues de Chine, la production au Portugal est passée en dix ans de 700 000 à 2,6 millions de vélos par an, dont 1,5 million pour la seule enseigne Decathlon. L'approche privilégiée reste l'exportation car la pratique du vélo à proprement parler y reste très basse. Sur place, nous sommes notamment allés à la rencontre des responsables d'Abimota, l'association nationale des industriels du cycle, et avons pu visiter des sites où sont assemblés jusqu'à 5 000 vélos par jour.

### Quelles perspectives vous semble ouvrir l'ensemble des informations recueilles ces derniers mois ?

L'industrie du vélo est en plein boom au niveau européen. La France doit saisir l'opportunité de retrouver un volume de vélos plus important, en particulier grâce au VAE et au vélo-cargo. Il n'y a pas de meilleur moment pour investir dans le vélo. D'ici 2050, il y a 160 000 emplois à créer potentiellement dans l'industrie et la réparation des vélos, là où la voiture devrait en détruire 100 000 sur la même période. L'enjeu aujourd'hui est de structurer cette filière et de fédérer l'ensemble des acteurs pour que cette action soit portée auprès de la puissance publique. Cela ne sera possible que si le développement de nos infrastructures cyclables se poursuit, tant au niveau des itinéraires que des lieux de stationnement. Nous devons aussi actualiser sans attendre le Plan vélo 2018-2024 en y ajoutant cette dimension économique. Et nous ne pourrons nous passer ni d'un effort sur la formation professionnelle – beaucoup d'acteurs du monde du vélo ont du mal à recruter – et l'inclusion sociale, ni d'une attention particulière portée au marché de seconde main, ni, enfin, du développement de la cyclologistique et du tourisme à vélo. L'environnement, la santé et l'économie sont liés. Face aux crises énergétiques qui commencent à se succéder, le vélo est une solution d'avenir.

"

Il y a 160 000 emplois à créer potentiellement dans l'industrie et la réparation des vélos.

"

# Enfin, à titre personnel, quel effet aura eu votre implication dans cette mission sur votre regard d'usager?

Déjà, force est d'admettre que c'est l'une des missions les plus engageantes que j'ai eu à entreprendre avec le Grenelle des violences conjugales. Ensuite, disons que si ma passion pour le vélo était déjà forte, elle s'en retrouve décuplée. J'étais déjà passé de la passion sportive au goût pour la pratique du quotidien. Chemin faisant, je me suis aperçu que je n'avais pas encore eu l'occasion de m'adonner au tourisme à vélo. Or, notre territoire ne manque pas d'aménagements adaptés... Avec le développement du VAE et mon appétit pour la pratique, je n'ai plus d'excuses à présent.

✓ Propos recueillis par Anthony Diao

# DIX MESURES PRIORITAIRES

1.

Poursuivre la reconnaissance du vélo comme mode de transport

2.

Créer un label France vélo qui intègre des critères sociaux, environnementaux et économiques

3.

Moderniser activement les outils industriels

4.

Créer un comité de filière vélo avec les acteurs industriels et économiques du vélo

5.

Lancer des états généraux des acteurs économiques du vélo dans les prochains mois

6.

Développer les outils pour renforcer le travail intra-filière et inter-filières

7.

Structurer un marché de seconde main

8.

Rendre la TVA déductible pour l'achat de vélos pour les professionnels

9

Créer de nouvelles formations diplômantes pour tous les métiers du cycle

10.

Actualiser le Plan vélo dès 2022 et proposer un Fonds de mobilité active de 400 millions d'euros par an

# À lire



# Mobilités décarbonées Un défi global

Premier ouvrage de la collection « Les dossiers », ce dossier issu d'un partenariat entre Construction21, le lab recherche environnement et le Cerema contient une trentaine de contributions d'experts émanant de différents horizons, dont celle de Vélo & Territoires sur les fréquentations cyclables. Il propose des pistes de réflexion stimulantes et ouvre des perspectives de solutions à destination de tous les acteurs et professionnels de la mobilité.

À télécharger sur www.cerema.fr



# Transition(s) 2050. Choisir maintenant. Agir pour le climat

En amont des délibérations collectives sur la future Stratégie française énergie-climat et à la veille des débats de l'élection présidentielle de 2022, l'Ademe publie ce rapport de prospective. Au sommaire : quatre chemins « types », cohérents et contrastés pour conduire la France vers la neutralité carbone d'ici 2050. Pour chaque scénario, l'Ademe a construit un récit décliné par secteur économique et social, au travers de variables structurantes.

À télécharger sur www.transitions2050.ademe.fr



# Transports du quotidien : en route vers le sans carbone

En France, le transport est à l'origine de 31 % des émissions totales de gaz à effet de serre, ce qui en fait le premier secteur d'émission du pays. Face à ce constat, le groupe de travail à l'origine de ce rapport de l'Institut Montaigne s'est placé au plus près du quotidien des citoyens, pour mieux comprendre leurs habitudes de mobilité et accompagner les changements de pratique. Résultat : douze propositions, réalistes et efficaces à court terme, à destination des élus nationaux et locaux. Ces leviers d'actions doivent permettre d'éviter l'émission de 25,2 millions de tonnes de CO2 à l'horizon 2030.

À télécharger sur www.institutmontaigne.org



# Logistique urbaine La capacité à agir des collectivités

Destiné aux élus et techniciens des intercommunalités, ce quide, publié par Intercommunalités de France et le groupe La Poste, offre des clefs de lecture méthodologiques pour concilier les enjeux économiques, environnementaux et urbanistiques du transport de marchandises en ville. Ces clefs méthodologiques sont illustrées par de nombreux retours d'expérience afin de valoriser des initiatives concrètes et innovantes de territoires qui ont su apprivoiser les problématiques liées à la logistique urbaine et qui peuvent en inspirer d'autres.

À télécharger sur www..adcf.org



# The state of national cycling strategies in Europe

Ce rapport de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) passe à la loupe les plans vélo nationaux de 47 pays européens. Parmi ces pays analysés, vingt-trois ont - à un certain moment - adopté une stratégie nationale en faveur du vélo, treize ont actuellement une stratégie nationale, tandis que dix ont des stratégies expirées qui doivent être mises à jour. Rien qu'en 2021, la Belgique, Chypre, l'Allemagne et l'Espagne ont chacune adopté une stratégie vélo et cing autres pays sont actuellement en train d'en développer une pour la première fois.

À télécharger (en anglais) sur www.ecf.com



# Boîte à outils juridiques des dispositifs de soutien à la mobilité durable

« mobilités et déplacements durables » des travailleurs ont connu d'importantes évolutions ces dernières années. Cette boîte à outils proposée par l'Ademe a pour ambition de faciliter la lisibilité des modalités de mise en place des mesures visant à améliorer la mobilité durable des salariés (négociation collective, information-consultation du CSE, etc.), ainsi que des obligations et des incitations sociales

Les règles visant à organiser les

À télécharger sur www librairie ademe fr

et fiscales en la matière.



# Fiche-action n°8 actualisée : Equipements, aires de services et haltes-repos

Les préconisations de cette fiche-action mise à jour sont conformes au référentiel national de données des équipements vélo. Il est recommandé de centraliser les nouveaux équipements au sein d'aires de services et de haltes-repos identifiées plutôt que de multiplier les équipements vélo le long d'un itinéraire cyclable. Cette fiche technique, publiée par Vélo & Territoires en janvier 2022, s'adresse aux collectivités désireuses d'aménager des aires « complètes » sur leur territoire, mais également à celles qui ne s'intéresseraient qu'à certains équipements spécifiques.

À télécharner sur www.velo-territoires.org



# Rapport sur la filière économique du vélo

Ce rapport parlementaire réalisé par Guillaume Gouffier-Cha, député du Val-de-Marne, a vocation à alimenter les travaux pour développer la pratique du vélo en France et favoriser le développement économique du secteur. Ces deux enjeux sont entièrement liés l'un à l'autre. Les 63 propositions qui y sont formulées ouvrent de nombreuses pistes et mobilisent aussi bien les acteurs privés, publics qu'associatifs.

À télécharger sur guillaume.gouffier-cha.fr

# À venir

Réseaux express vélo

**♥** Webinaire

www.velo-territoires.org



10

FEV. 2022

Venez découvrir les ateliers vélo participatifs et solidaires

MARS 2022 Webinaire

www.heureux-cyclage.org



Formation CEREMA - Construire votre politique cyclable : planifier et concevoir des aménagements

9 23-23 mars en webinaire

**9** 5-6 avril à Toulouse 6 sessions 9 11-12 mai à Aix-en-Provence

en 2022

9 21-22 juin à Lille

9 27-28 septembre à Nantes

**♀** 11-12 octobre en webinaire

www.cerema.fr



**Équipements vélo ♥** Webinaire

AVR. 2022 www.velo-territoires.org

o⊘vélo⊾ territoires

15

Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables

**♥** Webinaire

AVR. 2022 www.velo-territoires.org



Mai à vélo

**♀** Partout en France

www.maiavelo.fr



JUIN 2022

**MAI 2022** 

**Velo-City** 

♥ Ljubljana, Slovénie

www.velo-city2022.com



**JUIN 2022** 

Conférence nationale du tourisme à vélo 2022

Orléans

www.velo-territoires.org



26es Rencontres Vélo & Territoires

**♥** Bourges, Cher

 www.velo-territoires.org OCT. 2022



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 +

# Une alliance inédite pour le vélo entre collectivités, citoyens et entreprises



La FUB, Vélo & Territoires, le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Union Sport & Cycle ont dévoilé une inédite « Alliance pour le vélo ». L'ambition ? Faire front commun entre citoyens, collectivités et acteurs économiques pour les élections présidentielles et législatives.

Collectivement, l'Alliance propose dix mesures stratégiques organisées autour de cinq défis :

- Égal accès à la mobilité
- Emploi
- Meilleure santé
- Climat et environnement
- Inclusion sociale

Dix mesures stratégiques pour porter le vélo comme un atout pour la France.

Consulter le livre blanc qui détaille ces dix mesures stratégiques sur  ${\bf www.parlons\text{-}velo.fr}$ 



COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

2 Allée de Lodz 69007 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

