

vélo

LA REVUE

& territoires

N°69 | AUTOMNE - HIVER
2022



À LA UNE

La Région Grand Est, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Le Concentré vélo

PAGE 4

DOSSIER

PAGE 12

Observer la mobilité à vélo dans les territoires : les clés de la réussite

PAUSE-VÉLO

En compagnie de Nathalie Ortar

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Le comité interministériel vélo prévu début décembre a été repoussé à janvier sans précision de date. Entre l'annonce des 250 millions d'euros pour 2023, la signature française de la déclaration européenne pour le vélo et les états généraux à Bercy autour des neuf engagements pour la filière économique du vélo, nous avons reçu de nombreuses manifestations d'intérêt de l'État et du Gouvernement ces derniers mois. Nous attendons à présent qu'elles se traduisent en actes mais restons confiants dans le fait que le comité interministériel se tiendra bientôt. Les collectivités agissent sur le vélo et attendent l'État pour agir avec elles. Sur les financements bien sûr pour développer 100 000 km supplémentaires dans le mandat, avec le volet mobilité des CPER en négociation, sur de la dotation et du soutien y compris à l'ingénierie dans les territoires (un AVélo 3 ?), sur le tourisme sur lequel Vélo & Territoires est particulièrement engagé et sollicite des moyens pour conduire des travaux nationaux.

« *L'essayer c'est l'adopter* » dit-on souvent du vélo. Il en est ainsi de nos ambitions à nous, élus. C'est en effet fort d'une expérience personnelle que nous décidons de porter des sujets de politique publique. Ainsi que vous le lirez dans ces pages, la stratégie vélo régionale à 360° de la Région Grand Est a démarré avec un éductour du plus haut niveau de l'exécutif en terres cyclables. Résultat ? L'ambition est au rendez-vous ! On ne peut qu'encourager ce type de démarche initiale pour engager une politique résolue.

Ensuite, juste après la délibération politique, « *seuls ceux qui sont comptés compteront* ». À Vélo & Territoires, nous sommes reconnus pour notre compétence en matière d'observation, de data et pour la qualité des indicateurs de référence que nous produisons. Il nous semblait donc important, en lien avec l'Ademe, de vous proposer un dossier sur la manière d'observer le vélo dans les territoires. Objectiver les enjeux, démontrer l'impact de nos politiques cyclables pour les porter plus loin... Évaluer est essentiel ! Je remercie l'Ademe de nous avoir soutenus, toute cette année pour parvenir à mieux disséminer autour de ces sujets importants et stratégiques.

L'ambition de Grand Est, notre dossier sur l'importance de l'évaluation, nos échanges en compagnie des créateurs du Concentré vélo et de notre grande témoin des rencontres, Nathalie Ortar, voici ce que nous vous proposons comme lecture inspirante en cette fin d'année.

Bonne lecture et à l'année prochaine !

Chrystelle Beurrier
Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative

LE CONCENTRÉ VÉLO

p. 4

Territoire cyclable

LA RÉGION GRAND EST

p. 6

Actus

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

p. 10

Dossiers

OBSERVER LA MOBILITÉ À VÉLO
DANS LES TERRITOIRES : LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

p. 12

Pause-vélo

EN COMPAGNIE DE NATHALIE ORTAR

p. 16

Parutions

p. 18

Agenda

p. 19

L'info en +

LE PROGRAMME ALVÉOLE PLUS EST LANCÉ

p. 20

Photo de couverture :

Eco-mobilité et tourisme - juillet 2022

© Samuel Grébil - Région Grand Est

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, Jiliane Pollak, Stéphanie Mangin, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Rey-Arnaud

Remerciements : Audrey Bardot, Hélène Charlier, Fabien Commeaux, Ermanno Di Miceli, Cédric Gouth, Claire Heidsiek, Léry Jicquel, Stéphanie Mangin, Thomas Montagne, Thibaud Philipps, Roselyne Pierrel, Sandra Rupp Lang, Julie Saucède, Léopold Schihin.

Crédits photos :

Cto & Clem La Voie Bleue, FFC, Hulton-Deutsch Collection/CORBIS, Jiliane Pollak, Marc Dosmann, Philippe Mayer, Région Grand Est, Samuel Grébil - Région Grand Est, Stadler, Studioah, Thierry Martrou, Vélo & Territoires, William Beaucardet - Île-de-France Mobilités

Le Concentré vélo

L'événement du jeudi

« **TROIS MINUTES DE LECTURE, 100 % MOBILITÉ VÉLO ET 0 % CYCLISME SPORTIF** », TELLE EST LA PROMESSE HEBDOMADAIRE DE CETTE REVUE DE PRESSE PENSÉE « **POUR FAIRE GRANDIR SA CULTURE CYCLABLE** ». EXPLICATIONS ET RENCONTRE AVEC SON CRÉATEUR.

Depuis le 28 avril 2021, les messageries électroniques d'un nombre croissant d'internautes vibrent chaque jeudi à sept heures précises, heure française. C'est sur ce créneau que Léry Jicquel publie Le Concentré vélo, une newsletter hebdomadaire qui, comme son nom le suggère, informe sur le vélo de façon compacte et ramassée. Soixante-neuf éditions plus tard, la missive envoyée à l'origine à une vingtaine de contacts comptait, début novembre 2022, quelques « 3 500 abonnés à raison de 100 à 200 nouveaux abonnés mensuels et d'un taux d'ouverture de 65 % », dit le principal intéressé. Une progression qui tient de la patience de l'artisan pour ce produit hybride, synthèse d'une époque, du parcours de son instigateur et d'une matière vivante et protéiforme qui n'en finit plus, sous nos latitudes, d'être au cœur de ce premier quart de XXI^e siècle.

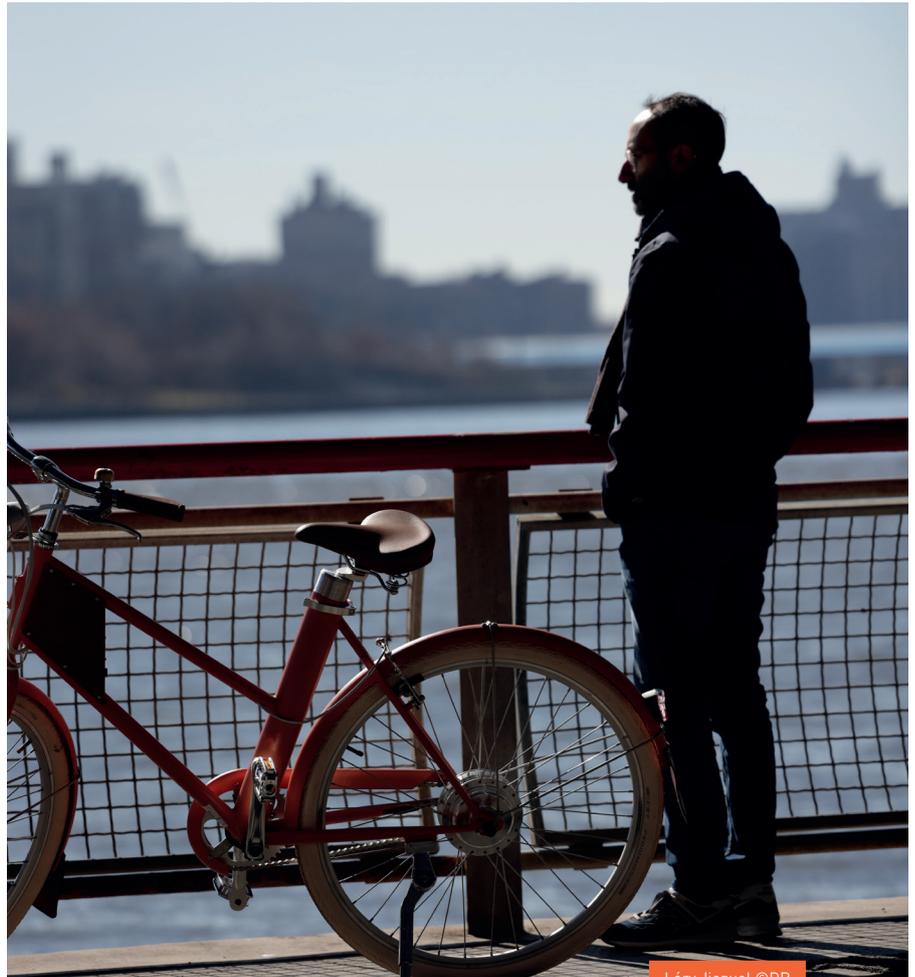


Le Concentré vélo se veut moins curateur que caisse de résonance des enjeux contemporains, que ceux-ci soient planétaires ou hyper locaux.



Le pouls du moment

Le ton est annoncé d'entrée : Le Concentré vélo entend prendre et donner le pouls du moment. Son format se veut « décalé », « décontracté », vif et au fort goût de revenez-y. Le contenu ? Une dizaine de « vu », « entendu » mais surtout « lu » patiemment amassés par Léry Jicquel, quadragénaire aux déjà multiples vies¹, au gré de ses trouvailles quotidiennes sur ce sujet spécifique. « *Ma routine aujourd'hui est la suivante* », explique le serial entrepreneur depuis New York, où il s'est installé au début de l'année 2022. *Je profite de mes longs trajets en métro pour faire une veille sur l'actualité vélo, et je sauvegarde les sujets qui m'intéressent dans une appli à part. Le samedi, je prends une heure pour trier. Le dimanche, j'affine, j'éditorialise le cas échéant et*



Léry Jicquel ©DR

j'envoie à la relecture, étape dont s'acquitte avec brio ma collègue Estelle Comment. Le mercredi soir, j'ajoute les offres d'emploi et programme l'envoi automatique pour le lendemain matin. Avec le décalage horaire, c'est à compter du jeudi midi que je commence à répondre aux différents retours reçus.

Ergonomie

Le Concentré vélo se veut moins curateur que caisse de résonance des enjeux contemporains, que ceux-ci soient planétaires ou hyper locaux. Pas question en effet d'en faire un Actuvélo.fr 2.0, le site adossé à la FUB n'ayant pas survécu à l'incendie des locaux du serveur OVH, survenu en mars 2021. Coller à son époque implique de ne pas trop souvent regarder dans le rétroviseur.

Dès son premier été d'existence, la newsletter et son style chaloupé tapent dans l'œil de Creatis, un incubateur spécialisé dans les médias innovants. Les échanges qui en découlent permettent à Léry de se recentrer sur les réflexes qui comptent pour, semaine après semaine, mieux comprendre l'ADN de son lectorat naissant et surtout potentiel. Tous les trois mois, les abonnés sont ainsi sondés pour faire état de leurs suggestions, points de vigilance et attentes. Ajoutés aux feedbacks spontanés et aux statistiques régulièrement publiées sur le nombre de clics par entrées proposées, ces retours permettent d'ajuster régulièrement le tir. Ils contribuent à la constante amélioration de l'ergonomie de l'infolettre. C'est ainsi par exemple que, très vite, le nombre d'entrées proposées va être réduit de moitié



Ermanno di Miceli en pleine interview pour le Podcast Vélo aux 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires à Bourges, octobre 2022 ©Thierry Martrou

et que les liens vers les articles payants, peu consultés par ce lectorat, vont être écartés. Ses modèles avoués ? Les confrères de Tech Trash et le ton pinçant de leur « *concentré hebdomadaire d'infos espiègles sur la tech* » ; ceux de Datagif qui, tous les quinze jours, relaient quelques *must-read* en matière d'innovation et de design médias ; ou encore Bulletin, ce recueil « *d'infos curieuses et optimistes* » publié chaque lundi et dont Jean Abbiateci, son fondateur, humanise la lecture en l'accompagnant sur Twitter de *threads* au contenu aussi pédagogiques qu'attachant. « *C'est à son contact que j'ai pu mesurer tout ce qu'il y avait à prendre en compte en matière de monétisation* »

reconnait par exemple Léry Jicquel.

Podcast et offres d'emploi

Ce n'est pas le moindre de ses paradoxes : à mesure qu'il tend vers une forme épurée, Le Concentré vélo s'étoffe. Depuis avril 2022, la newsletter relaie aussi des offres d'emploi liées au secteur. Une bonne idée visiblement car, en six mois à peine, cette rubrique a déjà généré « *quelques 100 000 vues* ». Idem pour le podcast, lancé en juin 2022, et qui s'enorgueillit déjà de « *2 600 écoutes par épisode* ». Sa conduite a été confiée à Ermanno di Miceli, un triathlète et marathonien venu du monde de la finance qui, depuis le Luxembourg où il réside, en est à son « *neuvième format d'émissions sur ce support* »

cas de cette structure spécialisée dans le Réseau vélo augmenté », précise Léry. Ce cadre posé, Ermanno a carte blanche pour mettre à l'aise ses intervenants, diriger les entretiens et gérer la post-production. « *Le podcast s'adresse davantage aux élus et aux techniciens territoriaux, précise l'animateur. Nous tâchons de respecter la parité et de nous en tenir à un angle par saison – ici, les associations locales. Nous n'avons pas de périodicité autre que de proposer une demi-douzaine d'invités par saison.* »

Communauté

Obsédés par l'idée de « *délivrer du travail de qualité dans les délais impartis* », les deux hommes n'en perdent pas pour autant de vue les notions de plaisir et d'exigence. « *Nous essayons de ne pas être un média Bisounours, conclut Léry. Nous ne sommes certes pas journalistes de formation, mais nous n'éluons pas les éventuels échecs de nos invités et leur demandons les leçons qu'ils en ont tirées. De façon générale, la newsletter n'a pas l'ambition de convaincre les non-convaincus. Elle vise plutôt à mieux armer ceux qui souhaitent progresser dans leur compréhension de ces thématiques-là. Notre ambition est de monter régulièrement en compétence, et que cela bénéficie aussi à la belle communauté que nous avons commencé à fédérer autour de ces valeurs communes.* »



Chrystelle Beurrier, présidente de Vélo & Territoires, en pleine interview pour le Podcast Vélo aux 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires à Bourges, octobre 2022 ©Thierry Martrou



Le podcast s'adresse davantage aux élus et aux techniciens territoriaux. Nous tâchons de respecter la parité et de nous en tenir à un angle par saison.



depuis 2014 ».

Du fait de leur éloignement géographique, les deux hommes se calent par WhatsApp quant au choix de leurs invités et font valider l'idée par Fifteen, le sponsor du Concentré vélo – « *nos abonnés étaient d'accord pour que nous ouvriions notre support à la publicité, mais à la condition que ce soit un partenaire qui fasse sens, ce qui est le* »

👁 En savoir plus

www.leconcentrevelo.fr
www.lejobvelo.fr
www.ermanno.fr

✍ Propos recueillis par Anthony Diao

¹ Juriste de formation, Léry Jicquel est notamment passé par la fonction publique territoriale avant d'animer beta.gouv.fr, l'incubateur numérique de start-ups d'État. La compagnie prolongée de ces experts du numérique lui donnera l'élan pour créer dès 2014 avec son épouse Velook.fr, plateforme dédiée à la recherche de vélos d'occasion, puis l'Observatoire des cyclistes accidentés de la route, puis une application recensant quelques 125 médias et influenceurs spécialisés, etc.

La Région Grand Est, territoire cyclable

LA RÉGION GRAND EST, CE SONT QUATRE PAYS LIMITROPHES, DIX DÉPARTEMENTS, SIX PARCS NATURELS RÉGIONAUX, CINQ AIRES URBAINES DE PLUS DE 250 000 HABITANTS ET 80 % DU TERRITOIRE DÉDIÉS À L'AGRICULTURE ET À LA FORÊT. AVEC L'OBJECTIF AVOUÉ DE DEVENIR LA PREMIÈRE RÉGION CYCLABLE DE FRANCE, ELLE S'EST RÉCEMMENT DOTÉE D'UNE STRATÉGIE À 360°, MATÉRIALISÉE PAR UN PLAN VÉLO 2022-2028 AMBITIEUX, FORT DE HUIT ENGAGEMENTS THÉMATIQUES DÉCLINÉS EN 31 ACTIONS, ET DOTÉ D'UN BUDGET DE 125 MILLIONS D'EUROS SUR SIX ANS.



La région Grand Est en bref

Superficie : 57 441 km²
 Population : 5 559 051 habitants
 Densité : 97 hab./km²
 Chef-lieu : Strasbourg
 Président : Jean Rottner

En savoir plus :
www.grandest.fr



Slow up ©Marc Dosmann



Thibaud Philipps ©Marc Dosmann

Entretien avec Thibaud Philipps

Vice-président de la Région Grand Est, en charge de la délégation Transports et mobilités durables

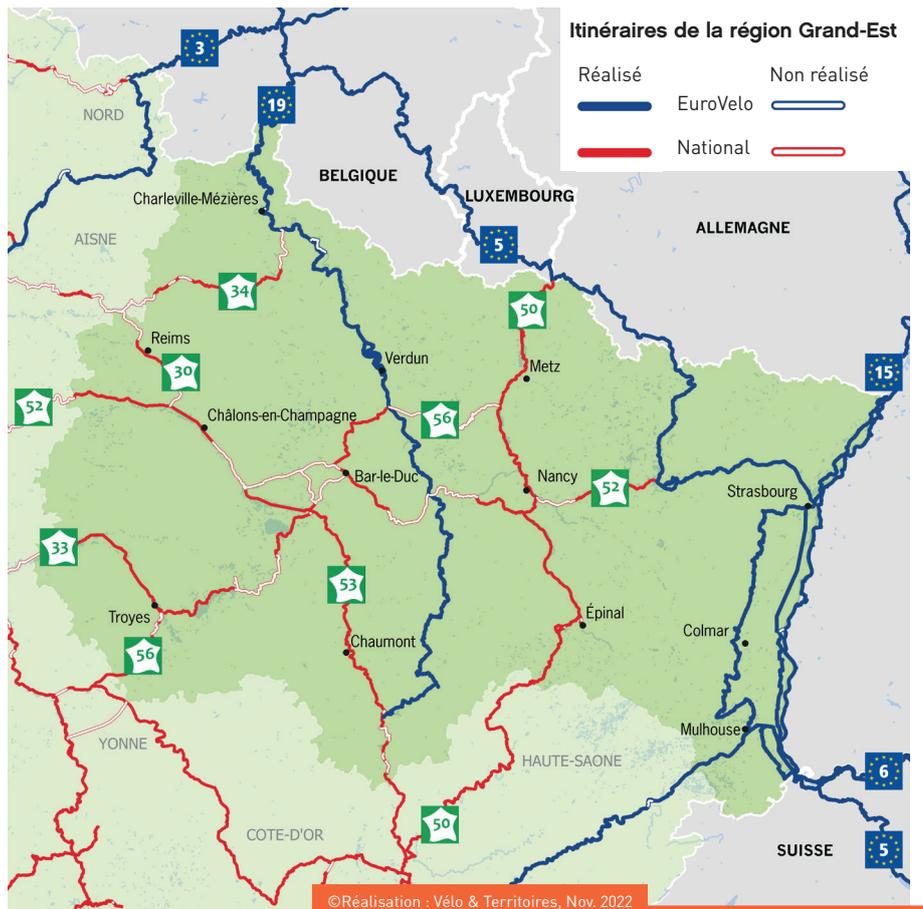
En quoi la Région Grand Est est-elle un territoire propice au développement du vélo ?

Dès la constitution de cette nouvelle entité administrative, nous avons clairement senti une appétence sur les sujets vélo. Plusieurs intercommunalités sont notamment à la pointe sur ces questions, avec un savoir-faire et des compétences qui ne sont plus à démontrer et une part modale vélo plus importante qu'ailleurs. Strasbourg est la plus connue mais ce n'est pas la seule... La constitution de cette nouvelle entité administrative a été l'occasion de fédérer un nombre conséquent de partenaires puisque le territoire compte 135 autorités organisatrices des mobilités. Cette force du nombre a permis de multiplier

les remontées et de gagner en pertinence lors des nombreuses réunions préparatoires organisées lors de l'élaboration de ce Plan vélo.

Quel rôle entend jouer la Région avec ce plan ?

Le rôle de la Région n'est pas de faire « à la place de » mais « avec » lesdits partenaires. En tant que cheffe de file des autorités organisatrices de la mobilité, la région Grand Est s'attache avant tout à proposer un appui à la mise en œuvre d'itinéraires cyclables continus et sécurisés. Elle structure, coordonne et relie les territoires entre eux afin qu'il y ait le moins de zones blanches possibles. Le tout s'inscrit dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone, qui vise 12 % de part modale pour le vélo d'ici 2030.



TROIS QUESTIONS À AUDREY BARDOT

Vice-présidente du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle en charge des infrastructures et des mobilités

1.

Le département de Meurthe-et-Moselle s'est doté cette année d'un plan vélo 2022-2028. Quelles en sont les grandes lignes ?

Ce plan a effectivement été adopté le même jour que celui de la Région. Il répond aux objectifs bien connus de diminution des gaz à effet de serre, de pollution de l'air, de sédentarité, d'attractivité ou d'effet sur le pouvoir d'achat. Atteindre les 12 % de part modale vélo d'ici 2030 est un véritable challenge chez nous car, avec nos 2 % actuellement là où la moyenne nationale est de 5 %, nous partons de loin.

2.

Comment ce plan départemental s'articule-t-il avec celui de la Région ?

Notre plan vélo porte à la fois sur la coordination de l'action des collectivités, sur l'aménagement d'un réseau à la fois utilitaire et cyclotouristique, et sur l'animation et la promotion du vélo. La moitié de ses 20 millions d'euros de budget est destinée à soutenir les territoires, avec un plafond de subvention fixé à 30 %. L'autre moitié est dédiée aux grands axes inscrits au Schéma national que sont la V50, la V52 et la V56. La Région nous a accompagnés sur la V50 et s'apprête à le faire sur la V52. Nous sommes également en discussion pour articuler au mieux nos deux règlements d'intervention car, jusqu'ici, seules les véloroutes inscrites au Schéma national étaient aidées par la Région. Pour les EPCI notamment, cette aide est nouvelle.

3.

Ce plan départemental est particulièrement volontaire au niveau des collèges. Comment cela se concrétise-t-il ?

Les collèges relèvent de notre compétence et le constat a été fait que, si la pratique augmente à peu près partout, ce n'est pas forcément le cas avec ce public-là. N'étant pas l'Éducation nationale, nous ne sommes pas donneurs d'ordre. Notre intervention s'effectue en revanche au niveau de la mise en place d'aménagements sécurisés et d'actions ciblées. Dans le cadre du programme « Au collège, j'y vais à vélo », nous prêtons par exemple des vélos – fabriqués en Meurthe-et-Moselle ! – aux élèves qui le souhaitent, dès lors qu'ils habitent à moins de trois kilomètres de leur établissement. À ce jour, 44 vélos ont déjà été livrés auprès de six collèges. C'est un bon début. ●

“

Le rôle de la Région n'est pas de faire « à la place de » mais « avec » les partenaires.

”

Huit engagements, 31 actions, 125 millions d'euros de budget sur six ans : vous placez la barre haute !

J'ajouterais que, sur ces 125 millions d'euros de budget, 100 millions sont fléchés pour financer de nouvelles actions ou opérations. Le vélo est un sujet qui rassemble au-delà des étiquettes politiques. La filière est large et englobe aussi des enjeux comme l'assistance, la fabrication ou la seconde main. Nous avons la chance d'avoir en notre sein des exemples de structures expérimentées avec de nombreuses réussites à leur actif. Nous voyons ce qui fonctionne ou pas. Le but est de donner envie de procéder au report modal, grâce à des infrastructures sécurisées et rapides et un travail de fond sur la continuité cyclable. Et, si la mobilité du quotidien est désormais au cœur de nos préoccupations, nous n'en oublions pas pour autant de travailler au maillage des sites touristiques.

À quelles difficultés êtes-vous confrontés ?

Le principal écueil que nous souhaitons éviter est celui du saupoudrage des aides. L'interconnexion, par exemple, est un objectif majeur. C'est la raison pour laquelle nous avons ciblé l'installation de services de location à proximité des gares comme l'un des grands objectifs de ce plan vélo. Nous nous inspirons pour cela de l'expérience Blue-bike qui est menée en Belgique. C'est l'avenir.

Quels sont les enjeux à court et moyen terme ?

L'important à ce stade est d'avoir identifié les projets les plus pertinents et d'être certains de pouvoir s'appuyer sur les bons partenaires publics et privés pour les mener à bien. Le développement des pôles d'échanges multimodaux à proximité des gares, le travail autour de la sensibilisation des lycéens, le volet sportif, tout ceci entre dans nos pistes de réflexion et d'action du moment. Nous ferons bien entendu un point d'étape à mi-parcours car tout est susceptible d'évoluer. Notre plan vélo est certes imprimé, mais il n'est surtout pas figé. ●

Propos recueillis par Anthony Diao



Claire Heidsiek ©Région Grand Est

Entretien avec Claire Heidsiek

Cheffe de la mission Intermodalité à la région Grand Est

Le Grand Est est issu de la fusion des régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne. Comment s'est effectuée la mise en commun des savoirs et compétences accumulées par chacune de ces trois entités ?

Avant la fusion, il n'y avait pas de politique cyclable globale, mais déjà l'esquisse d'un maillage cyclable régional. Le renforcement des compétences régionales, dans le champ de la mobilité mais aussi au-delà, a permis d'interroger bien d'autres thématiques, que l'on retrouve dans le Plan régional vélo du Grand Est adopté en juin 2022.

Quels sont les grands axes de ce plan ?

Nous avons fait le choix de partir sur huit engagements thématiques : coordination et accompagnement des actions cyclables des 135 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) du territoire ; amélioration de l'intermodalité train-vélo ; soutien à la mise en œuvre des infrastructures cyclables ; soutien au potentiel économique de la filière vélo ; aide à la remise en selle ; améliorer l'offre cyclotouristique ; encourager la pratique cyclable auprès des lycéens et des apprentis ; sensibiliser aux pratiques cyclables sportives, avec notamment un soutien aux pratiques inclusives... Ces huit engagements se déclinent ensuite en 31 actions.

Le cyclotourisme arrive au sixième rang des entrées thématiques de ce plan, alors qu'il a souvent été la porte d'entrée des politiques cyclables. Est-ce un signe des temps ?

Oui et non. En réalité, la moitié du budget prévisionnel porte sur l'engagement n°3, consacré au soutien à la réalisation des infrastructures cyclables, dont le cyclotourisme fait partie. Pour autant, et même si les premiers engagements, ceux relatifs à l'accompagnement des AOM et aux opérations de promotion de l'intermodalité, deux thématiques qui font écho à des compétences régionales majeures, arrivent avant, il faut prendre le Plan vélo comme



L'intermodalité en gare de Strasbourg ©Stadler

un ensemble de mesures indissociables. Ce qui a peut-être changé, c'est le fait que les leviers soient multiples et désormais clairement identifiés. L'heure est venue de les activer.

Comment ces différentes actions vont-elles être réparties dans le temps ?

Une clause de revoyure est prévue d'ici trois ans. Nous distinguons ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage régionale et les autres actions, pour lesquelles la Région a un rôle de soutien, d'accompagnement et de facilitation. En sa qualité de cheffe de file, elle fixe les grands principes directeurs à l'attention des acteurs du territoire, en premier lieu des AOM. Pour les nombreuses intercommunalités devenues depuis peu AOM, le vélo peut constituer un premier pas dans l'exercice de cette compétence, et l'objet serait spécialement bien choisi, en ce qu'il n'est pas clivant et répond à de nombreux enjeux actuels.



Pour les nombreuses intercommunalités devenues depuis peu AOM, le vélo peut constituer un premier pas dans l'exercice de cette compétence



Le budget annoncé est de 125 millions d'euros pour sept ans. Comment va-t-il être dépensé ?

Nous travaillons précisément sur cette question de la déclinaison opérationnelle, en fondant nos réflexions sur les besoins des territoires et sur les publications d'acteurs reconnus – dont Vélo & Territoires ! Des dispositifs de soutien sectoriel vont être créés, mais l'enjeu est bien celui de promouvoir sur un territoire une politique globale, par exemple d'intervenir aussi

bien sur le linéaire cyclable que sur l'accompagnement au changement. La Région doit promouvoir cette posture ; ce serait une belle traduction de son rôle de cheffe de file.

Par quelles actions entendez-vous débiter ?

Les AOM attendent spécialement les dispositifs de soutien aux infrastructures et aux services vélo. Ces dispositifs seront adoptés dans le courant du premier semestre 2023, étant entendu que leur construction a déjà débuté. Cela prend du temps, car nous souhaitons une conjugaison fine de l'action régionale avec celle des départements notamment, fonder techniquement les exigences de qualité et orienter l'action des collectivités vers certains projets, les plus porteurs de changements. Ces dispositifs concerneront la mobilité du quotidien, de nombreuses autres actions disposent déjà d'une traduction opérationnelle, à l'instar des aménagements à vocation touristique. L'intervention régionale sera fondée sur deux grands principes : s'appuyer sur les planifications des mobilités pour s'assurer de la pertinence du projet financé et ne pas déposséder l'AOM de sa compétence, et équilibrer les interventions, tant en terme spatial qu'en terme d'objets. Toutes les collectivités n'ont pas les mêmes besoins, ne partent pas du même point, ne connaissent pas le même contexte de densité ou d'offre de transport en commun.

Quelle direction pilote ces différentes actions ?

La mise en œuvre du Plan vélo s'appuie sur une structuration en mode projet. Le pilotage d'ensemble relève de la direction des Mobilités mais chaque direction métier a la maîtrise des projets de ses actions. La mise en œuvre de l'engagement n°4 du Plan vélo, par exemple, « *Accompagner le développement de la filière économique du vélo* », relève de la direction de l'Attractivité. Le pilotage centralisé est néanmoins indispensable, à la fois pour assurer un suivi complet et pertinent du plan et pour ne pas perdre de vue l'approche multi-sectorielle précédemment évoquée et qui procède d'une logique globale en réalité.

Des comptages sont-ils prévus ?

C'est un point éminemment important. Nous mettons actuellement en place un atlas régional grâce aux données de comptage disponibles en open data. Le recueil répété dans le temps des données de chaque territoire nous permettra d'évaluer au mieux la politique mise en place. Il est à noter que le Plan vélo prévoit de subventionner l'acquisition de solutions de comptage par les AOM.

Dans sa profession de foi, le président Jean Rottner exprime le vœu de la Région de soutenir les acteurs locaux et de travailler avec les frontaliers. Comment cela se concrétise-t-il ?

En s'appuyant sur des instances existantes, comme par exemple le Conseil rhénan, ce parlement trinational de la région du Rhin supérieur dont nous assurerons la présidence en 2023. Le vélo, dans sa dimension pendulaire mais aussi cyclotouristique est identifié comme thématique majeure. Le travail réalisé porte par exemple sur l'identification des *missing links*, afin d'assurer une continuité d'itinéraires et de services et d'effacer les frontières physiques. Sur ces thématiques, la Région n'est toutefois pas seule et travaille de concert avec ses départements, dont l'expertise technique et la connaissance du terrain ne sont plus à démontrer.

“

S'agissant de l'ouverture de notre regard sur ce qui se faisait à l'extérieur, la Région s'en est également donné les moyens.

”

Justement, qu'avez-vous appris au contact de ces collectivités voisines ?

Il y a tout d'abord eu une large concertation en amont de ce plan : AOM, départements, acteurs institutionnels, économiques, associatifs ont été associés. S'agissant de l'ouverture de notre regard sur ce qui se faisait à l'extérieur, la Région s'en est également donné les moyens. Politiquement, une délégation s'est rendue en Flandres fin 2021. Ce voyage d'étude a directement inspiré certaines actions du Plan vélo, comme le projet de vélo en sortie de gare. Techniquement, nous nous sommes également rendus à Bâle, qui a la particularité d'avoir une mobilité divisée en trois parts modales quasi équivalentes (mobilités actives, transports en commun et voiture) et un partage de l'espace singulier. Nous échangeons également avec nos homologues régionaux, de Bretagne, du Sud... Aujourd'hui nous entrons dans une vraie dynamique interrégionale, qui pose les bases d'une plus large audience au niveau national. ●

TROIS QUESTIONS À CÉDRIC GOUTH

Président de la commission Tourisme de la Région Grand Est.

1.

En quoi la Voie Bleue® est-elle l'un des itinéraires phares de la région Grand Est ?

La Voie Bleue® ou Moselle-Saône à vélo est un itinéraire qui relie la frontière du Luxembourg à Lyon sur près de 700 kilomètres. Elle est inscrite au Schéma national des véloroutes et voies vertes et traverse en Grand Est la Moselle, la Meurthe-et-Moselle et les Vosges. Elle s'est imposée comme un itinéraire phare du Grand Est par la qualité de ses aménagements cyclables – lesquels sont à 75 % en site propre –, son faible dénivelé qui la rend accessible à tous, ainsi que la richesse de ses paysages et des sites culturels à découvrir sur le parcours. La structuration, l'attractivité et la notoriété grandissantes de l'itinéraire sont le résultat d'un partenariat entre les collectivités traversées qui sont organisées depuis 2018 en Comité d'itinéraire. Le Comité rassemble aujourd'hui 33 partenaires - 3 régions, 7 départements, 2 métropoles, 20 EPCI et VNF - autour d'un plan d'actions commun. Le budget annuel du Comité est d'environ 200 000 €. La convention de partenariat vient d'être renouvelée pour la période 2022-2024.

2.

Comment s'effectue le travail de coordination avec les autres collectivités partenaires ?

Le département de la Haute-Saône assure la coordination du Comité d'itinéraire et du plan

d'actions. Ces dernières sont définies au travers de comités techniques et validées lors des comités de pilotage. Chaque partenaire enrichit le partenariat selon son domaine de compétence. Les missions de communication s'appuient principalement sur les organismes de promotion touristique des différents partenaires que sont les offices de tourisme, les agences de développement touristique et les comités régionaux du tourisme. Les régions participent à l'amélioration de l'intermodalité via leurs politiques de mobilité, ou au développement des équipements par des programmes de financement spécifiques. Les départements et EPCI travaillent à l'amélioration de la qualité des infrastructures : continuité de l'itinéraire, travaux et aménagements, signalisation...

3.

Quels sont les enjeux à venir pour cet itinéraire dans le cadre du nouveau Plan régional vélo ?

Le développement de l'offre de services aux cyclotouristes, la connexion avec les autres itinéraires phares du Grand Est, la continuité européenne de l'itinéraire, les passerelles à développer avec le tourisme fluvial, ainsi que le futur contrat de canal des Vosges en cours d'élaboration le long de l'itinéraire sont les enjeux identifiés pour augmenter l'attractivité et la notoriété de l'itinéraire. Ces enjeux seront travaillés dans le futur Schéma régional de l'itinérance touristique en Grand Est, dont l'élaboration débutera courant 2023. ●



La V50 en Meurthe-et-moselle ©Clo & Clem La Voie Bleue

Actus du réseau Vélo & Territoires

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

Le Plan vélo 2.0 dévoilé à Matignon

Rendre le vélo « accessible à toutes et tous et partout sur le territoire ». Tel est l'objectif affiché par le gouvernement qui a dévoilé un Plan Vélo 2.0 à l'occasion des quatre ans du précédent, en présence de six ministres et sous la houlette de la Première ministre. « Le contexte actuel et les priorités gouvernementales en matière de sobriété énergétique et de lutte contre le changement climatique constituent l'opportunité de poursuivre et d'accélérer le développement du vélo », souligne la communication officielle.



Présentation du Plan vélo 2.0 dans la cour d'honneur de Matignon, septembre 2022. ©DR

Un réseau points-nœuds multimodal dans le Loiret

Le département du Loiret vient d'acter le lancement de son schéma des mobilités. Ce dernier fixe des orientations sur quinze ans, mobilise un budget de 7 M€/an (total de 105 M€) et prévoit la création de 314 km d'aménagements cyclables structurants. Il repose sur une démarche partenariale et prévoit 39 actions réparties en cinq axes dont sur les mobilités douces et partagées. Afin d'assurer un maillage territorial sans rupture de continuité, sa grande originalité réside dans le fait qu'il propose la création d'un réseau points-nœuds multimodal, prenant en compte un réseau cyclable hiérarchisé qui desservira les différents pôles de mobilité du territoire. Ces derniers seront agrémentés d'un certain nombre de services, notamment à destination des cyclistes.

La France signe la Déclaration européenne sur le vélo

Le 21 octobre à Prague, en marge d'une réunion informelle des ministres européens des Transports, Clément Beaune a signé la Déclaration européenne sur le vélo. La France rejoint ainsi la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, le Danemark, l'Irlande et la Slovaquie qui l'avaient signée en juin 2022, et avaient ainsi appelé la Commission européenne à encourager la pratique du vélo. « Cette déclaration reconnaît l'usage du vélo comme un vrai mode de transport, écologique, économique, positif pour la santé et le climat. Elle rappelle notamment que la pratique du vélo permet d'économiser, chaque année, l'équivalent de 16 millions de tonnes d'émissions de CO2 au niveau européen », indique le ministère chargé des Transports. « Par cette signature, nous souhaitons défendre au niveau européen l'importance d'une vision stratégique à donner au vélo compte tenu de ses bénéfices pour la santé et l'environnement, en cohérence avec l'ambition du "plan vélo" porté par la France ». Une marche de plus vers un plan vélo européen ?

25 ans d'EuroVelo

Mi-novembre, un webinar célébrait les 25 ans d'EuroVelo. Henk Swarttouw, président de l'European Cyclists' Federation (ECF), a félicité le travail collectif mené durant ce quart de siècle, avec l'objectif commun de construire une Europe toujours plus cyclable grâce à cette ossature européenne de 90 000 km. Le tourisme à vélo comme une solution aux défis du tourisme durable, l'importance de s'allier au train et les questions relatives à la data étaient à l'ordre du jour. Stéphanie Mangin de Vélo & Territoires est intervenue pour rappeler l'importance et la disponibilité de la méthode ÉVA-VELO et plaider pour disposer de données comparables à l'échelle européenne.

Une coalition pro-vélo et pro-marche pour la COP27

L'engagement pro-vélo se joue aussi au niveau mondial. C'est pourquoi Vélo & Territoires a signé la lettre ouverte aux gouvernements et aux villes en faveur du vélo et de la marche, rédigée par la coalition PATH (Partnership for Active Travel and Health), créée notamment par l'ECF. Publiée à l'occasion de la COP27, cette lettre appelle « les gouvernements et les villes à investir davantage dans la marche et le vélo pour atteindre les objectifs climatiques et améliorer la vie des gens ». Elle a été signée par 400 acteurs de 70 pays.



VÉLO & TERRITOIRES

Actualisation du Schéma National des Véloroutes

Coordinateur du réseau national cyclable, Vélo & Territoires anime, tous les trois ans, l'actualisation du Schéma national des véloroutes. La démarche en cours, lancée en 2021, s'achèvera en début d'année 2023. Elle a fait l'objet d'une consultation ouverte et a permis de rassembler de nombreuses contributions et sollicitations de la part des collectivités. Le Comité de pilotage, composé de Vélo & Territoires, du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires via la Coordination interministérielle marche et vélo, de l'Ademe, de l'AF3V, du Cerema, du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Voies navigables de France, a étudié l'ensemble des demandes reçues et les a évaluées conformément aux règles de fonctionnement en vigueur. L'ensemble des arbitrages est à retrouver sur la page dédiée à l'actualisation du SNV du site Internet.



VÉLO & TERRITOIRES

Succès des Rencontres 2022 de Vélo & Territoires

Plus de 500 participants venus de 123 territoires différents, étaient réunis à Bourges pour les 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires début octobre. Près de 260 cyclistes ont également pu découvrir le Canal de Berry à vélo lors d'une visite technique, ponctuée de haltes présentant des solutions vélo grandeur nature. Vous avez manqué cette édition ? Une séance de rattrapage est possible avec les présentations des ateliers et surtout des articles de suite sur les différentes séquences à retrouver sur le site de Vélo & Territoires. Rendez-vous l'année prochaine dans la Somme, à Amiens, pour les 27^{es} Rencontres.



Visite technique des 26es Rencontres Vélo & Territoires ©Thierry Martrou

Un grand pas vers la filière économique du vélo

Le 15 novembre dernier, cinq ministres et 160 personnes étaient réunis pour les États généraux du vélo à Bercy au ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. Le Livre Blanc de la filière économique du vélo a été remis à Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Roland Lescure ministre délégué chargé de l'Industrie, Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, Amélie Oudéa-Castéra, ministre des Sports, et Sarah El Haïry, secrétaire d'État en charge de la Jeunesse. Signe d'une vraie reconnaissance du vélo et du travail de tous les acteurs impliqués (industriels, collectivités, entrepreneuriaux, associatifs, sportifs, touristiques ...) dans le développement du vélo en France. Fruit d'un vaste travail collectif conduit dans le sillage du rapport du député Guillaume Gouffier-Cha, ce Livre Blanc comporte neuf engagements pour faire de la France une nation cyclable dans lequel le vélo pèse du point de vue économique.

Ça pédale fort en Bretagne

En octobre a eu lieu à Saint-Brieuc la première conférence bretonne du vélo. Avec plus de 150 partenaires institutionnels, associatifs et économiques, ce rendez-vous a partagé les enjeux du développement du vélo en Bretagne et recueilli des idées nouvelles pour en démocratiser l'usage sur l'ensemble du territoire breton et ainsi faire reculer l'usage de la voiture individuelle. Pour y parvenir, la Région entend accélérer ses investissements et services pour accompagner ses politiques cyclables. Le président de la Région Loïc Chesnais-Girard a profité de l'occasion pour donner le coup d'envoi de l'élaboration du Plan régional vélo, dont une première étape sera présentée à la session de décembre 2022.

Présentation de l'appel d'offres Véligo

En amont de l'appel d'offre pour le renouvellement du contrat de service public pour la mise à disposition, l'entretien-maintenance et l'exploitation de Véligo, son service public régional de vélos en location moyenne et longue durées, **Île-de-France Mobilités organise une réunion d'information le 26 janvier prochain.** Ouverte aux acteurs du domaine des transports et plus particulièrement des opérateurs de services vélos, ce rendez-vous présentera les principes et objectifs du futur contrat, le déroulement et le calendrier de la procédure d'appel d'offres et répondra aux questions des participants. Ces informations permettront de préparer l'appel d'offres qui sera lancé au printemps 2023. **Les acteurs intéressés sont invités à s'inscrire avant le 10 janvier 2023 en envoyant un mail à l'adresse suivante : vaeidf@iledefrance-mobilites.fr,** en précisant les informations suivantes : nom de la société, nom et fonction du contact, téléphone et mail.



De gauche à droite : Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables ; Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers de la bicyclette ; Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports ; Roland Lescure, ministre délégué chargé de l'Industrie ; Guillaume Gouffier-Cha, député du Val-de-Marne ; Laurence Müller-Bronn, vice-présidente de Vélo & Territoires ; Jérôme Valentin, vice-président de l'Union Sport & Cycle ; Patrick Guinard, président de l'APIC. ©Jilliane Pollak

VÉLO & TERRITOIRES

Encore plus nombreux

Le réseau de Vélo & Territoires s'étend avec le cap des 170 adhérents franchi depuis la rentrée. L'association en compte désormais précisément 174, dont 71 Départements, 12 Régions, 91 EPCI, intercommunalités, territoires associés et partenaires. Bienvenue aux nouveaux : la Communauté d'agglomération Seine-Eure (27), la Communauté de communes du Pays Fouesnantais (29), la Communauté de communes du Briançonnais (05) et la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte (60). Une nouvelle carte interactive des adhérents est disponible en ligne.

Tour de France 2023 : deux tracés qui mettent les territoires à l'honneur

Les parcours des prochains Tour de France hommes et femmes ont été dévoilés par Amaury Sport Organisation (A.S.O.). Pour sa 110^e édition, le départ des coureurs sera donné le 1^{er} juillet 2023 de Bilbao au Pays Basque et poursuivra sa route de l'autre côté des Pyrénées. Ce tracé tout en diagonale, traversera 23 départements du sud-ouest au nord-est et aura pour particularité de visiter les cinq massifs montagneux de l'Hexagone. La 2^e édition de la course féminine empruntera les routes du Puy-de-Dôme, au départ de Clermont-Ferrand, pour s'achever une semaine et onze départements plus tard à Pau, dans les Pyrénées-Atlantiques. Une nouvelle occasion de mettre à l'honneur les territoires français et de faire le lien entre le sport cycliste, le vélo du quotidien et le tourisme à vélo, ainsi que l'a rappelé le président d'A.S.O., Jean-Etienne Amaury.

L'emport de vélos testé sur le réseau des Cars du Rhône

Depuis le 7 novembre, les usagers de bientôt quatre lignes du réseau des Cars du Rhône peuvent utiliser ce nouveau service. Ce sont au total 22 véhicules équipés et deux technologies expérimentées. Installés à l'arrière des cars, chacun de ces dispositifs pourra accueillir jusqu'à 6 vélos (système manuel) ou 5 vélos (système d'assistance au levage) et les usagers pourront embarquer ou débarquer leur vélo gratuitement à tous les arrêts des lignes concernées. Si cette expérimentation s'avère concluante alors le dispositif pourrait être pérennisé et étendu à de nouvelles lignes. « Faire du vélo un complément évident des transports collectifs est une des priorités de SYTRAL Mobilités afin de simplifier l'intermodalité », déclare Fabien Bagnon, membre du bureau exécutif de SYTRAL Mobilités et du conseil d'administration de Vélo & Territoires.



Véligo ©William Beucardet, Île-de-France Mobilités

Observer le vélo dans les territoires : les clés de la réussite

POURQUOI ÉVALUER UNE POLITIQUE CYCLABLE ? COMMENT PROCÉDER ? QUELS ÉCUEILS ÉVITER ? SUR QUELLES EXPÉRIENCES ANTÉRIEURES CAPITALISER POUR GAGNER DU TEMPS ? TELLES FURENT QUELQUES-UNES DES QUESTIONS ABORDÉES LORS DE L'ATELIER OBSERVATION DU 5 OCTOBRE DERNIER AUX 26^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES DANS LE CHER.

Reconfigurer la mire

En pédagogie, l'étape de l'évaluation sanctionne un palier dans le processus de progression et d'apprentissage. Il permet à l'apprenant d'être au clair sur son niveau de maîtrise des connaissances nouvellement acquises, et à l'enseignant d'ajuster éventuellement le tir avant de passer aux paliers suivants. En matière de mobilité cyclable, les mêmes mécanismes sont peu ou prou à l'œuvre, même si le niveau de technicité croît de façon exponentielle et que tout est affaire d'échelle, de priorisation et de moyens financiers et humains. « Pourquoi évaluer ? » amorce ainsi Nicolas Mercat, vice-président de Vélo & Territoires, en ouverture de l'atelier intitulé « Observer la mobilité à vélo et les politiques vélo : les clés de la réussite. » Plusieurs enjeux sont en effet à l'œuvre dans cette troisième des quatre étapes traditionnelles de la mise en place d'une politique cyclable – les trois autres étant la planification, la réalisation puis, à l'autre bout du spectre, la promotion.

Évaluer, selon l'expérimenté modérateur de cette séance, peut se faire avant, pendant ou après la livraison des aménagements cyclables. Évaluer, c'est à la fois « justifier l'utilité des aménagements entrepris », « s'assurer que les objectifs annoncés ont bien été atteints », « analyser la fréquentation et en mesurer les retombées en matière économique ou de santé publique » ou « échanger avec d'autres territoires et d'autres usagers » ... Bref, évaluer c'est, comme en pédagogie, se donner l'opportunité de reconfigurer la mire afin de « construire des aménagements et des services adaptés à la demande. » Le champ d'évaluation ? Il porte autant sur l'offre de services (combien de vélos proposés à la location ?) que sur les demandes des usagers (quel est leur profil et quel type d'aménagement ou de service attendent-ils ?), sur le quantitatif (combien de passages ?) que sur le qualitatif (quel est leur niveau de satisfaction ?).

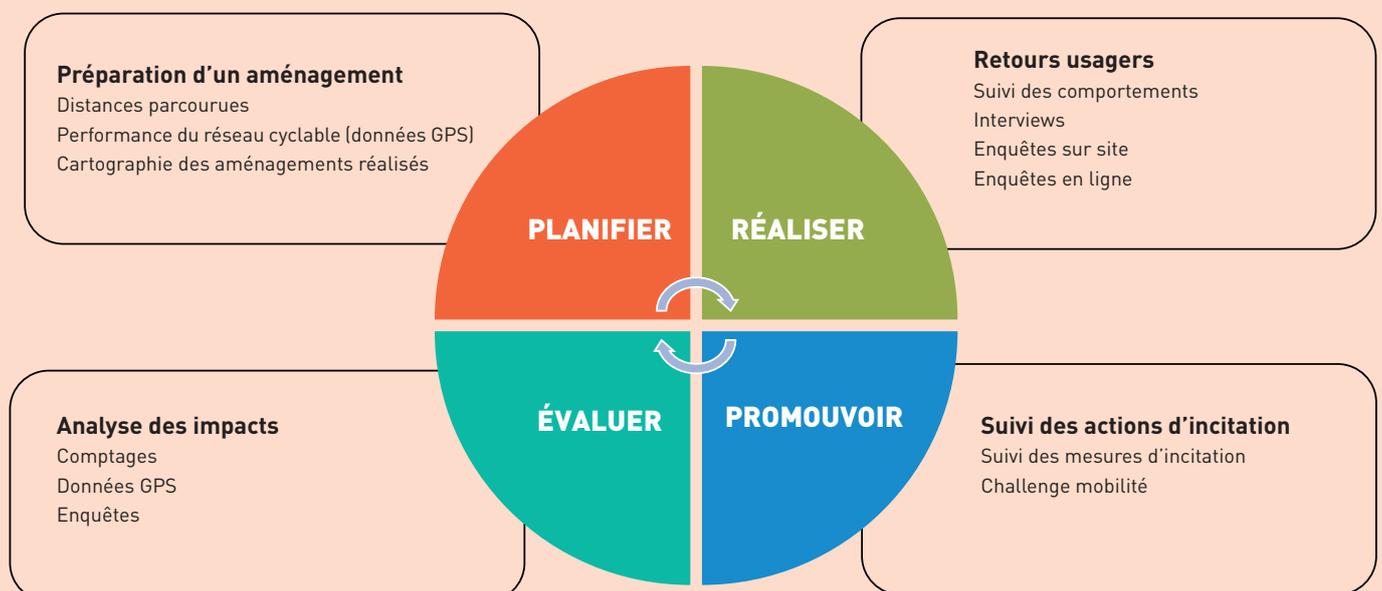
Langage commun

Ce mantra aura été répété par la quasi-totalité des intervenants de cet atelier. Il s'agit de l'importance de convenir d'un langage commun pour partager les expériences, et de s'y tenir. « Il est important de ne pas chercher à réinventer la poudre » rappelle d'ailleurs Nicolas Mercat en clôture de l'atelier. Pour illustrer ce préalable absolu, Fabien Commeaux, géomaticien à Vélo & Territoires, prend d'abord le temps de lister les différents outils nationaux et autres référentiels mis en place entre 2014 et 2021 par l'association pour permettre le suivi de l'infra, insistant sur « l'importance de standardiser les données » et de « s'approprier les modèles existants », ceux-ci allant de l'équipement au stationnement en passant par le comptage, la base nationale des aménagements cyclables ou le signalement des anomalies. Eric Gonçalves, chargé de la gestion du réseau cyclable pour le Département du Calvados,

Comment évaluer ?



Des outils pour chaque étape



ne dit pas autre chose lorsqu'il confie souhaiter ardemment que « les standards nationaux soient le langage commun de toutes les collectivités. » En amont et en cohérence avec les 30 millions d'euros investis depuis le lancement en 2004 du Plan vélo départemental, le Calvados a ainsi mis en place un outil SIG partagé avec les EPCI, lui permettant d'obtenir le suivi de ses aménagements via deux jeux de données : un à l'échelle du département, l'autre à celle des EPCI. Cette double entrée permet d'affiner le fléchage des subventions et d'obtenir des indicateurs d'avancement plus précis, avant de transférer le tout à l'échelon national dans les formats standards requis. « L'objectif ultime de toutes ces actions reste l'information et la satisfaction des usagers », rappelle le technicien dont le territoire affiche 637 km d'itinéraires ouverts dont 63 % en voies partagées.



Évaluer c'est se donner l'opportunité de reconfigurer la mire afin de « construire des aménagements et des services adaptés à la demande ».



Gagner un temps précieux

« Avant d'essayer d'imaginer des choses à votre propre échelle, l'idée est de s'emparer de ce qui existe déjà » enchaîne Stéphanie Mangin au moment d'évoquer les outils nationaux pour le suivi de la fréquentation. Pour la responsable du pôle Observation de Vélo & Territoires, lorsqu'une collectivité cherche à agréger des données, à produire des analyses ou à comparer des chiffres, la tentation est grande de vouloir réinventer la roue, alors qu'il existe de nombreuses solutions à leur disposition. Ainsi la Plateforme nationale des fréquentations, qui recense les données de comptages de vélos, permet aux collectivités contributrices de se comparer entre elles. Le portail cartographique (webSIG) de Vélo & Territoires peut devenir le support géographique de collectivités non pourvues de tels outils. Les enquêtes mobilités certifiées (EMC²) du Cerema permettent d'observer les pratiques de mobilité urbaines selon une méthode standardisée. Selon Nicolas Mercat « le Cerema a une méthode très calibrée qui couvre globalement 70 % de la population du territoire et qui peut être recalibrée avec les enquêtes nationales transports », l'organisme effectuant par ailleurs un travail considérable de recompilation des enquêtes ménages EMC², en tenant compte des nombreux changements de périmètres liés à l'évolution des collectivités.



L'atelier Observation lors des 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires dans le Cher ©Philippe Mayer

BONNE PRATIQUE : CAPITALISATION SUR LE BAROMÈTRE DE LA FUB

HÉLOÏSE PLAUT, CHARGÉE D'ÉTUDES À LA MISSION VÉLO AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LOIRE-ATLANTIQUE

Dès le lancement en 2017 du Baromètre de la FUB, le département de Loire-Atlantique y a vu une double opportunité : celle de s'emparer de ces données pour comprendre, comparer et évaluer l'évolution de la pratique cyclable à l'échelle du département, mais aussi celle de faire de ce Baromètre un outil d'aide à la décision, tant pour le Département que pour les Intercommunalités – tout en gardant en tête qu'il s'agissait non d'une enquête ménage déplacement mais d'une enquête de ressenti d'usagers, qui ne représentait donc pas l'ensemble de la population de Loire-Atlantique. Pour augmenter la représentativité des données collectées, le Département a misé sur la communication pour faire en sorte qu'un maximum de personnes, cyclistes confirmés ou non, militants ou non et même non-cyclistes répondent à l'enquête mise en place par la FUB. Résultat ? En trois éditions de l'enquête, le département est passé de 4 000 répondants à près de 10 000 permettant ainsi des analyses sur les profils de pratiques et les besoins des usagers à l'échelle du département et sur la plupart des EPCI du territoire.

Pour atteindre cet objectif, un partenariat a été mis en place avec la FUB et l'association Place au Vélo Nantes pour améliorer la collecte. Une convention de mise à disposition et de transmission des données anonymisées a également été signée et la direction Prospective du Département s'est attelée au nettoyage et au recodage de la base de données dans un logiciel de traitement d'enquêtes. L'ensemble a représenté un mois de travail. Les données traitées et mises en forme par le Département sont mises à disposition des EPCI sous forme de tableau de bord faisant apparaître les tendances fortes concernant le sexe des répondants, leur âge, leur niveau de pratique et de militantisme, leur utilisation du VAE ainsi que leur niveau de satisfaction par rapport aux aménagements proposés. Prochaine étape : croiser les localisations des points noirs collectés via l'enquête et le réseau cyclable porté par le Département pour prioriser les investissements à venir.

BONNE PRATIQUE : VERS UN DISPOSITIF GLOBAL D'OBSERVATION

CHRISTIAN GIORIA, ADJOINT DU DÉPARTEMENT INTERMODALITÉ ET NOUVELLES MOBILITÉS À ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Île-de-France Mobilités (IDFM) met en place de nombreux dispositifs de suivi des services proposés aux habitants. L'ensemble de ces actions doivent permettre d'évaluer les besoins, de mesurer la fréquentation et d'identifier les effets d'entraînement entre services ou sur le report modal. Pour cela, IDFM utilise tout un panel d'outils : enquêtes qualitatives auprès des usagers, interviews, focus groupes. Un exemple concret ? Le suivi de l'aide à l'achat est réalisé par une enquête auprès des bénéficiaires, près de 200 000 depuis 2010. Cette enquête s'appuie sur le questionnaire utilisé en son temps par l'ADEME dans le cadre de l'étude sur l'évaluation des services vélo (2016 et 2020). Celle-ci permet de mesurer le poids de l'aide dans l'incitation à l'achat. Elle permet également de mesurer son impact en termes de report modal. Outre le report de la voiture vers le vélo, l'enquête a permis de mettre en évidence les effets de report des transports en commun vers le vélo sur des sections en surfréquentation. Autre exemple,

le service Véligo location fait l'objet d'un suivi par enquête en quatre temps : au moment de la souscription pour évaluer le contexte, pendant l'utilisation et au moment du retour pour suivre la satisfaction des usagers, et trois mois après le retour pour évaluer les effets d'entraînement (taux de pratique du vélo, taux de recours à l'aide à l'achat...). Ces dispositifs juxtaposés sont riches d'enseignements mais mériteraient d'être croisés entre eux pour venir guider les prises de décisions au moment de déployer un nouvel aménagement, d'implanter des stationnements ou une maison du vélo. Cette quête ultime, IDFM tente d'y répondre progressivement. Preuve en est, son souhait de travailler au croisement des données GPS, collectées via les vélos du service Véligo location, avec les données d'aménagement, de stationnement ou de comptages. Ce travail reposant sur des données personnelles, bien qu'anonymisées, nécessite de s'armer pour répondre aux exigences de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

phénomène des vélos ventouses, « la fréquentation est parfois décorrélée de l'occupation réellement constatée.

» Idem encore concernant les traces d'utilisateurs relevées sur les applications Strava ou Geovelo qui sont plutôt orientées loisirs alors que l'Observatoire tourangeau est davantage intéressé par les usages du quotidien. Ces données donnent davantage une tendance d'ensemble que des indicateurs gravés dans le marbre.

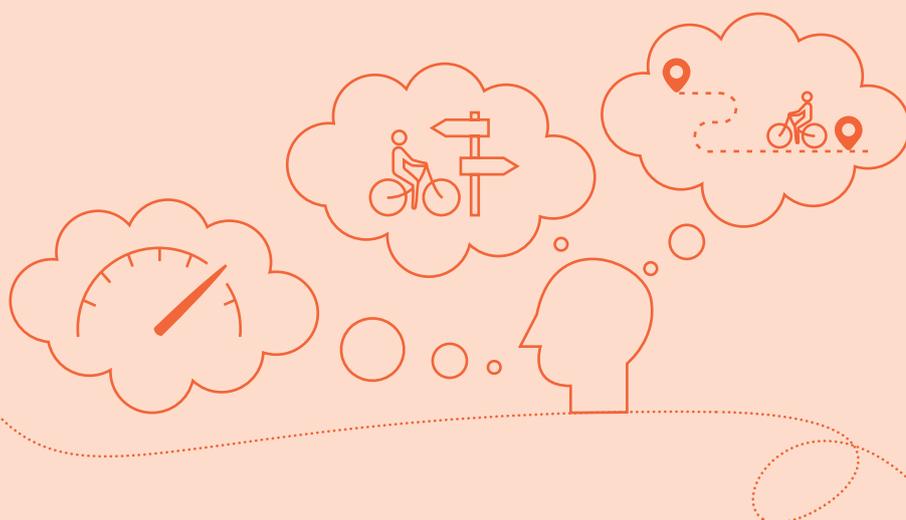


Les données sont partout et il appartient aux différents acteurs de s'en emparer.



Écouter pour comprendre

Autre paramètre non négligeable – pour ne pas dire central – de l'équation : les usagers. « *Leurs remontées d'information, une fois l'aménagement réalisé, sont précieuses* » insiste Stéphanie Mangin, rappelant l'importance de l'outil de signalement développé par Vélo & Territoires, comme de son interfaçage avec Suricate ou, dans un registre différent, le Baromètre des villes cyclables de la FUB : « *Plus vous avez de répondants, plus vous pouvez vous en emparer et vous appuyer sur les données collectées à cette occasion.* » Ce rôle de levier dudit baromètre est confirmé par Héloïse Plaut, chargée d'études pour le Département de Loire-Atlantique. La technicienne explique la somme de perspectives ouvertes par le simple constat du différentiel des réponses obtenues entre chacune des trois premières éditions de la vaste prise de température nationale de la FUB : de 113 000 en 2017 à 185 000 en 2019, soit un bond de 64 %, qui se poursuit entre 2019 et 2021 avec une hausse de 50 %. Tout en gardant en tête qu'il s'agit d'abord d'une « *enquête de ressenti des usagers* », et donc en aucun cas représentative de l'ensemble de la population du territoire, elle y a surtout vu une opportunité en or pour « *comprendre la politique cyclable à l'échelle du département* ». Partenariat avec l'association Place au vélo, signature d'une convention de mise à disposition avec la FUB pour pouvoir récupérer les données brutes anonymisées, un mois de travail à temps plein de nettoyage et de retraitement des données via le logiciel Sphinx, mobilisation des habitants via les réseaux sociaux et les bulletins d'information locaux, travail de cartographie pour permettre des croisements, profilage anonymisé des répondants permettant d'y voir plus clair en termes de parité, de VAE ou de ratio militants-non-militants : en un mot comme en cent, ce travail de fouille méthodique a permis de mettre à jour « *un nombre conséquent d'items intéressants dans l'optique de la construction de nos plans d'action, et de les décliner à l'échelle communale.* »



Partir de l'existant

Pour illustrer cet état d'esprit, Sabine Carette, chargée de missions à l'Observatoire des mobilités et Modélisations pour le Syndicat des mobilités de Touraine, témoigne d'une approche qui « *part de l'existant* » puis « *élargit la gamme des thématiques et l'enrichit de données nouvelles au fur et à mesure* », alimentant régulièrement les open datas afin notamment de nourrir et d'étayer les reportings périodiques qui serviront de supports à la communication externe à l'attention des élus

ou des journalistes. Mettre en place un dispositif d'observation nécessite une veille continue des outils utilisés, afin de garantir la collecte d'une donnée de qualité, et une certaine prise de hauteur lors des analyses. Par exemple, « *l'installation de compteurs implique un suivi régulier, explique-t-elle. Je me connecte tous les matins et fais le point à partir des courbes de la veille. C'est le seul moyen de déceler d'éventuelles anomalies.* » Même vigilance concernant par exemple les statistiques relatives aux 15 abris vélos intégrés sur le territoire, puisque, avec le



Avant d'essayer d'imaginer des choses à votre propre échelle, l'idée est d'utiliser de ce qui existe déjà.



Croiser pour avancer

Après l'analyse micro, place aux enjeux macro. Quelles perspectives ouvrent le croisement et la comparaison des différentes données collectées ? Pour Christian Gioria, adjoint au département Intermodalité et nouvelles mobilités à Île-de-France Mobilités, le télescopage des résultats est moins source de confusion que de complémentarité. Qu'il s'agisse d'une enquête trimestrielle aux abords des gares, d'une enquête annuelle auprès des bénéficiaires d'aides à l'achat, d'une autre auprès des usagers de stationnement vélo ou d'une dernière auprès des abonnés Véligo, tout est lié : l'offre, l'usage, les effets d'entraînement mais aussi l'aide à l'achat, son impact en termes de report modal, le découpage par zones géographiques de ce territoire aux 86 EPCI et aux 12 millions d'habitants (Paris, Petite couronne, Grande couronne), la prise de conscience opérée par l'essai de VAE en libre-service

sur le retour au vélo mécanique... Les données sont partout, et il appartient aux acteurs de ces politiques de s'en emparer. Avec un garde-fou, tout de même : veiller à rester dans les clous par rapport au respect de la vie privée tel qu'il est encadré par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

Prévoir et prioriser

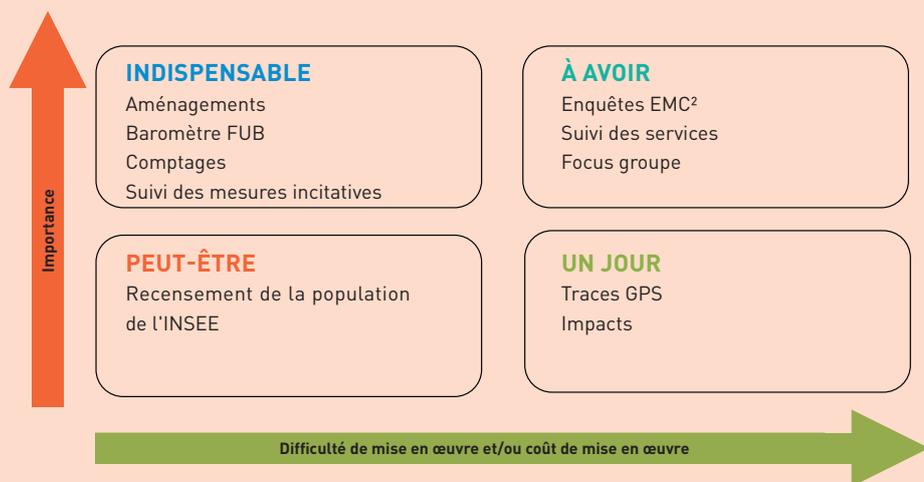
Un dernier constat émerge de l'ensemble des témoignages présentés lors de ses 26^{es} Rencontres : implanter des compteurs, commander une étude, mettre en place une collecte de données GPS s'est une chose. Mais celle-ci peut parfois s'annoncer inutile si en parallèle on ne se dote pas des moyens humains et financiers pour maintenir les outils, nettoyer, exploiter et valoriser les données. Il ressort souvent que si l'on ne consacrait ne serait-ce que 1% des sommes allouées à l'aménagement dans un dispositif d'observation, nous serions certainement près d'atteindre le suivi idéal. Il faut donc dès le départ penser à la pérennité du dispositif quitte à réduire la voilure, prioriser et faire des choix plutôt que de se lancer dans un système que l'on ne pourra maintenir. Les collectivités qui affichent un panel de plus de 20 compteurs ne les ont pas installés en un an. Comme le souligne Sabine Carette, l'observation se construit au fur et à mesure en identifiant les sources de données disponibles et les besoins. À titre d'exemple, le syndicat des mobilités de Touraine possède aujourd'hui 25 sites de comptages qui ont été implantés à raison de deux ou trois par an.

DES OUTILS À VOTRE SERVICE

Vélo & Territoires propose de nombreux outils, guides et méthodes pour accompagner les collectivités dans la mise en place du suivi et de l'évaluation de leur politique cyclable. À chaque étape son outil. Vous souhaitez mettre en place un suivi géomatique de vos véloroutes, aménagements ou stationnements ? Consulter les modèles de données en vigueur, disponibles sur notre site Internet, à la rubrique « Ressources – Data et modèles de données ». Vous souhaitez vérifier les tracés de véloroutes transmis par votre collectivité ou regarder comment elles s'inscrivent dans un réseau plus large, rendez-vous sur le webSIG, portail cartographique permettant de visualiser et d'exporter les données des itinéraires et aménagements cyclables. Vous n'avez pas d'outil géomatique à votre disposition et souhaitez mettre en place un suivi sur votre territoire, le webSIG peut-être une solution gratuite pour vous faciliter la tâche. Les aménagements sont réalisés et votre préoccupation s'oriente vers l'évaluation de la fréquentation, pour vous aider à positionner vos compteurs et entretenir la donnée, Vélo & Territoires propose différents guides à la rubrique « Ressources » de notre site Internet. Avoir des données sur son territoire, c'est intéressant mais pouvoir se comparer, c'est encore mieux. Pour cela, en contribuant à la Plateforme nationale des fréquentations (PNF), vous accédez en contrepartie aux données partagées par plus d'une centaine de structures différentes et vous contribuez à améliorer la connaissance au niveau national. Vous avez justement besoin de connaître les dernières tendances sur votre région, les atlas régionaux dynamiques sont là pour ça. Ils permettent de visualiser en quelques clics les principales données d'aménagement, de fréquentation, de stationnement et de cyclabilité de chaque région. Ces atlas sont visibles sur notre site Internet à la rubrique « Observatoires – Données vélo ». Chaque année, l'équipe de Vélo & Territoires produit de nombreuses analyses : chiffres clés du tourisme à vélo, rapport annuel de la PNF, bulletins mensuels de suivi de la fréquentation vélo... Elles sont relayées dans nos newsletters et en téléchargement sur le site Internet. ●

Observer : prioriser pour réussir

De l'indispensable au *nec plus ultra*



Ce dossier a été réalisé avec le soutien de l'ADEME



Nathalie Ortar ©Thierry Martrou

Nathalie Ortar

Lors de la séquence de clôture des 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires, qui se sont tenues à Bourges dans le Cher, la question du vélo et genre a été abordé en compagnie de Nathalie Ortar, chercheuse en anthropologie qui travaille sur les mobilités au Laboratoire Aménagement Économie Transports de l'ENTPE (École nationale des travaux publics de l'État) à Lyon. Elle a notamment publié plusieurs articles sur le vélo, dans lesquels est abordée la question de la place des femmes. Tour d'horizon sur les connaissances les plus récentes du monde de la recherche sur la mobilité, sur le vélo et sur le genre.

Retour historique d'abord, pour comprendre depuis quand on observe des inégalités de genre. En quoi et depuis quand le vélo est-il genré ?

L'ancêtre du vélo, le vélocipède, apparaît en France en 1818, mais il faudra attendre une cinquantaine d'années encore pour que son usage se démocratise chez les femmes. La féminisation et la démocratisation de l'usage du vélo viennent avec l'invention de la bicyclette dite « de sécurité », initialement destinée aux enfants, qui est un vélo à deux roues de même taille avec un pédalier et au prix plus abordable que les modèles précédents. La position assise sur une selle et les vêtements appropriés à cette pratique sont considérés comme indécents pour une femme. La pratique cycliste est alors présentée comme faisant encourir des risques pour la santé physique et mentale des femmes et elle nuirait à l'enfantement. Pour autant, le vélo devient un symbole aussi de la liberté de la femme, les suffragettes l'utilisent d'ailleurs comme emblème de leurs revendications.

On a tout fait pour empêcher les femmes de faire du vélo. Et pourtant, elles ont très tôt cherché à dépasser ces interdictions. Qu'en est-il aujourd'hui ? Observe-t-on ces inégalités homme/femme partout ?

Malgré le temps, il y a eu des difficultés à dépasser les *a priori* : le vélo reste un objet genré et controversé. Les femmes sont moins nombreuses que les hommes à y recourir pour se déplacer, notamment dans les territoires peu et mal aménagés pour le vélo. L'encart entre les participations masculines et féminines est très prononcé dans le cyclisme sportif ou de compétition, où les femmes sont invisibilisées. En France, seulement 10 % des adhérents de la Fédération française de cyclisme sont des femmes quand, par exemple, la Fédération de boxe française en compte plus de 30 %. Le Tour de France reste un spectacle dans lequel les hommes sont les héros et où les femmes sont moins financées et équipées que les hommes... Et surtout, il y a encore des interdits présents de par le monde, comme en Iran ou en Arabie Saoudite.

Les inégalités dans le monde du vélo sportif sont en effet présentes depuis longtemps, mais est-ce que les choses changent ?

Il y a quelques années, la Fédération française de cyclisme a lancé un plan de féminisation pour favoriser la pratique du vélo de haut niveau, assorti d'une campagne de communication à l'égard des femmes, avec du rose et des paillettes. Le retour cette année du Tour de France féminin, avec certes encore des différences, montre que les choses évoluent progressivement. Nous pouvons saluer sa médiatisation sur les chaînes publiques. Bien sûr qu'il y a des figures de femmes dans le sport cycliste, seulement elles sont très peu connues et reconnues. Les femmes reconnues ne sont pas considérées comme de "vraies" femmes. Nombre de préjugés persistent encore sur le rapport des femmes au sport. Cela va avec le rapport au corps et aux muscles qu'on inculque aux femmes et qui peut impacter leur désir de monter sur un vélo. C'est la question de la musculature perçue comme non-féminine. Une femme aurait des muscles fins et longs peu visibles. Les rendre visibles est encore l'apanage des hommes.

On a évoqué les différences de pratique et de place des femmes et des hommes pour le vélo sportif. Aujourd'hui, en France, qu'en est-il de la pratique quotidienne ? Quelles différences observe-t-on ?

On note déjà une différence entre les différents pays : plus les territoires sont cyclables, moins il y a de différences genrées. En effet, à vélo, les femmes ont tendance à être moins confiantes¹ et moins disposées à rouler seules². D'ailleurs les cyclistes féminines montrent des préférences plus élevées pour les infrastructures cyclables hors route et protégées (Aldred et al., 2016) et ont des préoccupations plus élevées concernant la sécurité routière et la sécurité personnelle (Heinen et Handy, 2012). Peut-être parce que lors des dépassements les voitures laissent moins de place aux cyclistes féminines qu'aux cyclistes masculins (Evans, Pansch, et Singer-Berk 2018) et les femmes sont plus fréquemment victimes d'incidents ou de « presque-accidents » (Aldred et Goodman 2018). Le « sexe » du vélo, c'est aussi la virilité de la chute, du risque, de la performance. Une passion que les hommes paient au prix fort : ils représentent par exemple 83 % des morts au Canada (2019) et 72 % en Belgique (2017).



Campagne de féminisation de la Fédération française de cyclisme ©FFC

Un autre élément qui concourt à compliquer la pratique du vélo pour les femmes est donc la place des femmes dans l'espace public et les rapports qui y sont entretenus...

Lutter contre les incivilités et les agressions, en particulier venant des hommes et la nuit, fait partie des actions qui paraissent nécessaires aux femmes si l'on veut rattraper le niveau des pratiques masculines. Il faut lever les obstacles d'ordre relationnel avec les hommes (automobilistes, piétons comme cyclistes) : réflexions, moqueries, sifflets, comportements sexistes ou misogynes, non spécifiques à l'usage du vélo. Il faut penser l'ensemble des types de déplacements et pas seulement la vitesse, penser la sécurité dans ses moindres aspects.

Est-ce que les pratiques cyclistes des femmes ne sont pas aussi contraintes, ou orientées, par l'organisation de la vie quotidienne, et notamment la répartition des charges au sein des couples ?

Bien sûr, les femmes ont des pratiques surtout utilitaires (travail, enfants, courses), alors que ce sera utilitaire et sportif pour les hommes. Mais ce n'est pas quelque chose de spécifique au vélo ! Les femmes réalisent plus de trajets d'accompagnement que les hommes et cela contraint leurs déplacements quotidiens. Les femmes sont d'ailleurs en moyenne plus chargées et mieux équipées pour le transport que les hommes. Selon les observateurs et observatrices postés sur les lieux de passage, elles conduisent plus prudemment (ce que confirment les statistiques). Les hommes favorisent le sac à dos. Ils sont deux fois plus nombreux à ne rien transporter et trois fois moins nombreux à avoir des sacoches.

L'accès à l'objet vélo favorise, ou au contraire empêche la pratique évidemment : est-ce qu'on observe des différences entre hommes et femmes, mais aussi entre garçons et filles, de ce côté-là ?

De façon générale, les hommes possèdent plus de vélos que les femmes et certaines catégories de vélos sont plus répandues parmi les hommes que parmi les femmes. Des travaux récents ont ainsi montré que les femmes sont moins nombreuses à avoir accès à un vélo personnel (Abasahl et al., 2018). En moyenne, leurs vélos sont aussi plus anciens : en France « 61,5 % [des femmes] ont un vélo de plus de 5 ans contre 53,4 % des hommes, et 34,8 % des hommes ont un vélo qui a entre 2 et 5 ans (27,8 % des femmes) » (Observatoire des mobilités actives, 2013). Les pratiques cyclistes masculines sont plus centrées sur la valorisation de la force, de l'endurance, de l'agilité physique et de la prise de risque, alors que les femmes mettent l'accent sur l'équipement et la fiabilité de leur artéfact. Le vélo à assistance électrique (VAE) peut favoriser un ajustement aux normes de genre. L'impulsion donnée par la batterie lors de chaque redémarrage favorise ainsi une facilité d'insertion dans la circulation que nombre de femmes enquêtées présentent comme un frein à leur pratique.



Les Suffragettes à vélo en 1913 à Londres ©Hulton-Deutsch Collection/CORBIS

Pourquoi ces inégalités se maintiennent-elles au fil des générations ? N'y-a-t-il pas un travail à faire dès le plus jeune âge, au moment de l'apprentissage par les petites filles et les petits garçons ?

Dès l'enfance, les femmes et les hommes disposent d'équipements différents pour leurs pratiques cyclistes, utilitaires ou de loisirs, qui contribuent à leur socialisation à des normes de genre stéréotypées. Les caractéristiques techniques incorporées dans le design exercent une influence sur les compétences proprioceptives qui seront développées. Cela influe aussi sur les manières de penser et de pratiquer le vélo, jouant un rôle dans les pratiques adultes notamment à travers l'aisance acquise sur des voiries partagées avec d'autres véhicules. L'équipement différencié contribue à socialiser les personnes aux attendus en termes de rôles genrés. Savoir faire du vélo fait partie du bagage de compétences motrices à acquérir à l'âge d'enfant. Toutefois, si à l'issue de l'enfance la maîtrise du vélo a été acquise, peu savent se déplacer dans des espaces partagés avec d'autres véhicules. La particularité de ces premiers apprentissages est d'avoir été réalisés dans des espaces dominés par une culture de la voiture.

Ce constat rejoint les résultats d'une étude de l'Ademe publiée il y a quelques semaines, qui montre effectivement la très faible pratique du vélo chez les collégiens et lycéens, mais qui montre aussi les actions possibles. Qu'est-ce qui amène ensuite les femmes et les hommes à se tourner vers le vélo et à l'abandonner par la suite (à l'adolescence, lors de la naissance d'un enfant) ?

La transformation de la pratique et sa consolidation au quotidien concerne des personnes qui ont effectué des études supérieures et été confrontées à des contextes spatiaux et/ou sociaux qui les ont invitées à modifier leur regard sur la norme. Avoir vécu dans des villes plus cyclables modifie le rapport à la norme. À Saint-Étienne, une agglomération peu cyclable en raison de sa topographie et de ses infrastructures peu qualitatives, nombre d'enquêtés

expliquent s'être sentis capables d'affronter ce territoire grâce aux compétences et à la confiance acquises ailleurs. Mais indépendamment du contexte territorial, les groupes de pairs sont des espaces de « remise en selle » : un conjoint ou une colocataire cycliste au quotidien peut inciter — volontairement ou par mimétisme — les personnes cohabitantes à adopter le vélo comme mode de déplacement. Ces groupes sont des espaces privilégiés de transmission et d'acquisition de compétences qui complètent les acquis de l'enfance. S'y échanent des « trucs et astuces » qui peuvent concerner les trajets, l'équipement (vélo, sacoches, habillement adapté aux aléas météorologiques) ou la maintenance. Les collègues jouent aussi un rôle d'entraînement, par des discussions ou des trajets partagés.

Un autre facteur explicatif tient à l'objet vélo en tant que tel : est-il facile aujourd'hui pour une femme d'acquérir ces compétences en matière de mécanique vélo ? Il existe des ateliers de réparation, mais est-ce que ça suffit ? Dans le monde professionnel du vélo, est-ce qu'il est plus difficile pour les femmes de se faire une place ?

Le fait de maîtriser l'objet vélo, pas en termes de capacité à l'utiliser, mais à le réparer si besoin, a un impact : il favorise la pratique du vélo puisque ça renforce sa confiance en soi. On voit que plus les jeunes filles ont des compétences en mécanique vélo et donc sont capables de se débrouiller en cas de problème, plus grande est l'autonomie laissée par les parents. Mais la mécanique reste un espace masculin auquel les femmes ont du mal à accéder. Souvent, elles ne se sentent pas légitimes, peu sûres de leur savoir-faire. Elles sont prises en charge par les hommes qui réparent à leur place au lieu de leur montrer, ce qui fait que les mécaniciennes ont plus du mal à imposer leur savoir-faire.

¹ Hosford K. & Winters M., 2019. "Quantifying the Bicycle Share Gender Gap.", in *Transport Findings*.

² Sayagh D., Dusong C., Papon F., 2021 "What makes women stop or start cycling in France ?", in Ortar N. & Adam M., 2021., *Becoming Urban Cyclists*, chapter 8

À lire



Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens

Cette publication de l'Ademe présente les résultats de la toute première étude nationale sur la mobilité à vélo des 5,7 millions de collégiens et de lycéens du territoire, menée par l'Ademe en partenariat avec le portail national de l'écomobilité scolaire Mobiscol. Son objectif : dresser un état des lieux des pratiques dans les établissements et de l'engagement des acteurs en faveur de la mobilité à vélo, identifier les freins majeurs à la pratique via une analyse sociologique de la littérature existante, identifier les bonnes pratiques levant ces freins, et établir des recommandations pour remettre les adolescent.e.s en selle.

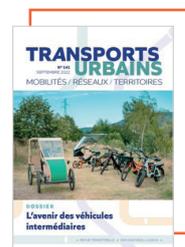
En savoir plus sur www.librairie.ademe.fr



La prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo

Les territoires s'engagent dans des projets cyclables visant à rendre les trajets à vélo autant – voire plus ! – efficaces que la voiture sur des distances importantes. Mais comment concilier ces réseaux express vélo et les déplacements des piétons ? Ce guide du Club des villes et territoires cyclables et marchables apporte des premiers éléments de réponses, avec des exemples de réseaux express vélo existants ou en projet. Inspirés des « autoroutes à vélo » développées en Europe du Nord, ces réseaux express vélo respectent des critères de qualité : sécurité, confort, largeur, lisibilité, qui les rendent inclusifs.

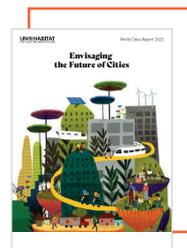
En savoir plus sur www.villes-cyclables.org



L'avenir des véhicules intermédiaires

Le numéro 141 de la revue du Cairn « Transports urbains » est consacré à l'émergence et à l'avenir des « véhicules intermédiaires », soit tous les véhicules compris entre le vélo classique et la voiture classique (quelle que soit leur motorisation). Beaucoup moins lourds que les voitures et capables d'effectuer la plupart des trajets quotidiens, en sécurité et avec un confort correct, ils constituent un monde en pleine effervescence dont est ici dressé un état des lieux. Définition et typologie, transition énergétique des mobilités notamment dans la SNBC, rôle des pouvoirs publics, création de nouvelles filières industrielles, retour d'expériences... : autant de questions posées et de premiers éléments de réponses.

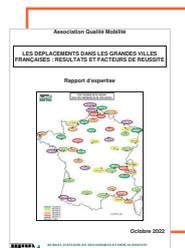
En savoir plus sur www.cairn.info



Rapport mondial sur les villes 2022 : envisager l'avenir des villes

A l'occasion du Forum urbain mondial en juin dernier à Katowice (Pologne) ONU-Habitat a publié son rapport annuel. Autour du thème « Envisager l'avenir des villes », il explicite les grands changements à l'œuvre et recense les défis et opportunités des villes d'aujourd'hui. Cet ouvrage aborde aussi la question de la résilience urbaine, notamment en tirant des leçons de la pandémie de Covid-19, et de la transition vers un avenir plus durable. Dans chacun des dix chapitres thématiques, on trouve un état des lieux du sujet composé de faits marquants, et des messages et point-clés pour appréhender au mieux les différents scénarios et possibilités qui se dessinent pour l'avenir des villes.

En savoir plus sur www.unhabitat.org



Les déplacements dans les grandes villes françaises : résultats et facteurs de réussite

La Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (Fnaut) a réalisé avec l'association Qualité Mobilité une étude sur les déplacements dans 47 grandes villes françaises : Paris, les 13 grandes métropoles de province dont l'aire urbaine fait plus de 600 000 habitants, et les 33 autres grandes villes du pays. Pour chacun des modes - marche, vélo, transports collectifs urbains et non urbains, voitures et autres (deux-roues motorisés, taxis...) -, les résultats sont présentés à l'échelle des villes-centres, des pôles urbains et des aires urbaines et comparés à ceux des villes moyennes.

En savoir plus sur www.fnaut.fr



What do we know about pedal assist E-bikes? A scoping review to inform future directions

Cette étude dresse un état des lieux de la connaissance sur les vélos à assistance électrique, afin d'orienter les futures innovations et politiques publiques. Des 107 articles recensés, il ressort que les VAE offrent une opportunité d'améliorer la santé et la mobilité de manière écologique par rapport aux voitures, mais que des infrastructures cyclables et des politiques publiques ambitieuses sont nécessaires pour soutenir ce transfert modal. Sont mis en avant également les avantages de recourir à des services de partage ou de location de VAE (notamment en one-way), ainsi que la mise en place de subventions et primes, afin de réduire les coûts, parfois prohibitifs, pour l'utilisateur.

En savoir plus sur www.sciencedirect.com

À venir

10 ET 17
JAN. 2023

[Formation] Collectivités, associations : apprendre à collaborer et convaincre pour les mobilités actives

📍 Visio-conférence
🌐 <https://mobilites-actives.fr>



27
JAN. 2023

[Webinaire] présentation des programmes Alvéole plus et Objectif Employeur Pro-Vélo

📍 Visio-conférence réservé aux adhérents de Vélo & Territoires
🌐 www.velo-territoires.org



18-19
JAN. 2023

50^{ème} congrès ATEC ITS France

📍 Paris
🌐 <https://congres.atec-its-france.com>



03
FEV. 2023

[Webinaire] Modéliser ses aménagements et stationnements cyclables

📍 Visio-conférence
🌐 www.velo-territoires.org



09-10
MARS 2023

23^{es} congrès de la FUB

« Le vélo, incontournable dans l'après tout-voiture »
📍 Rennes
🌐 www.fub.fr



09-12
MAI 2023

Velo-city « Leading the transition »

📍 Leipzig, Allemagne
🌐 <https://velo-city2023.com>



07-08
JUN 2023

2^{es} RDV du Tourisme à vélo

📍 Angoulême
🌐 www.velo-territoires.org



04-06
OCT. 2023

27^{es} Rencontres Vélo & Territoires

📍 Amiens, Somme
🌐 www.velo-territoires.org



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

L'info en +

Le programme Alvéole Plus est lancé !

Collectivités, emparez-vous rapidement du dispositif et faites-en la promotion auprès des acteurs de votre territoire.



Porté par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et financé dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), le programme Alvéole Plus vise la création de 100 000 places de stationnements sécurisées et abritées d'ici fin 2024.

Les espaces et sites publics, les écoles et établissements d'enseignement, les copropriétés privées, les gares et pôles d'intermodalité, l'habitat social et les espaces pour les livreurs à vélo peuvent bénéficier :

- d'un accompagnement pris en charge à 100 % dans l'élaboration d'un projet de stationnement ;
- de la prise en charge jusqu'à 50 % de l'investissement HT pour des équipements de stationnement (consignes sécurisées, abris incluant les supports d'attache mais aussi les supports d'attache dans un local ou abri existant) ;
- de la formation des usagers pour adopter les bons réflexes à vélo.

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

 **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 174 adhérents de Vélo & Territoires



■	Partenaire (1)
●	Commune (2)
◆	PNR, PETR, Autres (13)
■	EPCI (75)
■	Départements (71)
■	Régions (12)