

véLO & territoires

LA REVUE

N°67 | PRINTEMPS
2022



À LA UNE

L'ambition cyclable des Hauts-de-Seine

PAGE 6

INITIATIVE

30 ans de
l'Ademe

PAGE 4

DOSSIERS

PAGE 12

L'observatoire des
véloroutes s'enrichit

Législatives, dix mesures
pour un quinquennat vélo

PAUSE-VÉLO

En compagnie
de Christian
Prudhomme

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Le plaidoyer pour plus de vélo en France est une affaire de collectif. C'est la raison pour laquelle usagers, acteurs économiques et collectivités font bloc au sein de l'Alliance vélo autour de dix priorités pour le prochain quinquennat. Dans ce mois qui précède les législatives, nous invitons en effet les futurs parlementaires à se prononcer et à devenir nos alliés dans la promotion d'une ambition cyclable nationale augmentée et renouvelée.

En ce printemps, les grands rendez-vous en présentiel ont repris bon train, dont les nôtres. À l'amorce de l'été, notre Conférence nationale du tourisme à vélo, le 23 juin, interrogera sur la manière pour la France de devenir la première destination du tourisme à vélo. À l'automne, nous vous avons concocté des Rencontres Vélo & Territoires 2.0 avec : une jauge largement augmentée, deux jours et demi de programmation, des parcours thématiques alléchants, un forum d'exposition fourni... bref, une formule rénovée pour encore plus de contenus et pour accueillir tout le monde !

Aujourd'hui, il est normal d'élargir le socle de nos propositions parce que le développement du vélo avec et dans les territoires s'accélère. La barre franchie des 160 adhérents au réseau le démontre ; le département des Hauts-de-Seine, qui souhaite réaliser autant en un mandat que ce qu'il a fait en vingt ans, en est la parfaite démonstration; les récentes inaugurations parfois spectaculaires sur les itinéraires le confirment aussi, comme vous le constaterez dans ce numéro.

La mobilisation des intercommunalités compte également pour beaucoup. Elles sont de plus en plus nombreuses à miser aujourd'hui sur des politiques cyclables. Beaucoup d'entre elles ont été soutenues au démarrage par l'Ademe. L'agence, devenue aujourd'hui un acteur incontournable de l'écosystème vélo national, fête ses trente ans en mars. Un très bon prétexte pour lui consacrer l'initiative de ce numéro, que vous finirez en compagnie de Christian Prudhomme, le directeur du Tour de France cycliste, qui nous a fait l'amitié de répondre avec une grande sincérité aux questions de notre pause-vélo.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative p. 4

30 ANS DE L'ADEME

Territoire cyclable p. 6

L'AMBITION CYCLABLE DES HAUTS-DE-SEINE

Actus p. 10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossiers p. 12

1 - L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES S'ENRICHIT DES SCHEMAS DEPARTEMENTAUX
2 - LÉGISLATIVES, DIX MESURES POUR UN QUINQUENNAT VÉLO

Pause-vélo p. 16

EN COMPAGNIE DE CHRISTIAN PRUDHOMME

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20

26^{ES} RENCONTRES DE VÉLO & TERRITOIRES

Photo de couverture :

Travaux d'aménagement des pistes cyclables provisoires du boulevard circulaire de La Défense au carrefour Gambetta, le 14 mai 2020. ©Willy Labre - CD92

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, Jilliane Pollak, Karine Lassus,

Fabien Commeaux, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Rey-Arnaud

Remerciements : Fabrice Tiano, Thomas Cariou, Christian

Prudhomme, Delphine Thorelle, Jean-Christophe

Fromantin, Thierry Dussautoir, Louis Belenfant, Stein van

Oosteren, Mathieu Chabaud, Jeanne Tilly, Estelle Offroy,

Élodie Barbier-Trauchessec, Mathias Copy, Sébastien

Bourcier, Émilie Spiesser, Jérémie Almosni

Crédits photos : Julia Brechler - CD92, Bicyclaide, Elie

Daguet, Véronique Gamon, Willy Labre - CD92, Clara

Langlois Lablatinière, Florian Maurer - FUB, Estelle

Offroy - Ademe, Olivier Ravoire - CD92, studioah, Aurélien

Vialatte

30 ans de l'Ademe

L'heure de pédaler

À L'OCCASION DU GRAND DÉFI ÉCOLOGIQUE ORGANISÉ FIN MARS 2022 À ANGERS, RETOUR SUR LA PLACE TARDIVEMENT ACCORDÉE AU VÉLO SUR LES TROIS DÉCENNIES D'EXISTENCE DE L'AGENCE DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE (ADEME).

Du 27 mars au 1^{er} avril 2022, Angers a accueilli la première édition du Grand Défi Écologique. Le chef-lieu du département de Maine-et-Loire est aussi le siège national de l'Ademe, organisatrice de l'événement à l'occasion de ses trente ans. C'est en effet en 1992, année du sommet fondateur de Rio, que cet acteur désormais incontournable de l'éco-responsabilité voyait le jour, en regroupant les compétences de l'Agence nationale pour la récupération et l'élimination des déchets (ANRED), l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME) et l'Agence pour la qualité de l'air (AQA).

Anniversaire

Au cœur de cette semaine citoyenne, les journées des 29 et 30 mars étaient plus particulièrement destinées aux professionnels et aux médias. Plus de 3 400 inscrits – avant, déflections Covid obligeant, d'en rester à « 1 203 participants en présentiel et 1 761 en ligne » selon Jeanne Tilly, en charge de la mobilisation des professionnels tout au long de l'événement - ont convergé vers le Centre de congrès et son tramway floqué aux couleurs de l'événement. Au programme ? Phosphorer ensemble autour des quatre scénarios prospectifs élaborés par l'Ademe sur le chemin de la neutralité carbone espérée pour 2050. Entreprises, collectivités, bureaux d'études, étudiants, associations et ONG mais aussi demandeurs d'emploi, personnes en reconversion professionnelle et, bien évidemment, « Adémiennes et Adémiens » : les prises de parole furent riches, les statistiques éloquentes et les grilles de lecture multiples. « 2050, c'est dans six quinquennats », rappelle lors de la plénière d'ouverture Arnaud Leroy, PDG de l'Ademe depuis 2018 et pour quelques semaines encore, « mais la transition écologique enjambe les échéances électorales. »

Morceaux choisis

Le défi s'affiche au singulier mais ses portes d'entrée sont plurielles. Il est tour à tour :

- pédagogique, avec cette référence au poète sénégalais Baba Dioum, cité en visioconférence par la glaciologue Heidi Sevestre : « En fin de compte, nous protégerons seulement ceux que nous aimons. Nous n'aimerons que ce que nous comprendrons. Nous ne comprendrons que ce qui nous a été enseigné » ;



Visite à vélo lors du Grand Défi Écologique à Angers ©Estelle Offroy - Ademe

- sociologique : « Vous parlez d'éducation des enfants, observe une spectatrice. Mais quid de celle des adultes, notamment dans ces quartiers populaires à la fois très impactés, peu émetteurs et tout autant voire davantage stigmatisés ? » ;

- sémantique : « attention aux injonctions négatives, ce n'est pas sexy ! » recadre doucement mais fermement la géopolitologue et prospectiviste Virginie Raison-Victor ;

- méthodologique : « créons de la confiance en repérant où et pourquoi est-ce que nous suscitons de la défiance et de la division » conseille l'économiste Jean-Charles Hourcade du haut de sa triple expertise CNRS, EHESS et GIEC.

C'est d'ailleurs au septuagénaire gascon, dont la prise de parole tonitruante au matin du second jour a été l'une des plus applaudies de ce congrès, que ce Grand défi doit l'une de ces phrases de synthèse à valeur de cap pragmatique et collectif à tenir : « Nous ne sommes pas là pour stratosphérer ! »

Et le vélo, dans tout ça ?

Une visite nez au vent sur les berges de la Maine, à la découverte notamment du programme Rives Vivantes et des enjeux « d'apaisement, de domanialités poreuses ou de végétalisation » ; un atelier en mode speed-dating sur la mobilité quotidienne de demain ; une visite guidée de La Ruche à vélos, prototype de parking cyclable vertical, automatisé et sécurisé, installé à quelques pas de la gare d'Angers-Saint-Laud... L'occasion, surtout, de faire le point avec Élodie Barbier-Trauchessec, coordinatrice des Mobilités émergentes à l'Ademe, sur le rapport qu'entretient l'agence d'État avec l'équation cyclable. « La thématique Transports et mobilités est arrivée assez tard à l'Ademe et s'est d'abord limitée à la question des véhicules lourds », resitue celle qui a, depuis 2018, l'œil sur tout ce qui va des mobilités partagées et servicielles jusqu'à la démobilité, depuis son QG de Sophia Antipolis. Avant elle, Mathieu Chassignet a été, de 2013 à

2018, l'officieux premier « Monsieur Vélo » de l'Ademe. « Il a apporté une grosse expertise sur la question, notamment au niveau de la création massive de données, poursuit la technicienne. Cette première étape a été décisive au moment d'enclencher la transition au niveau national. »

D'abord en région

Si les premières initiatives consacraient des aménagements peu structurés et sans véritable stratégies, les choses se sont peu à peu affinées. Jusqu'alors, la thématique était surtout portée à l'échelon des directions régionales. En Occitanie, et avant en Languedoc-Roussillon, avec par exemple un travail essentiel et pionnier autour des vélobus et des pédibus. En région Auvergne Rhône-Alpes également où, dès 2000, le tout premier plan de déplacement d'entreprise d'envergure est mené par la multinationale STMicroelectronics et permet à l'Ademe de publier un classeur/guide des Plans de déplacements entreprises (PDE) avec le concours de la CCI de Grenoble. Toujours dans la même région, les appels à mobilité régionaux AURAMOB, lancés en 2013, ont servi d'appui à une demi-douzaine de projets démonstrateurs, lesquels ont permis la création en 2018 d'un pôle de compétitivité régional dédié aux mobilités actives. Ce pôle réunit en 2022 une centaine de TPE et start-ups et participe de la création à l'horizon 2024 d'un écosystème industriel régional autour d'un « vélo 100 % fait en Auvergne Rhône-Alpes ». Également en 2018, à la suite du programme AVELO sur les stratégies de services vélos aux habitants sur des déplacements du quotidien, près de 80 collectivités se sont engagées. Une étape de plus sur le chemin de la structuration d'une industrie touristique orientée vers une économie locale et non délocalisable.

Le tournant de 2018

« L'année 2018, avec son Plan national Mobilités actives et son appel à projet Vélo et territoires, a été un premier tournant ; le Covid et ses coronapistes en fut un autre. », comme l'explique Sébastien Bourcier, chef de projets Mobilité à la région Pays de la Loire après près de quinze années à bord du navire Ademe, à travailler entre la direction régionale Poitou-Charentes et celle des Pays de la Loire. Pour le technicien, s'il a fallu attendre aussi longtemps pour que le vélo soit davantage pris en considération au niveau national, c'est en raison de plusieurs facteurs : « Cela dépend déjà beaucoup des orientations des ministères de tutelle, des effets d'aubaine et des enveloppes disponibles pour financer telle ou telle action. En région, les capacités d'action sont plus fortes pour explorer ces questions de transfert modal ». En 2015, la tenue de Velo-city à Nantes avait aussi marqué un autre changement d'époque. Sollicité par le pavillon France de l'événement, Mathieu Chassignet propose à Sébastien Bourcier d'intervenir. À la question : « qu'avez-vous comme doctrine Ademe à nous fournir sur le sujet ? », l'agence est alors maigre. Qu'à cela ne tienne : le Cahier ressources Modes actifs voit le jour

pile à l'heure pour l'événement. Les EPCI y sont particulièrement à l'honneur. Elles apparaissent en effet comme l'échelon de référence pour la transition écologique – qui ne porte pas encore ce nom – et permettent une dynamique plus forte et plus large que l'échelon communal. Un an plus tard, l'ouvrage reparaît, augmenté de quelques focus sur des expériences ligériennes. Ce document est l'ancêtre du guide système vélo Ademe de 2021.



Les nouveaux territoires ont l'ambition de taper fort d'entrée. Ils ne trempent plus l'orteil pour prendre la température avant de rentrer dans l'eau.



Premiers appels

À la même époque, l'Ademe Pays de la Loire lance le premier des deux appels à projet Planification qui serviront ultérieurement de modèle à l'Appel à projet national Vélo et Territoires, devenu ensuite le programme AVELO 1 et 2. Quatre parcours de territoires sont évalués par la structure ligérienne, avec l'appui du Bureau d'études Planète Publique : il s'agit du pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Retz, de l'agglomération de La Roche-sur-Yon, de la communauté d'agglomération de Clisson Sèvre et Maine Agglo, et de la communauté de communes Erdre et Gesvres. Leur analyse s'avère particulièrement instructive sur les modalités de gouvernance mises en place, mais aussi sur les difficultés rencontrées, les leviers employés pour les résoudre, les évolutions et les réussites. Au total, ces deux appels à projets de 2015-2016 puis 2017-2018 auront permis de soutenir 32 schémas directeurs, 45 % étant intercommunaux et 55 % communaux.

Ensuite la nation

En 2018, la France fait l'objet d'un recours devant la Cour de justice de l'Union européenne pour manquement aux obligations lui incombant en matière de pollution atmosphérique. Un signal fort. Dans la foulée, le fonds « air-mobilité », porté par l'Ademe, est mis en place dans le cadre du Grand plan d'investissement. Il est doté de 20 millions d'euros pour la première année et d'une enveloppe de 180 millions d'euros pour la période 2018-2022. C'est dans ce contexte que s'inscrit l'appel à projets national Vélo et territoires, avec ceci de particulier que les directions régionales y sont associées et qu'Élodie Barbier-Trauchessec réussit à décrocher la manne financière des certificats d'économie d'énergie. L'annonce fait l'effet d'un raz-de-marée puisque 200 territoires candidatent sur ce qui s'appellera bientôt AVELO 1 puis 120 sur AVELO 2. « L'Ademe est très forte pour massifier la capacité financière, donner de la visibilité et cranter le système vélo dans les territoires, admet Sébastien Bourcier. L'enjeu aujourd'hui c'est de ne pas oublier que la massification crée aussi de la dilution. Or l'accompagnement technique reste indispensable. Il est indissociable de l'accompagnement financier. » Quel peut être le rôle de l'Ademe à terme pour aider le vélo à tendre vers l'objectif de 12 % de part modale pour l'horizon 2030 ? Les pistes sont multiples d'autant que les réalités hexagonales peuvent être hétérogènes à de très faibles distances d'écart – Strasbourg et la Franche-Comté, par exemple. Une certitude en tout cas : « Les nouveaux territoires ont l'ambition de taper fort d'entrée, estime Élodie Barbier-Trauchessec. Ils ne trempent plus l'orteil pour prendre la température avant de rentrer dans l'eau. » Cette ambition, qui prévaut désormais à l'échelon national, reste aussi valable à l'échelon local, où la connexion quotidienne des directions régionales avec les plus petits acteurs de l'écosystème vélo permet d'entrevoir de grandes retombées économiques, tant au bénéfice d'une meilleure qualité de l'air que de la lutte contre le changement climatique.

Propos recueillis par Anthony Diao



L'ambition cyclable des Hauts-de-Seine

PLUS PETIT DÉPARTEMENT DE FRANCE APRÈS PARIS MAIS DEUXIÈME AU CLASSEMENT DES PLUS DENSÉMENT PEUPLÉS, LES HAUTS-DE-SEINE FORMENT, AVEC LA SEINE-SAINT-DENIS ET LE VAL-DE-MARNE, LA FAMEUSE PETITE COURONNE QUI ENTOURE LA CAPITALE. LE TERRITOIRE S'EST DOTÉ IL Y A PEU D'UN PLAN VÉLO AMBITIEUX. EXPLICATIONS.



Jean-Christophe Fromantin ©DR

Entretien avec Jean-Christophe Fromantin

Vice-président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine, chargé des infrastructures routières et navigables

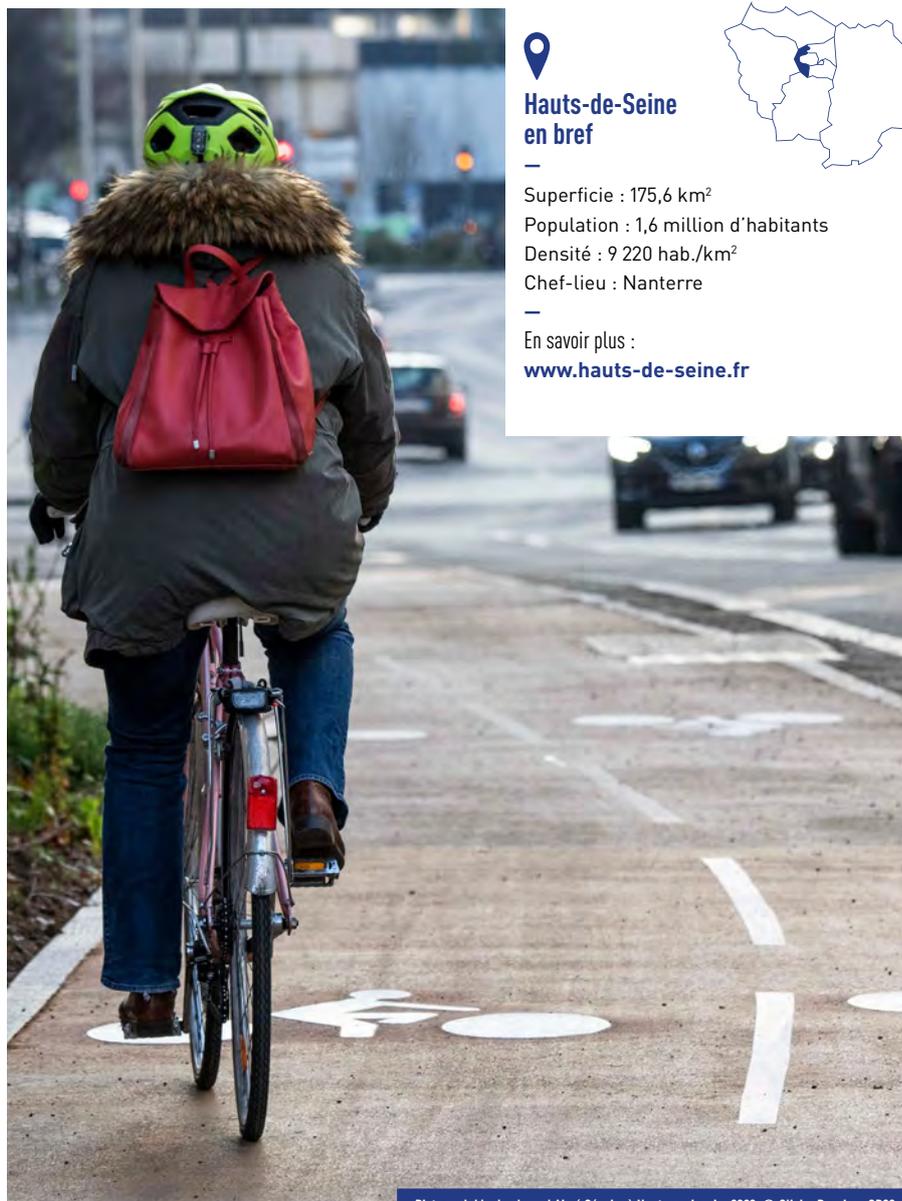
Maire de Neuilly-sur-Seine

Quels sont les objectifs de la politique cyclable en cours au département des Hauts-de-Seine ?

Le Plan vélo altoséquanais vise à l'aménagement de 70 % de notre voirie départementale d'ici 2028, et il a été voté à l'unanimité, en concertation avec l'ensemble des acteurs impliqués. Notre budget est de 150 millions d'euros, avec une clause de revoyure pour faire le point chaque année avec les associations de cyclistes comme le Collectif Vélo Île-de-France, qui représente les usagers.



Cette crise a eu ceci d'utile qu'elle a permis de démontrer les potentialités que ce mode de transport ouvrait.



Hauts-de-Seine en bref

Superficie : 175,6 km²
Population : 1,6 million d'habitants
Densité : 9 220 hab./km²
Chef-lieu : Nanterre

En savoir plus :

www.hauts-de-seine.fr



Piste cyclable, boulevard Aimé Césaire à Nanterre, janvier 2022. © Olivier Ravoire - CD92

L'objectif est de créer du liant et de la continuité entre le Réseau express régional vélo et les réseaux intercommunaux, sachant que la voirie interdépartementale fait souvent le lien entre ces deux types de voies. Les routes intermédiaires doivent combiner les ambitions régionales et communales. Il ne fallait pas le faire trop tôt car il y avait un besoin de maturité.

Quelle incidence a eu la pandémie sur la mise en place de cette politique ?

La pandémie a marqué un regain d'intérêt pour le vélo car, vu le contexte, les transports en commun et leur promiscuité représentaient un risque. Cette crise a eu ceci d'utile qu'elle a permis de démontrer les potentialités que ce mode de transport ouvrait...

ainsi que les nombreux chantiers qu'il nous restait à mener à bien, tant au niveau de la largeur des voies que de l'affichage ou du rabattement sécurisé vers les gares, mais aussi de l'accès aux collègues ou, à plus vaste échelle, des réunions que nous menons avec le Val d'Oise, le Calvados, la Seine-Maritime et l'Eure à propos La Seine à vélo. Enfin, j'ajoute que le vélo à assistance électrique (VAE) a connu un nouvel essor depuis cette période. Le printemps et l'automne qui s'en sont suivis en ont accéléré l'usage.

Quels sont les enjeux des mois à venir ?

Compte-tenu des imprévus des deux dernières années, il est difficile de déterminer ce qui existera exactement dans cinq ans. Nous allons déjà nous attacher à pérenniser les itinéraires provisoires. Concrètement, cela se matérialise par un travail autour des marquages et des séparateurs notamment, en restant toujours attentifs aux impératifs de fluidité et de complémentarité. Pour le reste, l'infrastructure est un axe de développement, les services en sont un autre. C'est pourquoi nous entendons en parallèle augmenter les possibilités de stationnements sécurisés ainsi que la création de points de réparation ou d'autoréparation, et que nous soutenons les actions des communes et des associations visant au développement de cette culture vélo.

Vous êtes par ailleurs connu pour voyager vous-même à vélo...

Oui, j'ai traversé la France en vélo plusieurs fois et j'ai pratiqué La Véloscénie l'été dernier de Paris au Mont-Saint-Michel. C'est aussi un moyen d'observer où nous en sommes niveau signalétique, revêtement, proximité des gares avec les communes... Je dois avouer que c'est la première fois que je vois certaines routes aussi fréquentées par des cyclistes, et je pense que le boom du vélo électrique et des charrettes y est pour beaucoup. Une nouvelle clientèle se retrouve encouragée à sortir de sa zone de confort. Ce nouveau tourisme de proximité à bas carbone est quelque chose de très positif. Avec les pistes cyclables, nous atteignons un niveau de confort jusqu'ici inédit. Ceux qui se mettent au vélo maintenant ne se rendent pas compte d'où nous venons !

Entretien avec Thierry Dussautoir

Chef du service Mobilités au Conseil départemental des Hauts-de-Seine

Quelles ont été les grandes étapes de la politique cyclable du Département des Hauts-de-Seine ?

Le schéma de maillage et des circulations douces remonte à 2000. Il concernait le vélo, la marche et la randonnée mais n'affichait pas de vraie priorité ni d'objectif. Nous avons d'abord avancé sur ce qui était le plus facile, en fonction des opportunités. Au total, nous avons réalisé 120 km d'itinéraires cyclables en vingt ans, ce qui représentait 40 % de nos routes départementales.



Il y a toute une acculturation de nouveaux ingénieurs et de bureaux d'études à travailler pour nous donner les moyens de relever ensemble ce challenge.



En 2014, nous avons décidé d'adapter notre stratégie pour créer davantage d'interconnexions et remédier aux différentes discontinuités des itinéraires. Et puis, vingt ans après nos débuts, nous avons commencé à travailler sur un véritable plan vélo puis, pendant le premier déconfinement, dans l'esprit d'un rapprochement entre les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Finalement nous sommes restés à l'échelon départemental initial et cela s'est fait avec l'ensemble des acteurs impliqués, dont le Collectif Vélo.

Quel effet a eu la crise sanitaire sur l'élaboration de ce plan vélo ?

Juste avant la pandémie, les grèves à la RATP de la fin 2019 ont par exemple vu un report modal important sur le vélo à une période de l'année, décembre, habituellement plutôt calme. Avec la crise sanitaire, nous avons mis en place de nombreuses coronapistes, larges et visibles, que nous avons équipées de compteurs, nous donnant des résultats heure par heure pendant huit mois. Cette récolte de données s'est ajoutée à celle de notre réseau de capteurs mis en place de façon permanente depuis 2017. Tout ceci nous a permis d'observer une hausse de la fréquentation de 15 à 20 % selon les années et même, au sortir du premier confinement, jusqu'à 30 % par endroits en heures de pointe. Nous avons également pu constater au passage les endroits où ces aménagements étaient manquants. Tout ceci nous a donc permis de mieux cerner le potentiel cyclable de ces voiries.

Qu'est-il ressorti de ces observations ?

Prenons la mixité bus/vélo, par exemple. Avant la pandémie, c'était quelque chose que nous essayions de favoriser. Cependant, nous nous sommes aperçus que supprimer cette mixité multipliait la fréquentation cyclable par trois. Notre territoire étant le plus circulé à vélo parmi les collectivités de plus de 300 000 habitants, il devient complexe de partager, ce qui au final est davantage une voie cyclable, avec des bus. L'autre point important est que, avec la crise, beaucoup d'élus ont commencé à regarder le vélo non plus sous le seul angle loisirs mais également sous l'angle utilitaire, comme un outil d'attractivité économique.

D'où ce plan vélo ambitieux...

Oui. Il a été voté le 18 février 2022 puis budgétisé le 8 avril à hauteur de 150 millions d'euros supplémentaires. Le recrutement est également pensé en conséquence, sachant que nous sommes bien conscients que la fonction publique doit gagner en attractivité par rapport au secteur privé. Il y a toute une acculturation de nouveaux ingénieurs et de bureaux d'études à travailler pour nous donner les moyens de relever ensemble ce challenge. L'objectif étant de rendre les routes départementales cyclables à 70 % avec 120 km d'itinéraires aménagés d'ici 2028. Développer le stationnement à proximité des gares, poursuivre le jalonnement des itinéraires, ouvrir l'accès à nos données de fréquentation... C'est un vrai plan, qui ne néglige pas non plus les enjeux de communication, puisque des kits pédagogiques sont envisagés au niveau des collègues, dans la continuité du dispositif "Savoir rouler à vélo" que gèrent les communes au niveau des écoles. En gros : nous allons tâcher de faire en un mandat autant que ce que nous avons fait en vingt ans !

En quoi la donne est-elle différente, aujourd'hui ?

Il y a beaucoup de concertation, notamment en partenariat avec le Collectif Vélo Île-de-France. La comitologie classique avec le président et le préfet du Département se décline également à l'échelle



Piste cyclable sur la RD907 à Boulogne-Billancourt, entre le boulevard Jean Jaurès et la rue de l'Ouest. Le 31 mai 2021. © Julia Brechler - CD92

de nos établissements publics territoriaux puis des projets eux-mêmes. Pour l'heure, notre priorité est la pérennisation des coronapistes et le rabattement aux gares du Grand Paris Express. Il nous faut parvenir à les intégrer entre le stationnement et le trottoir. En attendant, nous remplaçons les balisettes jaunes du début par des potelets à mémoire de forme en plastique et des séparateurs en caoutchouc.

Quid des trois véloroutes nationales qui traversent le département ?

Qu'il s'agisse de l'Avenue Verte Paris-Londres, de La Seine à vélo ou de La Véloscénie qui relie Paris au Mont Saint-Michel, notre rôle est d'en améliorer le jalonnement et la sécurisation, d'en retravailler les accès, et de mettre en place des alertes de sécurité sur les secteurs en relief et les courbes pour prévenir au maximum les accidents. Concernant La Véloscénie, l'idée à terme est de permettre à sa portion située sur la promenade départementale des Vallons de la Bièvre – et connue sous le nom de Coulée verte – de retrouver sa vocation initiale, à savoir d'être un itinéraire de loisirs. Son succès aux heures de pointe est tel qu'une de nos priorités dès à présent est d'aménager les voiries avoisinantes – et particulièrement la RD63 qui doit accueillir le RER-V – pour permettre aux vélotourneurs de s'y rabattre en toute sécurité. Tout cela entraîne un tas d'autres questionnements, puisque des compromis doivent être trouvés entre la place de la voiture (files de circulation, stationnement), les alignements d'arbres et leurs racines émergentes... Tout ceci s'effectue bien sûr en concertation avec les communes et les associations, dont le Collectif Vélo Île-de-France.

Quel type de nouveaux usagers voyez-vous désormais s'élancer sur ces aménagements ?

Depuis le déconfinement nous avons vu de plus en plus de familles, des parents qui apprennent à leurs enfants à rouler à vélo, des personnes âgées. Davantage de femmes, également. Des longtails, des remorques... Le VAE est également en plein boom sur notre territoire puisque nous comptons beaucoup de CSP+, et que de nombreuses aides ont été distribuées pour s'équiper depuis 2019.

Et les élus ?

Il y a longtemps qu'ils ne sont plus à convaincre ! Et c'est même tout l'inverse, puisqu'à présent chaque élu considère la ou les voies départementales sur leur ressort territorial comme devant être aménagées en priorité... Ceci étant, de grosses différences subsistent encore entre la petite et la grande couronne. Nous avons maintenu la plupart de nos coronapistes quand celles sur les franges urbaines des Yvelines et du Val d'Oise, par exemple à Chatou ou Argenteuil, ont rapidement été démontées. ●



L'équipe de BicyclAide © BicyclAide

Trois questions à Mathieu Chabaud

Gérant de BicyclAide, association créée en 2009 et devenue société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) en 2015. Basée à Courbevoie, la structure développe des activités de promotion du vélo.

1.

Quel regard portez-vous sur le nouveau schéma directeur cyclable du département ?

Il y est beaucoup question de linéaire et, du fait que le linéaire seul ne suffit pas, qu'il faut le coupler à un véritable écosystème vélo doté de services de qualité. Or, selon moi, ce volet service manque encore de consistance, car il se limite pour l'heure à des ateliers participatifs et des stations de gonflage ou de réparation en libre accès.

2.

Que faudrait-il pour l'étoffer ?

Il me semble important de mieux valoriser les métiers de la filière. Il existe sur le territoire des vélocistes et des entreprises de services vélo, avec des personnes compétentes et passionnées. C'est en valorisant mieux ces métiers que nous arriverons à construire un écosystème vélo pérenne et de qualité, attractif aussi bien pour les usagers que pour les personnes y travaillant. Idem pour les professionnels se déplaçant à vélo : des programmes d'accompagnement existent et notre Conseil départemental aurait tout à gagner à les développer au niveau local. Enfin, l'échéance 2028 de notre schéma départemental ne doit pas nous faire oublier l'objectif fixé par l'État de passer d'ici 2024 de 3 % à 9 % de part modale, soit une hausse de 200 % d'ici deux ans, là où le confinement n'avait augmenté la fréquentation « que » de 30 %. Or des leviers existent pour accélérer cette évolution – je pense par exemple à une aide à destination des copropriétés, comme cela se fait déjà à Paris ou en Seine-Saint-Denis.

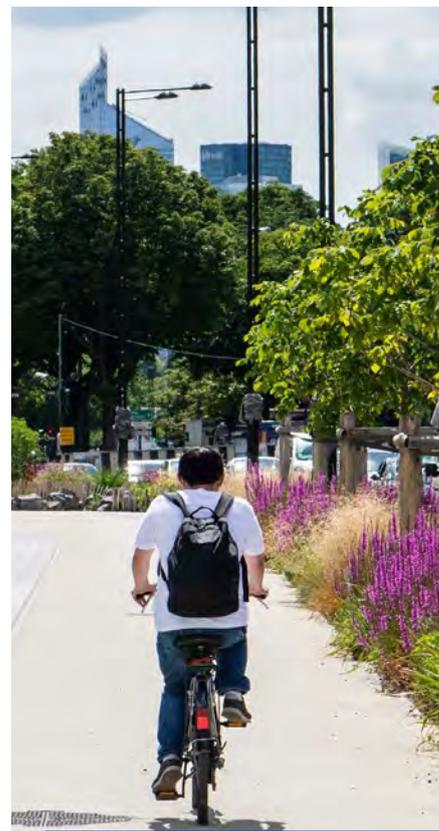
3.

Voyez-vous d'autres leviers ?

La communication. Beaucoup de personnes sous-estiment encore les bienfaits du vélo, tant physiquement que psychologiquement, parce que ces informations ne leur parviennent pas. C'est pareil pour les ateliers de remise en selle en vélo-école : beaucoup ignorent cette possibilité, or la confiance se joue là aussi. Les employeurs, enfin, peuvent être des acteurs de premier plan pour sensibiliser leurs salariés, en proposant par exemple des ateliers de réparation, des séances d'essai de VAE, des formations sur la conduite à vélo... ●

👁 En savoir plus

www.bicyclaide.coop



La RD1 restructurée offre des itinéraires continus aux cyclistes grâce à des pistes dédiées longeant la voie juin 2020. © Olivier Ravoire - CD92

TROIS QUESTIONS À STEIN VAN OSTEREIN

Porte-parole du Collectif Vélo Île-de-France, soit « huit départements, douze millions d'habitants et un mille-feuilles de plans vélo ».

1.

Comment voyez-vous l'évolution des enjeux liés au vélo dans les Hauts-de-Seine, ces dernières années ?

Nous sommes le département le plus riche de France et nous avons beaucoup de voitures. Les gens ont senti qu'un truc ne tournait pas rond et qu'il était temps de reprendre le contrôle de nos vies. Il y a une vraie mobilisation citoyenne depuis 2017 et la campagne Parlons vélo de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Le contexte est désormais *bottom-up* et les strates intermédiaires s'organisent. Avant ça, chacun ne regardait que son petit périmètre. Or travailler la thématique vélo dans sa seule ville n'a pas de sens car, à vélo, les habitants d'une ville aspirent légitimement à se rendre en toute sécurité dans d'autres villes. Le vélo doit donc avoir cette ambition : aider nos élus à prendre de la hauteur et à voir plus loin que leurs seuls électeurs. Le réseau francilien ne pouvait plus travailler avec des confettis cyclables. Il avait besoin d'un plan global pour avancer. C'est

ce constat qui a favorisé l'émergence de notre collectif, le 15 mars 2019. L'espace entre les façades ne s'agrandit pas mais c'est la fin de la politique des petits pas.

2.

Quel rôle a eu la pandémie dans tout cela ?

Elle nous a permis de prendre nos responsabilités et d'opérer un virage révolutionnaire, avec l'émergence d'un public intergénérationnel déterminé à agir pour notre qualité de vie. Même la Coulée verte va redevenir un axe de loisirs - ce qui était sa vocation de départ. Et nous avons désormais le numéro de téléphone direct des personnes-clés là où, il y a encore peu, la chaîne de décision était lourde et contraignante. Parmi les difficultés qui demeurent, il y a les ponts et les portes parisiennes. Pour les néo-cyclistes, c'est un vrai frein. Nous, les cyclistes « d'avant », étions déjà des survivants. Si nous voulons que ceux qui n'osent pas encore sortir de leur voiture franchissent enfin le pas, il faut faire sauter ce cadenas mental qui consiste à dire

que le vélo c'est dans Paris et qu'en dehors c'est la voiture. C'est ce qui se passe par exemple avec le pont de Neuilly et son bassin de 180 000 emplois. Du fait de la pandémie et de ses coronapistes, les cyclistes ont pu passer de façon sécurisée du trottoir à la chaussée, et ça change tout !

3.

Le rapport au temps semble un argument central...

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.velo-iledefrance.fr



Piste cyclable sur la RD907 à Boulogne-Billancourt, entre le boulevard Jean Jaurès et la rue de l'Ouest. Le 31 mai 2021. © Olivier Ravoire - CD92

Actus du réseau Vélo & Territoires

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



VÉLO & TERRITOIRES

160 Adhérents à Vélo & Territoires !

Le réseau Vélo & Territoires continue de se développer, signe de l'intérêt croissant des collectivités, poussées par les citoyens, pour les questions cyclables. Ces dernières semaines, sept territoires ont adhéré à l'association : la communauté de communes Sud Vendée Littoral (85), la communauté de communes Monts du Lyonnais (69), la métropole du Grand Reims (51), Guingamp-Paimpol Agglomération (22), la communauté de communes de Cère et Goul en Carladès (15), la communauté d'agglomération Mont Saint-Michel Normandie (50) le département de la Vienne (86) et la communauté d'agglomération du Gard rhodanien (30). Vélo & Territoires compte désormais 160 membres, dont 69 départements, 12 régions, 77 EPCI/PNR/PETR, 1 commune et 1 partenaire.

L'ONU mise sur le vélo

Lors de la séance plénière du 15 mars 2022, l'Assemblée générale de l'ONU a adopté une résolution portant sur l'« *intégration de la pratique courante de la bicyclette dans les systèmes de transports publics au service du développement durable* ». Cette résolution, de portée symbolique et non contraignante, s'applique en fonction des possibilités des 193 États membres des Nations Unies.



VÉLO & TERRITOIRES

Le tourisme à vélo fera escale à Orléans

Les 23 et 24 juin, le Centre-Val de Loire accueillera les acteurs institutionnels et socioprofessionnels du secteur à l'occasion des RDV du tourisme à vélo. Cette manifestation se déroulera en présentiel à Orléans dans le Loiret, sous un format remanié avec une nouvelle édition de la Conférence nationale du tourisme à vélo le jeudi, suivie le vendredi de la 7^e Rencontre annuelle Accueil Vélo et de l'assemblée générale de France Vélo Tourisme. Un rendez-vous « trois-en-un » qui sera l'occasion de répondre à l'ambition du plan Destination France qui vise à l'horizon 2030 la première place au classement des destinations mondiales du tourisme à vélo. (Voir Agenda page 19)

Génération Vélo finance du SRAV aux collectivités

Le programme Génération Vélo propose un accompagnement inédit et des financements pour déployer le Savoir Rouler à Vélo, dispositif d'apprentissage à l'autonomie à vélo pour les enfants de 6 à 11 ans. Le programme s'adresse notamment aux collectivités territoriales désireuses de déployer le dispositif sur leur territoire (communes, villes, communautés de communes ou d'agglomération, etc.). Accompagnement au déploiement du SRAV, interventions auprès des enfants, ou formation des intervenants au sein des collectivités... figurent parmi les opérations finançables à 50 % ou 100 %. En savoir plus : generationvelo.fr



VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoire lance son Club Départements

Les départements s'attaquent à la mobilité du quotidien ! Cette tendance s'est clairement démarquée lors de la première édition du Club Départements organisée le 7 avril dernier. Quarante d'entre eux étaient réunis pour partager leurs défis et actualités vélo. Ce Club Départements a permis de rappeler les différents outils et l'offre de Vélo & Territoires, mais aussi d'évoquer les perspectives de travail de l'association pour l'année à venir avec les 69 départements du réseau. Rendez-vous le 9 décembre 2022 pour la prochaine édition.

Les véloroutes s'étoffent

En ce mois de mai, les inaugurations se succèdent sur différentes véloroutes de France. Sur la Voie Bleue d'abord, où la communauté de communes Dombes Saône Vallée a inauguré l'Estacade de Trévoux. Cet équipement, réalisé dans le cadre de la requalification du chemin de halage, assure la continuité cyclable de la véloroute. Sur La Vélo-maritime, trois inaugurations ont eu lieu depuis le début du mois. Le département du Calvados (14) a inauguré la voie verte de la Liberté, entre Grandcamp-Maisy et Vierville-sur-Mer. Le département de la Somme (80) et celui du Pas-de-Calais (62) sont désormais reliés par une passerelle au lieu-dit du Pont-à-Caillox, qui franchit l'Authie. L'ouverture de cet ouvrage offre une liaison douce et sécurisée pour les piétons, les cyclistes mais aussi les cavaliers. Enfin, dans les Côtes d'Armor (22), le Viaduc de Douvenant, ouvrage d'art de 1905, a été restauré par le Département et réhabilité en voie de mobilité douce. Les itinérants qui parcourent La Vélo-maritime entre Saint Brieuc et Langueux, pourront désormais profiter pleinement de la vue spectaculaire depuis le viaduc. Pour finir, sur La Scandibérique, la passerelle du pont de Valvins, inaugurée au printemps, s'inscrit dans la continuité de l'aménagement de l'itinéraire en reliant trois communes de la Communauté de communes du Pays de Fontainebleau (77). Elle permet aux piétons et vélos une promenade en toute sécurité au-dessus de la Seine.



Inauguration sur La Vélo-maritime de la voie verte de la Liberté, entre Grandcamp-Maisy et Vierville-sur-Mer (14) - ©Elie Daguet



Estacade de Trévoux sur La Voie Bleue - ©Véronique Gamon



VÉLO & TERRITOIRES

Guide technique sur le Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables

Le guide technique sur le « Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » est disponible en téléchargement sur le site de Vélo & Territoires. Réalisé avec le soutien du ministère de la Transition écologique, il complète et explicite la cinquième partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Ce guide propose une méthode pour hiérarchiser les pôles et les liaisons à signaler, sur un territoire ou un itinéraire, en respectant les principes de continuité et de lisibilité. Longtemps attendu, l'ouvrage a vocation à devenir la référence du jalonnement pour les cyclistes en France. Un webinaire de présentation et d'explications, enrichi de retours d'expériences de territoires, s'est tenu le 15 avril 2022. Il est disponible en replay dans la vidéothèque de Vélo & Territoires et constitue une très bonne introduction au sujet.

Les mobilités actives au cœur du scénario socle du COI

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a remis son rapport « Bilan et perspectives des investissements pour la mobilité et les transports : prendre le cap des nouvelles mobilités » le 16 mars. Dans ses recommandations au gouvernement, qui seront chiffrées à l'automne 2022, les mobilités actives sont retenues dans le noyau dur des trois scénarios proposés. Pourquoi ce rapport est-il intéressant ? Parce qu'il dresse un bilan des investissements pour les mobilités réalisés ces dernières années et éclaire les décisions à venir en termes d'infrastructures de transports. Le scénario socle propose des thématiques fortement consensuelles. Un jalon important pour le financement des infrastructures (cyclables) en France.

Un nouveau plan vélo pour Le Havre Seine Métropole...

Prenant acte du succès du premier Plan Vélo 2015-2020, Le Havre Seine Métropole (entre-temps devenue communauté urbaine et passée de 17 à 54 communes) a adopté le 31 mars 2022 un nouveau plan vélo pour la période 2022-2030. L'ambition première est de constituer un réseau cyclable continu et sécurisé sur l'ensemble du territoire intercommunal, en assurant des liaisons directes entre chaque commune. En parallèle, la communauté urbaine s'engage à compléter l'offre de services pour les cyclistes pour notamment : développer des stationnements dans toutes les communes du territoire ; créer des stations de gonflage/réparation dans l'espace public ; conforter le service de location de vélo ; et enfin, accompagner l'essor du tourisme à vélo autour de La Vélomaritime et la Seine à Vélo.

... et pour le département des Yvelines

Doté de 62 millions d'euros sur 5 ans (2022-2027), le plan quinquennal yvelinois adopté le 22 avril 2022 mise sur la mobilité du quotidien, en particulier dans les territoires ruraux et les quartiers Politique de la ville (QPV). Il vise à étendre le réseau cyclable, à développer l'offre de services associés au vélo, et à renforcer l'identité cyclable du territoire. Sont notamment fléchés : le développement de La Seine à Vélo et des deux autres véloroutes nationales touristiques ; l'aménagement des axes régionaux du « RER-V » ; la desserte des sites des JOP Paris 2024 ; la réalisation de franchissements ; l'accessibilité à vélo des établissements scolaires et des gares et l'aménagement d'espaces de loisirs et de sport.

Un décret sur les voies vertes

Promesse du plan vélo de 2018, le décret 2022-635 du 22 avril 2022 « modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes » a été signé par le Conseil d'Etat et publié au Journal Officiel du 24 avril 2022. Cette modification vise à consolider de nombreuses décisions déjà prises par des collectivités pour créer des voies vertes en autorisant certains accès pour des riverains, notamment pour les agriculteurs. Ce décret permet également de qualifier de « voies vertes » des voies qui en ont déjà les caractéristiques et le fonctionnement, mais que leurs gestionnaires, soucieux de légalité, n'ont pas qualifiées ainsi. Il vise aussi à faciliter la création de nouvelles voies (par exemple sur des chemins ruraux, voire sur de toutes petites routes) en levant les oppositions des riverains. Ce dernier point devrait permettre de concrétiser des projets de voies cyclables sans toucher les activités agricoles et avec des impacts environnementaux réduits. De nombreux retours du réseau Vélo & Territoires ont été pris en compte dans l'écriture de ce décret.

Encore une belle année pour les ventes de vélos

Le bilan 2021 de l'Observatoire du cycle, dévoilé en avril par l'Union Sport & Cycle, confirme les chiffres à la hausse des ventes de vélo, notamment concernant les vélos à assistance électrique (VAE). Le marché du cycle représente 3,4 milliards d'euros en 2021, un chiffre qui annonce la fin du contexte de crise marqué par des délais d'approvisionnement très longs. Cette année, le marché du vélo connaît une évolution de 15 % des ventes de vélos neufs par rapport à 2020, qui représentent 2,2 milliards d'euros. Cette croissance est essentiellement portée par les VAE qui représentent 59 % du marché en valeur et un vélo vendu sur quatre en 2021. Cette progression de 28 % des ventes de VAE en 2021 est observée malgré les difficultés d'approvisionnement ou à faire fonctionner les usines d'assemblage. « La France devra passer la barre d'un million de VAE vendus en 2023 si elle conserve cette croissance. Nous estimons à 3 millions le nombre de VAE vendus en 2030 », indique Jérôme Valentin, vice-président de l'Union Sport & Cycle. L'engouement autour du vélo demeure et apporte dans sa dynamique des évolutions positives, preuve que celui-ci n'est plus seulement un mode de déplacement, mais devient un levier de développement économique dont la production progresse en France.

Avant l'été, les guides touristiques fleurissent



Inauguration de l'EuroVelo 5 - Via Romea (Francigena)

Comme un symbole du Green Deal et de l'importance des réseaux cyclables pour la mobilité européenne, l'EuroVelo 5 - Via Romea (Francigena) a été officiellement inaugurée à Bruxelles au début du mois de mars en présence des membres du Parlement européen, des hauts fonctionnaires de la Commission européenne et de la ministre bruxelloise de la Mobilité. L'itinéraire cyclable traverse sept pays sur près de 3 200 km et relie des monuments historiques et culturels ainsi que les principales institutions européennes à Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Les 600 km du tronçon français traversent les Hauts-de-France puis reviennent en Moselle et en Alsace, et offrent une continuité de 79 %.

L'observatoire national des véloroutes s'enrichit des schémas départementaux et a besoin de contributions plus soutenues de la part des territoires

EN 2021, L'ENQUÊTE ANNUELLE DE L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES A MIS EN ÉVIDENCE 1 170 KM DE NOUVELLES RÉALISATIONS, TOUS NIVEAUX DE SCHÉMA CONFONDUS. L'AVANCEMENT DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ATTEINT 76 % ET PROGRESSE DONC DE 2 POINTS. CETTE ENQUÊTE APPORTE ÉGALEMENT UNE CONNAISSANCE PLUS FINE DES TERRITOIRES, EN RECENSANT 57 SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX QUI CUMULENT 4 760 KM D'ITINÉRAIRES LOCAUX SUPPLÉMENTAIRES. L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES, OUTIL STRATÉGIQUE POUR LE SUIVI DES RÉALISATIONS ET DES CARACTÉRISTIQUES DES ITINÉRAIRES VÉLO EN FRANCE, SE BASE SUR LA CONTRIBUTION VOLONTAIRE DES TERRITOIRES. SA PERTINENCE DÉPEND DONC DE LA QUALITÉ ET DE LA COMPLÉTUDE DES DONNÉES TRANSMISES.

Retour à la normale après une année 2020 record

Alors que 2020 avait été une année marquante sur le plan des ouvertures des itinéraires cyclables, l'année 2021 marque un retour au niveau des années antérieures, avec un total de 1 170 km d'itinéraires cyclables réalisés. Ce total se base sur les données de 125 collectivités territoriales ayant contribué à l'Observatoire national des véloroutes (ON3V) en 2021, dont en grande partie à l'occasion de l'enquête annuelle qui s'est déroulée durant le dernier trimestre 2021. Pour ce millésime, la répartition entre les différents niveaux de schéma est assez singulière :

- la moitié de ces ouvertures concerne des itinéraires régionaux (570 km), et plus particulièrement la Grande Traversée de la Corse qui ouvre à elle seule 546 km ;
- un tiers des ouvertures touchent des itinéraires du Schéma national des véloroutes (430 km, dont 180 km d'EuroVelo) ; 80 % de celui-ci se concentrent sur 6 itinéraires : l'EuroVelo 3 – La Scandibérique (30 km), l'EuroVelo 4 – La Vélomaritime (95 km), l'EuroVelo 8 – La Méditerranée à vélo (22 km), la V56 (93 km, nettement sous-évalué, voir plus bas), la V94 (62 km) et la V81 (40 km) ;
- enfin, 130 km de nouvelles réalisations concernent des itinéraires locaux ou non-inscrits ;
- seuls 40 km d'itinéraires départementaux ont été déclarés ouverts en 2021.

Le Schéma national des véloroutes compte 58 itinéraires dont dix EuroVelo, pour un linéaire total qui s'élève désormais à 25 670 km. Avec 19 440 km ouverts, dont 10 220 km en site propre, le taux de réalisation national atteint 76 % au 1er janvier 2022, soit une progression de deux points par rapport à l'année précédente. À l'échelle des itinéraires, les taux d'avancement et les dynamiques sont très variables. On retiendra que 18 d'entre eux sont achevés ou très proches de l'être (c'est-à-dire réalisés à plus de 95 %), et que ce chiffre n'a pas progressé en 2021.

Une connaissance nouvelle des schémas départementaux

Si le maillage et les itinéraires du Schéma national des véloroutes et des schémas régionaux sont assez bien connus, l'enjeu du recensement des itinéraires à une échelle plus fine est toujours d'actualité. Pour améliorer cette connaissance, l'enquête de 2021 a été l'occasion pour Vélo & Territoires de s'atteler à intégrer un maximum d'itinéraires départementaux. Au 1^{er} janvier 2022, en complément des 25 670 km d'itinéraires nationaux, on dénombrait donc 11 500 km d'itinéraires strictement régionaux et 4 760 km d'itinéraires strictement départementaux.

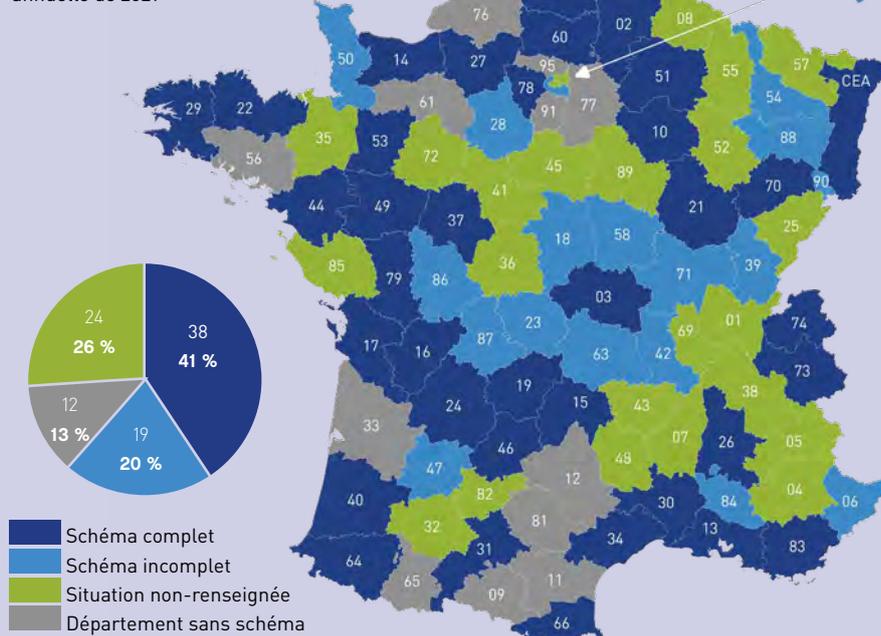
Ces derniers ont leur importance puisqu'ils remplissent un triple rôle :

- en densifiant le maillage national et régional, ils multiplient les possibilités de jonction entre les itinéraires des autres schémas ;
- ils desservent et valorisent les sites, le patrimoine et les paysages départementaux ;
- proches des réalités du terrain, ils répondent également souvent aux besoins sur la mobilité au quotidien ;

Sur 81 départements contributeurs à l'enquête en 2021, 57 ont déclaré disposer d'un schéma départemental des véloroutes. Si pour 39 d'entre eux,

CONNAISSANCE DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX DES VÉLOROUTES EN 2021

Intégration des schémas départementaux à l'Observatoire national des véloroutes après l'enquête annuelle de 2021

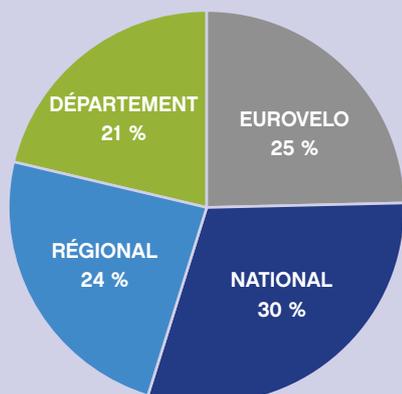


l'Observatoire contient une donnée complète, pour 18 autres la donnée transmise est partielle. Cet écart important met-il en évidence la difficulté de certains départements à collecter les informations émanant d'une multiplicité de maîtres d'ouvrage ? Cela est pourtant essentiel pour assurer le suivi de leur propre schéma et prioriser leur action.

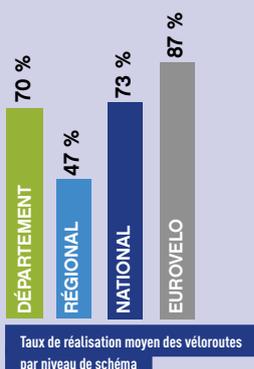
Il est intéressant de remarquer que 14 départements reprennent strictement des itinéraires inscrits soit dans un schéma régional, soit au Schéma national ; les 25 autres disposent d'itinéraires spécifiquement départementaux. Ces derniers représentent en moyenne un cinquième de leurs linéaires de véloroutes ; la majorité relève donc encore du Schéma national des véloroutes. On note d'ailleurs que ce dernier est généralement plus avancé, avec un taux d'ouverture de 87 % pour les EuroVelo et 73 % pour les autres itinéraires nationaux. Les linéaires d'itinéraires strictement départementaux présentent, eux, un taux de réalisation de 70 %. La tendance déjà observée est confirmée : les départements priorisent les ouvertures au Schéma national.

Si ces premières analyses sont intéressantes, elles restent toutefois à confirmer. Pour Vélo & Territoires, l'objectif de la prochaine enquête de l'Observatoire national des véloroutes est clair : aller chercher les données des départements qui n'ont pas répondu à la dernière enquête et préciser les schémas départementaux qui ne sont aujourd'hui que partiellement connus.

LES VÉLOROUTES DANS LES DÉPARTEMENTS DOTÉS D'ITINÉRAIRES STRICTEMENT DÉPARTEMENTAUX (25)



Répartition des linéaires de véloroute par niveau de schéma



Taux de réalisation moyen des véloroutes par niveau de schéma

TERRITOIRES, VOS 5 BONNES RAISONS DE CONTRIBUER À L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES

1.

Les réalisations de mon territoire sont connues et valorisées chaque année au niveau national, les données de l'Observatoire étant reprises régulièrement par la presse.

2.

Puisque les données sont redistribuées librement, je peux m'assurer de la cohérence des projets de ma collectivité avec ceux des collectivités voisines.

3.

Tous les coordinateurs des itinéraires transitant par mon territoire disposent d'une information à jour pour une meilleure planification.

4.

Tout usager préparant son itinérance trouve lui aussi une information actualisée sur le site Internet de l'itinéraire qu'il s'apprête à parcourir, puisque l'Observatoire national des véloroutes alimente les sites de promotion touristique de France Vélo Tourisme et d'EuroVelo. Il n'y a ainsi pour lui pas de mauvaise surprise en traversant mon territoire, dont l'image n'est pas dégradée.

5.

Si l'Observatoire national des véloroutes est à jour sur mon territoire, je gagne du temps car je peux réorienter toute autre structure me sollicitant sur les véloroutes de mon territoire (collectivité, bureau d'étude, coordination d'itinéraire, association, etc.) vers le portail cartographique de Vélo & Territoires (WebSIG).

L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES, UN OUTIL STRATÉGIQUE TRIBUTAIRE DE LA CONTRIBUTION DES TERRITOIRES

L'Observatoire national des véloroutes est le dispositif officiel de suivi et de diffusion de l'avancement de l'ensemble des véloroutes françaises. Il est animé par Vélo & Territoires avec le soutien du ministère de la Transition écologique. Le dispositif s'articule autour d'une base de données géographiques et d'une enquête d'actualisation annuelle auprès des collectivités, sur la base du volontariat. Les informations collectées sont nettoyées et agrégées pour produire une donnée la plus homogène et exhaustive possible à l'échelle du territoire national. Celle-ci est alors rendue disponible et libre d'accès à tous, via la plateforme web dédiée.

La connaissance des véloroutes dépend donc totalement de la participation à cette enquête et de la qualité des données transmises par les territoires. Or, pour la première fois depuis une quinzaine d'années d'existence de l'Observatoire, la qualité de la donnée 2021 a été localement remise en cause sur des territoires qui avaient pourtant contribué sans émettre de réserve et alors que Vélo & Territoires n'a jamais enregistré autant de répondants à l'enquête annuelle.

Insuffisance des remontées des maîtres d'ouvrages intercommunaux ? Manque de rigueur de départements ou, plus probablement, de moyens pour suivre leur propre schéma ? Multiplication des interlocuteurs et des intervenants ? Effet Covid néfaste à la fiabilité des informations ? Sursollicitations des territoires par une multitude d'acteurs ? Les raisons sont probablement multiples. Une chose est certaine, il faut mieux faire et tous les territoires doivent faire de l'outil Observatoire national leur outil, dans l'intérêt du suivi, de l'amélioration et de la performance du réseau. En cette année d'actualisation du Schéma national des véloroutes, et alors que le cap de la France à vélo 2030 vise son achèvement à cet horizon, l'Observatoire national des véloroutes doit s'imposer plus que jamais comme l'outil stratégique de référence.

Les géomaticiens de Vélo & Territoires accompagnent les collectivités souhaitant contribuer à l'Observatoire national des véloroutes dans leurs travaux de production de données.
Contact : sig@velo-territoires.org

Législatives, dix mesures pour un quinquennat vélo

ALORS QUE 79 % DES FRANÇAIS SONT FAVORABLES À UN RENFORCEMENT DU PLAN VÉLO NATIONAL¹, PLUS AUCUNE ÉLECTION NE PEUT FAIRE L'IMPASSE SUR LE VÉLO ! FORT DE CE CONSTAT, LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB), VÉLO & TERRITOIRES, LE CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES (CVTCM), L'UNION SPORT & CYCLE (USC) ET L'ASSOCIATION DE PROMOTION ET D'IDENTIFICATION DES CYCLES ET DE LA MOBILITÉ ACTIVE (APIC), ONT SOUHAITÉ SE SAISIR DE CE MOMENT-CLÉ DES ÉLECTIONS PRÉSIDENTIELLES ET LÉGISLATIVES POUR FAIRE ENTENDRE LEUR VOIX. UNE VOIX ET UNE VISION COMMUNE POUR FAIRE VALOIR LA PLEINE MESURE DU POTENTIEL DU VÉLO ET PRENDRE DES ENGAGEMENTS EN FAVEUR D'UNE POLITIQUE CYCLABLE AMBITIEUSE. UNE VOIX ET DIX PROPOSITIONS STRATÉGIQUES PORTÉES PAR UNE INÉDITE ALLIANCE POUR LE VÉLO ET UN LIVRE BLANC, POUR FAIRE DU VÉLO UN ATOUT POUR LA FRANCE.

Parlons Vélo !

Pourquoi une Alliance pour le vélo ?

Depuis quelques années, les questions de mobilité occupent le devant de la scène et émergent de plus en plus dans le débat public. Les crises sanitaire et énergétique récentes ont rappelé la pertinence des modes de déplacement actifs, et plus singulièrement celle du vélo. Que l'on se fie aux indicateurs nationaux de fréquentation cyclable (+28 % entre 2019 et 2021, tous territoires confondus²), à la participation record à la troisième édition du Baromètre des villes cyclables (avec 277 384 contributions et 1 625 communes classées en 2021) ou à la croissance des ventes de cycles (+ 14,3 % de chiffre d'affaires en 2021 par rapport à 2020³), tous les voyants sont au vert.

Ce décalage entre envie populaire et insuffisance de conditions favorables à la pratique du vélo constitue un enjeu politique majeur. Or chaque élection est un moment-clé pour prendre des engagements pro-vélo, tant ce sujet est plébiscité par nos concitoyens qui sont dans l'attente de mesures structurantes pour favoriser son développement.

Un socle de dix mesures stratégiques

Face à ce constat, collectivités, acteurs économiques, citoyens et militants se sont réunis au sein d'une Alliance pour le vélo créée le 11 février 2022 à l'occasion du Congrès de la FUB. Cette alliance a pour objectif principal de porter collectivement une vision du vélo comme mode de déplacement à part entière et comme outil de transformation positive face aux principaux défis contemporains, notamment climatiques et énergétiques.

Tous expriment d'une seule voix la nécessité de poursuivre et d'accélérer les chantiers indispensables au développement du vélo en France. Dans tous les territoires, le vélo doit apparaître comme une solution de mobilité crédible pour atteindre une part modale d'au moins 12 % d'ici 2030. Cette progression devra s'accompagner d'un engagement ferme et budgété de l'État pour appuyer les mesures portées au quotidien par les collectivités territoriales.

Dans cette perspective, le « club des cinq » a publié, le 22 février dernier, un Livre blanc portant une vision du vélo et intégrant dix mesures pour :

- faire de la France un pays où les plus jeunes comme les plus âgés peuvent choisir le vélo pour leurs déplacements grâce à un système vélo complet, y compris en milieu rural ou périurbain ;
- faire du vélo une solution alternative désirable à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de longue et moyenne distances ;
- faire du vélo un fer de lance de la redynamisation des territoires et un levier pour la réindustrialisation, la formation et l'emploi.

C'est sur ce socle de propositions phares que le collectif s'est appuyé pour interpeler les candidats aux élections présidentielles. Sept candidats sur douze ont répondu, dont le Président élu ; leurs engagements sont accessibles en ligne sur une plateforme commune elections.parlons-velo.fr. Les candidats aux législatives seront également invités à se positionner à compter de la mi-mai.

“

L'investissement des collectivités est essentiel pour offrir une alternative équitable à tous les citoyens pour leurs déplacements du quotidien ou leurs loisirs. Mais cet engagement local doit s'accompagner d'une politique volontariste et ambitieuse de la part de l'État pour répondre pleinement aux attentes. C'est ce signal fort que nous appelons de nos vœux à travers l'Alliance pour le vélo.

”

Chrystelle Beurrier
Présidente de Vélo & Territoires



Patrick Guinard (USC et APIC), Chrystelle Beurrier (V&T), Olivier Schneider (FUB), Françoise Rossignol (CVTCM). 22e Congrès de la FUB, Février 2022. © Florian Maurer - FUB

¹ Sondage OpinionWay pour la FUB, « Les Français à vélo », février 2022

² Bulletin des fréquentations cyclables 2021, Vélo & Territoires

³ Bilan de l'Observatoire du cycle 2021, Union Sport & Cycle

LES 10 PRIORITÉS DE L'ALLIANCE

1.

Doubler le réseau cyclable français durant le quinquennat. le rendre attractif, continu et maillé en augmentant le budget d'investissement de l'État d'au moins 2,5 milliards d'euros sur 5 ans.

2.

Généraliser et financer le Savoir Rouler à Vélo à l'école pour que chaque écolier entre au collège en sachant faire du vélo. Des piqûres de rappel sont indispensables au collège et au lycée, avec une initiation à l'équilibre dès la maternelle.

3.

Rendre le forfait mobilité durable obligatoire, totalement cumulable avec le remboursement des transports en commun et réellement incitatif pour inciter les salariés des secteurs privé et public à venir au travail à vélo ou à pied.

4.

Favoriser l'intermodalité entre transports collectifs et vélo avec la création de 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares et les pôles de transports.

5.

Accompagner le déploiement de cinq millions d'emplacements de stationnement vélo pour les copropriétés, le logement social et l'habitat ancien, notamment en mobilisant des financements liés aux mesures de performance énergétique.

6.

Renforcer les mesures d'accompagnement social aux mobilités actives, à travers une aide à l'achat de cycles non conditionnée à l'existence d'aides locales, une extension de la prime à la conversion et la création d'une prime à la démotorisation renforcée selon des critères sociaux. Cibler notamment l'acquisition de vélo à haut niveau de service (pliants, cargos, vétomobiles), sans se limiter au soutien des seuls vélos à assistance électrique.

7.

Placer la promotion des modes actifs au cœur des politiques de santé publique, de prévention primaire, secondaire et tertiaire, depuis le plus jeune âge, et jusqu'au maintien dans l'autonomie de nos aînés.

8.

Soutenir l'émergence d'une filière vélo française et européenne. Favoriser la création d'un écosystème économique innovant et exemplaire (privé, public et associatif), porteur d'emplois non délocalisables pour la fabrication, la réparation et le réemploi des vélos, ainsi que dans les services autour du vélo. **Faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo.**

9.

Soutenir la revitalisation des villes et villages par des plans favorisant la piétonisation des centre-bourgs et villes, en aménageant les entrées de ville et en mettant fin à l'étalement urbain des commerces, des zones d'emploi et de l'habitat. Développer les liaisons cyclables intercommunales sécurisées.

10.

Faire du 30 km/h en agglomération la règle et du 50 km/h l'exception, et limiter la vitesse hors agglomération en absence d'aménagements cyclables sécurisés.

MESURE SOCLE :

Pour que cette ambition prenne corps dans les territoires, les politiques publiques devront se faire en concertation avec les citoyens et leur expertise d'usage au travers d'un tissu associatif structuré et financé.

53 %

des Français seraient prêts à se déplacer davantage à vélo si les conditions matérielles le permettaient

(source : Sondage OpinionWay pour la FUB, Janvier 2022).

👁 En savoir plus

Retrouvez l'intégralité du Livre blanc proposé par l'Alliance pour le vélo

Candidats, positionnez-vous sur les mesures à partir du 23 mai

elections.parlons-velo.fr/2022





Christian Prudhomme
©Clara Langlois Lablatinière

Christian Prudhomme

DIRECTEUR DU TOUR DE FRANCE CYCLISTE DEPUIS 2007, CET ANCIEN JOURNALISTE DE 61 ANS A DÉSORMAIS SUFFISAMMENT DE BORNES AU COMPTEUR SUR LES ROUTES DE L'HEXAGONE ET ALENTOUR POUR PORTER UN REGARD AVERTI, FRANC ET SINCÈRE SUR NOS SOCIÉTÉS EN PLEIN MOUVEMENT. LE TOUT AVEC UN ENTHOUSIASME ET UN GOÛT DES AUTRES JAMAIS DÉMENTIS.

Comment le vélo est-il entré dans votre vie ?

Je suis venu au vélo par le sport. J'ai été bercé par la voix de Jean-Paul Brouchon et ces fameux cent derniers kilomètres des étapes du Tour qu'il commentait à la radio. Comme tous les gamins, j'allais pédaler juste après la retransmission du jour. Il faut dire qu'en France, jusqu'aux années soixante, nous avons connu un âge d'or à ce niveau-là. Nos champions sortaient des fermes et jouaient quotidiennement à se disputer au sprint le « Grand Prix de la pancarte ». Forcément, ça conditionne le regard.

Quel distinguo opérez-vous entre le vélo sportif et le vélo du quotidien ?

Alors je m'appuie sur un constat très simple, né de mes années comme journaliste. Lorsque je présentais l'émission Stade 2 par exemple, l'audience était devenue une obsession. Et l'audience, c'était bien sûr la nôtre, mais aussi celles de nos partenaires et de nos concurrents. C'est à cette époque que j'ai réalisé qu'il y a trois pays où le Tour de France est encore plus regardé qu'en France. Il s'agit de la Belgique, du Danemark et des Pays-Bas. Le vélo,

sur les trois semaines du Tour de France, c'est 65 % de parts de marché en Belgique et 60,4 % au Danemark, soit le triple des parts de marché de France 2 ! Hasard ou pas, ces trois pays sont aussi des pays où les gens vont naturellement et notoirement au boulot à vélo. Il y a donc forcément un lien. Or si, à l'étranger, ce lien est une évidence, alors cela confirme le fait que, chez nous aussi, le Tour de France a également ce rôle déterminant : celui d'être une locomotive pour la pratique du vélo au quotidien.

Comment cela se manifeste-t-il ?

À Copenhague, à Amsterdam, partout à l'étranger, le vélo appelle le vélo. À Utrecht, d'où nous sommes partis en 2015, le projet cyclable est global et s'étend sur dix ans. Les Néerlandais ont beau être en avance, ils cherchent pourtant à s'améliorer encore, avec par exemple cette idée de mettre trois couleurs différentes sur la chaussée pour faciliter les repères de chaque usager. Voir toute cette intelligence au travail m'a fasciné. Une fois rentré en France, je me dis que toutes les candidatures que nous recevons devraient tendre vers ça.

“
Qu'il soit sportif ou quotidien, le vélo influe sur les vies. Il rend les gens meilleurs. Je le crois profondément.
”

En juillet 2021, Amaury Sport Organisation (ASO), la structure qui chapeaute notamment le Tour de France, s'est engagée auprès du ministère des Sports pour faire la promotion active du programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV)...

Nous sommes effectivement partenaires de ce dispositif. Nous organisons dans ce cadre des ateliers sur les villes-étapes du Tour avec l'aide de la Fédération française de cyclisme, autour des bonnes pratiques, du marquage, de la sécurité routière... Nous travaillons déjà sur ces thématiques depuis sept ou huit ans. Elles viennent compléter des actions comme La Dictée du Tour, que nous organisons quotidiennement depuis 2017 à partir d'un texte choisi à chaque fois dans la presse quotidienne régionale. Nous intégrons également un critère SRAV dans la grille d'analyse des candidatures du label Villes à vélo de la Fédération française, et nous distribuons mille draisiennes pour les maternelles avec la FFC et la Française des Jeux. Nous avons collecté avec Radio France et la secrétaire générale du Secours populaire Henriette Steinberg les maillots de champions populaires lors d'une vente aux enchères au profit des habitants de la vallée de la Roya et de la Vésubie qui avaient été frappés par la tempête Alex à l'automne 2020... Et puis il y a tous ces gens du bord de la route pour qui assister au Tour donne quelque chose à raconter au retour. Qu'il soit sportif ou quotidien, le vélo influe sur les vies. Il rend les gens meilleurs. Je le crois profondément.



Un atelier d'initiation au vélo sur une des villes-étapes du Tour de France
©Aurélien Vialatte



Cette proximité que permettent les épreuves cyclistes, qu'est-ce que cela dit de l'époque ?

Je ressens de plus en plus de fierté des gens au bord de la route. Nous mettons un point d'honneur à faire passer le Tour non seulement dans des lieux emblématiques comme Copenhague ou les Champs-Élysées, mais aussi dans des lieux où il n'y a plus de maternités ou de solutions de services. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des routes empruntées par le Tour sont des départementales, et le passage de l'épreuve est déjà à lui seul un accélérateur de travaux. Les gens nous disent merci de voir apparaître le nom de leur commune, et nous estimons que c'est un devoir d'aller dans ces lieux d'ordinaire peu médiatisés. C'est pour cela par exemple que nous faisons le maximum pour nous rendre disponibles pour la presse locale. Cela ne se perçoit pas forcément depuis Paris mais je peux vous assurer d'une chose : ce lien avec les lieux que nous traversons et cette attention portée aux personnes qui y vivent, il est capital. Nous travaillons ainsi l'histoire, la géographie, la découverte.

C'est propre à l'équipe actuelle ou c'est une tradition ?

Ça s'inscrit clairement dans une continuité. Avant de prendre la direction du Tour, j'ai été coraqué pendant trois ans par Jean-Marie Leblanc, mon prédécesseur. Et j'ai alors constaté qu'il me parlait au fond beaucoup moins de sport que de lien social et du sourire des gens. C'est ce que je compte faire à mon tour cet été en accompagnant Marion Rousse pour qu'elle-même puisse prendre ses marques

à la tête du Tour de France Femmes avec Zwift. Après, et seulement après, j'irai faire ce que je fais toujours après cette longue séquence : j'irai marcher au grand air loin du tumulte, dans le Cantal.

Comme les vignerons qui ne croisent les vendangeurs que quelques jours dans l'année mais entretiennent leurs vignes quotidiennement, vous semblez sur le pont douze mois sur douze...

Nous sommes effectivement au contact des élus et des partenaires du 1er janvier au 31 décembre, qu'ils soient locaux, nationaux ou étrangers, et qu'il s'agisse du Tour, du Critérium du Dauphiné, de Paris-Nice ou des autres épreuves coordonnées par ASO. Et chacun de ces hôtes étant très accueillant, il faut avoir le foie bien arrimé pour tenir la cadence [*Sourire*].



Chacun est au service du groupe et cela se ressent (...) Et c'est aussi comme ça, je crois, que les choses avancent en matière de politiques vélo



Chaque année à l'automne, la présentation du Tour suivant réunit 3 500 personnes au Palais des congrès, et je mets un point d'honneur à me rendre dès le soir-même en région. Au moment des cérémonies de vœux, les villes-étapes passées ou à venir se rappellent à notre bon souvenir et, si nous pouvons honorer ces invitations, nous le faisons avec grand plaisir. Il y a les conférences de presse, les J-100, les J-70, les J-30... Notre mot d'ordre à nous est à chaque fois le même : « *On vient* ».

Vous dites « nous », « on »... Dans un précédent entretien paru sur la Toile, vous citez le journaliste Pierre-Luc Séguillon : « Il ne faut compter que sur soi mais on ne peut rien faire sans les autres. »

Oui, parce que c'est moi souvent que les gens voient devant mais nous sommes avant tout une équipe faite de profils différents et de compétences complémentaires. Cela va de mon adjoint Pierre-Yves Thouault aux anciens champions dont l'expertise nous est précieuse lorsqu'il s'agit de valider les parcours, en passant par d'anciens élus, d'anciens journalistes... Cette diversité, c'est notre force. Chacun est au service du groupe et cela se ressent. C'est comme ça d'ailleurs qu'une équipe cycliste est efficace dans une course. Et c'est aussi comme ça, je crois, que les choses avancent en matière de politiques vélo.

Propos recueillis par Anthony Diau

À lire



Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables

Ce guide technique de Vélo & Territoires, réalisé avec le soutien du ministère de la Transition écologique, propose une méthode pour hiérarchiser les pôles et les liaisons à signaler, sur un territoire ou un itinéraire, en respectant les principes de continuité et de lisibilité. Il a vocation à devenir la référence du jalonnement pour les cyclistes en France.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Vers la résilience des territoires : pour tenir le cap de la transition écologique

Issu des trois tomes du rapport « Résilience des territoires », cet ouvrage de synthèse fournit des éléments pour comprendre les conséquences des bouleversements écologiques en cours et propose des solutions d'actions, passant par la construction de stratégies locales de résilience.

En savoir plus sur Editions Yves Michel
www.theshiftproject.org



Etude "Comment concilier inclusion et transition ?"

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive et le cabinet Auxilia se sont interrogés sur la façon de concilier inclusion et transition écologique dans le champ de la mobilité. L'étude qui en découle rend compte des difficultés des acteurs sur le terrain, et émet des préconisations opérationnelles pour répondre aux différents enjeux soulevés par cette question.

À télécharger sur www.mobiliteinclusive.com



Mobilités du quotidien – Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain

Depuis les années 80, le Cerema publie un ouvrage par décennie pour faire un bilan sur les pratiques de mobilité. Après les années 80, 90 et 2000, au tour des années 2010 de faire l'objet d'une série d'analyses explorant le sujet de la mobilité quotidienne sous différents angles.

À télécharger sur www.cerema.fr



Rapport annuel 2021 de l'Ademe

Pour ses 30 ans, l'Ademe présente son rapport annuel sous forme d'un magazine relatant 52 histoires de transition écologique mettant en avant les actions de l'Agence, racontées par ses salarié.e.s. Ce récit en sept chapitres permet de mettre en avant de nombreux sujets sur les mobilités actives, comme par exemple le slow tourisme, la logistique, le forfait mobilités durables, les politiques territoriales de sobriété ou la neutralité carbone.

À télécharger sur www.ademe.org



Guide du « Savoir rouler à vélo » à destination des collectivités

Pour accompagner les collectivités à mettre en œuvre son dispositif SRAV, le ministère des Sports a élaboré un guide composé de fiches thématiques. Au nombre de six, elles recensent des informations générales et pratiques, et proposent de nombreuses ressources pour aller plus loin.

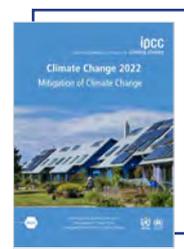
À télécharger sur www.sports.gouv.fr



Marcher, bouger, pédaler : 21 propositions pour maintenir l'autonomie et vivre en bonne santé

Ce rapport, issu d'une mission confiée au député Jean-Marc Zulesi par le gouvernement en 2021, vise à développer les mobilités actives pour lutter contre la sédentarité et retarder la dépendance des personnes âgées et celles en situation de handicap. Il identifie plusieurs freins et trois axes d'actions prioritaires, déclinés en 21 recommandations.

À télécharger sur www.solidarites-sante.gouv.fr



6e Rapport du Giec

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) des Nations unies a publié son 6^e rapport d'évaluation. Celui-ci souligne l'urgence d'agir (avant 2025) pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C. Ce volet insiste notamment sur les solutions à mettre en place dès maintenant et dans tous les secteurs pour « garantir un avenir viable ».

À télécharger (en anglais) sur www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/

À venir

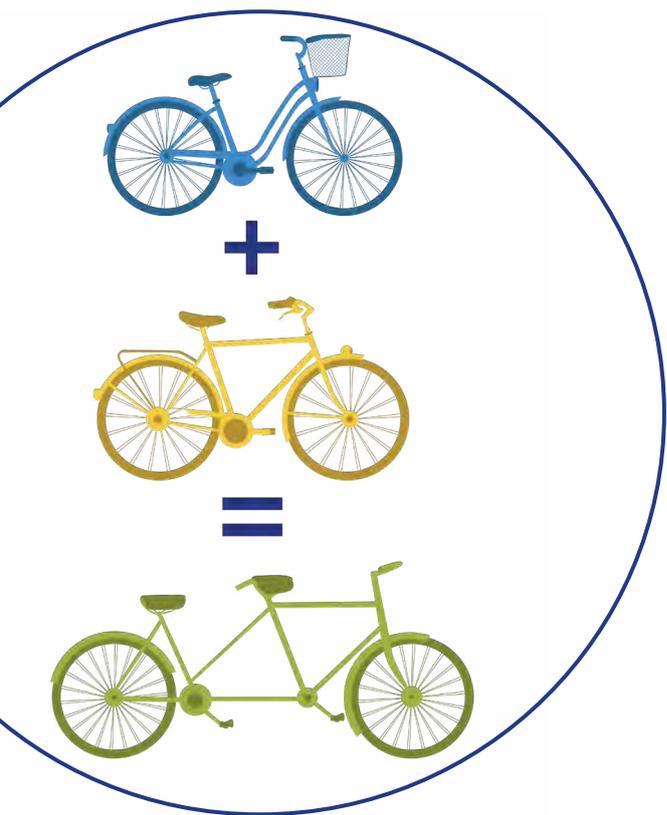
<p>7-9 JUN 2022</p>	<p>European Mobility Expo 9 Paris, rdv sur l'espace Mobilités actives ⓘ www.eumo-expo.com</p>	
<p>10 JUN 2022</p>	<p>À la rencontre des socio-professionnels du vélo 9 Webinaire, réservé aux adhérents ⓘ www.velo-territoires.org</p>	
<p>14-17 JUN 2022</p>	<p>Velo-city Cycling the change 9 Ljubljana, Slovénie ⓘ www.velo-city2022.com</p>	
<p>21-22 JUN 2022</p>	<p>IX^{es} Rencontres nationales sur le management de la mobilité 9 Lille ⓘ www.cerema.fr</p>	
<p>23-24 JUN 2022</p>	<p>RDV tourisme à vélo 2022 Conférence nationale du tourisme à vélo "Comment faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo ?" 9 Orléans ⓘ www.velo-territoires.org</p>	 
<p>1 JUIL. 2022</p>	<p>Club Régions 9 Webinaire réservé aux adhérents ⓘ www.velo-territoires.org</p>	
<p>7 JUIL. 2022</p>	<p>Club Itinéraires et Destinations Groupe de travail sur le « one way » 9 Webinaire, pensez à réserver ⓘ www.velo-territoires.org</p>	
<p>13-17 JUIL. 2022</p>	<p>EUROBIKE 9 Francfort, Allemagne ⓘ www.eurobike.com</p>	
<p>5-7 OCT. 2022</p>	<p>26^{es} Rencontres Vélo & Territoires 9 Bourges ⓘ www.velo-territoires.org</p>	  
<p>8-9 NOV. 2022</p>	<p>Sloww ! (ex-Rencontres Nationales du Tourisme Fluvial) 9 Arles ⓘ www.sloww.vnf.fr</p>	

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 +

Les Rencontres Vélo & Territoires font peau neuve !

RDV du 5 au 7 octobre à Bourges, dans le Cher (18)



La 26^e édition des Rencontres Vélo & Territoires, moment fort d'échanges professionnels pour le réseau, se déroulera dans un nouveau format augmenté et enrichi :

- Une jauge doublée à 500 participants
- Deux journées d'études avec neuf ateliers et deux plénières
- Quatre parcours thématiques : aménagement, mobilité, tourisme, politique cyclable
- Un forum de 30 exposants pour découvrir l'écosystème et les solutions vélo
- Une visite technique à vélo le long du Canal de Berry

👁 **En savoir plus**
www.velo-territoires.org

 **vélo & territoires**

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

Carte des 160 adhérents
de Vélo & Territoires

