

vélo

LA REVUE

& territoires

N°68 | ÉTÉ - AUTOMNE
2022



À LA UNE

La collectivité de Corse

PAGE 6

INITIATIVE

**Wheelskeep -
Rassurer ses
arrières**

PAGE 4

DOSSIER

**Guide JALRIC : le chaînon
manquant de la signalisation
cyclable**

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

**En compagnie
de Stein van
Oosteren**

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Cet édito et cette revue sont conçus en pleine période de rentrée à l'actualité foisonnante et au sortir d'un été dont la météo nous a donné un aperçu cuisant de l'avenir. Impossible dans ces circonstances d'envisager vous verser un échantillon exhaustif de l'actualité vélo des territoires. Je prends donc le parti de vous souligner les éléments saillants de cette rentrée.

Tout d'abord et parce que j'en reviens, nous saluons les annonces gouvernementales à l'occasion des 4 ans du Plan Vélo. Une célébration en présence de six ministres (du jamais vu !) et avec l'engagement de la Première ministre à réunir un comité interministériel pour le Plan Vélo deux fois par an. 250 millions d'euros pour le maillage des territoires en 2023, la reconnaissance de l'intérêt de la filière économique du vélo, l'affirmation du SRAV... des annonces de bon augure pour la suite et qui placent le rôle des territoires, notamment les moins denses, au centre de l'action cyclable nationale. « *Plan Vélo 2.0, les collectivités en première ligne* » ? Nous aurons évidemment l'occasion d'en débattre lors de nos Rencontres en octobre.

Difficile pour autant de ne pas démarrer l'année scolaire sans ployer sous le poids de la responsabilité. L'été a achevé de convaincre les plus sceptiques que la dérive climatique est en marche, plus rapidement qu'escomptée. Nos territoires sont tous impactés. Parallèlement, les conséquences de l'invasion russe en Ukraine sur l'approvisionnement énergétique du monde, de l'Europe et de la France, font que nous n'avons d'autre choix que l'action.

On sait le rôle joué par le secteur des transports. « *Sobriété* » était le mot d'ordre du séminaire gouvernemental de rentrée. Pour sortir du "tout-voiture" et « *rendre plus accessibles les territoires ruraux, notamment via les biais de transports décarbonés* », les mobilités actives et le vélo sont explicitement mentionnés. Avec le ferroviaire, elles sont d'ailleurs clairement soulignées comme une solution par le professeur Masson-Delmotte du GIEC dans sa présentation aux membres du Gouvernement. Pour s'engager dans cette voie, les territoires sont en première ligne car s'ils ne décident rien au local, rien ne se fera par ailleurs. L'action doit donc passer par nous.

Il n'est jamais trop tôt ni trop tard pour s'y mettre, à l'instar de la Corse qui fait l'objet de notre rubrique Territoire cyclable. Ce n'est pas Stein van Oosteren, à qui nous consacrons notre pause-vélo, qui va nous dire le contraire. Ni les acteurs de la filière économique du vélo, qui soulignent tous unanimement le besoin de rattraper le retard sur le maillage cyclable français. Ni nos partenaires de l'Alliance pour le vélo, dont les propositions ont trouvé écho dans le cadre des annonces du nouveau Plan Vélo. Ni les nombreux élus, techniciens, pros, acteurs de la planète vélo française qui se retrouveront bientôt pour les 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires à Bourges.

Pour une France à vélo 2030, ensemble et dans chaque territoire, au travail.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative

p. 4

WHEELSKEEP – RASSURER SES ARRIÈRES

Territoire cyclable

p. 6

LA COLLECTIVITÉ DE CORSE

Actus

p. 10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossier

p. 12

GUIDE JALRIC : LE CHÂÎNON MANQUANT
DE LA SIGNALISATION CYCLABLE

Pause-vélo

p. 16

EN COMPAGNIE DE STEIN VAN OOSTEREN

Parutions

p. 18

Agenda

p. 19

L'info en +

p. 20

CONTRIBUEZ À L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES

Photo de couverture :

Corse - vue du village d'Evisa

© Shutterstock - bikemp

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, Armelle Boquien, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Rey-Arnaud

Remerciements : Sébastien Baholet, Evelyne Chausade, Rémi Delabryère, Stéphanie De Peretti, Frédéric Fournié, Mathieu Labey, Aurélia Maison-neuve, Flora Mattei, Stein van Oosteren, Jean-Baptiste Pieri, Sophie Raspail, Charlotte Raymond, Emmanuel Roche, Elsa Selatni, Pierre Toulouse.

Crédits photos : Valentin Cebren, Collectivité de

Corse, département du Calvados, département de

la Nièvre, département du Tarn-et-Garonne, Grand

Chambéry, Shutterstock - Bikemp, studioah, Velocità,

Vélo & Territoires, Ville de Nice.

Wheelskeep

Rassurer ses arrières

POUR UNE MOBILITÉ ÉPANOUIE, MIEUX VAUT UNE IMMOBILITÉ SEREINE. C'EST AINSI QUE POURRAIT SE RÉSUMER LE CONCEPT DE CETTE START-UP QUI MISE SUR UN STATIONNEMENT SÉCURISÉ ET AGILE. UN VRAI SAVOIR-FAIRE POUR ACCOMPAGNER UN ÉVÉNEMENT DÉCARBONÉ... QUI OUVRE DES PERSPECTIVES SUR NOS MANIFESTATIONS, JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES EN TÊTE.



Exemple de stationnement vélo par Wheelskeep, Bruxelles, été 2022, à l'occasion de la Fête nationale belge ©DR

« Le plaisir de retrouver son vélo n'est pas volé » : le slogan mis en exergue sur la page Twitter de Wheelskeep annonce la couleur. « Tout démarre en effet d'une énième bicyclette dérobée, confirme Mathieu Labey, créateur de cette solution de stationnement. Le hic, c'est que cette bicyclette-là était la mienne, et que j'y tenais vraiment ! » En 2017, ce serial-entrepreneur a déjà quelques bornes au compteur et un regard à 360 degrés sur son époque. « Le vélo était encore mal toléré sur l'espace public, poursuit l'ingénieur en informatique. Question stationnement sécurisé, le cadenas et les bombes à poivre c'est bien mais, face à une disquetteuse et des personnes organisées, ça ne suffit pas ». Mathieu Labey est de cette génération qui, en 2005, quelques mois avant le Vélib' à Paris, a vu les premiers Vélo'v s'élaner dans les rues de Lyon. Il en a tiré une grille de lecture durable. « Un vélo, c'est du prêt-à-porter. Chacun sa taille, chacun le customise à sa guise. Le vélo en libre-

service, c'est le palliatif parfait aux vols de vélo. Le bémol, c'est que les modèles utilisés sont parfois vus comme étant les Trabant du vélo. Pour avoir un bon vélo, il faut y mettre le prix. Et, pour y mettre le prix, il faut être rassuré quant aux probabilités de le retrouver là où nous l'avons laissé, et surtout dans l'état dans lequel nous l'avons laissé. »

“

Pour stationner 100 voitures, il faut 10 000 m² ; pour stationner 100 vélos, il faut 100 m². Le calcul est vite fait, non ?

”

Sûr et certain.

Un périmètre sécurisé, une centaine d'arceaux mobiles en moyenne et de l'humain pour répondre et orienter. Le projet se structure par strates successives. L'objectif ? Une expérience client immédiate, sûre et au fort goût de « revenez-y ». Wheelskeep voit le jour en 2017. Derrière l'anglicisme, il y a les roues (« wheels ») et ceux qui en assurent la garde (les « keepers », des personnes sensibilisées à la cause, passés par les services de livraisons à vélo, étudiants ou en réinsertion professionnelle). L'agglomération lyonnaise est l'écrin des grands débuts. Le congrès annuel de la FUB qui s'y tient à la mi-mars de cette année-là, puis des emplacements sur les quais du Rhône aux abords du Centre nautique Tony-Bertrand et d'autres au pied des 28 étages de la tour Oxygène, dans le quartier d'affaires de la Part-Dieu, permettent de rôder le système. Le principe

est d'une simplicité biblique. Le ou la cycliste se présente à l'entrée du parc, stationne son vélo et transmet au gardien une photo dudit vélo pour éviter toute équivoque ultérieure, ainsi que son numéro de portable qui lui permet de recevoir un code par SMS. Au retour, la présentation dudit code lui permet de récupérer son engin. Le tout est gratuit pour l'utilisateur, puisque le coût est assumé par l'organisateur de l'événement ou la ou les collectivités partenaires. Et s'il n'est pas revenu récupérer son vélo à l'heure où s'achève la surveillance, le cycliste en assume seul les conséquences. Comme un grand.

“

Le premier jour, les vacanciers viennent en voiture à la plage, par habitude. Puis ils découvrent le parking sécurisé et, le lendemain, reviennent à vélo.

”

Vite et bien.

Sil'installation permanente reste l'horizon à terme, l'événementiel reste pour l'heure le terrain idéal pour peaufiner le modèle. La légèreté de sa mise en place – une oriflamme, quelques kakémonos et des barrières Vauban pour circonscrire les alignements d'arceaux - bouscule les habitudes d'investissement en matière d'occupation de l'espace public. Mais les chiffres restent les chiffres : « pour stationner 100 voitures, il faut 10 000 m² ; pour stationner 100 vélos, il faut 100 m². Le calcul est vite fait, non ? ». L'expérience se veut à la croisée des chemins de nombreux enjeux contemporains, ainsi que le confirme Evelyne Chaussade, directrice de ADCR Service, une structure d'insertion par l'activité économique basée en Charente-Maritime et qui a collaboré avec Wheelskeep lors des trois journées d'escale dans la région du Tour de France cycliste, en septembre 2020. « Notre mission est de remettre en situation d'emploi des demandeurs longue durée. L'objectif est une montée en compétence et un accompagnement socio-professionnel pour permettre, au bout de deux ans, un retour pérenne dans le monde du travail. La collaboration avec Wheelskeep s'inscrit dans le cadre de notre recherche d'un support d'activité innovant pour nos salariés en parcours. L'opportunité était d'autant plus riche qu'il n'y avait pas d'enjeu commercial et que le savoir acquis était transférable sur d'autres métiers. » Au total, plusieurs équipes de quatre ou cinq personnes seront sur le pont durant ces soixante-douze heures intenses mais festives, managées par un responsable de Wheelskeep et rémunérées au prorata temporis sur la base d'un SMIC horaire par les collectivités territoriales



Parking Wheelskeep pour les vélos de la ville de Nice mis à disposition lors des demi-finales du Top 14 © Ville de Nice

partenaires. « Tous sont revenus enchantés par l'expérience, qui a parfois révélé des aptitudes qu'ils ne soupçonnaient pas, voire des vocations. »

D'Anglet à Bruxelles...

Même son de cloche du côté du Pays basque français, où le nom Wheelskeep s'offre année après année une visibilité exponentielle aux abords des plages : deux en 2019 puis, au retour du confinement, huit plages en 2021 et douze en 2022. Et toujours cette idée de cercle vertueux si chère au fondateur : « le premier jour, les vacanciers viennent en voiture à la plage, par habitude. Puis ils découvrent le parking sécurisé et, le lendemain, reviennent à vélo. » Calée sur les horaires des baignades surveillées, cette incitation au report modal qui rassure jusqu'aux propriétaires de sacoches et de carioles connaît un franc succès puisque « 11 971 personnes ont donné leur numéro de téléphone à l'été 2021 » indique Aurélia Maisonneuve, responsable du service Mobilités durables au Syndicat des mobilités Pays basque - Adour, avec une fourchette de stationnement allant de « six vélos sur un site un jour de forte pluie à 152 par très beau temps, pour un volume global qui va de 1 500 à 3 000 vélos par plage, en fonction du flux journalier ». Un dispositif rendu possible par une collaboration étroite entre le Syndicat et les communes partenaires, seules habilitées à délivrer les autorisations d'occupation temporaire de l'espace public... Et ce modèle s'exporte ! En Belgique par exemple, Wheelskeep s'est ainsi positionné depuis 2021 sur plusieurs événements emblématiques de la capitale : trois journées pour le Salon du vélo, une semaine pour le Festival des Lumières, un mois au théâtre royal de la Monnaie – lui-même situé à proximité d'un vaste parking public... « Nous avons aussi pu proposer jusqu'à 500 places de stationnement pour les 20 kilomètres

de Bruxelles et leurs 20 000 participants, se réjouit Charlotte Raymond, chargée de développement Off - street chez Parking Brussels, l'agence régionale bruxelloise du stationnement. Le coût revient à six euros par place de vélo et par jour. Les retours sont excellents et la collaboration est partie pour se poursuivre pendant plusieurs années. »

... En passant par la Côte d'Azur.

Les 17 et 18 juin 2022, Wheelskeep a été présent à Nice, à l'occasion des demi-finales du Top 14 de rugby. Six cents vélos ont ainsi pu être stationnés sur les deux sites mobilisés pour l'occasion, quai des États-Unis et Promenade des Anglais. Un engouement favorisé par une communication à grande échelle via les 5 000 exemplaires du Guide du supporter envoyés notamment à tous les acheteurs de billets, et les réseaux sociaux de la Ligue nationale de rugby, qui prenait en charge 20 % du coût global de la prestation. « Cela augure d'un bel élan dans la perspective de la Coupe du monde qui arrive en 2023 » prophétise Elsa Selatni, cheffe de projet événementiel sportif à la direction des Sports de la Ville de Nice... Le modèle est clair, en phase avec son époque, et le bouche-à-oreille agit à plein. « Si les premiers temps de la pandémie ont effectivement été difficiles pour nous puisque les villes ont alors mis l'accent sur des pistes cyclables tactiques, j'ai la conviction que ce service sera bientôt essentiel, conclut Mathieu Labey. Nous continuons à l'améliorer, à proposer des services dans le service avec des possibilités de réparations sur place, à développer notre application dédiée, à élargir le nombre de langues dans lesquelles cette dernière pourra être accessible, diffuser des retours d'expérience sur YouTube, etc. Ce présent que nous essayons quotidiennement d'améliorer, c'est aussi cela, l'avenir concret du vélo. »

Propos recueillis par Anthony Diao

La Collectivité de Corse

NÉE EN 2018 DE LA LOI NOTRE DE 2015 INSTAURANT LA FUSION ENTRE LA COLLECTIVITÉ TERRITORIALE DE CORSE ET LES DÉPARTEMENTS DE CORSE-DU-SUD ET DE HAUTE-CORSE, LA COLLECTIVITÉ DE CORSE EST DÉMOGRAPHIQUEMENT LE TERRITOIRE LE MOINS PEUPLÉ DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE. JUSQU'ICI, L'ÎLE ÉTAIT D'AVANTAGE CONNUE POUR SON RELIEF, SON LITTORAL ET L'ATTRAIT TOURISTIQUE QUE CES DEUX ATOUTS SUSCITENT QUE POUR SES ENGAGEMENTS AUTOUR DU VÉLO. LA DONNE EST EN TRAIN DE CHANGER. EXPLICATIONS.



Flora Mattei ©Michel Luccioni

Entretien avec Flora Mattei

Conseillère exécutive de Corse
Présidente de l'Office des transports de la Corse

À quoi tient le démarrage tardif de la Collectivité de Corse en matière cyclable ?

Historiquement, notre important retard est principalement dû à une sous-dotation chronique par rapport aux autres infrastructures. Depuis cinq ans, il y a une vraie volonté politique de rattraper cela. Cet effort se concrétise autour de deux axes : créer des réseaux cyclables structurants, d'une part, et résorber les discontinuités cyclables, d'autre part. Il est prévu d'intégrer un volet spécifique dans le Schéma routier de 2023. Qui plus est, avoir la compétence de gestionnaire de voirie permet à la collectivité de porter elle-même les projets qu'elle va être amenée à réaliser.



Avoir la compétence de gestionnaire de voirie permet à la collectivité de porter elle-même les projets qu'elle va être amenée à réaliser.



Voie verte de la Route des Sanguinaires - Ajaccio
©Collectivité de Corse



La Collectivité de Corse en bref

Superficie : 8 722 km²
Population : 340 440 hab. (INSEE, 2019)
Densité : 39 hab./km²
Chef-lieu : Ajaccio
Président : Gilles Simeoni



En savoir plus :
www.isula.corsica

Quelles sont les caractéristiques du territoire et quelles incidences ont-elles sur la mise en place de cette politique ?

Le paramètre du relief est particulièrement prégnant chez nous, en particulier à l'approche des communes du Cap Corse, qui est à la fois une zone côtière et un bras de montagne dans la mer Méditerranée. Cela nous renvoie précisément au statut d'île-montagne de la Corse et, de fait, demande de prendre en compte des facteurs comme le franchissement, la déclivité ou la topographie, auxquels il faut ajouter le fait qu'un tiers de nos résidents sont des séniors... L'approche touristique est du reste désormais challengée par la révolution que constituent les VAE, qui améliorent la décarbonation des transports et permettent le franchissement d'une altimétrie complète. Côté climat, nous sommes également à part

avec des hivers froids et des étés particulièrement chauds. Cela influe sur le choix du revêtement. Enfin, culturellement, il faut bien comprendre l'attachement très fort que nous avons en Corse à nos villages et à l'importance de ces mobilités dans l'analyse de nos déplacements hebdomadaires. « *Monter au village* », cela ne s'invente pas. C'est toujours un moment sacré et, il faut l'avouer, un trajet qui, jusqu'ici, ne se faisait pas vraiment à vélo.

Comment s'arbitrent les éventuels conflits d'usagers ?

La cohabitation entre transports en commun, voitures thermiques, cyclistes et piétons est un enjeu quotidien. L'hiver dernier par exemple, le tunnel de Bastia a dû être fermé pour trois semaines pour des travaux de désamiantage de la chaussée. C'est un axe majeur qui voit passer en moyenne 33 000 véhicules par jour.

Sa fermeture nous a fait craindre la montée d'un sentiment de panique de la part des usagers habitués à l'emprunter dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Pour anticiper cela, nous avons mis en place un certain nombre de dispositifs en concertation avec la mairie et la communauté d'agglomération de Bastia, ainsi qu'avec de nombreux autres acteurs locaux. Ce temps d'échange, global à l'échelle de la micro-région, était d'autant plus crucial car qui dit engorgement dit échauffement des esprits.

Quelles mesures ont été prises, à cette occasion ?

Parmi les dispositions d'exception qui ont été décidées, il y a eu l'arrivée des ferries qui s'est faite une heure avant l'heure de pointe. Il y a eu aussi la mise en place de locations de vélos, le télétravail, l'adaptation des horaires de prise de poste ou de pause, la gratuité et la mise en circulation de trains supplémentaires sur le Grand Bastia pour permettre de garer les voitures dans des parkings périphériques, loin du centre-ville, avec une tarification préférentielle des transports en commun pour encourager les gens à franchir le pas du report modal.



Comment développer davantage de transversalité entre les mobilités lourdes, les mobilités actives et les voies douces, mais aussi l'architecture, l'ingénierie, la qualité environnementale et l'aménagement du territoire ? Comment croiser et enrichir nos réflexions afin de mieux se projeter dans un monde post-carbone ?



Que retenir-vous de cette séquence ?

Les gens se sont prêtés au jeu et se sont même adaptés. Ils ont pris leur mal en patience, certains ont dépoussiéré leurs vélos, essayé le covoiturage, se sont mis au train... Cette intermodalité s'est organisée pour faire face à une contrainte invalidante en ce qui concerne l'utilisation des véhicules individuels à moteur thermique. Il faut dire qu'elle a été précédée d'une importante campagne de communication à l'attention de tous les usagers. Ce moment a montré à tous les acteurs que, bien sûr, avec du dialogue, du travail, de la coordination et une mise en commun de nos énergies et de nos compétences dans la poursuite d'un objectif commun, nous pouvons réaliser de belles avancées. Les services ont piloté ceci de façon très opérationnelle, ce qui a permis à



cette dynamique nouvelle de se poursuivre une fois les travaux terminés – ceux-ci se sont d'ailleurs achevés avec cinq jours d'avance, preuve s'il en est que la coordination a bien porté ses fruits.

Comment s'articulent les approches loisir et pendulaire ?

Elles sont, en fait, fondamentalement complémentaires. Le GT20 ou Grande Traversée de Corse à vélo, qui relie sur 600 km le Cap Corse à Bonifacio, participe grandement de l'étalement de la saison touristique. Celle-ci se prolonge sur les quatre saisons, ce qui répond à un objectif politique majeur pour lisser le pic de fréquentation touristique avec un réel étalement

de la saison estivale. S'ajoutent à cela les panoramas magnifiques, qui attirent des visiteurs de toute l'Europe et ouvrent des perspectives de développement durable avec les possibilités d'emport vélo-train-bus et les aménagements spécifiques à mettre en place. En tant qu'élu(e) mais aussi en tant que professeur en école d'ingénierie, je suis particulièrement attentive à ces sujets.

C'est-à-dire ?

Comment développer davantage de transversalité entre les mobilités lourdes, les mobilités actives et les voies douces, mais aussi l'architecture, l'ingénierie, la qualité environnementale et l'aménagement

du territoire ? Comment croiser et enrichir nos réflexions afin de mieux se projeter dans un monde post-carbone ? Pour cela, j'ai fait travailler l'an passé mes étudiants sur un projet universitaire dans le cadre de nos ateliers Hors les murs, autour des mobilités durables et des petites villes de demain, en partenariat avec l'ENSA de Nantes et la Maison de l'architecture de Corse.



Voie verte Ajaccio – Ricantu – Bastelicaccia
©Collectivité de Corse

Qu'en est-il ressorti ?

Les étudiants portent un regard neuf sur tout cela. Ils sont particulièrement au fait des plafonds de verre technologiques que constituent notamment les carburants et les systèmes de motorisations plus propres, mais aussi des enjeux de connexion entre les villes et les campagnes. Mais, le retour à plus de ruralité, le besoin de se retrouver dans de grands espaces au vert, la démocratisation du travail à distance pourvu que la connectivité numérique soit au rendez-vous : la pandémie, malgré les malheurs qu'elle a engendrés, nous a aussi ouvert d'autres perspectives et montré que de nouveaux modes de vie peuvent voir le jour. En tant qu'élue, c'est particulièrement important d'avoir ces remontées de terrain car, comme le dit l'écrivain Marc Levy : « Rien n'est impossible, seules les limites de nos esprits définissent certaines choses comme inconcevables. Il faut souvent résoudre plusieurs équations pour admettre un nouveau raisonnement. »

Entretien avec Jean-Baptiste Pieri

Directeur des investissements routiers Pumonté à la Collectivité de Corse

Où en est la Collectivité de Corse, côté politique cyclable, en 2022 ?

La Corse présente un retard historique par rapport à d'autres régions dans le déploiement des politiques cyclables sur le terrain, toutefois depuis quelques années, une volonté politique claire de le résorber est présente. En effet, l'enjeu de faire du cycle un mode de déplacement actif à part entière a été intégré et malgré les contraintes liées à l'insularité et la topographie de notre territoire des projets concrets sont déployés. C'est d'ailleurs dans ce cadre que nous avons récemment adhéré à Vélo & Territoires et pris part à des formations spécifiques organisées par le CEREMA ou le CNFPT. Cela nous permet d'être mieux informés mais aussi de mieux relayer nos actions



Tout le monde a bien compris qu'il n'était pas question de rater ce virage-là et que l'éloignement objectif qu'implique notre insularité pouvait être compensé par des actes concrets.



Qu'est-ce qui explique cette évolution récente ?

Les facteurs sont multiples. La hausse de la population engendre des difficultés de stationnement mais aussi la nécessité d'apaiser les vitesses en ville. Ajoutez à cela la loi LOM de 2019 ainsi que le choix de nos élus de porter des projets ou d'intégrer la dimension cyclable dans nos projets globaux de voirie. Nous avons du reste récemment été lauréats de deux appels à projets nationaux portés par le ministère des Transports et de l'environnement.

Quelles sont les priorités de la programmation de la Collectivité de Corse ?

Elles sont au nombre de deux. D'abord, créer des axes structurants régionaux vélos. Ensuite, résorber les discontinuités cyclables existantes. Pour cela, la Collectivité de Corse a fait le choix d'intégrer un volet cyclable important dans son futur Schéma directeur routier dont une nouvelle version est prévue prochainement. Notre ambition est mixte. Elle porte sur l'approche touristique mais aussi sur le vélo du quotidien, sans oublier la dimension sportive. Et nous travaillons également au maillage avec les communes et les intercommunalités.

Quel effet a eu la pandémie sur l'avancée des différents projets ?

Si nous ne sommes pas allés jusqu'à ouvrir des coronapistes comme cela a pu se faire ailleurs, la pandémie a tout de même eu un effet positif sur notre thématique. La crise sanitaire a été un accélérateur de prise de conscience qui a fait émerger de nouvelles aspirations des populations en matière de mobilité. Mais c'est avant tout, les enjeux climatiques qui ont rebattu les cartes. L'exemple type est celui du vélo, nous voyons désormais de plus en plus de vélos à assistance électrique et assistons même à l'apparition des premiers triporteur.

La Collectivité de Corse jouit d'un statut administratif particulier. Quelle incidence cela a-t-il en matière cyclable ?

Notre statut nous confère une double compétence. Nous sommes maître d'ouvrage et maître d'œuvre, c'est-à-dire à la fois l'autorité organisatrice de la mobilité, d'une part, et l'autorité gestionnaire de voirie, d'autre part. Nous portons nous-même les projets d'aménagements que nous réalisons, à l'image de la bande cyclable et de la voie de bus d'1,2 km réalisées sur la RD72 du côté de Caldaniccia pour un montant de 8 millions d'euros, ou des 400 m de piste cyclable à Sposata sur la RD211 pour un montant de 600 000 euros.

Quels sont les principaux chantiers en cours ou réalisés ?

Il y a la voie verte de la route des Sanguinaires à Ajaccio, qui s'étend sur 5 km pour un coût de 12 millions d'euros et qui implique d'importants arbitrages car le rétrécissement de la chaussée entraîne des changements d'habitudes pour les usagers. Il y a également les 2,5 km de voie verte



Bande cyclable et voie bus sur la RD 72 – Caldaniccia
©Collectivité de Corse



Voie verte de Capu Lauroso - Propriano
©Collectivité de Corse

de Capu Lauroso-Propriano, qui passe dans un secteur Natura 2000 et mobilise 2 millions d'euros, ainsi qu'un linéaire de 2 km d'itinéraire bus-vélo sur la rocade d'Ajaccio, pour un montant de 12 millions d'euros. Une voie verte de 6 km est également en cours de travaux pour relier Ajaccio à Bastelicaccia.



Notre ambition est mixte. Elle porte sur l'approche touristique mais aussi sur le vélo du quotidien, sans oublier la dimension sportive.



Quels seront les aménagements cyclables suivants ?

En septembre nous devrions débiter les travaux d'aménagement en fond de baie d'Ajaccio pour supprimer certaines discontinuités cyclables. Un itinéraire cyclable d'1,3 km est prévu pour 2023 pour desservir deux établissements scolaires sur Porto-Vecchio. À l'entrée de Bonifacio, une voie verte d'1,4 km devrait voir le jour en 2023, une autre d'1,5 km en 2024, et un accotement revêtu de 5,3 km est espéré pour 2024 en raison de contraintes environnementales sur une route de montagne desservant l'Alta rocca. Par ailleurs, 20 km sont à l'étude pour relier Bonifacio à Porto-Vecchio, une bande cyclable est envisagée sur la montée du col de Canareccia, un itinéraire cyclable en continu sur la Pénétrante d'Ajaccio est au stade de l'avant-projet, un autre sur le passage à 2x2 voies de la RT20 est également à l'étude... Ce volet de la mobilité est dorénavant une de nos priorités !

Propos recueillis par Anthony Diao



Manifestation de Velocità devant l'hôtel de région ©DR

TROIS QUESTIONS À SOPHIE RASPAIL

Membre du Conseil d'administration de Velocità.

Créée en 2008, adhérente à la FUB et forte d'une centaine d'adhérents, Velocità est une association de promotion du vélo en ville basée à Ajaccio. Elle est l'une des deux associations d'usagers du vélo avec Un Vélo, Une Ville basée à Bastia.

1.

Quel regard portez-vous sur ce qui est fait localement au niveau institutionnel autour du vélo ?

Nous partions de très loin. Il n'y avait pas de sujet, pas d'envie, pas même de suivi des préconisations législatives. Cela étant, de tous les acteurs institutionnels, force est de constater que c'est la Collectivité de Corse qui se bouge le plus. Le gros bémol c'est que beaucoup de ces aménagements ne sont pas adaptés pour l'urbain et créent en réalité de nouveaux conflits d'usages. Prenez la voie verte des Sanguinaires : longtemps à Ajaccio, beaucoup d'enfants ne savaient pas du tout faire de vélo faute d'infrastructures dédiées. Avec cette voie verte, ils ont enfin un endroit pour progresser à leur rythme. Problème : pour ne pas les gêner et avancer à leur rythme, de nombreux cycloportifs roulent sur la route et se font klaxonner. Nous regrettons que les avancées cyclables se fassent d'abord au détriment du piéton, et que l'espace soit rarement pris à l'automobile.

2.

À quoi tient cette lecture des choses ?

Nos élus sont très autocrates. Nous sommes un territoire rural et périurbain. La voiture incarne encore le modèle du succès. Avec l'essence à deux euros le litre, il y a pourtant un vrai besoin de vision politique sur ce sujet. Or ce que nous voyons au contraire, c'est le développement des véhicules de luxe. Nous sommes même la première région de France des voitures sans permis, qui permettent aux adolescents de 14 ans de passer de la banquette arrière au volant sans même passer par la case piéton ou cycliste.

3.

Y'a-t-il tout de même quelques raisons d'être optimiste ?

Bien sûr. Plusieurs projets sont portés par la Région. Il y a le développement de la GT20, le pendant du GR20, l'aide à l'achat aux VAE... Tout ça contribue à rendre le vélo de plus en plus visible. En tout cas il est devenu impossible de l'ignorer complètement. ●

Actus du réseau Vélo & Territoires

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

o3 VÉLO & TERRITOIRES

Atteindre la première marche des destinations vélo : challenge accepté !

Quelques mois après l'annonce par le Premier ministre du plan de reconquête du tourisme « Destination France », plus de 200 acteurs institutionnels et socioprofessionnels du tourisme à vélo se sont donnés rendez-vous à Orléans les 23 et 24 juin dernier pour définir les contours de l'avenir du tourisme à vélo en France. Dans le berceau de La Loire à Vélo, itinéraire pionnier devenu phare, l'ambition de ces deux journées était grande puisqu'elle consistait à répondre à la question : comment hisser la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo ? Pour atteindre l'objectif et, ce faisant, miser sur un tourisme plus durable et soutenable, il faudra « jouer collectif » et se donner les moyens de lever quelques freins. La marche est haute, mais le potentiel est réel, à condition d'activer les bons leviers.

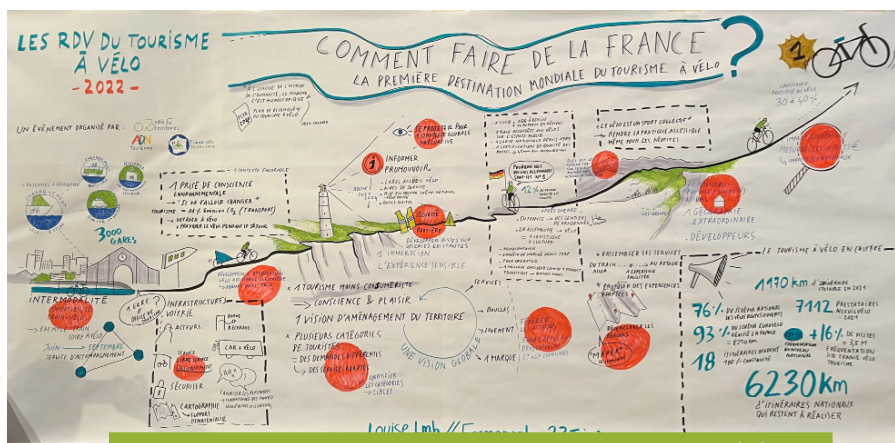
25e anniversaire d'EuroVelo

Inauguré en Espagne le 21 novembre 1997, le réseau des véloroutes européennes, EuroVelo, fête son quart de siècle d'existence. Ce qui n'était au début qu'une utopie (relier les pays européens par des voies cyclables) est aujourd'hui une réalité bien concrète de plus de 90 000 km. 64 % de ce linéaire, réparti sur 17 itinéraires traversant 42 pays européens, est aujourd'hui réalisé. Pour célébrer dignement cet anniversaire, l'ECF rend les tracés GPX des EuroVelo publics sur son site Internet. Vous voulez plus de données sur EuroVelo ? Retrouvez-les dans le rapport annuel sur l'état de développement du réseau EuroVelo, téléchargeable sur le site de l'ECF depuis fin juillet.

o3 VÉLO & TERRITOIRES

170 adhérents

Le réseau de Vélo & Territoires continue de grandir et compte désormais 170 adhérents : 12 Régions, 71 Départements (dont CeA), 84 EPCI, 2 communes, 1 partenaire. Bienvenue au département du Morbihan (56) et à celui du Val de Marne (94), au Syndicat des mobilités de Touraine (37) et à celui de l'aire grenobloise (38), à la commune de Sissonne (08), à Ardennes Métropole (08), à Vitry communauté (35) et à la communauté du Pays voironnais (38).



L'appel pour #UneAssembléeVélo entendu

Fin mai, l'Alliance pour le vélo interpellait l'ensemble des candidats aux élections législatives pour les inviter à développer le vélo une fois élus. Parmi les 472 candidats qui ont signé l'appel pour #UneAssembléeVélo, 114 sont devenus députés. Un cinquième des parlementaires aujourd'hui en exercice s'est donc engagé à contribuer à la démocratisation de l'usage du vélo pendant son mandat. Ce chiffre témoigne à la fois de la montée en puissance du vélo dans l'hémicycle mais aussi de son potentiel transpartisan. Doubler le réseau cyclable français en augmentant le budget d'investissement de l'Etat d'au moins 2,5 milliards d'euros sur 5 ans ; généraliser et financer le Savoir Rouler à Vélo ; favoriser l'intermodalité entre transports collectifs et vélo avec la création de 200 000 places de stationnement sécurisé dans les gares et pôles de transports... Voilà les trois mesures du Livre blanc les plus plébiscitées par les parlementaires.

Mai à vélo : un succès et une mobilisation à l'échelle nationale

Avec 2 944 événements enregistrés sur la plateforme et près de 12 millions de kilomètres parcourus via le challenge d'activité, Mai à vélo a atteint ses objectifs et doublé cette année le nombre d'animations organisées par rapport à 2021. Entre randonnées et balades découverte, initiations à la mécanique, sensibilisation à la sécurité routière, challenges pour se déplacer à vélo... Il y en avait pour tous les goûts ! Mai à vélo a ainsi rempli sa mission première : encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes, auprès de tous les publics, et ce dans tous les départements et régions de France, y compris dans les territoires ultramarins. Rendez-vous est pris pour la prochaine édition, du 1er au 31 mai 2023.

Le Grand Est ambitionne de devenir la région la plus cyclable de France

Rien de tel que l'écrin royal de Reims pour couronner la petite reine ! Le mardi 26 juillet, de nombreux acteurs du monde du vélo étaient réunis autour de Jean Rottner, président de la Région Grand Est, et Christian Prudhomme, directeur du Tour de France, pour fêter le sacre du vélo sous toutes ses formes. Profitant du départ de la 3e étape du Tour de France Femmes avec Zwift entre Reims et Épernay, la Région a présenté, en guise d'apéritif, les grandes lignes de son tout nouveau Plan vélo pour la période 2022-2028. Décliné autour de 8 engagements et 31 actions, avec une enveloppe dédiée de 125 millions d'euros, ce plan vélo unique par son ambition et son budget historique marque une nouvelle étape pour accompagner et développer la pratique cyclable sur tout le territoire.

o3 VÉLO & TERRITOIRES

Les atlas régionaux interactifs

Achèvement du Schéma national, 12 % de part modale, atteinte des buts fixés par la LOM... L'horizon 2030 se traduit par une myriade d'objectifs cyclables chiffrés. Mais comment s'assurer que l'on est sur la bonne voie ? Pour outiller, inspirer et accompagner les politiques cyclables des régions adhérentes à l'association, Vélo & Territoires met aujourd'hui à disposition des atlas régionaux dynamiques. Cette nouvelle formule se concentre autour de quatre indicateurs : suivi des schémas régionaux, fréquentation, stationnement en gare et indicateur de cyclabilité de la voirie. Elle viendra s'enrichir progressivement de nombreux autres éléments. Ce travail a été réalisé grâce au soutien de la Banque des Territoires.

Clément Beaune sur La Véloscénie

Début août, le nouveau ministre délégué chargé des Transports Clément Beaune s'est rendu en Eure-et-Loir sur La Véloscénie, la véloroute reliant Paris au Mont Saint-Michel. Au programme et à vélo bien sûr, la rencontre avec des cyclotouristes et les acteurs œuvrant au développement du tourisme à vélo sur le terrain. L'occasion pour le ministre d'affirmer son attachement au vélo et à son développement dans tous ses usages : « *C'est une filière qui se développe, pas seulement pour les grandes villes* ». L'occasion pour Vélo & Territoires de rappeler qu'il reste encore beaucoup d'efforts à faire pour faire de la France la 1ère destination mondiale du Tourisme à vélo. L'association était représentée lors de cette visite par sa vice-présidente et présidente du Comité d'itinéraire de La Véloscénie, Isabelle Mesnard. Son interview est disponible sur notre site.

L'Union Européenne avance sur le vélo

Afin d'« *alimenter le grand Plan vélo européen* » qui pourrait être présenté en octobre, le député européenne et présidente de la commission des Transports du Parlement européen, Karima Delli, a lancé une grande consultation sur Internet pour recueillir recommandations et idées pour faire du vélo « *le premier moyen de transport en Europe* ». Cette consultation s'inscrit dans la suite des annonces du commissaire européen Frans Timmermans le 30 juin dernier sur sa volonté de « *donner une dimension cyclable* » à toutes les politiques européennes, de l'environnement à l'industrie et à la mobilité, en adoptant pourquoi pas un « *Plan vélo européen* ». Ce dernier veut aussi remettre l'accent sur la nécessité de relocaliser la production des composants de vélos et vélos électriques.

Cap sur la filière économique vélo

« *Fédérer les acteurs pour établir et amplifier les impacts économiques, sociaux et environnementaux du vélo sur tous les territoires* », telle est la mission que s'est fixée la filière économique vélo française. Ce 6 septembre, 109 participants, dont la présidente de Vélo & Territoires Chrystelle Beurrier, ont été conviés à Paris pour coconstruire une ambition autour de 8 ateliers thématiques. Initiée dans le sillage du rapport du député Guillaume Gouffier-Cha, la démarche de filière économique fait l'objet d'un travail de l'ombre d'un comité de pilotage depuis de longs mois, grâce à une animation de l'APIC. Ces ateliers, également soutenus par l'Union Sport et Cycles, l'Ademe, France Vélo Tourisme et Terdav, étaient la première réunion en nombre depuis les 850 contributions au questionnaire flash de cet été. Le président de l'APIC, Patrick Guinard espère que « *la démarche aboutira à un événement de lancement de la filière économique du vélo à la mi-novembre* ». Vélo & Territoires suit évidemment de près ces travaux importants au cours desquels le rôle des collectivités et « *l'importance d'un développement de l'infrastructure cyclable partout en France* » sont sans cesse soulignés par l'ensemble des acteurs économiques.

Une nouvelle véloroute dans le centre de la France

La V87, baptisée « La Vagabonde » a été inaugurée le 10 juin 2022 à Evaux-les-Bains dans la Creuse. Ce nouvel itinéraire de 495 km relie Montluçon (03) à Montech (82) et traverse ainsi cinq départements (Allier, Creuse, Corrèze, Lot et Tarn-et-Garonne) et trois régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie). À terme, il doit permettre de relier la Loire à Vélo au nord, à la V80 – Le Canal des 2 mers à vélo au sud, via une partie du Massif central, côté ouest. Déjà posé de l'Allier à la Corrèze, le jalonnement sera finalisé en 2023 dans le Lot et le Tarn-et-Garonne. Pour la parcourir dans son intégralité, mieux vaut être sportif et aguerris à l'itinérance en autonomie car le dénivelé peut parfois être non négligeable, notamment dans les contreforts du Massif Central. La Vagabonde offre le prétexte d'une belle sortie à la journée, voire sur 2 ou 3 jours, à la découverte de territoires de pleine nature.



La Vagabonde ©Tarn-et-Garonne

Des aires de services et haltes repos affichées sur le site de France Vélo Tourisme

D'où proviennent ces données et comment sont-elles mises à disposition ? Depuis 2021, Vélo & Territoires met à disposition un modèle de données coconstruit avec une soixantaine d'acteurs pour référencer les équipements et services situés à proximité des véloroutes et créer des regroupements en aires de services et haltes repos (voir la fiche action n°8 « *Équipements, aires de services et haltes repos* »). Ces données, issues des collectivités et produites à partir de repérages terrain, sont agrégées dans la base nationale hébergée et administrée par Vélo & Territoires. Aujourd'hui, les aires et haltes repos de La Véloodyssée (EV1) et de la Voie Bleue (V50), les premiers itinéraires à s'être lancés dans cette démarche, s'affichent sur leur site Internet. Pour que ces services soient de plus en plus nombreux et de qualité et que la donnée reste à jour, il est important que les aménageurs s'emparent de ces outils pour gérer et planifier leurs équipements et les mettre à disposition des usagers.

Le stationnement vélo dans les bâtiments

On sait maintenant comment sécuriser les infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, grâce au décret n° 2022-930, publié au JO du 26 juin 2022. À destination des maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvres, propriétaires, syndicats des copropriétaires et copropriétaires, ce décret s'applique à divers ensembles d'habitations et bâtiments existants à usage tertiaire et précise la nature des dispositifs de sécurisation exigés (permettre de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue) ainsi que les exigences de sécurisation d'accès (porte dotée d'un système de fermeture sécurisée ou surveillance fonctionnelle) selon la destination du bâtiment. Ce décret a été complété par un arrêté publié au JO du 3 juillet 2022 qui fixe notamment la surface et le nombre minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments, en fonction de leur catégorie et de leur capacité.



VÉLO & TERRITOIRES

La location de vélo « one-way », sujet à la marge ou en devenir ?

Plus qu'une tendance, l'itinérance à vélo est aujourd'hui une pratique touristique à part entière. Les territoires, toutes échelles confondues, se sont emparés des multiples enjeux liés à la pratique : qualifier les infrastructures, développer les services, marketer l'offre. De nombreux leviers doivent cependant encore être activés pour faciliter davantage l'itinérance à vélo. Louer un vélo à un point A et le restituer à un point B en « one-way » apporte de la souplesse. Aujourd'hui cette offre est variée, dense et complexe à comprendre. Vélo & Territoires a donc réalisé un décryptage, à partir de retours d'expériences et d'entretiens conduits pendant plusieurs mois. Le résultat a été partagé au Club itinéraires et destinations vélo de l'association. Plus d'info sur notre site.

Guide JALRIC : le chaînon manquant de la signalisation cyclable

ALORS QUE LE SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET SES DÉCLINAISONS DÉPARTEMENTALES ET RÉGIONALES SE DÉVELOPPENT, LE BESOIN D'UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE PLUS HOMOGENE SE FAIT SENTIR. AUJOURD'HUI, L'ÉMERGENCE DU MAILLAGE DES VOIES CYCLABLES IMPOSE D'ÉTENDRE LA DÉMARCHE LINÉAIRE À UNE DÉMARCHE TERRITORIALE. POUR RÉPONDRE AUX QUESTIONS QUI SE POSENT DANS CE CADRE, VÉLO & TERRITOIRES A ÉLABORÉ UN GUIDE DE RECOMMANDATIONS EN S'APPUYANT SUR PLUSIEURS CHARTES DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE D'ITINÉRAIRES, SOUS L'ÉGIDE D'UN COMITÉ DE PILOTAGE ET AVEC LE SOUTIEN DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE. ÉVOLUTIF, CE GUIDE NON EXHAUSTIF POSE DES CONCEPTS UTILES ET PROPOSE QUELQUES PISTES.



GUIDE TECHNIQUE

vélo & territoires
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

Pourquoi un tel guide ?

Lorsque l'on passe d'une logique d'itinéraire à une logique de réseau maillé, la signalisation directionnelle - désignée ici sous le nom de jalonnement - fait partie intégrante de l'itinéraire cyclable voire conditionne son existence. Cependant, aucun guide de ce type n'avait jusqu'à présent vu le jour : il y a un vrai manque dans l'histoire de la signalisation routière puis cycliste. En effet, le seul texte officiel est l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) de 1963. Cette « Bible en matière de signalisation routière », ainsi que la désigne Vincent Defrain du bureau d'études spécialisé DDSR, n'a été complétée qu'en 2004 par le guide Certu sur « la signalisation des aménagements et itinéraires cyclables », qui reste encore la norme malgré quelques mises à jour. Un arrêté du 6 décembre 2011 actualise l'IISR de 1963 et intègre désormais la signalisation de « repérage » et notamment la signalisation cyclable dans sa 5ème partie. S'ensuit la fiche 28 du Certu en 2013 « Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes » mais dont les dispositions ont été peu et inégalement appliquées. Le guide JALRIC réalisé par Vélo & Territoires permet aujourd'hui de répondre aux questions qui se posent. Remettant au goût du jour la 5e partie de l'IISR, il explique comment faire un schéma directeur de signalisation à l'attention des cyclistes.

“

Pour bien signaler, il convient de respecter quelques principes fondateurs dans la mise en place du jalonnement : la continuité, indispensable pour rassurer sur les directions suivies, et la lisibilité qui dépend de l'homogénéité et de la sobriété du jalonnement.

“



Panneaux d'identifiants

Dv11

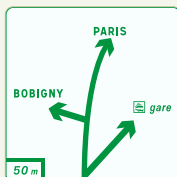


Dv12

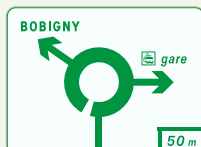


Panneaux de pré-signalisation

Dv42a



Dv42b



Dv43d



Dv43c



Dv43a



Dv43b



Dv43a
+ Dv11



Panneaux de position

Dv21a



Dv21b



Dv21b
+ Dv12



Dv21a
+ Dv11



Dv21c



Panneaux de confirmation

Dv61



Un contenu dans lequel piocher

« Le guide "Jalonnement des itinéraires et réseaux cyclables" est construit comme une boîte à outils dans laquelle on peut piocher ce dont on a besoin », présente le consultant Pierre Toulouse, à qui Vélo & Territoires a confié la rédaction de ce guide. Décliné en six chapitres, l'ouvrage est destiné à accompagner aussi bien des bureaux d'études que des maîtres d'ouvrage, de la conception d'un schéma directeur cyclable jusqu'à la pose des panneaux. Après avoir posé le cadre réglementaire, le guide propose quatre types de réseaux cyclables avec des marquages spécifiques. Il s'intéresse ensuite à l'importance de bien réaliser un schéma directeur, notamment appliqué à un seul itinéraire. Enfin, il reprend et explicite toutes les dispositions matérielles et techniques officielles des panneaux et de leur pose et revient brièvement sur d'autres types de signalisation évoqués.

Passer de l'intention à la réalisation du jalonnement d'un itinéraire cyclable

Une signalisation de qualité est essentielle à la vie d'un itinéraire cyclable et reste indispensable

même à l'heure des outils connectés. Elle doit répondre à trois besoins majeurs de ses usagers : le repérage, les liens avec les aménités du territoire, la communication. Pour disposer d'un schéma directeur cyclable le plus efficace possible, le guide JALRIC propose de mettre en place un organe de gouvernance, qui va pouvoir créer et définir ce qu'on va signaler. Il sera ensuite responsable de la mise en place du jalonnement, de le faire vivre au quotidien, et de l'auditer régulièrement afin de pouvoir le faire évoluer. Le véritable enjeu aujourd'hui ? Passer d'une logique d'itinéraire à une logique de réseau, et il convient pour cela d'œuvrer à l'échelle d'une aire d'études, pour tenir compte du maillage de plus en plus dense du réseau. Il peut arriver que le guide JALRIC sorte parfois un peu du cadre réglementaire et propose des panneaux ou dispositions qui ne sont pas prévus par l'ISSR mais qui ont un réel intérêt et pourraient être inscrits un jour dans la réglementation. « Pour bien signaler, il convient de respecter quelques principes fondateurs dans la mise en place du jalonnement : la continuité, indispensable pour rassurer sur les directions suivies, et la lisibilité qui dépend de l'homogénéité et de la sobriété du jalonnement », rappelle Pierre Toulouse

Types de réseaux et leur signalisation spécifique

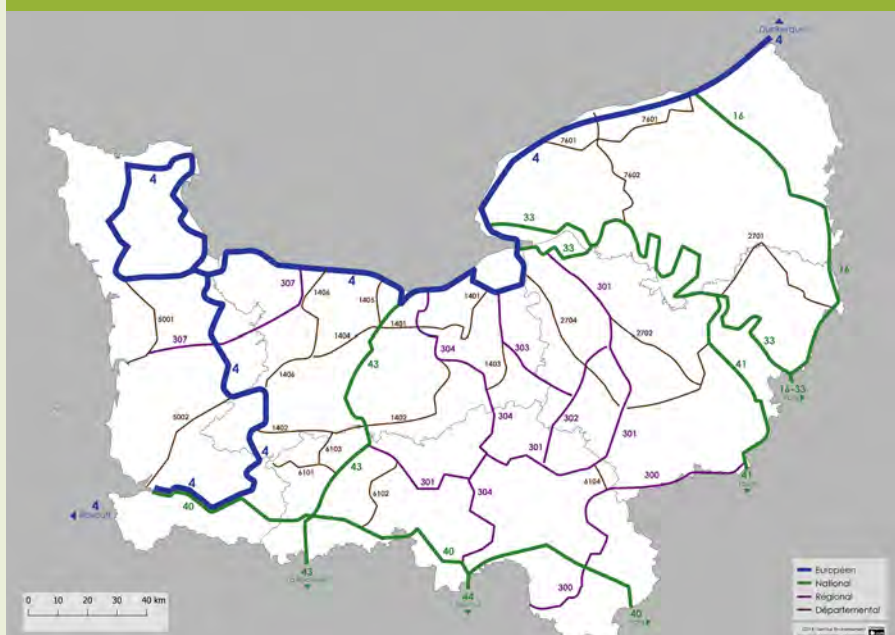
Le guide JALRIC recense quatre types de réseaux aux problématiques différentes et donc à la signalisation spécifique : les véloroutes, les réseaux urbains (qui peuvent être parfois en conflit avec les véloroutes), les boucles et les points-nœuds. Lors du webinar de présentation du guide organisé par Vélo & Territoires le 15 avril 2022, trois territoires ont présenté leur démarche et leur travail, illustrant les trois autres types de réseaux et les difficultés rencontrées (voir encadrés).

S'il est probable que JALRIC fasse référence, il reste un guide de recommandations et n'a pas la prétention de l'exhaustivité. Ainsi, « si le guide technique de Vélo & Territoires évoque la situation urbaine, la classification des pôles qu'il propose n'est pas adaptée en milieu urbain. Il faudrait approfondir le travail sur ce thème », plaide Emmanuel Roche du Grand Chambéry. Le guide a donc vocation à évoluer, en fonction des retours du terrain et des évolutions du réseau cyclable. Un document à suivre et à faire vivre donc.

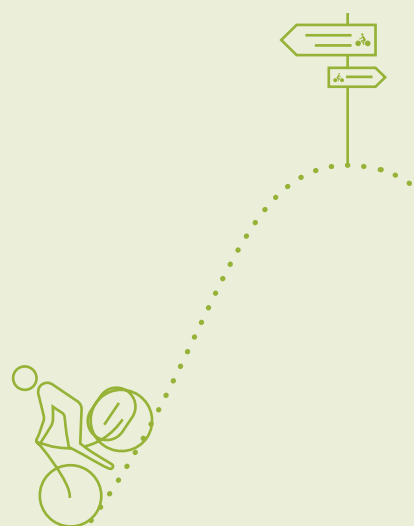
MIEUX VALORISER LES VÉLOROUTES DÉPARTEMENTALES ET RÉGIONALES AVEC UN NOUVEAU SYSTÈME DE NUMÉROTATION EN NORMANDIE

« Sur le terrain, les véloroutes départementales et régionales sont peu visibles et leur signalisation manque de cohérence par rapport aux véloroutes nationales et aux EuroVelo », décrit Rémi Delabruyère, chargé d'opération circulations douces au département du Calvados. Fort de cette observation, un travail a été mené à l'échelle de la région Normandie pour définir une numérotation

et signaler les véloroutes départementales et régionales sur les panneaux et sur les cartes. « Pour qu'il soit répliquable à l'échelle nationale, ce système reprend la numérotation utilisée dans le webSIG de Vélo & Territoires. Nous espérons que la présentation de cette solution dans le guide *Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables* donnera envie à d'autres territoires d'y recourir. »



La numérotation des véloroutes en Normandie, du niveau départemental au niveau européen
©département du Calvados



PASSER D'UNE LOGIQUE D'ITINÉRAIRE À UNE LOGIQUE DE RÉSEAU CYCLABLE À NEVERS

Nevers est la porte d'entrée et de sortie de trois itinéraires : La Loire à Vélo, l'EuroVelo 6 et la Via Allier qui se situent à quelques kilomètres de la ville. « Ce carrefour de véloroutes s'est constitué progressivement », explique Sébastien Baholet, chargé de mission Activités de pleine nature au conseil départemental de la Nièvre. Cette situation implique de penser la signalisation de rabattement et les liaisons de chaque itinéraire en réseau, les uns avec les autres. Pour le rabattement d'un itinéraire vers un

autre, le guide sur le jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables propose d'indiquer sur un premier panneau l'itinéraire où l'on se trouve et sur le dernier panneau « vers » quelle autre véloroute cette section conduit. Mais, il y a plusieurs étapes à respecter avant de pouvoir appliquer cette solution sur le territoire. « En pratique, la solution dépend aussi des habitudes des spécialistes de la signalisation routière et de la capacité des outils disponibles sur le terrain », souligne Sébastien Baholet.

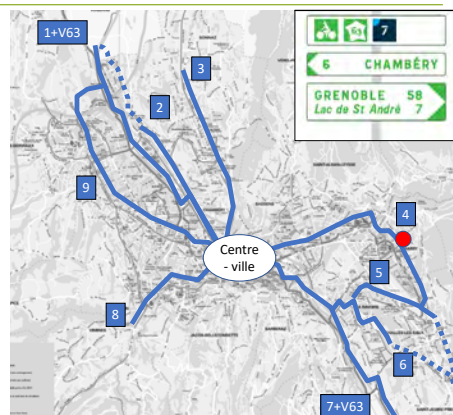


Schéma des différentes véloroutes et les pôles signalés
©département de la Nièvre

JALONNER UN RÉSEAU URBAIN AVEC L'EXEMPLE DU GRAND CHAMBÉRY

« En milieu urbain, le jalonnement est plus complexe car beaucoup d'itinéraires se croisent et s'entremêlent », décrit Emmanuel Roche, chargé de la politique cyclable à l'agglomération savoyarde. En 2021, le Grand Chambéry a entrepris la mise à jour de son jalonnement cyclable vieillissant pour l'adapter aux évolutions de son réseau cyclable et notamment des liaisons. D'abord, afin d'assurer la cohérence des informations pour l'usager qui traverse le territoire, il était nécessaire de choisir une aire d'étude plus vaste que l'aire d'implantation, par exemple, pour indiquer les mentions « Aix-les-

Bains » et « Grenoble » depuis Chambéry. Il ne s'agit pas de multiplier les mentions pour autant. L'ISRS n'autorise en effet que six mentions maximum en tout et quatre mentions maximum dans la même direction. « Il faut élaguer pour faciliter la lisibilité, c'est moins cher à mettre en place et à entretenir » rappelle Emmanuel Roche. Le tout dans un réseau cyclable en construction. Pour néanmoins indiquer la direction vers les communes périphériques, le Grand Chambéry signale les axes urbains structurants par une numérotation spécifique, sans attendre la fin des travaux d'infrastructure.



Axes structurants et signalisation envisagée ©Grand Chambéry



RIS de la Voie verte Trans-Ardenne ©DR

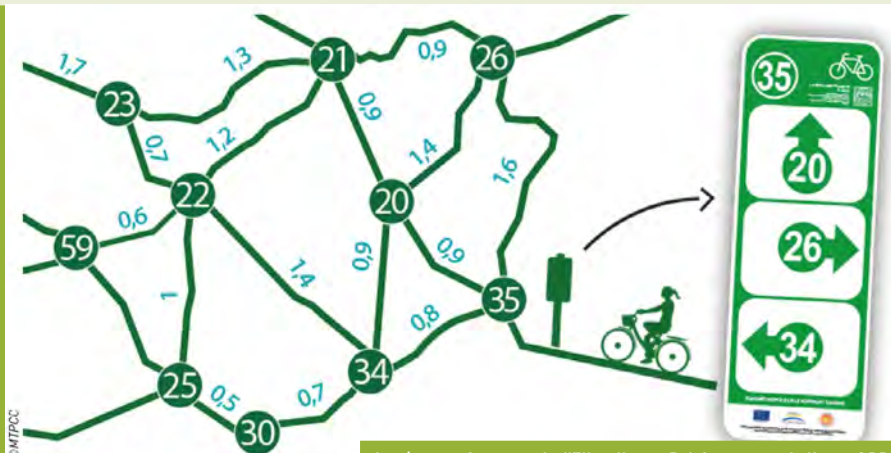
LES AUTRES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION

Les Relais informations services, placés à des endroits stratégiques, offrent une vision plus globale du territoire dans lequel s'inscrit l'itinéraire, et donnent accès à un certain nombre d'informations, souvent de type touristiques, sur les aménités de l'itinéraire. Les portes d'entrée ou totems, eux, ne remplissent aucun rôle sur la signalisation directionnelle, mais ont pour vocation de

promouvoir les itinéraires. Situés dans des lieux emblématiques, ils permettent d'identifier clairement le nom et le logo de l'itinéraire, peuvent aussi faire apparaître ses promoteurs et ses financeurs, et indiquer la destination finale, même si celle-ci est à plusieurs milliers de kilomètres (notamment pour les EuroVelo), ce qui peut être un argument de notoriété touristique.

LES RÉSEAUX POINTS-ŒUDS

Encore peu répandu en France, leur usage pourrait se démocratiser au regard des nombreuses possibilités qu'il offre. Les points-nœuds sont des points reliés entre eux pour former des intersections et tisser tout un réseau de tronçons balisés pour les vélos. Par un système de numérotation simple apposée sur des panneaux à chaque intersection, ils permettent de construire son parcours étape par étape, en repérant les carrefours que l'on souhaite emprunter pour établir ses propres combinaisons. Déjà très répandu aux Pays-Bas et en Belgique, ce type de balisage s'installe de plus en plus de l'autre côté de la frontière en France, ce qui crée de multiples possibilités de circuits transfrontaliers.



Le réseau points-nœuds d'Ellezelles en Belgique, et son balisage ©DR



👁 En savoir plus

Retrouvez le webinaire de présentation et le guide JALRIC en téléchargement sur notre site www.velo-territoires.org

✍ Armelle Boquien et Jilliane Pollak



Stein van Oosteren
©Valentin Cebron

Stein van Oosteren

À QUARANTE-NEUF ANS, CET ANCIEN ASSISTANT DE L'ATTACHÉ DE POLICE DES PAYS-BAS EN FRANCE, ATTACHÉ DIPLOMATIQUE DEPUIS 2011 À LA DÉLÉGATION PERMANENTE DES PAYS-BAS AUPRÈS DE L'UNESCO ET PORTE-PAROLE DEPUIS 2019 DU COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE ÉCUME, VULGARISE ET CONTEXTUALISE UN CHEVAL DE BATAILLE NOMMÉ TRANSITION ÉCOLOGIQUE. PRÉFACÉ PAR OLIVIER SCHNEIDER, PRÉSIDENT DE LA FUB, SON LIVRE « POURQUOI PAS LE VÉLO ? – ENVIE D'UNE FRANCE CYCLABLE », PARU EN 2021 AUX ÉDITIONS ÉCOSOCIÉTÉ, MÉRITAIT BIEN UNE PAUSE EN SA COMPAGNIE..

Ce qui frappe à la lecture de votre livre et après vous avoir vu animer un débat autour du documentaire *Why We Cycle*, c'est votre souci de l'éloquence. Parler clair et simple pour que le message passe...

Vous touchez précisément le cœur de ma démarche. Mon rêve était d'être professeur car j'ai toujours aimé expliquer, décomplexifier, rendre concret. Je me suis à ce titre imposé une règle : si un enfant de douze ans ne comprend pas ce que je dis, alors c'est que je ne l'ai pas bien dit. Je dois alors le reformuler, en mieux. Attention : cela ne veut pas dire que je baisse mon niveau d'exigence, *a fortiori* lorsque je m'adresse à des ingénieurs ou des élus ! Cela veut simplement dire que, si je veux que le message passe – ce qui reste mon vœu le plus cher ! –, alors c'est à moi de faire l'effort de le rendre clair. Je pars toujours de ce postulat.

En quoi vos études en philosophie et en psychologie sont-elles un atout, dans cette optique ?

Elles sont fondamentales ! Ces deux disciplines sont pour moi les deux faces de la transition écologique. La philosophie, c'est l'art de se poser les questions les plus basiques possibles, ce qui est très utile pour penser un monde qui n'existe pas encore. On ne peut pas envisager l'avenir sans répondre d'abord à cette question cruciale : « *Ça sert à quoi, une ville ?* » Mon livre se veut précisément la synthèse de milliers de discussions avec des Français sur ces questionnements-là. Ensuite, une fois identifié où nous souhaitons aller, c'est là que la psychologie entre en piste, car c'est elle qui nous aide à comprendre pourquoi la création de ce nouveau monde (cyclable) provoque tant de résistances. Avant de faire de la place pour le vélo dans la ville, il faut déjà en faire dans l'esprit de vos interlocuteurs !

Est-ce que votre double culture néerlandais-française n'aide pas justement à garder en tête que tout ce qui est énoncé dans une langue doit pouvoir être compris de personnes qui ne la parlent pas ?

C'est très vrai. Pour moi, le français, c'est la langue de la philosophie. C'est aussi une langue où l'on met les formes pour nommer les choses, en utilisant des verbes comme « *aller* », « *être* », « *avoir* ». S'il fallait traduire mot à mot le néerlandais, nous ne dirions pas « *je vais à l'école à vélo* » mais « *je vélo à l'école* ». C'est une langue très pragmatique. Il y a effectivement de ces deux langues dans mon approche.

“

Avant de faire de la place pour le vélo dans la ville, il faut déjà en faire dans l'esprit de vos interlocuteurs !

”

Vous êtes de la génération des chocs pétroliers, point de départ aux Pays-Bas de la prise de conscience de l'urgence d'en finir avec le tout voiture...

Je suis effectivement né au moment où « *le retour de la bicyclette a commencé* », pour reprendre les mots de Frédéric Héran. La voiture était en passe de totalement stériliser l'espace public, et l'insécurité routière faisait la Une des journaux suite au décès en 1971 de Simone Langenhoff, une fillette de six ans. Son père était un journaliste respecté et son émotion, ainsi que les statistiques que ses recherches ont dévoilées – 400 décès d'enfants par an liés de près

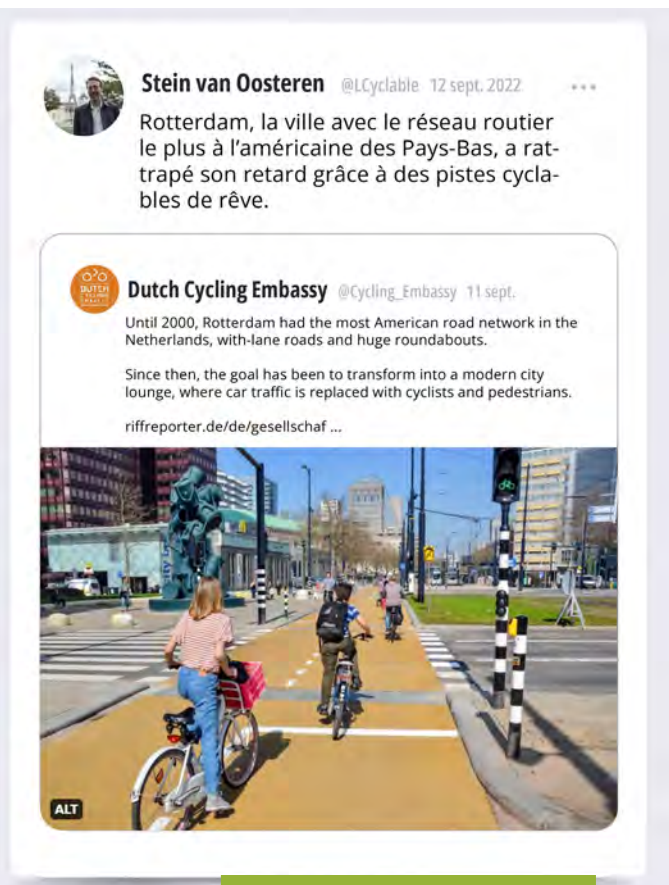


Livre de Stein Van Oosteren ©DR

ou de loin à des accidents de la circulation... - ont fortement contribué à une prise de conscience à une large échelle. Là-dessus s'est ajouté le choc pétrolier de 1973, qui a mis des milliers de voitures à l'arrêt. Face à cette double pression sécuritaire et économique, le gouvernement néerlandais n'a eu d'autre alternative que de trouver... une alternative. C'est comme cela que le premier Plan national vélo a vu le jour. En 1974, soit quarante-quatre ans avant la France !

Le Plan national français de 2018 s'inscrit lui aussi dans un contexte sensible : réchauffement climatique, hausse du prix du carburant et des matières premières, Gilets jaunes, guerre en Ukraine...

L'équation est au fond toujours la même : plus nous sommes nombreux, plus nous devons tenir compte des autres. Rendre l'acte de déplacement discret



Exemples de tweets de Stein van Oosteren ©DR

et faible en nuisances devient un enjeu à tous les niveaux. Sur ce plan, la FUB, Vélo & Territoires et toutes les autres parties prenantes ont multiplié les propositions simples, concrètes et puissantes. Ce travail porte ses fruits : le vélo est de moins en moins perçu comme un problème mais comme une partie incontournable de la solution pour répondre aux défis de demain. Nous sommes en train d'écrire l'Histoire et c'est un sentiment exaltant !

Sur votre compte Twitter, la moindre action du quotidien semble reliée à la thématique vélo...

Le vélo, c'est le support. La véritable matière fondamentale pour moi, c'est la transition écologique. C'est ce qui a motivé mon virage professionnel lorsque j'avais quarante-trois ans : l'envie d'être utile à la société. Car au fond, ce qui me fascine le plus, ce n'est pas le vélo mais notre difficulté à nous remettre en question. J'observais récemment sur Instagram tel footballeur vedette se mettre en scène devant son jet privé ou sa puissante berline... Vivement que ces influenceurs posent à vélo [Sourire] !

Avec le temps, lesquels de vos arguments font le plus souvent mouche, lorsqu'il s'agit de convaincre un auditoire ?

Déjà, le premier signe encourageant, c'est lorsque la discussion s'engage. Ça peut être en direct dans la salle ou en aparté à la fin. Mes interventions sont comme des rampes de lancement. L'important est de nourrir la réflexion et de susciter le questionnement. L'idéal d'ailleurs est lorsque, une fois le débat lancé,

les personnes poursuivent l'échange entre elles sans que je n'aie à intervenir... Cette approche me vient sans doute de mon père. Il était peintre en bâtiment et a toujours pris soin de parler à tout le monde sur le même ton, sans se prendre au sérieux. Lorsque les gens sentent que l'on est naturel avec eux, que l'on ne juge pas leurs convictions ou leurs opinions, alors l'écoute devient active et le moment fait sens. C'est à chaque fois une réelle satisfaction.

Votre argumentaire s'est étoffé avec le temps. Quels sont les sujets qui se sont ajoutés, avec les années ?

Le réchauffement climatique s'est imposé de lui-même. Avant je n'en parlais pas ou plutôt je laissais le sujet arriver naturellement dans la discussion. Et puis les choses ont changé. La jeunesse a compris qu'il nous restait moins de mille jours avant de ne plus avoir le contrôle de notre destin... La notion de limite est également devenue centrale. Suite à un discours fracassant de ses étudiants, Mines Paris Tech a revu son cursus en peu de temps. Il s'articule désormais autour de la finitude du monde. Et c'est énorme : on apprend enfin à identifier des objectifs en fonction de nos limites existentielles au lieu de poursuivre des ambitions hors sol. Nous sommes entrés dans l'ère de la planification, qui nous oblige aussi à penser le temps différemment. Le futur n'est plus un pays lointain. Il a un lien très fort avec les générations futures lesquelles, en quelque sorte, existent déjà parmi nous. Penser, pour moi, est avant tout leur donner la parole. Concernant l'espace, enfin, il semble que de plus en plus de personnes

comprennent que l'espace public n'est pas condamné à être hostile car converti en parking automobile, par exemple. Ça aussi, c'est une vraie avancée.

L'année de vos quarante-trois ans représente l'an I de votre engagement. Quel bilan tirez-vous de cette première séquence d'activisme ?

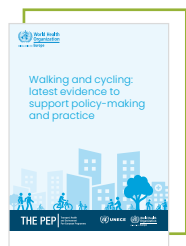
Je suis complètement transformé. Le milieu associatif m'a permis de me dépasser. La seule limite est celle de notre créativité. J'aime bosser, j'aime les challenges, j'aime ce que je fais. Le seul manque que je ressens, c'est le temps. Cela m'oblige à avoir une vision claire de ce qui est essentiel et de ce qui est accessoire, à chaque instant.

Quelle empreinte souhaitez-vous laisser, une fois que tout cela derrière vous ?

J'espère que j'aurais contribué à créer du débat. À déconstruire des certitudes et suscité de nouvelles convictions qui s'inscrivent sur la durée. Il ne faut jamais oublier que, à une époque pas si lointaine, l'aménagement d'Amsterdam avait été confié à un ingénieur américain, dont le projet était d'en faire une sorte de Los Angeles-bis. Il a fallu que des citoyens s'emparent du sujet et fassent un énorme travail de pédagogie pour que, à une voix près, la décision soit retoquée au Conseil municipal et qu'Amsterdam échappe à ce destin. Mon action en général et mon livre en particulier s'inscrivent dans cette continuité-là.

Propos recueillis par Anthony Diao

À lire



Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice

Ce rapport (en anglais) de l'Organisation mondiale de la santé, explique comment et pourquoi promouvoir la marche et le vélo, en s'appuyant sur la recherche scientifique et l'analyse de la planification stratégique urbaine. Les modes de déplacement actifs, sont désormais reconnus comme des modes pleinement égaux aux autres modes de transport urbain, intégrés dans les cadres de planification. Par ailleurs la communauté scientifique s'accorde sur les avantages de ces déplacements, en termes de santé, d'environnement et de climat.

À télécharger sur www.apps.who.int



FICHES THÉMATIQUES DE L'ADMA

Parmi ses contenus, L'Académie des expert-es en mobilités actives élabore notamment des fiches afin d'outiller les territoires et les parties prenantes de l'écosystème vers le développement de la marche et du vélo en France. A noter parmi les dernières parutions : deux fiches thématiques sur le stationnement vélo sécurisé, suite à la publication du décret d'application de la LOM, et une sur le Forfait de mobilité durable.

À télécharger sur www.mobiliteinclusive.com



L'Atlas des mobilités

En 60 pages et 23 chapitres rédigés par une quinzaine d'expert.e.s, illustré par des cartes et graphiques, l'Atlas des mobilités fait le point sur les faits et chiffres de nos mobilités en France et en Europe. Il met en lumière les grands enjeux de nos mobilités actuelles - climat, santé, inégalités sociales et territoriales, inégalités de genre - et les défis à relever pour demain - encourager les mobilités actives comme la marche et le vélo, donner de la place et des moyens aux transports en commun et notamment au train, (re)penser l'usage de la voiture de demain.

En savoir plus sur [Fondation Heinrich Böll www.fr.boell.org](http://www.fr.boell.org)



En danseuse

Comme pour de nombreux sports, les femmes ont dû se battre pour celui d'enfourcher un vélo, puis de participer à des compétitions. Plus de 150 ans après la première course féminine, ces championnes et des milliers de personnes font vivre ce sport au féminin. Pour la première fois, la parole est donnée à celles qui comptent, dans toute les disciplines. Ces athlètes se confient sur leurs conditions d'entraînement, leurs plus grandes victoires, mais aussi sur l'avenir qu'elles imaginent pour leur discipline. Ce livre rend hommage à celles qui révolutionnent le vélo, des pionnières aux espoirs de demain.

Editions Amphora
En savoir plus sur www.ed-amphora.fr



Aménagement des routes principales

Mise à jour du guide de référence pour la conception générale et la définition géométrique des routes principales situées hors agglomération, ce guide concerne non seulement les infrastructures neuves, mais aussi les routes existantes qui représentent un patrimoine d'environ 100 000 km. Les principes présentés, fruit des réflexions les plus récentes, visent notamment à adapter l'aménagement de la route aux fonctions qu'elle assure dans son territoire, en intégrant la diversité des usagers, motorisés ou non, afin de leur apporter un niveau de service approprié et de renforcer leur sécurité.

À télécharger sur www.cerema.fr



Territoires ruraux et périurbains : comment sortir du tout-voiture ?

Le n° 158 du magazine de l'Ademe se penche sur la question de la sortie du tout-voiture dans les territoires périurbains et ruraux. En effet, les communes de ces territoires sont responsables à elles seules de 16 % des émissions des gaz à effet de serre en France. Dans ces zones, la décarbonation des transports de voyageurs et de marchandises relève autant des enjeux climatiques que sociaux, sanitaires et économiques. Comment réinventer la mobilité en zones peu denses ? Comment réhabiliter le vélo et son usage au quotidien en zone rurale ?

À télécharger sur www.librairie.ademe.fr



Evaluation des externalités des mobilités touristiques en Normandie et en Corse à horizon 2030

L'étude entend de quantifier et monétariser l'ensemble des externalités environnementales et sociales générées par les déplacements touristiques à horizon 2030 en Corse et en Normandie. Ce rapport s'inscrit dans la suite des travaux initiés en 2020 à l'échelle de la France, de l'Occitanie, de la Bretagne et de l'Île de France. Ces externalités sont monétarisées à travers différents scénarios. Le scénario « tendanciel » identifie les leviers les plus impactants parmi ceux testés dont le cyclotourisme, les transports en commun, le tourisme de proximité...

À télécharger sur www.librairie.ademe.fr



Rendre possible le développement du vélo en territoires peu denses

En 2019, 2,3% des déplacements en zones rurales se réalisaient à vélo contre 79,5% en voiture (INSEE, EMD 2018-2019). Pourtant plus de la moitié des déplacements restent inférieurs à 10 kilomètres. Si le vélo a été marginalisé, la progression est sensible et les actions à conduire connues. Ce dossier du Club des villes et territoires cyclables et marchables apporte des éclairages sur les spécificités et le potentiel du vélo en territoires peu denses et illustre l'état des lieux sur les mobilités actives dans ces espaces où vivent la moitié des Français.es.

À télécharger sur www.villes-cyclables.org

À venir

<p>5-7 OCT. 2022</p>	<p>26^{es} Rencontres Vélo & Territoires 📍 Bourges ⓘ www.velo-territoires.org</p>	
<p>19-20 OCT. 2022</p>	<p>Rencontre territoriale de l'écomobilité scolaire 📍 Lyon ⓘ www.mobiscol.org</p>	
<p>19 OCT. 2022</p>	<p>Assises nationales Vélo à Assistance électrique 📍 Grenoble ⓘ www.assisesveloelectrique.org/</p>	
<p>8-9 NOV. 2022</p>	<p>Sloww ! (ex-Rencontres nationales du tourisme fluvial) 📍 Arles ⓘ www.sloww.vnf.fr</p>	
<p>10 NOV. 2022</p>	<p>Rencontre du Club des villes et territoires cyclables et marchables Marche et vélo en ville, une conquête spatiale 📍 Paris ⓘ www.villes-cyclables.org</p>	
<p>22-24 NOV. 2022</p>	<p>Salon des maires et des collectivités locales 📍 Paris ⓘ www.salondesmaires.com</p>	
<p>22-23 NOV. 2022</p>	<p>Journées nationales du réseau CHANTIER école sur la mobilité 📍 Bordeaux ⓘ www.chantierecole.org</p>	
<p>25 NOV. 2 DEC. 9 DEC. 14 DEC.</p>	<p>Les Clubs Vélo & Territoires Club des itinéraires et destinations vélo Club EPCI* Club Départements* Club Régions* 📍 Webinaires (*réservés aux adhérents) ⓘ www.velo-territoires.org</p>	
<p>9-12 MAI 2023</p>	<p>Velo-city 2023 - Leading the Transition 📍 Leipzig, Allemagne ⓘ www.ecf.com</p>	

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

L'info en +

Contribuez à l'Observatoire national des véloroutes

Enquête ouverte jusqu'au 21 octobre 2022



L'Observatoire national des véloroutes, un outil stratégique tributaire de la contribution des territoires.

Voici les cinq bonnes raisons d'y contribuer :

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).

👁 En savoir plus

www.velo-territoires.org

 **vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

2 Allée de Lodz 69007 Lyon

+33 (0)9 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

in Vélo & Territoires

🐦 @VeloTerritoires

f Vélo & Territoires

—
Carte des 170 adhérents
de Vélo & Territoires

