

vélo

LA REVUE

& territoires

N°70 | HIVER
2023



À LA UNE

La Vendée, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Écomobilité scolaire

PAGE 4

DOSSIER

Le maillage du Schéma national des véloroutes se précise

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

En compagnie de Florence Gall

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

À raison de quatre saisons et parutions par an, cela fait près de dix-huit ans et 70 numéros que notre revue, dont le réseau a pris le nom, est publiée. Arrivés au numéro 70, nous nous sentons expérimentés et toujours pleins de dynamisme !

Au fil du temps, les contenus, la présentation et les visuels de notre revue ont beaucoup évolué, mais surtout le nombre de territoires auxquels nous pouvons désormais consacrer un sujet vélo a largement progressé. La qualité et la variété des initiatives que nous mettons en évidence a également opéré une vaste mue. Pourquoi ? Parce qu'en 70 numéros, les territoires via leurs élus se sont emparés des politiques cyclables. Un sujet éminemment politique et transversal, le vélo ? Nous le savions depuis longtemps. Mais cette prise de conscience est désormais partagée et permet la forte mobilisation en matière de politiques cyclables. L'accueil, en ce début d'année 2023, de notre 185^e adhérent illustre notre croissance et l'appétence des collectivités.

La constante depuis 70 numéros, c'est que cette revue met à l'honneur l'activité vélo des territoires. Vous le constaterez en lisant le portrait d'un de nos départements fondateurs, la Vendée. Vous le lirez aussi en vous inspirant des initiatives sur l'écomobilité scolaire francilienne, normande ou savoyarde dans le primaire et en découvrant les caractéristiques du Schéma national des véloroutes dans sa version actualisée, ainsi que nous y procédons tous les trois ans. Si ce schéma est aujourd'hui réalisé à presque 80 %, c'est parce que les territoires, encore eux, sont en première ligne pour en assurer la réalisation. Et de belle manière, si l'on en croit les ouvrages d'art et les nombreux sites propres inaugurés en 2022 !

L'actualité des territoires s'inscrit dans celle plus large du développement du vélo, localement, mais aussi en France et en Europe. À ces niveaux, les choses bougent et la prise de conscience au plus haut niveau progresse. Du côté de la filière économique vélo en France, nous vous présentons la déléguée générale dans notre pause-vélo. Côté Parlement européen, la résolution unanime du 16 février dernier invite la Commission à doter l'Europe d'une stratégie vélo ambitieuse et à faire de 2024 l'année de la mobilité vélo en Europe. Forcément, nous sommes pour !

Même si nous pouvons nous féliciter de tout ce qui est fait en direction de davantage de vélo pour tous et dans tous les territoires, nous mesurons aussi ce qu'il reste à faire. Douze pour cent de part modale en 2030 ? Nous en sommes très loin et nous savons que huit ans c'est peu pour 100 000 km de réseau cyclable supplémentaires nécessaires pour atteindre l'objectif. Les actions inspirantes de ce numéro 70 ne doivent pas nous faire oublier ni l'ampleur de la tâche ni sa complexité. Dans la réalité budgétaire dans laquelle nous nous trouvons, nous les territoires, nous avons besoin d'être soutenus. Pour cela, nous réclamons que le Plan vélo, si longtemps promis, voit véritablement le jour avec la tenue au plus vite d'un comité interministériel dédié et que les 250 millions d'euros annoncés pour 2023 soient un montant plancher qui augmente à 2,5 milliards sur le mandat. Alors au travail, car la tâche est encore vaste, mais la politique que nous portons et défendons le vaut bien.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative p. 4

ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

Territoire cyclable p. 6

VENDÉE

Actus p. 10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossier p. 12

LE MAILLAGE DU SCHÉMA NATIONAL
DES VÉLOROUTES SE PRÉCISE

Pause-vélo p. 16

EN COMPAGNIE DE FLORENCE GALL

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20

MAI À VÉLO EST DE RETOUR POUR SA
TROISIÈME ÉDITION

Photo de couverture :

Schéma national des véloroutes 2023

©Vélo & Territoires

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez

Vélo & Territoires, la revue sur :

www.velo-territoires.org

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :

Vélo & Territoires sur Facebook

Vélo & Territoires sur LinkedIn

Vélo & Territoires sur Twitter

Vélo & Territoires

2 allée de Lodz, 69007 Lyon

info@velo-territoires.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Apperçel, Fabien

Commeaux, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Rey-Arnaud

Remerciements : Sylvain Alleau, Camille Boceno, Luc

Bonzon, Romain Cavallero, Marianne Duffet, Florence Gall,

Lucie Giraudeau, Thibault Hardy, Frédéric Lucas,

Céline Mandon, Nicolas Mercat, Florence Parent, Elodie

Pellet, Caroline Perrin, Thomas Perrocheau, Isabelle

Prevost, Cécile Rebout, Corinne Souchet, Valérie Van

Messem

Crédits photos :

Pascal Baudry, Jean-Dominique Billaud, Simon Bourcier,

Département de la Vendée, David Fugere, Florence Gall,

Sté Humbird, Valéry Joncheray, Mairie du Bourget-

du-Lac, Didier Palisser, Porte du Ventoux Tourisme,

Jean-Frédéric Simon, Vélo & Territoires

Écomobilité scolaire

Roulez jeunesse

AVEC 2 % DES TRAJETS DOMICILE-ÉCOLE EFFECTUÉS À VÉLO ALORS QUE 39 % DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES SONT À MOINS DE 2 KM DU DOMICILE DE L'ÉLÈVE ET 25 % À UNE DISTANCE COMPRISE ENTRE 2 ET 5 KM DU MÊME DOMICILE¹, LA MARGE DE PROGRESSION EST CONSÉQUENTE ET LES LEVIERS D'ACTION NOMBREUX. POINT D'ÉTAPE SUR PLUSIEURS ACTIONS EN COURS AU NIVEAU DES ÉCOLES PRIMAIRES.



Savoir Rouler à Vélo dans la commune du Bourget-du-Lac © Jean-Frédéric Simon - Mairie du Bourget-du-Lac

Une vision systémique de la mobilité depuis l'école jusqu'à l'université

Selon un sondage Ifop-Eco CO2 de 2021, plus de 26 millions de trajets domicile-établissement scolaire sont réalisés chaque jour en France par les élèves, les enseignants et les personnels des écoles maternelles, élémentaires, collèges et lycées. « *L'itinéraire scolaire est, dans bien des cas, le premier trajet de la journée, affiche la page d'accueil de la plateforme Mobiscol, lancée en 2018 pour porter l'écomobilité scolaire au niveau national. [Ce premier trajet] influence donc très souvent les modes de déplacement suivants ; ainsi, encourager d'autres moyens de déplacement sur ces trajets a un impact sur les autres modes de déplacement de la journée.* » Début 2022, le Club des villes et territoires cyclables et marchables avait retracé dans un article la chronologie de ce mouvement dans le mouvement. Depuis la toute première opération « Marchons vers l'école », organisée en 2002 par l'Ademe dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, jusqu'au programme CEE Moby qui, en décembre 2020, a fixé un objectif de 950 plans de déplacement établissement scolaire (PDES) pour 210 000 élèves dans les écoles primaires, collèges et lycées à horizon 2023,

cette thématique trace sa route aux côtés de nombre de partenaires et de réseaux : Vivacités et Partenaires pour l'écomobilité de l'école à l'université en Île-de-France, le dispositif Savoir Rouler à Vélo au niveau national, le programme Bambini à l'échelon européen... « *Nous nous attachons à avoir une vision systémique de la mobilité depuis l'école jusqu'à l'université, confirme Marianne Duffet, directrice de Vivacités Île-de-France. Changer les comportements implique de travailler aussi bien la question des infrastructures que celles des syndicats de transports, de la communauté éducative, voire de l'adaptation de ce dispositif aux territoires peu denses.* » Thibault Hardy, chargé de mission au Club des villes et territoires cyclables et marchables, liste les objectifs annuels successifs du programme Mobiscol : établissement d'un référentiel des aménagements cyclables possibles à proximité des écoles en 2021, pilotage d'expérimentations dans le cadre des quartiers politiques de la ville en 2022... Il cite aussi une récente (et alarmante) étude de l'Ademe sur la sédentarité des adolescents. Selon cette enquête menée auprès de 9 000 collégiens âgés de 10 à 12 ans, la vitesse moyenne maximale atteinte par ceux-ci lors d'un test d'effort est « *inférieure de 1 km/h pour les garçons et de 0,6 km/h pour les filles par rapport*

à des données comparables collectées en 1987 ». Comment inverser cette tendance d'ensemble ? Retour sur quelques initiatives inspirantes.

Créer du lien entre enfants d'âges différents

En janvier 2017, l'Agglo Seine-Eure, entre Paris et Deauville en Normandie, devient la première collectivité française à lancer un système innovant de ramassage scolaire par vélo-bus à assistance électrique avec le service S'Cool bus (cf. Vélo & Territoires, la revue n°56). En 2020, des modifications techniques empêchent la société de conserver son homologation. « *Ce service desservait sept écoles primaires dans six communes et accompagnait, matin et soir, près de 450 élèves de six à dix ans résidant sur le territoire Seine-Eure, précise Valérie Van Messeem, chargée de projet Mobilités douces à l'Agglo Seine-Eure. Bernard Leroy, notre président, était convaincu de l'intérêt de poursuivre ce projet. Nous avons souhaité racheter la marque commerciale S'Cool bus afin que ce service reste identifié lors de sa remise en service.* » En 2021, l'Agglo est contactée dans le cadre d'un benchmark pour un prototype de véhicule en cours d'élaboration, le Woodybus. Celui-ci a été homologué en décembre 2022. « *Ce super VAE en bois des Landes et à assistance Valeo est à 90 %*

français », se félicite Jean-François Robert, co-gérant de l'entreprise Humbird qui en coordonne la fabrication à Nantes. Huit places enfants en plus du conducteur, un toit en panneaux solaires, deux batteries, les clignotants, l'avertisseur... Trois mètres cinquante de long, un poids de 200 kg à vide et une largeur de 115 cm qui lui permet d'évoluer sur les aménagements cyclables, mais aussi sur route, au besoin. « Le service S'Cool bus sera remis en place dans les six mêmes communes, mais avec davantage d'écoles bénéficiaires car nous en avons commandé dix exemplaires, poursuit Valérie Van Messem. Le premier doit nous être livré fin mars et sera mis en service en avril dans la commune du Manoir-sur-Seine. Les neuf autres seront livrés et mis en service dans le courant de l'année. L'objectif est que les élèves retrouvent ou découvrent ce service, qu'ils apprennent les règles de déplacement à vélo et de sécurité routière. C'est aussi un dispositif qui invite les écoliers, parfois très sédentaires, à faire de l'exercice et un merveilleux vecteur pour créer du lien entre enfants d'âges différents. Des rotations seront mises en place afin que tous les élèves inscrits puissent profiter de ce service durant l'année scolaire. Et pour ceux qui le souhaitent, ils pourront suivre le vélo-bus avec leur vélo. » La gestion de ce service est confiée à Semo Transdev, qui assure les inscriptions, la définition et les tests des parcours, le transport, le recrutement et la formation des conducteurs et l'entretien des véhicules. Le marché prévoit de commander une quarantaine de véhicules sur quatre ans en fonction des besoins, pour un budget de 800 000 euros.

“
C'est aussi un dispositif qui invite les écoliers, parfois très sédentaires, à faire de l'exercice

”
Les écoles s'y mettent quatre à quatre

En Loire-Atlantique, la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CEEG) a fait de la sensibilisation citoyenne auprès de la communauté éducative un volet majeur de sa stratégie pour une transition écologique et sociétale, en partenariat avec l'association Alisée [Association ligérienne d'information et de sensibilisation à l'énergie et l'environnement]. L'écomobilité scolaire s'inscrit dans ce cadre depuis la rentrée 2021. Elle se concrétise de plusieurs façons : par un accompagnement à la réalisation d'un PDES à l'aide du programme Moby, par la réalisation d'interventions adaptées sur demande, doublées d'un prêt de draisennes, de l'organisation d'un atelier maniabilité, de la fourniture d'une mallette pédagogique, d'un séjour éducatif vélo et enfin, par la participation du 22 au 28 mai 2023 au Défi mobilité de la



Nouveau véhicule du S'Cool bus ©Sté Humbird

région Pays de la Loire et à un défi inter-écoles pour encourager les nouvelles pratiques et le « Je vais à l'école autrement ». « Quatre écoles sont engagées dans le programme Moby, ce qui représente un total de 35 classes et de 860 élèves, détaille Camille Boceno, conseillère en mobilités à la CCEG. Le budget est de 97 000 euros dont 25 % sont pris en charge par la CCEG. Les retours sont excellents, mais le temps de l'action publique n'est pas le même. Une campagne de recrutement aura lieu au printemps pour permettre à quatre nouvelles écoles de prendre le relais à la rentrée de septembre. »

Un souvenir initiatique pour les élèves avant leur entrée au collège

Dans la commune du Bourget-du-Lac, en Savoie, 75 élèves issus de trois classes de CM1 et CM2 des écoles Cascade et du Chat-Perché bénéficient de la conjonction du dispositif Savoir Rouler à Vélo et de la volonté du corps enseignant et d'une communauté d'agglomération Grand Lac particulièrement active sur cette thématique. Un taux d'encadrement conséquent (un adulte pour cinq enfants), dix séances printanières d'une heure environ pour une mise en pratique en crescendo du dispositif Savoir Rouler à Vélo : d'abord savoir pédaler puis circuler en espace fermé, ensuite savoir rouler en extérieur avec des enfants qui ouvrent la route et des encadrants présents, mais volontairement en second rideau. Au bout du processus, pas de diplôme, mais une inscription des noms sur la base de données nationale. L'ensemble est gratuit pour les familles, le budget étant de 50 à 60 euros par enfant, avec une prise en charge au niveau de la Communauté d'agglomération via l'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc et les certificats

CEE dans le cadre du programme Génération Vélo. « Si l'agence Écomobilité fournit quelques vélos d'appoint, l'idée reste que chacun, y compris les parents accompagnants, vienne à l'école avec son propre vélo », détaille Nicolas Mercat, maire de cette commune de 4 500 habitants. Un maire particulièrement soucieux d'incarnation et d'exemplarité puisque, son CV de militant n'étant plus à faire (lire la pause vélo de Vélo & Territoires, la revue n°45), il a lui-même passé l'une des 22 habilitations requises pour accompagner les enfants.

“
À terme, nous souhaiterions programmer un tour du lac du Bourget à vélo avec plusieurs classes de la communauté d'agglomération.

”
« L'objectif en 2023 est de généraliser le Savoir Rouler à Vélo à l'ensemble des communes du Grand Lac, poursuit l'édile. À terme, nous souhaiterions programmer un tour du lac du Bourget à vélo avec plusieurs classes de la communauté d'agglomération. Cela permettrait à la fois de valider symboliquement la formation et de rester comme un souvenir initiatique pour les élèves avant leur entrée au collège. » ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

La Vendée, territoire cyclable

DÉPARTEMENT PILIER DE VÉLO & TERRITOIRES ET DE LA VÉLODYSSÉE, LA VENDÉE VIENT DE SE DOTER D'UN PLAN VÉLO-TRAVAIL DONT L'INTITULÉ TRADUIT UNE VOLONTÉ NOUVELLE, CELLE DE METTRE L'ACCENT SUR LE VÉLO DU QUOTIDIEN. EXPLICATIONS.



Thomas Perrocheau
©Département de la Vendée - Pascal Baudry - Jean-Dominique Billaud

Entretien avec Thomas Perrocheau

Conseiller départemental de Vendée, référent et coordinateur de la politique vélo du Département

Vous avez été désigné « Monsieur Vélo » du Département en décembre 2021. Pourquoi vous ?

J'étais l'ancien adjoint aux sports de ma commune, avec une vraie appétence pour le vélo en général et le vélo en tant que mode de déplacement en particulier, que j'utilise prioritairement à tous les autres. Je suis par ailleurs ostéopathe de métier, ce qui me permet d'être en première ligne pour observer les bénéfices sur la santé de la pratique régulière d'une activité comme le vélo.

D'où partiez-vous à votre entrée en fonction ?

Le diagnostic de départ était très simple. La Vendée reste l'un des premiers départements à avoir parié sur le vélo. Dès les années quatre-vingt-dix, notre territoire a entrepris de donner la possibilité aux familles de rallier le littoral par ce moyen de locomotion. Cela a permis de sécuriser quelque 220 km de sentiers cyclables, lesquels sont aujourd'hui intégrés à La Véloodyssée dont nous avons fêté les dix ans en 2022. Au total, le territoire compte désormais quelque 1 800 km d'itinéraires cyclables et plus de 13 millions d'euros ont été mobilisés ces dix dernières années pour développer le réseau. Ils étaient jusqu'ici majoritairement orientés tourisme



La Vendée en bref

Superficie : 6 719 km²
Population : 692 705 habitants
Densité : 103 hab./km²
Chef-lieu : La Roche-sur-Yon

En savoir plus :

www.vendee.fr

www.vendeevelo.vendee-tourisme.com



La Vendée à vélo ©David Fugere



ou sport, puisqu'il y a chez nous une authentique pyramide du vélo qui va des plus jeunes cyclosporifs jusqu'aux équipes professionnelles successives emmenées par Jean-René Bernaudeau : Bonjour, Brioches La Boulangère, Bouygues Telecom, Team TotalÉnergies... Ce volet sport est soutenu à hauteur de 1,3 million d'euros pour la seule année 2023, avec un soutien aux organisations de courses et aux équipes, dont 900 000 euros pour la seule Team TotalÉnergies.

Plusieurs segments vendéens ont été ajoutés au Schéma national des véloroutes 2023. Quelle incidence cela a-t-il sur la politique cyclable départementale ?

L'important à ce stade est de valoriser au mieux nos 1800 km d'itinéraires cyclables. Les voir inscrits au Schéma national des véloroutes 2023 participe de cette dynamique. Qu'il s'agisse de l'extension de la V93 ou de l'ajout de la V95, l'inscription de ces axes consacre le travail mené en commun avec les

départements voisins et donne à notre territoire une exposition au niveau national, voire international.

À quel moment les déplacements du quotidien sont-ils, à leur tour, devenus une priorité ?

C'est très récent et c'était une suite logique à la dynamique enclenchée. Un plan Vélo-travail est voté pour la période 2021-2028. Son budget est estimé à 35 millions d'euros et il repose sur trois axes : expérimenter, accompagner et promouvoir une action phare. Par expérimentation, nous entendons le fait d'avoir recensé quelque 98 000 Vendéens qui hésitent à prendre le vélo tout en habitant à moins de dix kilomètres de leur lieu de travail. Nous avons donc identifié ces zones qui pourraient potentiellement générer un flux vélo important et qui sont dépourvues d'infrastructures cyclables. Il y a là un levier important sur lequel nous travaillons. Notre action d'accompagnement, elle, se situe au niveau des 25 millions d'euros de subventions accordées notamment aux travaux d'aménagement cyclable des collectivités

réalisés le long des routes départementales. Enfin, par action-phare, nous avons identifié un itinéraire domicile-travail de haute qualité sur un linéaire de 15 km qui existe déjà entre les communes d'Aizenay et de La Roche-sur-Yon.

En quoi ces différentes temporalités de la politique cyclable vendéenne sont-elles liées aux caractéristiques du territoire ?

Nous sommes un département rural. L'utilisation du vélo au quotidien est un enjeu réel et nous sommes conscients en tant que Département d'être le maillon qu'il faut pour soutenir les collectivités locales dans cette démarche. Nous voulons porter cette culture vélo auprès de tous les Vendéens, qu'ils soient collégiens, salariés... Nous réfléchissons pour cela à porter un événement vélo de grande ampleur. Affaire à suivre ! ●

TROIS QUESTIONS À JEAN-RENÉ BERNAUDEAU

Manager de l'équipe cycliste
Team TotalÉnergies et fondateur
des magasins Bernaudeau Cycles

1.

Quel regard portez-vous sur la situation du vélo en Vendée ?

Je suis vendéen jusqu'au bout des ongles. Déjà parce que j'habite dans la maison où je suis né et ensuite parce que je n'oublie pas que c'est à un Vendéen, Philippe de Villiers, que je dois d'avoir pu aller au bout de mes rêves lorsque je me suis reconverti professionnellement après ma carrière de coureur cycliste. En Vendée, le vélo comme la voile sont un peu les VRP du département. À mon niveau, j'essaie de rester à l'écoute des attentes de chacun car ces retours ont du sens. La dynamique santé et découverte est un de nos atouts, tant sur la côte que sur l'arrière-côte.

2.

Quelles sont les principales évolutions de ces dernières années ?

Tout s'est accéléré. Le numérique, l'économie, le tourisme, le TGV, la forte identité d'un territoire associé au Vendée Globe en voile, au Puy-du-Fou pour le parc d'activité ou à La Vélodyssée pour les itinéraires cyclables... La Vendée est désormais connue des Belges comme des Espagnols, en passant par les Scandinaves. Nous sommes prêts pour la suite.

3.

Que reste-t-il à améliorer ?

C'est à nous d'inventer une urbanisation où les départementales seraient sécurisées pour permettre aux enfants de rouler à vélo, à la façon de ce qui existe déjà sur les bords de Loire. La beauté de notre département est aussi dans ses terres. L'idéal serait de descendre de train et de prendre une route réservée aux cyclistes, avec la possibilité d'accéder aux produits locaux en chemin. Allier la dimension humaine à la sécurité : c'est ce que nous devrions être en mesure de proposer lorsqu'il y aura le double de cyclistes. ●

👁️ En savoir plus
www.bernaudeaucycles.fr

Entretien avec Caroline Perrin

Cheffe du service Mobilités durables à la direction des Routes, des mobilités et de l'habitat au conseil départemental de Vendée

La Vendée a lancé en 2022 un plan Vélo-travail. Pourquoi cet intitulé ?

Le Département a souhaité mettre l'accent sur le vélo du quotidien. La Vendée est un département économiquement dynamique, avec un tissu d'entreprises réparties sur l'ensemble du territoire contrairement à d'autres départements où les entreprises peuvent se concentrer sur quelques grandes zones d'emploi. Il a été estimé à 86,7 % le nombre d'actifs en emploi qui utilisent principalement la voiture pour se rendre au travail. Cela constitue un potentiel de report modal important... En septembre 2022, une étude réalisée avec l'INSEE a défini précisément les zones de concentration d'emploi et recensé les flux de salariés, dont ceux qui habitent à moins de dix kilomètres de ces lieux de travail. Cela représente un total de 107 000 salariés. Parmi eux, 11 % se rendent au travail autrement qu'en véhicule motorisé : 7 % à pied, 4 % à vélo. Cette enquête nous a ainsi permis de repérer un potentiel de 95 000 cyclistes à (re)mettre en selle. Le vivier est là.

Quelles sont les orientations de ce plan Vélo-travail ?

Le plan privilégie trois axes. Le premier axe concerne les aménagements cyclables, qui enregistrent les flux les plus importants et dont le Département assure la maîtrise d'ouvrage. Le deuxième axe est l'accompagnement proposé aux collectivités locales. Il se matérialise par une aide aux EPCI et aux communes sur les flux les moins importants pour des aménagements cyclables situés le long des routes départementales hors agglomération, ainsi que sur des travaux de sécurisation de traversées de routes départementales. Cela se traduit soit par des subventions à hauteur de 40 % pour la création d'itinéraires cyclables en site propre le long des routes départementales hors agglomération – qui sont les trajets les plus directs –, soit par l'aménagement de bandes multifonctionnelles qui jouxtent la route permettant de sécuriser à minima les cyclistes, mais aussi les autres usagers. Le troisième axe, enfin, consiste à mettre l'accent sur un itinéraire expérimental qui relie sur 15 km Aizenay à La Roche-sur-Yon via une voie verte existante. L'idée est de la requalifier pour favoriser et augmenter la pratique du vélo au quotidien. Il s'agira par exemple de rendre prioritaire cette voie verte là où elle peut l'être et de limiter au maximum les arrêts/redémarrages (*pour les cyclistes, ndlr*). En faire une sorte de « voie expresse vélo » et observer si ce mode de locomotion, notamment lorsqu'il est à assistance électrique, peut être efficace dans de bonnes conditions jusqu'à 15 km. Le Département a évalué cette politique à 35 millions d'euros sur le mandat.



Itinérance Vélo - Le Mazeau ©Simon Bourcier

Combien de kilomètres d'itinéraires cyclables ont été réalisés jusqu'ici ?

Le réseau Vendée vélo, orienté tourisme et loisirs, compte près de 1 850 km d'itinéraires cyclables aménagés, constitués aux deux tiers d'itinéraires d'intérêt général et pour un tiers de boucles locales valorisées dans les supports de promotion touristique à l'échelle départementale.

L'année 2022 a marqué les dix ans de La Véloodyssée. En quoi cet itinéraire emblématique, qui traverse la Vendée sur 150 km, a-t-il été un marqueur fort ?

En réalité, La Véloodyssée a emprunté sur notre territoire des itinéraires qui avaient déjà été aménagés dans les années quatre-vingt-dix par le Département, dans le cadre de la réhabilitation du sentier cyclable du littoral. En revanche, La Véloodyssée fait venir davantage d'itinérants et il faut reconnaître que tout ce qui a été accompli en matière de diagnostic pour la certification européenne s'est aussi avéré être un levier afin de résorber nos points difficiles. La Véloodyssée nous permet de mesurer le chemin parcouru, ainsi que l'évolution des pratiques et des besoins. L'essor des vélos cargos, par exemple, nous a fait peu à peu réaliser que les aménagements gagneraient à être élargis, car les 2,50 m actuels ne sont pas toujours suffisants. Il y a aussi une réflexion à mener autour de la mixité des usages, due notamment au développement du vélo à assistance électrique. Enfin, la notoriété de La Véloodyssée permet d'accroître celle de la Vendée en tant que destination vélo.

Un effort particulier est mené autour des haltes et des aires de repos...

C'est exact. Par rapport justement à La Véloodyssée, nous sommes les premiers à avoir engagé une action sur ces services car ils faisaient défaut. En 2018, nous avons défini dix-neuf aires d'accueil, avec une distinction entre les aires principales, qui proposent une offre de services plus importante et réparties tous les 20 km, et les aires secondaires, qui sont situées dans les intervalles. En ce début d'année 2023, quatre aires d'accueil sont opérationnelles et sept autres sont en cours d'instruction.

La Vendée est aussi l'un des membres fondateurs de Vélo & Territoires. Que reprenez-vous de votre participation à ce réseau ?

Le partage d'expériences et la richesse des ressources. Les webinaires, le Club des départements, les ressources documentaires, les rencontres annuelles... C'est aussi au regard de ces échanges que nous nous rendons compte des sujets communs auxquels nous sommes tous confrontés dans nos collectivités : définition des aménagements le long des routes départementales hors agglomération, entretien des itinéraires, pérennité des revêtements, évolution des pratiques des usagers... Cette communauté autour de nos thématiques nous confirme l'intérêt de débattre ensemble sur nos pratiques afin de les faire évoluer. ●

Propos recueillis par Anthony Diao

TROIS QUESTIONS À FRÉDÉRIC LUCAS

PDG d'Arcade Cycles

Fierté et fleuron du rayonnement vélo vendéen, l'enseigne a connu trois présidents depuis sa création en 1995. Le dernier en date, Frédéric Lucas, a pris le relai de son père François en août 2022. Avis d'expert.

1.

Comment définiriez-vous la place du vélo en Vendée ?

La Vendée est une terre de vélo. Sportivement, elle est inséparable des différentes équipes cyclistes menées par Jean-René Bernaudeau. Touristiquement, La Véloodyssée a ouvert de nombreuses portes, y compris au niveau de l'activité de notre entreprise. Côté déplacements quotidiens, le territoire reste encore perfectible. Les centres urbains sont très peu denses et les distances domicile-travail restent globalement importantes, donc le vélotaffeur a encore une belle marge de progression... Côté industriel en revanche, Arcade Cycles est le premier fournisseur de cycles des collectivités en France, ainsi que pour la location touristique.

2.

Quels sont les effets de la politique cyclable départementale actuelle sur votre activité ?

J'observe un véritable essor de la mise à disposition des vélos par les collectivités territoriales. Nous avons été contactés par la Maison du vélo des

Sables-d'Olonne, la municipalité de La Roche-sur-Yon... Toutes les parties prenantes de l'action publique ont une vision très positive et nous soutiennent dans notre activité, à l'instar par exemple de notre projet de construction d'une nouvelle usine de fabrication pour 2024, qui sera la plus moderne de France dans cette branche. La Région, l'agglomération de la Roche-sur-Yon, le Département, chacun à son niveau nous ouvre les portes.

3.

Quels seraient les leviers d'amélioration pour l'avenir ?

Sans surprise, les infrastructures restent le levier numéro Un. Le principal frein du cycliste débutant reste la peur de se lancer et pour dépasser cela il faut un cadre rassurant. La connexion aux parties rurales reste aussi un axe de travail sur lequel nous avons tout à gagner à mettre l'accent. Notre territoire a la particularité de compter plusieurs villes d'environ 50 000 habitants, qui se développent vite, comme La Roche-sur-Yon ou Les Sables-d'Olonne. Repenser leur urbanisme n'est pas aussi colossal que pour des villes comme Paris, Lyon ou Nantes. C'est donc maintenant que nous pouvons agir dessus. ●



Île de Noirmoutier ©Valéry Joncheray

Actus du réseau Vélo & Territoires

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

Inauguration de la passerelle « La voie des papes »

Inaugurée le 11 février, la passerelle de « La voie des papes » enjambe l'Ouvèze et permet à cette nouvelle voie verte de relier le pôle d'échange multimodal de Sorgues à la ViaRhôna sur l'île de l'Oiselet. Une liaison à l'EuroVelo 17 utile pour les touristes comme pour les locaux afin de rejoindre la gare. Sous peu, une seconde passerelle verra le jour pour enjambrer le Rhône entre la pointe sud de l'île de l'Oiselet et l'île de la Motte au nord de l'île de la Barthelasse et d'Avignon. Ce second ouvrage situé sur la ViaRhôna permettra à l'itinéraire d'accéder à Avignon en demeurant au plus proche du Rhône, au cœur des îles fluviales. La passerelle de « La voie des papes » propose un tablier de 100 m de long, relié à un mât de 16,80 m de haut auquel sont reliés quatorze haubans de 20 à 50 m de long. L'ouvrage n'a qu'un seul point d'emprise au sol pour ne pas créer d'obstacles à l'écoulement de la rivière en crue. La première pierre de la passerelle avait été posée en septembre 2021, marquant le début de sa construction. Sa réalisation a nécessité un investissement de 670 000 euros HT.

Nouveau dispositif d'aide aux aménagements cyclables en région Pays de la Loire

Avec 3 300 km d'itinéraires inscrits au Schéma régional vélo (SRV), réalisés à 88 %, la région des Pays de la Loire offre un réseau cyclable structuré autour de deux EuroVelo (EuroVelo 1 – La Vélodyssée et l'EuroVelo 6 – La Loire à Vélo) et des véloroutes nationales comme La Vélo Francette (V43), La Vélobuissonnière (V44) et la vallée du Loir à vélo (V47). Pour soutenir le développement de son SRV, la Région a approuvé un nouveau dispositif d'aide aux aménagements cyclables touristiques des itinéraires et véloroutes (Pays de la Loire ACTIV). Ce dernier prévoit le soutien aux projets de sécurisation, de modernisation et d'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite aux itinéraires cyclables ; à la création de nouveaux itinéraires cyclables présentant un caractère touristique important pour le territoire ; au soutien aux résorptions de discontinuités pour les projets d'un montant minimal de 100 000 euros. Des projets de développement de services sont également éligibles avec l'aménagement des aires de services et halte-repos vélo sur les EuroVelo et itinéraires nationaux, et l'implantation de panneaux relais informations services sur La Loire à Vélo.



Passerelle himalayenne sur l'Ouvèze ©Porte du Ventoux Tourisme

03 VÉLO & TERRITOIRES

Bienvenue aux treize nouveaux adhérents

Depuis le début d'année 2023, Vélo & Territoires a accueilli treize nouveaux territoires : la région Hauts-de-France, les départements de l'Aube et des Hautes-Pyrénées, la communauté de communes Champagne-Picardie (02), la communauté de communes Briançonnais (05), la communauté de communes de Haute-Saintonge (17), la communauté d'agglomération du Grand Cahors (46), la communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte (60), le pôle d'équilibre territorial et rural Sélestat Alsace Centrale (67), la communauté de communes Saône Beaujolais (69), la communauté de communes Arve et Salève (74), la communauté de communes du Pays Houdanais (78) et la communauté de communes Pays de Fontenay-Vendée (85). Ces nouveaux arrivants portent le nombre d'adhérents à 185. Bienvenue à eux !

« ZAN » et aménagements cyclables, des objectifs pas si discordants

Le « Zéro artificialisation nette » (ZAN) a fait couler beaucoup d'encre l'année passée. Pour apporter un éclairage sur la prise en compte des aménagements cyclables dans ce projet de « ZAN », la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature et la Mission vélo et marche du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires ont organisé des échanges plutôt rassurants pour le futur du vélo dans les territoires. Si l'horizon 2050 est affiché pour atteindre l'objectif de « ZAN », le palier de 2030 est retenu : il s'agira d'ici là de réduire de moitié le rythme de la consommation éfrénée des sols observée entre 2011-2020. Notons également qu'au-delà de l'accompagnement des territoires, via la création d'outils d'observation ou encore de guides pratiques, le « ZAN » est avant tout une affaire de métrique. Et cette métrique de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers est favorable aux aménagements cyclables.

Vélo & Territoires livre un bilan provisoire des fréquentations cyclables de 2022

Avec une progression de 31 % par rapport à 2019 et de 8 % par rapport à 2021, la fréquentation vélo a poursuivi son essor en 2022 en France. Selon ce bilan provisoire publié par Vélo & Territoires le 4 janvier, la fréquentation nationale a été supérieure à celle de 2021 sur l'ensemble de l'année, excepté en septembre où elle a décliné de 2 % et en décembre où elle s'est légèrement maintenue (+1 %). Mais le bon cru de 2022 est imputable avant tout à la fréquentation en milieu urbain (+10 % par rapport à 2021), alors qu'en milieux périurbain et rural les chiffres restent très modestes. Vélo & Territoires consolidera ce bilan provisoire dans les mois à venir grâce à l'analyse de l'intégralité du parc de compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations. Le premier bulletin des fréquentations vélo en France 2023, quant à lui, est prévu en mai.

Vers une stratégie européenne vélo

Une étape importante est franchie pour construire une stratégie européenne pour le vélo. Dans une résolution adoptée ce 16 février, le Parlement européen invite la Commission à développer une vraie politique en la matière dans le but de doubler le nombre de kilomètres parcourus à vélo en Europe d'ici 2030 et faire du vélo un mode de déplacement du quotidien au même titre que les transports publics. Les eurodéputés appellent à accroître considérablement les investissements dans la construction d'infrastructures cyclables séparées, soutenir la production de vélos et de composants fabriqués en Europe, multiplier les parkings vélo sécurisés, valoriser le vélo en tant que solution vitale pour le dernier kilomètre dans les nœuds urbains, soutenir le tourisme à vélo et la pratique du vélo dans les zones rurales en accélérant le développement du réseau EuroVelo et en exploitant les synergies avec les réseaux RTE-T et renforcer la formation professionnelle pour promouvoir des emplois de qualité. La résolution plaide pour que 2024 soit désignée "Année européenne du déplacement à vélo".

Des chevaux Trait du Nord nettoient des aménagements cyclables

Dans les alentours de Bourghelles et de Bachy, en Pèvelé, le département du Nord a confié le tractage de sa balayeuse à deux chevaux Trait du Nord pour nettoyer des pistes et bandes cyclables. Le résultat ? Moins d'émissions de gaz à effet de serre et une manière originale de valoriser cette race locale de chevaux. L'expérimentation s'est avérée également concluante au niveau économique et ramène du vivant en ville. Le projet sera prochainement étendu aux travaux de débardage dans les espaces naturels du Nord.

La Loire-Atlantique multiplie le budget vélo par trois

Pour la première fois, le programme pluriannuel des investissements routiers du département de Loire-Atlantique, qui fixe le cap en la matière pour les dix années à venir, comprend un volet spécifique consacré au vélo. Doté d'un budget de 140 millions d'euros, ce nouveau programme vise à créer un réseau cyclable permettant de relier toutes les communes de Loire-Atlantique à vélo. En partenariat avec les intercommunalités, 470 liaisons cyclables, soit 3 900 km d'itinéraires, doivent être créés d'ici 2032 pour compléter les 2 100 km existants. Cent millions d'euros des 140 millions de budget alloué financeront les projets sous maîtrise d'ouvrage départementale. Les 40 millions restants seront dédiés aux projets réalisés en cofinancement avec les intercommunalités pour lesquels la participation du Département pourra aller jusqu'à 80 % dans certains cas.

En chemin vers une stratégie nationale du tourisme à vélo

Le premier atelier de réflexion collective autour de la stratégie nationale du tourisme à vélo s'est tenu à Lyon le 1^{er} février. Organisé par Vélo & Territoires et financé par l'Ademe, cet atelier a réuni une trentaine d'acteurs publics et privés de l'écosystème vélo. Au programme ? Partager, échanger et travailler sur une feuille de route pour hisser la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo. Un deuxième atelier est prévu pour début mars et la Conférence nationale du tourisme à vélo des 7 et 8 juin 2023 à Angoulême sera l'occasion de dévoiler cette stratégie nationale. Le tourisme à vélo constitue un des neuf engagements de la filière économique du vélo dont il est un contributeur important.

L'accessibilité vélo des collèges à l'étude dans la Manche

Afin de systématiser progressivement l'accessibilité vélo de ses sites, en particulier de ses collèges, le département de la Manche lance une étude diagnostic. L'objectif ? Identifier les obstacles à l'évolution de la pratique cyclable et les besoins des établissements. Sur les 52 collèges publics du département, quinze se sont portés volontaires. L'étude est prévue sur deux années scolaires. Un comité sera mis en place en associant les agents, les équipes pédagogiques et les élèves des établissements volontaires pour améliorer les conditions d'accessibilité à vélo, dont la sécurisation des parcours et le stationnement sécurisé.

DE NOUVEAUX PLANS VÉLO ADOPTÉS

Plusieurs adhérents à Vélo & Territoires ont récemment adopté un nouveau plan vélo. En voici quatre :

Le département du Pas-de-Calais a approuvé son plan vélo 2022 – 2027 doté de 50 millions d'euros pour accélérer la transition des infrastructures, des équipements et des mentalités, et faire du vélo une solution de mobilité accessible et attractive pour le plus grand nombre. Au programme ? Quatorze actions réparties autour de quatre orientations : impulser le développement d'un réseau cyclable attractif, sécurisé, maillé et adapté aux enjeux actuels de mobilité ; faire du Département un acteur exemplaire de la mobilité du quotidien à vélo ; mettre le vélo au service d'une mobilité plus inclusive et solidaire ; animer une dynamique territoriale pour répondre aux besoins des usagers en matière de vélo.

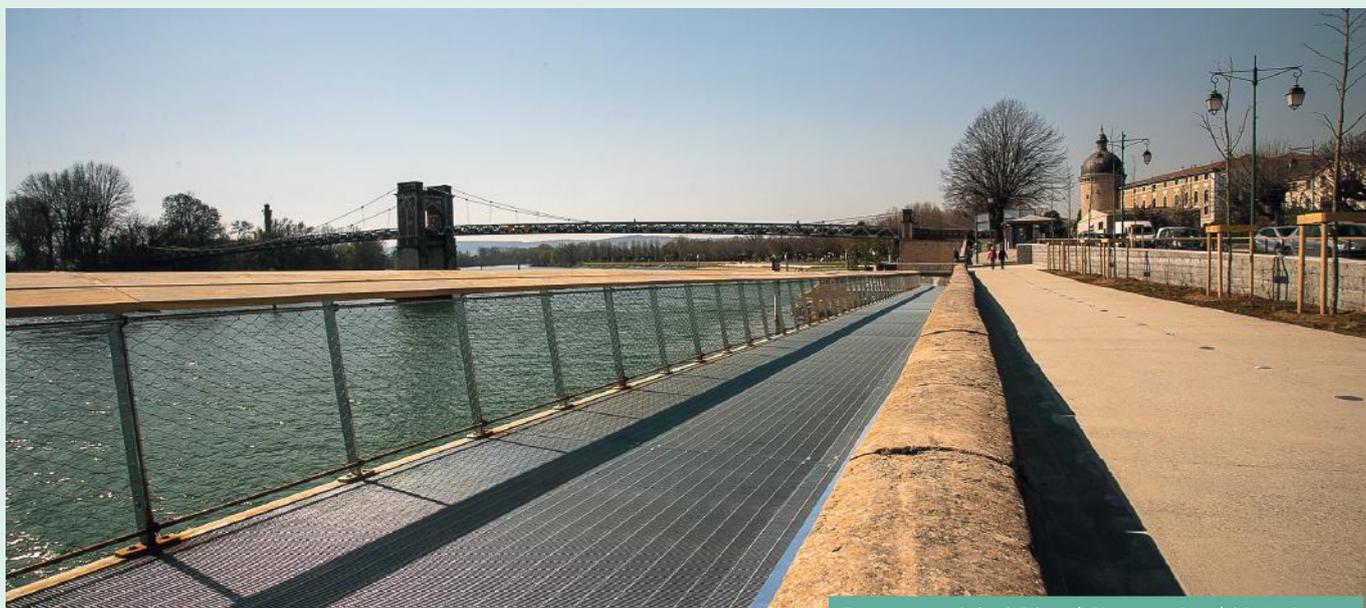
Le département du Var, lui, a adopté un plan vélo 2023 – 2027 et l'a doté de 26 millions d'euros pour déployer une cinquantaine d'actions selon cinq axes : développement des infrastructures, tourisme et communication, vélo au collège, exploitation de la DATA et mobilité solidaire.

Le projet de la véloroute Sud Calvados est l'élément phare du plan vélo 3 du **département du Calvados** voté début février. Les 140 km de ce nouvel itinéraire, dont le tracé devrait être définitif en 2025, permettront à terme de faire le tour du département à vélo. Un projet d'ampleur estimé à 38 millions d'euros, dont 28 millions seront financés par le Département.

La région Bretagne, quant à elle, a voté à la quasi-unanimité les bases de son premier plan vélo régional 2023 – 2028 en décembre. Le cœur de ce plan ? Consolider avec les partenaires de la Région un véritable système vélo breton articulé autour de huit thématiques : infrastructures, intermodalité, tourisme à vélo, lycées, région responsable, encourager tous les Bretons à tous les usages du vélo, filière économique bretonne du cycle, pratique sportive et passerelles avec les enjeux de mobilité. Cette première étape structure les actions déjà engagées et pose les axes de travail et les bases de la concertation. Une deuxième étape aboutira à un plan vélo régional consolidé en 2024.

Le maillage du Schéma national des véloroutes se précise

VÉRITABLE ÉPINE DORSALE DU RÉSEAU CYCLABLE FRANÇAIS, LE SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES (SNV), CRÉÉ EN 1998, EST INSCRIT DANS LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS DEPUIS L'ARRÊTÉ DU 22 JANVIER 2021. DORÉNAVANT ACTUALISÉ TOUS LES TROIS ANS, LE SCHÉMA VIENT D'ÊTRE AUGMENTÉ DE 465 KM, CE QUI PORTE SON LINÉAIRE À 26 115 KM DANS SA VERSION 2023. L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES, QUI EN SUIT L'AVANCEMENT ANNÉE APRÈS ANNÉE, DÉCOMPTE 510 KM DE NOUVELLES RÉALISATIONS EN 2022, DONT PLUS DE LA MOITIÉ EN SITE PROPRE. MAIS QUOI DE MIEUX QU'UNE NOUVELLE CARTE POUR PRENDRE CONNAISSANCE DE CES ÉVOLUTIONS ? DÉCRYPTAGE.



Estacade sur la Saône à Trévoux [V50 – La Voie Bleue] ©Didier Palisser

Un dispositif en perpétuelle évolution

Une actualisation concertée entre acteurs nationaux et territoires à l'initiative

Le SNV est un réseau de 59 itinéraires cyclables nationaux, dont dix EuroVelo. Il oriente et structure l'action publique pour développer la pratique du vélo sous toutes ses formes et est le support privilégié des schémas directeurs cyclables locaux. En 2019, l'État confiait la coordination centrale du développement et du suivi de ce Schéma national à Vélo & Territoires. Depuis cette date, toute modification notable d'un itinéraire existant, suppression ou ajout d'une nouvelle véloroute est étudié par une instance dédiée, animée par Vélo & Territoires autour de l'État (Mission vélo et marche), ses agences et établissements (Cerema, Ademe, Voies navigables de France) et d'associations d'élus et d'usagers (Club des villes et territoires cyclables et marchables, Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes). La procédure d'actualisation dure trois ans depuis la soumission des projets par les territoires jusqu'à l'arrêté ministériel qui acte leur intégration au SNV ; ce cycle alterne entre des phases d'instruction et

Rémy Orhon

Vice-président délégué au Développement économique de proximité, à l'économie sociale et solidaire et au tourisme au **département de Loire-Atlantique**

"La Loire-Atlantique est concernée par environ 110 km de l'extension de la V93, projet né d'une sollicitation de Charente Tourisme en juillet 2021 à laquelle le Département a répondu favorablement. La gouvernance est en cours de définition. Cet allongement vise à inciter les territoires traversés à développer les services pour les itinérants et les touristes de proximité et à renforcer la visibilité du maillage cyclable et la connexion avec d'autres grands itinéraires, en cohérence avec les orientations du futur Schéma départemental du tourisme et des loisirs responsables 2023-2028. Le tracé envisagé empruntera des portions en grande partie déjà aménagées. Il engendrera donc essentiellement des coûts de jalonnement et de valorisation pour le Département."

Sandrine Laffore

Conseillère régionale déléguée au tourisme responsable, au social et aux itinérances à la **région Nouvelle-Aquitaine**

"Les modifications du SNV concernent trois itinéraires en Nouvelle-Aquitaine, à savoir les V93, V94 et V92, ainsi que le maintien de la V91, sur la base de propositions des collectivités locales traversées. Pour les trois premières, s'il semble pertinent d'imaginer l'extension d'un itinéraire déjà organisé et qui fait l'objet d'une dynamique collective, la région Nouvelle-Aquitaine restera vigilante sur les modifications apportées sur des itinéraires non encore structurés à travers une animation régionale à construire avec les territoires concernés. Le maintien de la V91 au SNV est important au regard du fort potentiel de fréquentation de ce secteur, de son intérêt touristique majeur et des investissements déjà réalisés. La concrétisation de ce projet donnera du sens et est un objectif fort à la démarche de mobilisation des autres partenaires."

des temps de concertation et d'échange avec les porteurs de projets. Au même titre que la période 2020 à 2022 a constitué un cycle, 2023 marque le début d'un nouveau cycle d'actualisation triennal.

465 kilomètres de plus au compteur du nouveau SNV de référence

Trois évolutions notables d'itinéraires et la création d'une nouvelle véloroute ont été actées par le comité de pilotage pour l'actualisation du SNV réuni en septembre 2022, qui a également statué sur des possibles retraits d'itinéraires dont l'avancement semblait stagner depuis trois ans. Ces derniers ont finalement été écartés après échanges avec les collectivités concernées qui ont mis en évidence une réelle dynamique, non portée à la connaissance de l'Observatoire national des véloroutes (voir plus bas).

En 2023, trois itinéraires ont fait l'objet d'une extension :

- la V92 - La Flow Vélo circulait initialement entre l'Île-d'Aix (17) et Thiviers (24) ; elle est prolongée de 110 km jusqu'à Sarlat-la-Canéda (24) pour un total de 402 km ;

- la V93 reliait Royère-de-Vassivière (23) à Parthenay (79) ; elle est prolongée de 240 km jusqu'à Saint-Nazaire (44) pour un total de 640 km ;
- la V94 permettait de rallier Echiré (79) depuis Argenton-sur-Creuse (36) ; elle est prolongée de 100 km vers l'ouest jusqu'à La Rochelle (17) et de 180 km vers l'est jusqu'à Bourges (19) pour un total de 514 km.

Enfin, un nouvel itinéraire fait son entrée au SNV. Numérotée V95, la véloroute relie Bressuire (79) aux Sables-d'Olonne (85) sur une distance de 225 km.

Ces nouvelles sections totalisent 855 km, mais certaines d'entre-elles étant superposées à d'autres sections d'itinéraires déjà inscrits au SNV, ce dernier augmente en réalité de 465 km pour culminer à 26 115 km en 2023.



L'Observatoire national des véloroutes : le thermomètre du SNV

Une enquête annuelle renforcée, mais toujours dépendante de contributions volontaires

Si le SNV est actualisé tous les trois ans, son état d'avancement, lui, est mis à jour chaque année. Ce suivi revient également à Vélo & Territoires depuis que le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires lui en a confié la mission en 2011. C'est pourquoi, chaque automne, Vélo & Territoires mène une vaste enquête à laquelle toute collectivité française traversée par une véloroute est invitée à répondre. L'objectif ? Recueillir les informations relatives aux changements affectant les véloroutes de France à une échelle fine (localisation, avancement, type de voie cyclable, etc.). Ces données sont collectées, mises en qualité et intégrées à l'Observatoire national des véloroutes grâce au travail des deux géomaticiens de Vélo & Territoires. Depuis deux ans, cette enquête annuelle enregistre un nombre de contributions croissant (148 contributions en 2022, +33 % par rapport à 2021). Force est cependant de

constater que la qualité des données transmises par les territoires n'est pas toujours au rendez-vous. Le suivi du SNV est tributaire de la participation volontaire des territoires à l'enquête, mais aussi de la qualité de leurs contributions !

Un rythme de réalisations en deçà de l'ambition d'achèvement du SNV en 2030...

En 2022, huit itinéraires ont concentré plus de deux tiers des réalisations du Schéma national. Environ 70 km ont été ouverts en Haute-Vienne et en Dordogne sur la V56, 55 km dans les Ardennes sur la V34 - Véloroute du canal des Ardennes, 45 km en Haute-Vienne sur la V93 et 40 km dans le Finistère et le Morbihan sur la V45 - La Littorale. Hormis pour la V34, les réalisations sont principalement en site partagé. La V81 - Véloroute du piémont pyrénéen a, quant à elle, totalisé 31 km de nouvelles réalisations, principalement dans les Hautes-Pyrénées en site partagé, mais également dans les Pyrénées-Atlantiques en site propre.

Du côté du schéma européen, l'avancement de l'EuroVelo 4 - La Véloroute maritime, l'EuroVelo 3 - La Scandibérique et l'EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo a respectivement progressé de 38, 37 et 32 km, à la faveur de réalisations majoritairement en site propre, disséminées sur l'ensemble de leur tracé.

Au total, tous itinéraires confondus, 510 km ont été réalisés sur le SNV en 2022. Sur les 26 115 km de véloroutes qu'il totalise au 1^{er} janvier 2023, 20 755 km sont réalisés (79,5 %), dont 9 605 km en site propre (46 % du réalisé). Le SNV continue sa progression, mais le rythme observé des réalisations reste trop timide au regard de l'objectif de l'achèvement du SNV en 2030. Pour le tenir, les ouvertures devraient avoisiner les 700 km par an.

... mais une prédominance de sites propres et des ouvertures emblématiques

Ne considérer l'avancement du SNV que par le prisme du linéaire réalisé ne rend cependant

pas justice à l'effort des collectivités. Premier fait notable 2022 : 54 % des ouvertures enregistrées sont en site propre, lorsque le SNV réalisé total en comptabilise 46 %. Des réalisations largement supérieures aux 24 % d'ouvertures en site propre constatées en 2021.

Deuxième fait notable parmi ces ouvertures 2022 : la mise en service de plusieurs ouvrages d'art avec notamment la passerelle du Pont de Valvins (EuroVelo 3 - La Scandibérique), le viaduc de Douvenant à Saint-Brieuc et la passerelle sur la Vire à Condé-sur-Vire (EuroVelo 4 - La Vélomaritime), la passerelle sur la Moselle à Thionville et l'estacade sur la Saône à Trévoux (V50 - La Voie Bleue), la passerelle sur l'Yonne à Escolives-Sainte-Camille (V51 - le Tour de Bourgogne à vélo et V56) ou encore la passerelle sur la Giffre à Marignier (V61). Ces ouvrages emblématiques et stratégiques résorbent des points noirs et sécurisent le réseau cyclable, mais ils sont également très coûteux. À titre d'exemple, la passerelle du Pont de Valvins et l'estacade de Trévoux ont respectivement nécessité un investissement de 1,2 et 3,8 millions d'euros, hors études préalables.

Réaliser une véloroute, un chemin semé d'embûches ?

Sur 148 collectivités contributrices de l'enquête annuelle de l'Observatoire national des véloroutes en 2022, 32 ont mentionné rencontrer des difficultés,

voire des blocages dans leurs projets de véloroutes. Les deux premiers freins constatés (23 % chacun) touchent des questions de foncier, d'une part, tant pour des acquisitions de terrain que pour le montage de conventions avec des propriétaires privés, et de difficultés à convaincre élus et riverains de l'intérêt du projet, d'autre part. Pour 20 % des porteurs de projets interrogés, les difficultés sont d'ordre administratif et impliquent notamment des études environnementales et des déclarations d'utilité

publique qui augmentent les délais de réalisation. Viennent ensuite des freins internes aux collectivités elles-mêmes (17 %), notamment parmi celles ayant acquis récemment la compétence sur le sujet et/ou en raison de recrutements qui peinent à aboutir. Enfin, la question des financements est mentionnée par 13 % des répondants, qui pointent la difficulté à mobiliser certains fonds (notamment européens), mais aussi l'augmentation des coûts des matériaux.

Ludvine Noël

Chef de projet Développement touristique au département des Ardennes

"La première des deux phases de travaux d'aménagement de la V34 - Véloroute du canal des Ardennes a conduit à la mise en service de 55 km en juillet 2022. Elle comprenait le renforcement de berges, le terrassement et la mise en œuvre de revêtements, le renouvellement de garde-corps sur les ouvrages et écluses et la pose de signalisation pour un montant total de 6,8 millions d'euros. La seconde phase vise l'achèvement de la V34 courant 2023 (39 km). Pour tenir cet objectif, les travaux d'aménagement sont réalisés simultanément sur quatre sous-secteurs, ce qui complexifie le suivi. L'EuroVelo 19 - La Meuse à Vélo étant terminée le département des Ardennes aura achevé l'ensemble de sa portion de SNV en 2023."

Cécile Rebut

Animatrice de la politique cyclable au département du Finistère

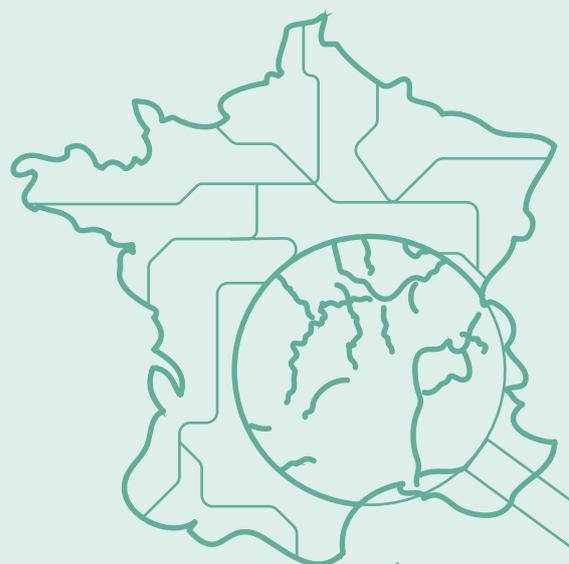
"En 2022, 25 km ont été ouverts sur la V45 - La Littorale, entre Lampaul-Ploudalmézeau et Lampaul-Plouarzel, principalement en site partagé. Pour un montant de 102 000 euros, ces aménagements ont consisté à la pose de jalonnement et à la réalisation de marquages aux sols pour guider la trajectoire des cyclistes au niveau de carrefours. Les prochaines perspectives pour la V45 concernent, d'une part, le tronçon Riec-sur-Belon / Moëlan-sur-Mer au sud-est du département et, d'autre part, Daoulas / Plogoff (Grand site de La Pointe-du Raz) pour faire la jonction entre les sections déjà ouvertes."

2,5 milliards d'euros pour le vélo

Même si le rythme des réalisations varie fortement d'un territoire à un autre, l'augmentation du linéaire du SNV dans le cadre de son actualisation, sans suppression d'itinéraire, est un signal positif. Les 59 itinéraires présentent aujourd'hui un avancement significatif. Si l'on exclut l'année 2020 qui avait enregistré un nombre record d'ouvertures, le rythme observé au national semble trop faible pour tenir l'objectif de finalisation du SNV pour 2030. Les freins rencontrés par les collectivités sont multiples pour faire aboutir les projets de véloroutes et ils s'accroissent à mesure que l'on s'approche de l'achèvement des itinéraires, le plus difficile restant bien souvent à faire.

Le SNV devrait faire l'objet de financements pluriannuels dans les volets Mobilité des futurs Contrats de Plan État Régions. Il constitue l'épine dorsale des schémas directeurs cyclables locaux, hiérarchisés entre eux (régionaux, infrarégionaux, département et locaux). Au-delà du SNV, tous les

territoires ont besoin d'être maillés finement pour le vélo. Pour y parvenir, les collectivités doivent investir des milliards d'euros dans les infrastructures cyclables. Sans un engagement pluriannuel ferme de l'État sur le vélo, elles ne pourront pas mener à bien ces ambitions. C'est la raison pour laquelle, l'Alliance pour le vélo demande que l'État consacre 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat pour soutenir les engagements des collectivités, en ciblant prioritairement les discontinuités, les franchissements, les entrées d'agglomération, les petites et moyennes villes, les territoires ruraux et périurbains qui sont le plus en retard dans le déploiement d'un réseau cyclable structurant. Une telle mesure serait évidemment de nature à relancer la machine à huit ans de l'échéance de 2030...



Une carte entièrement repensée en 2023

La carte du SNV est un outil dédié aux décideurs et aménageurs du territoire œuvrant aussi bien pour le développement des mobilités que du tourisme. Elle permet de visualiser les parcours de l'ensemble des véloroutes nationales, EuroVelo comprises, ainsi que leur état d'avancement à date. Chaque cycle d'actualisation est ponctué par l'édition d'une nouvelle carte du SNV.

La version 2023, publiée par Vélo & Territoires début mars, fera donc référence jusqu'à fin 2025. Si la précédente carte était topographique et

représentait chaque itinéraire de la manière la plus fine possible, la nouvelle propose un niveau de détail volontairement réduit. Inspirée des plans de transports en commun, de métro ou de réseau ferré, sans aller aussi loin dans la simplification des géométries, elle se veut donc plus schématique. L'intérêt ? Une carte visuellement plus aérée et à la lisibilité accrue, mettant mieux en évidence la connectivité et le maillage du SNV : chaque nœud du réseau figure désormais clairement et en toutes lettres ; les tronçons communs à plusieurs

itinéraires s'affichent de manière plus visible car ces derniers apparaissent désormais en parallèle. En contrepartie, les distances cartographiques ne sont plus exactes. Mais pas d'inquiétude, les cartographies des schéma régionaux proposées au verso de la carte papier présentent cette information topographique. Le détail national fin est, quant à lui, consultable en ligne sur l'outil web-SIG de Vélo & Territoires. ●

Fabien Commeaux





Florence Gall ©DR

Florence Gall

DANS LA CONTINUITÉ DE SES RÉCENTES FONCTIONS DE DIRECTRICE DE CABINET DU DÉPUTÉ DU VAL-DE-MARNE GUILLAUME GOUFFIER-CHA, FLORENCE GALL EST DÉSORMAIS DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FILIÈRE VÉLO AU SEIN DE L'ASSOCIATION DE PROMOTION ET D'IDENTIFICATION DES CYCLES ET DE LA MOBILITÉ ACTIVE (APIC). RENCONTRE AVEC UNE DÉCIDEUSE DÉCIDÉE.

Comment êtes-vous tombée dans la marmite vélo ?

Déjà, je suis strasbourgeoise [sourire]. De fait, je me déplaçais à vélo dès le collège puisque celui-ci était au centre-ville. J'ai poursuivi mes études à Paris où j'étais quasiment la seule à l'époque à venir à vélo au cycle d'urbanisme de Sciences Po. J'ai ensuite travaillé à l'Atelier parisien d'urbanisme, où j'ai été, avec d'autres, mobilisée sur les études de préfiguration de ce qui ne s'appelait pas encore le Velib', puis cheffe de projet sur l'extension de ce dernier en petite couronne, ainsi que sur le dossier Autolib'. Puis, j'ai travaillé à la Fédération nationale des agences d'urbanisme, notamment sur les questions de mobilité, avant de rejoindre Guillaume Gouffier-Cha à l'Assemblée nationale. Apparemment je ferais partie, avec Pierre Serne, des personnes qui l'ont incité à passer du VTT au vélo quotidien – il s'est même converti au VAE alors que pour ma part je garde une préférence pour le vélo « musculaire » [sourire]. J'ai participé à ses côtés début 2022 à la rédaction du rapport sur la filière économique du vélo, pour lequel il avait été missionné à l'automne 2021.

Vous voici désormais déléguée générale de la filière vélo à l'APIC. Cette évolution n'est-elle pas symbolique d'un changement d'époque où, après une période incantatoire, le vélo entre dans le concret de la nécessité de se structurer économiquement ?

C'est une cause qui arrive à maturité, oui. Dès lors que le vélo est entré dans les mœurs en tant que mode de déplacement à part entière, les questions économiques changent d'échelle. Et, au-delà de ce que cela implique d'enjeux d'industrialisation, de formation ou de logistique, il devient important de parler d'une seule voix. C'est à ce prix que nous pourrions porter des projets communs et être entendus de nos partenaires. J'aime d'ailleurs beaucoup la phrase prononcée par le ministre Roland Lescure en ouverture des premiers États généraux du vélo, le 15 novembre 2022 à Bercy : « Faisons du vélo c'est bien, faisons des vélos c'est encore mieux ».

Quels secteurs sont à structurer en priorité, selon vous ?

Nous en avons distingué quatre. Les métiers de la production, tout d'abord : tout ce qui concerne l'assemblage des vélos, les pièces détachées, les accessoires... Les services, ensuite : l'entretien, la réparation, la vente, la cyclologistique... Les infrastructures, évidemment, car il ne saurait y avoir de bonnes politiques cyclables sans personnes pour les penser en amont et les mettre en œuvre. Je pense aux collectivités, aux bureaux d'études, aux établissements publics de type Cerema ou Ademe... Enfin, il y a la dimension qui englobe le tourisme, le sport et les loisirs. Ces trois secteurs sont imbriqués et nous invitent à ne jamais perdre de vue à quel point la France est un territoire favorable au développement de ces activités.



L'objectif est que le contrat de filière soit rédigé d'ici à l'été 2023 et qu'il établisse un calendrier pour la suite.



Au fond, ce rapport sur la filière vélo reste avant tout une rampe de lancement...

Effectivement. C'était la première fois qu'un politique se penchait sur le sujet. Une fois le travail rendu, il était important de clarifier les choses : ce n'est pas aux politiques de structurer la filière, mais bien à ses acteurs de s'en emparer. D'où les États généraux de novembre 2022, qui ont accouché d'un livre blanc qui porte neuf engagements. L'étape suivante, c'est évidemment de remplir ces engagements. Et, pour cela, il faut travailler tous ensemble..

LES NEUF ENGAGEMENTS DE LA FILIÈRE ÉCONOMIQUE DU VÉLO EN FRANCE

- 1 Créer une structure qui fédère les acteurs, organise une gouvernance qui reflète les diversités et pilote des projets communs
- 2 Créer un observatoire pour mesurer ses impacts et piloter ses engagements
- 3 Relocaliser et changer d'échelle pour une industrie du cycle innovante, durable et compétitive
- 4 Susciter et accompagner les acteurs vers l'innovation afin de répondre aux besoins des usagers et à être plus compétitif
- 5 Anticiper les besoins en compétences et formations, développer l'emploi et renforcer l'attractivité de ses métiers
- 6 Promouvoir et renforcer une production et des usages du vélo durables, socialement responsables et ancrés dans les territoires
- 7 Faire de la France la première destination mondiale pour le tourisme à vélo en 2030
- 8 Stimuler la mise en place accélérée d'un système vélo complet à haut niveau de service, adapté à tous
- 9 Valoriser ses acteurs, ses bénéfices environnementaux, sociaux, économiques en France et en Europe

À lire



Analyse des données de fréquentation cyclable 2021

La fréquentation vélo 2021 enregistre une croissance constante et solide en France comme le montre le rapport publié par Vélo & Territoires en janvier : +18 % de passages de vélos par rapport à 2019 et +26 % par rapport à 2017. Bien que la fréquentation progresse quelle que soit la pratique et quel que soit le milieu observé, les volumes comptabilisés en milieu urbain et pour la pratique utilitaire pèsent le plus fortement sur l'image nationale. Les analyses du rapport 2021 se basent sur les données validées mises à disposition par les territoires : 849 compteurs (sur les 1343 réunis dans la Plateforme nationale des fréquentations) sont pris en compte, soit 10 % de plus qu'en 2020.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Voyage à vélo en famille

Nouvel arrivé dans la collection « Petit guide pratique », ce guide rend accessible à toutes les familles les voyages itinérants à vélo. Rien n'est laissé au hasard grâce à de nombreux conseils et astuces inspirés des aventures familiales des auteurs : quel matériel emporter, combien de kilomètres à parcourir par jour, comment éviter des tronçons moins sécurisés, comment motiver les enfants...

À commander sur www.chamina.com
Chamina édition
96 pages, 10 euros



Repenser les actions de la ville au prisme de la santé mentale

La crise sanitaire a eu un impact direct ou indirect sur la santé mentale des Français. Dans cette note publiée par le réseau français Villes-Santé les multiples leviers, dont disposent les villes et les intercommunalités pour agir en faveur d'une meilleure santé mentale de leurs habitants, sont présentés. Parmi ces leviers : le développement du vélo par l'incitation à la pratique, l'accessibilité financière, la facilité de réparation et de stationnement, la sécurité des voies cyclables.

À télécharger sur www.villes-sante.com



Le transport de voyageurs en France : état des lieux des mobilités courte et longue distance

Un second état des lieux des mobilités courtes et longues distances des Français depuis 2008 est paru en décembre 2022. Réalisé par l'Autorité de régulation des transports, ce rapport dresse un panorama de l'évolution de la mobilité des Français (volumes de déplacements, motifs, modes de transport utilisés) sur la période 2008 - 2019, apporte un éclairage sur l'impact environnemental de ces pratiques et analyse l'impact du Covid sur les déplacements en 2020 et 2021. Il révèle que le vélo et la marche sont amenés à augmenter, notamment sur les trajets de moins de 5 km.

À télécharger sur www.autorite-transport.fr



The state of national cycling strategies in Europe

La Fédération européenne des cyclistes (ECF) a passé au crible les stratégies vélo de 44 pays européens. Selon ce rapport publié en décembre 2022, vingt pays, dont la France, disposent d'une stratégie cyclable nationale ou d'un document politique similaire. Cette analyse, qui complète l'édition 2021 en incluant notamment les stratégies adoptées en 2022 (comme le nouveau plan vélo de la France 2022-2027 ou la première politique vélo de l'Italie), révèle que la France a l'un des investissements annuels les plus faibles en Europe.

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



Walking and cycling data : practice, challenges, needs and gaps

Ramboll, cabinet de consultant membre de l'ambassade danoise du vélo, a publié un rapport sur les données relatives aux déplacements à pied et à vélo en novembre 2022. Vélo & Territoires, reconnu pour son expertise sur le sujet de la donnée vélo, a été associé à cette démarche. Les conclusions de ce rapport mettent en évidence l'intervention et l'importance de la donnée à différents niveaux d'une politique cyclable.

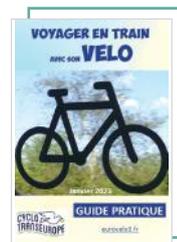
À télécharger (en anglais) sur www.ramboll.com



Métamorphoses : manifeste pour une éducation à la mobilité durable et inclusive

Ce qui n'était jusqu'à récemment qu'une hypothèse est désormais confirmé et observable dans nos vies quotidiennes : en matière de mobilité, le toujours plus vite, plus loin et plus souvent nous conduit à une impasse qui n'est ni durable ni inclusif. Pour en sortir, l'éducation est la seule voie possible pour engendrer les métamorphoses qui donnent sens à la vie de chacun sans pour autant épuiser les ressources de la planète.

À commander sur www.decitre.fr
Elya éditions
144 pages, 16 euros



Voyager en train avec son vélo

La dixième édition du guide pratique « Voyager en train avec son vélo », réalisé par l'association CycloTransEurope, est disponible. Cette actualisation intègre le renforcement de l'offre vélos sur les TGV Paris-Lyon-Marseille, le prolongement en été du train de nuit Paris-Lourdes à Hendaye, le cadencement du service Charleroi-Maubeuge et la clarification sur l'emport des vélos pliants.

À télécharger sur www.eurovelo3.fr

À venir

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

22 MARS 2023	Présentation des résultats de l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs 📍 Webinaire 📄 www.velo-territoires.org	
28 MARS 2023	Aménager un ouvrage d'art existant 📍 Webinaire 📄 www.agir-formations.org	
4 AVRIL 2023	Créer un nouvel ouvrage d'art 📍 Webinaire 📄 www.agir-formations.org	
7 AVRIL 2023	6° Club des itinéraires et destinations vélo 📍 Webinaire 📄 www.velo-territoires.org	
1-31 MAI 2023	Mai à vélo 📍 Partout en France 📄 www.maiavelo.fr	
9 MAI 2023	Les types de revêtements et les dispositifs d'éclairage des itinéraires cyclables 📍 Webinaire 📄 www.agir-formations.org	
9-12 MAI 2023	Velo-city « Leading the transition » 📍 Leipzig, Allemagne 📄 www.velo-city2023.com	
25 MAI 2023	5° Club EPCI 📍 Webinaire 📄 www.velo-territoires.org	
7-8 JUN 2023	Conférence nationale du tourisme à vélo 📍 Angoulême 📄 www.velo-territoires.org	
15 JUN 2023	Club départements 📍 Webinaire 📄 www.velo-territoires.org	
30 JUN 2023	Club régions 📍 Webinaire 📄 www.velo-territoires.org	
4-6 OCT. 2023	27^{es} Rencontres Vélo & Territoires 📍 Amiens, Somme 📄 www.velo-territoires.org	

L'info en +

Mai à vélo est de retour pour sa troisième édition



Du 1^{er} au 31 mai prochain, l'opération Mai à vélo revient pour promouvoir la pratique du vélo partout en France. Le collectif Mai à vélo vise cette année le cap des 4 000 événements gratuits à travers l'ensemble des territoires métropolitains et ultramarins. En complément, le challenge d'activité Mai à vélo, mis en place avec l'application d'itinéraires Geovelo, sera relancé durant tout le mois de mai 2023. L'objectif : dépasser les 12 millions de kilomètres parcourus à vélo de 2022.

Pour vous accompagner dans la couverture de l'événement, un guide méthodologique, un kit de communication et des webinaires sont mis à disposition sur le site www.maiavelo.fr et, nouveauté 2023, un vélo-reporter sillonnera les routes de France à la rencontre des organisateurs et des participants aux différentes activités vélo proposées.

Inscrivez dès aujourd'hui votre événement ou activité sur le site www.maiavelo.fr

👁 En savoir plus
www.maiavelo.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 185 adhérents
de Vélo & Territoires

