

vélo

LA REVUE

territoires

N°71 | PRINTEMPS
2023

À LA UNE

L'Ille-et-Vilaine, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Mai à vélo

PAGE 4

DOSSIER

Portrait de la France cyclable et marchable : chiffres et actions des collectivités

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

En compagnie d'Étienne Demur

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Cette revue s'est écrite avant et pendant le premier comité interministériel vélo que nous attendions depuis septembre. C'est la raison pour laquelle il y est assez peu question des effets du Plan vélo (et marche !) et qu'il me semble important de vous livrer mon sentiment dans cet édito.

L'endroit – Avec ses 2 milliards d'euros annoncés, dont 1,5 milliard sur 2023-2027 dédié à l'infrastructure, le Gouvernement entend susciter, au total avec les collectivités, 6 milliards d'euros d'investissement dans le vélo. Au titre des nouveautés côté collectivités, nous avons eu la confirmation qu'un programme AVELO 3 devrait être publié dans l'année. Une bonne nouvelle pour l'ingénierie dans les territoires. Sur l'infrastructure, en plus de l'appel à projets "aménagement cyclables", un innovant appel à territoires devrait permettre à quelques territoires démonstrateurs par région d'accélérer le déploiement de leurs politiques cyclables, le tout sur plusieurs années. La voix sur le besoin de visibilité des collectivités a été entendue. Sur les véloroutes, 200 millions d'euros de financements devraient être fléchés via les contrats de plan État-Région (CPER). Entre ça et l'arrêté officialisant le nouveau Schéma national des véloroutes, le travail de Vélo & Territoires prend tout son sens. Soulignons aussi le caractère pluridisciplinaire dont le Plan vélo est traité au sein du Gouvernement, l'engagement remarqué autour des (immenses !) enjeux de santé publique et de ceux (payants !) liés au tourisme à vélo via les déclarations d'Olivia Grégoire, ministre déléguée chargée des Petites et Moyennes Entreprises, du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme.

Lenvers – Nous savons que les collectivités ambitionnent de réaliser 28 000 km d'aménagements cyclables d'ici la fin des mandats actuels... à la double condition d'être financées suffisamment tôt et d'être dotées de la ressource humaine nécessaire à la conduite de ces projets. Or, les dispositifs de financement tardent à se mettre en œuvre et nous sommes bientôt à mi-mandat. La capacité à aller vite sera la clé. Sur l'ingénierie, le besoin des territoires est estimé à 5 000 équivalents temps plein (ETP) pour réaliser les projets. Même si les effectifs vélo des collectivités ont doublé depuis 2019, il faudrait plus que les quadrupler pour remplir les objectifs. Il sera important que le Plan vélo, qui devrait évoluer à raison d'un comité interministériel par an au moins, puisse y contribuer.

Nous demandions 2,5 milliards d'euros pour les investissements sur le Plan vélo ? Nous sommes à un peu plus de la moitié... L'écoute portée aux propositions et suggestions de l'écosystème vélo français, dont des collectivités, est réelle et manifeste. À nous de défendre cette avancée au sein de l'Alliance pour le vélo et tout particulièrement au titre des collectivités et de conserver une grande exigence pour mener des mandats vélo les plus ambitieux possibles avec et dans tous les territoires.

Dans ce numéro, vous découvrirez d'ailleurs un territoire exemplaire en matière de mobilisation cyclable, l'Ille-et-Vilaine. Vous y disposerez aussi d'une photographie nationale des politiques cyclables des territoires, de la commune à la région, ferez la connaissance d'un ambassadeur du vélo en territoires peu denses et vous inspirerez des initiatives de Mai à vélo. Excellente lecture.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Mai à vélo p. 4

LE MEILLEUR MOIS DE L'ANNÉE

Territoire cyclable p. 6

ILLE-ET-VILAINE

Actus p. 10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

Dossier p. 12

PORTRAIT DE LA FRANCE CYCLABLE ET MARCHABLE :
CHIFFRES ET ACTIONS DES COLLECTIVITÉS

Pause-vélo p. 16

EN COMPAGNIE D'ÉTIENNE DEMUR

Parutions p. 18

Agenda p. 19

L'info en + p. 20

27^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES DANS LA SOMME

Photo de couverture :

Atelier pratique du vélo collège de Cancale

en Ille-et-Vilaine

© Franck Hamon

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 LinkedIn

Vélo & Territoires sur Twitter

Vélo & Territoires sur Facebook

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, Antoine

Coué, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Arnaud

Remerciements : Aurélie Auffray, Antoine Baissary,

Étienne Demur, Frédéric François, Paul Guermontprez,

Sébastien His, Maria Jebli-Chedeville, Manon Jephos,

Cédric Laillet, Axel Lambert, Schirel Lemonne, Céline

Tertrais-Degremont, Marion Vernon, Jérôme Zindy

Crédits photos :

Xavier Comor - Département de la Somme,

Franck Hamon, Nicolas Jahan, Jean-Paul Noble,

Vélo & Territoires, Ville de Chartres

Mai à vélo

Le meilleur mois de l'année

POUR LA TROISIÈME ANNÉE D'AFFILÉE EN FRANCE, LE CINQUIÈME MOIS DE L'ANNÉE RIME AVEC BICYCLETTE. TRENTE-ET-UN JOURS DE FÊTE NATIONALE ININTERROMPUE AUX SIX COINS DE L'HEXAGONE. EXPLICATIONS.



Festival Les Vieilles Pédales ©Ville de Chartres

Né du sentiment de l'urgence d'une « remise en selle mentale » post-premier confinement, le collectif Mai à vélo a été créé en septembre 2020, sous le haut patronage du ministère de la Transition écologique et du ministère des Sports. Porté administrativement par l'APIC (Association de promotion des cycles et de la mobilité active), le collectif est piloté par douze structures, dont Vélo & Territoires. Maria Jebli-Chedeville, vice-présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables, en est la présidente depuis novembre 2022. « En 2021, la première édition a recensé quelque 1 580 événements sur les 98 départements français et plus de 5 millions de kilomètres avaient été parcourus en cumulé selon l'application Geovelo, rembobine celle qui est également adjointe en charge de la démarche Éco-ville à la ville de Chartres. En 2022, ce nombre a doublé. Plus de 1 400 challenges ont

été organisés et plus de 1 700 retombées presse ont été recensées partout en France, pour un total de 12 millions de kilomètres parcourus... Les voyants sont au vert. Pourquoi ne pas envisager de doubler à nouveau tous ces chiffres en 2023 ? »



Au fond, ces rendez-vous Mai à vélo, c'est un peu comme la Fête de la musique en 1981.



Ainsi, dans son propre fief d'Eure-et-Loir, l'élue verra se tenir du 12 au 14 mai la deuxième édition du festival Les Vieilles Pédales, coup d'envoi local

de la saison des Échappées à vélo, destiné pêle-mêle aux passionnés de bicyclette, de vintage, de patrimoine et de produits du terroir. En 2022, la première édition avait rassemblé 10 000 visiteurs, dont 350 participants aux seules balades à vélo.

Devenir une évidence

« Au fond, ces rendez-vous Mai à vélo, c'est un peu comme la Fête de la musique en 1981. Au début ça intriguait, et puis c'est devenu une évidence », poursuit la responsable. Des territoires qui remplissent, d'autres qui prennent le train en marche, une organisation par commission thématique et une gestion budgétaire locale et autonome pour éviter tout favoritisme : le crescendo organisationnel s'anime depuis décembre à raison d'une réunion hebdomadaire en moyenne par commission, avec Joëlle Lafitte, déléguée générale de l'APIC, en coordinatrice

opérationnelle de l'évènement. Points d'orgue de cette édition 2023, un passage du côté du salon Vélo in Paris au Parc Floral le dernier week-end de mai, ainsi qu'une journée (le 10 mai) au Parlement européen de Strasbourg pour permettre notamment des échanges entre eurodéputés et experts français et européens – avec, en toile de fond, la tenue au même moment et à quelques centaines de kilomètres de là de Velo-City à Leipzig en Allemagne.

Un témoin engagé

Nouveauté de cette édition 2023, la participation du vélo-reporter Jérôme Zindy, dont la trajectoire personnelle est, elle aussi, un beau conte de printemps. Mulhousien de naissance, père sous-traitant chez Peugeot SA, biberonné au Paris-Dakar, aux SUV et aux rallyes-raids automobiles, ce trentenaire a viré sa cuti à la faveur de la crise sanitaire. Exit les pots d'échappement et les transferts en hélicoptères de sa vie d'avant, place aux reportages ciblés et exemplaires pour (r)éveiller les consciences et documenter « *non pas tant l'impact local du changement climatique sur la nature et sur la société, que les solutions d'atténuation imaginées par les acteurs locaux* », ainsi que le décrit le journaliste-écrivain Olivier Haralambon dans un récent portrait paru dans le quotidien *L'Équipe*. « *Depuis 2020, je produis des contenus à faible émission carbone pour témoigner d'actions inspirantes et faire passer des messages* », confirme l'intéressé, que son site Internet annonce en outre minimaliste et locavore depuis 2020 et végétarien depuis 2022. Par faible émission carbone, il faut entendre que le journaliste réalise exclusivement ses reportages à vélo à assistance électrique solaire. Pour l'édition 2023 de Mai à vélo, il ajustera son dispositif en utilisant l'intermodalité train-vélo pliable à assistance électrique pour transporter sa logistique informatique itinérante et couvrir quasi-quotidiennement une vingtaine des 1 500 initiatives annoncées sur le territoire. Trajet, reportage, montage, diffusion : « *Les journées s'annoncent intenses et cadencées, et il y a une vraie adrénaline liée au projet, pressent l'intéressé à quelques jours du premier coup de pédale, mais c'est aussi pour cela je pense que le collectif est venu me chercher. Il est important de faire vivre, mais aussi de montrer cette France à vélo. Mon passé 'de l'autre côté' m'est utile en ce sens que je sais d'instinct quelles informations peuvent être décisives pour faire évoluer une réflexion. Je sais de quoi je parle : il n'y a pas si longtemps, j'ai été à cette place.* » Au hasard des quelque 5 000 km en train et à vélo qui l'attendent sur ces cinq semaines, Jérôme Zindy approchera sa caméra du dispositif Savoir Rouler à Vélo dans le Calvados, des triporteurs de l'association À Vélo sans âge en Ille-et-Vilaine, des coulisses de l'outil de navigation Geovelo à Tours, de la Convergence vélo à Lyon ou des sorties en tandem entre personnes voyantes et non voyantes dans le Luberon. « *Mon mois de mai sera léger en journées de repos* », se réjouit-il d'avance.



Jérôme Zindy sur 100 km autour de Strasbourg en mai 2021 ©Nicolas Jahan



Il est important de faire vivre, mais aussi de montrer cette France à vélo.



De défis en défis

Et c'est vrai que les initiatives sont légion. En Nouvelle-Aquitaine par exemple, un challenge de la mobilité interécoles est prévu du 22 au 26 mai du côté de la Communauté d'agglomération de Rochefort-Océan (CARO). Une démarche initiée par l'Ademe locale qui, dans la continuité du challenge de la mobilité interentreprises, avait ajouté ce volet scolaire en 2022 et mobilisé à l'époque 80 écoles et 9 660 élèves répartis sur six EPCI de Nouvelle-Aquitaine. « *Dans notre communauté d'agglomération, cinq écoles élémentaires étaient inscrites et quatre avaient finalement pu participer*, détaille Manon Jephos, chargée de mission Mobilités actives au service Mobilités et déplacements de la CARO. *Au total, 175 élèves se sont prêtés à l'exercice. Pour l'édition 2023, sept écoles sont inscrites et le challenge s'ouvre également aux maternelles.* » Parmi les nombreux à-côtés de cette opération, notons l'organisation d'un atelier de marquage pour lutter contre les vols de vélos, la participation du magasin Cyclable qui propose des prêts gratuits de vélos ou celle de l'enseigne Décathlon via diverses animations comme des ateliers de réparation chaque samedi de mai. Une

association sportive proposera des parcours pour permettre aux écoliers de se familiariser avec le maniement des vélos et une déambulation festive est prévue en soirée dans la ville de Rochefort.

Préparer la suite

Du côté de l'Yonne, suite à une participation au Challenge de la mobilité en septembre 2022, le Département entend prendre part pour la première fois à Mai à vélo via un challenge d'activité destiné aux quelque 1 700 agents du Département. En pleine dernière ligne droite des préparatifs au moment de répondre à Vélo & Territoires, Antoine Baissary, coordinateur de l'Animation et du développement des mobilités douces et solidaires, précise les grandes lignes de cette opération inédite : « *Du 1^{er} au 31 mai, nous invitons nos agents à enfourcher leur vélo et à renseigner l'application Geovelo. Des lots sont prévus pour les trois plus vaillants lors d'une cérémonie à l'issue de ce mois de mai. Nous restons néanmoins conscients des inégalités dans les distances domicile-travail et ouvrons également pour cela l'opération aux distances parcourues sur les temps de loisirs et, de façon plus large, à tout déplacement quel qu'il soit.* » Lauréat de l'appel à projets AVELO 2, le département de l'Yonne a dans l'idée, si l'expérience avec ses agents s'avère concluante, d'étendre à l'avenir ce challenge à l'échelle des collègues et du grand public. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

L'Ille-et-Vilaine, territoire cyclable

LONGTEMPS CONNU POUR SES AVANCÉES EN TERMES D'APPROCHE TOURISTIQUE DE SA POLITIQUE CYCLABLE, LE DÉPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE A RÉSOLUMENT BASCULÉ SUR LE VÉLO DU QUOTIDIEN. UN CHANGEMENT DE CAP QUI VA DE PAIR AVEC UN TRAVAIL REMARQUÉ DE CONCERTATION ET QUI MET DE L'HUILE DANS LES ROUAGES ENTRE LES DIFFÉRENTES PARTIES PRENANTES.



Schirel Lemonne ©Jean-Paul Noble

Entretien avec Schirel Lemonne

Conseillère départementale d'Ille-et-Vilaine déléguée au Plan vélo départemental et aux liaisons vertes

En quoi l'actuelle politique cyclable du Département, axée sur les déplacements du quotidien, s'inscrit-elle dans une continuité ?

Le précédent plan vélo était effectivement orienté tourisme. L'étape suivante était logiquement de décarboner les déplacements dans leur ensemble, ce qui implique nécessairement les déplacements du quotidien. Dès la fin de la précédente mandature, nos services départementaux ont donc commencé à travailler avec des cabinets d'études aux côtés de nos EPCI autour des axes qu'ils estimaient être les plus structurants. Une enveloppe financière de 70 millions d'euros a ainsi été fléchée pour imaginer les déplacements à l'horizon 2025. Nous sommes déjà en 2023, donc ça arrive vite ! Par ailleurs Rennes Métropole mobilise 10 de ces 70 millions d'euros de budget. L'important est de garder le cap de notre politique cyclable car l'écosystème entrepreneurial va très vite.

Quels sont les grands axes de ce nouveau plan vélo ?

Le vélo est un maillon essentiel de la chaîne de la multimodalité. Nous sommes responsables de notre réseau vélo, c'est la raison pour laquelle



Visite du chantier du réseau express vélo lors du congrès 2023 de la FUB ©Jean-Paul Noble

sa sécurisation est une de nos priorités. Une fois l'enveloppe votée, nous sommes donc partis sur 24 axes structurants que nous avons appelés itinéraires à haut niveau de service. Cette orientation résulte notamment de l'acculturation de nos services à la faveur d'un séjour en Belgique et aux Pays-Bas. Cette séquence a permis d'alimenter un référentiel adapté aux exigences des dites pistes : trois mètres de large, revêtement en couleur rouge, priorité aux intersections, des ronds-points en site propre comme dans le nord de l'Europe... Tout s'est fait en étroite collaboration entre élus et techniciens et le

référentiel a été validé à l'unanimité en février 2021. Il constitue désormais l'ADN de nos fonctionnaires territoriaux. Deux des itinéraires doivent sortir de terre en 2023.

Quelles sont les autres dimensions de ce plan ?

Un plan vélo travaille à la fois à l'élaboration d'un écosystème et à la réduction de ses freins. C'est dans ce cadre que s'inscrivent par exemple la politique à l'égard des abris vélo ou celle relative à la mise en place du dispositif Savoir Rouler à



L'Ille-et-Vilaine en bref

Superficie : 6 774,7 km²
Population : 1,07 million d'habitants
Densité : 159,3 hab./km²
Chef-lieu : Rennes

En savoir plus :

www.ille-et-vilaine.fr/velo





Vélo. L'idée est de ne laisser personne sur le côté. Pour les collégiens, le dispositif Moby a été mis en place dans deux collèges et l'expérimentation est également menée au niveau des enseignants. Qui dit expérimentation dit toutefois droit à l'erreur. L'important est de rendre les participants actifs avant de les envoyer sur la route.

Qu'en est-il des relations avec les intercommunalités ?

Nous passons des pactes de mobilités locales avec chaque EPCI d'Ille-et-Vilaine, puisque toutes ont pris la compétence mobilité. En gros, les EPCI nous dressent un portrait de l'existant sur leur territoire. En retour, nous voyons ce que nous pouvons faire

ensemble et nous contractualisons. Ces contrats de solidarité territoriale permettent aux intercommunalités d'aller chercher des enveloppes supplémentaires pour poursuivre cet accompagnement. Nous travaillons également avec la région Bretagne sur la question de l'intermodalité train-vélo.

L'une des caractéristiques fortes de la politique cyclable départementale est l'importance accordée à la concertation...

Tout à fait. Une projection récente du documentaire néerlandais *Together We Cycle* m'a ouvert les yeux sur le caractère progressif des transformations et l'importance du volet de la concertation citoyenne.

L'Ille-et-Vilaine accueille 10 000 nouveaux habitants par an, donc même en développant les modes actifs nous ne pourrions pas réduire le nombre de voitures. Nous voulons conscientiser contre l'autosolisme, puis avancer sur le sujet des abris vélo. Le changement de comportement des personnes doit être accompagné à la fois par les élus et les techniciens, en coopération étroite avec les associations d'utilisateurs. Ne laisser personne sur le bord de la route, faire monter en compétences nos équipes, travailler tous ensemble au maillage du territoire, cela reste la clé d'une politique cyclable réussie. Les usagers sont nos premiers ambassadeurs, alors c'est important de travailler ensemble, car c'est un sujet qui demande de l'audace, de la force et de la persévérance. ●

TROIS QUESTIONS À FRÉDÉRIC FRANÇOIS

Administrateur de l'association Rayons d'action, membre de la FUB et référent du collectif Bicyclettes Bretagne

1.

Quel rôle tient le milieu associatif dans l'évolution de la politique cyclable départementale ?

Nous avons créé le collectif régional fin 2020, en pleine pandémie. Notre objectif était d'être identifiés comme un interlocuteur privilégié auprès de l'ensemble des candidats aux élections régionales et départementales. Cela a permis d'accorder nos violons et de proposer un plaidoyer commun. Jusqu'alors, les collectivités étaient interpellées de façon dispersée et souvent davantage pour des urgences que pour des actions collaboratives, ce qui avait tendance à mettre les élus sur la défensive. Notre repositionnement permet un meilleur liant et une vraie reconnaissance par le Conseil départemental, qui nous a par exemple associés en 2021 à la validation de son référentiel technique, élaboré à l'issue d'un voyage d'études en Belgique et aux Pays-Bas. Il n'est pas anodin d'ailleurs de voir que lors du récent congrès annuel de la FUB tous les étages de la fusée ont pu participer pour la première fois tous ensemble à un événement de cette ampleur : associations, Métropole, Département et Région.

2.

Quelle évolution constatez-vous sur le terrain ?

Les infrastructures vont de plus en plus dans le détail et c'est heureux. Les itinéraires en milieu rural, par exemple, ont désormais une largeur conséquente. Ils permettent le double sens, des virages souples et un dénivelé réduit. Ils ont même réussi la gageure d'être adoucis par les cycloportifs qui, jusqu'ici, préféraient rester sur la chaussée plutôt que d'être incommodés par les bordures ou les virages en angles droits.

3.

Quels seraient les leviers d'amélioration, à terme ?

Il faudrait que les usagers soient mieux représentés sur l'ensemble des EPCI du territoire. Le milieu associatif vélo est très actif, mais il pourrait faire également monter en compétence des associations à caractère environnemental sensibilisées aux mobilités durables. Notre mot d'ordre reste la subsidiarité : pour que les élus décident de la façon la plus éclairée possible, le mieux reste encore de les laisser discuter avec les acteurs de terrain. Cette concertation est importante pour créer les bonnes infrastructures aux bons endroits, par petits tronçons de cinq ou sept kilomètres. Sur de plus grandes tranches, le mieux est de les orienter vers l'intermodalité.

Entretien avec Marion Vernon

Directrice de projet préfiguratrice des nouvelles mobilités au pôle Construction et logistique du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine

Où en est le vélo en Ille-et-Vilaine, en 2023 ?

Le nouveau programme d'infrastructures vélo a été voté en avril 2021. Celui de 2017 était très axé sur le tourisme, peu sur le quotidien. Le souhait du Département est de développer des liaisons vélo à haut niveau de services, à l'aide d'un réseau structurant à fort potentiel de report modal. Notre but est d'atteindre les 15 % de part modale vélo en 2050. Selon l'enquête ménages-déplacements de 2018, plus d'un tiers des déplacements de 500 m à 1 km étaient réalisés en voiture. Ce chiffre montait à 58 % pour les trajets entre 1 km et 2 km. L'ensemble de ces trajets inférieurs à 5 km représentent un fort potentiel de report modal cyclable.

Comment s'articule ce programme ?

Nous travaillons en lien étroit avec les intercommunalités. Nous avons ainsi identifié 24 liaisons, réparties sur l'ensemble du territoire d'Ille-et-Vilaine. Le budget permet d'en prévoir d'autres. Deux sont déjà en cours de travaux. Leurs inaugurations sont prévues en juillet et septembre 2023 et les études pour les autres sont lancées cette année. Le nom officiel "réseau Ille & Vélo" a été par ailleurs dévoilé début mai.



Atelier vélo "Prends ma roue" ©Jean-Paul Noble

Une particularité de ce plan vélo réside dans ses itinéraires à haut niveau de services. De quoi s'agit-il ?

Le haut niveau de service se fait sur la base d'un référentiel technique exigeant élaboré à la faveur d'un voyage d'études des équipes en Belgique et aux Pays-Bas : séparation de la chaussée, largeur minimum, géométrie et visibilité adaptées à la vitesse des VAE, priorité aux intersections... L'objectif est de proposer des aménagements sécurisés, confortables et rapides destinés à tous les usagers et types de vélos. Le souhait est que les EPCI se raccordent à ce réseau express afin d'aboutir à un maillage continu du territoire. Nous élaborons actuellement un autre guide afin que les EPCI sachent quels types d'aménagements peuvent être réalisés le long des routes départementales, dans quelles conditions et comment les entretenir. Cette évolution de notre règlement de voirie, qui n'oblige plus un éloignement systématique de la chaussée, facilitera le développement d'un

réseau cyclable breillien. Cet accompagnement est renforcé par plusieurs dispositifs financiers départementaux.

Quelle est votre approche de la politique de stationnement ?

Le développement des aménagements cyclables est indispensable, mais pas suffisant pour faire du vélo un mode de déplacement du quotidien. Nous allons donc procéder à un diagnostic, puis au déploiement d'équipements et de stationnements vélos dans les collèges et les sites départementaux. La stratégie adoptée est la suivante : partir sur une programmation pluriannuelle des stationnements tout en réfléchissant aux autres modes de déplacement actifs qu'il sera possible de mettre en place afin d'inciter les collégiens, les usagers des services départementaux et nos agents à se lancer. Pour ces derniers, nous envisageons de déployer une flotte conséquente d'une centaine de VAE répartis sur les

différents sites et en gérance départementale. Nous travaillons également sur l'entretien de ces vélos, l'animation du réseau et la formation des agents pour favoriser le changement de pratiques.

Où en êtes-vous du côté des grands itinéraires cyclables qui traversent le territoire départemental ?

L'accent étant mis sur le vélo du quotidien, nous avons ces derniers temps été moins actifs sur le dossier de La Vélomaritime. Mais des études pour un aménagement en site propre de la liaison entre Saint-Malo et Saint-Méloir-des-Andes seront prochainement lancées. Par ailleurs, nous participons à la mise en tourisme de l'itinéraire régional V409 qui relie Nantes et le Mont Saint-Michel. Cent quarante kilomètres passent par l'Ille-et-Vilaine. Le Département a prévu de les jalonner cette année, pour un budget d'environ 250 000 euros.

Est-ce que des comptages sont prévus ?

La pose de compteurs est prévue sur notre réseau cyclable à haut niveau de service. Nous finançons également une étude de fréquentation des itinéraires cyclables européens, nationaux et régionaux, qui traversent la Bretagne, menée par le comité régional de tourisme. Actuellement en cours, la restitution des résultats est programmée au deuxième trimestre 2024. Elle est réalisée sur la base des relevés Eco-Compteur, mais aussi des enquêtes de terrain quantitatives et qualitatives. Ces retours d'expériences nous sont très utiles. Ils nous permettent d'affiner nos propositions, en particulier dans notre volonté de travailler avec les autres collectivités et les associations vélo. C'est ainsi que lors du récent congrès de la FUB nous avons pu organiser la visite du chantier de la piste cyclable à haut niveau de service entre La Mézière et La Chapelle-des-Fougeretz. Nous voulons développer ces liens et ces synergies, et même les formaliser par le biais de pactes des mobilités locales avec les EPCI et de partenariats avec les associations d'usagers. ●

Propos recueillis par Anthony Diao

TROIS QUESTIONS À SÉBASTIEN HIS

Président de Roazhon Mobility et directeur de l'agence 71BPM, qui propose un accompagnement technique personnalisé et sur mesure lors de la mise en place d'un plan de mobilité

1.

Vous déployez le programme d'écomobilité scolaire Moby dans plusieurs collèges d'Ille-et-Vilaine. Comment cela se passe-t-il ?

Nous collaborons effectivement avec le Conseil départemental depuis la rentrée 2021-2022, via des expérimentations auprès de différents publics. Nous avons accompagné quinze classes de sixième sur trois collèges, à raison de douze heures de formation, dont six en milieu ouvert dans le cadre du dispositif Savoir Rouler à Vélo. À présent nous visons la quarantaine de collèges du département. Nous écrivons actuellement le cahier des charges et l'appel à manifestation pour avoir un coup de main. Étant bien référencés, l'enjeu à présent est de structurer l'offre globale et de mutualiser l'ensemble. Avec toujours cette idée d'avoir un impact minimum sur l'environnement et de miser sur le local.

2.

Quel regard portez-vous sur l'évolution de la politique cyclable départementale, ces dernières années ?

Je suis dans le vélo depuis vingt ans. J'ai été conseiller technique pour la Fédération française de cyclotourisme et j'ai traversé la France pour développer cela. J'ai vu les différentes étapes de la structuration. Ce qui se fait du côté du Département

va de pair avec l'action de Rennes Métropole. Même s'il est bien sûr toujours possible de faire mieux, il y a un vrai engagement politique et financier. Soixante-dix millions d'euros de budget, c'est un vrai coup pour l'essor du vélo ! Cela s'accompagne d'un nombre croissant d'actions pour pérenniser cela. Grâce à nos élus, nous allons devenir une référence en France.

3.

Où situez-vous les prochaines marges de progression ?

Il y a une marge de progression dans l'accompagnement des différents publics. Les beaux aménagements et les messages ne suffisent pas. Il faut prendre les gens par la main, les mettre ou les remettre en selle pour que cela devienne un nouveau réflexe. Le programme Moby permet d'intervenir dans trois classes élémentaires et deux collèges. Ça commence à s'enclencher, comme à Fougères, par exemple, où trois écoles ont entamé en décembre 2022 un programme de sensibilisation des élèves aux modes actifs, qui se poursuit au printemps 2023 par une enquête adressée aux parents, enseignants et personnels des écoles concernées. L'accompagnement de chacune de ces personnes se fait au niveau de la formation, de la sensibilisation et de l'accès au vélo. Nous sentons également l'engouement des entreprises, avec de plus en plus d'employeurs pro-vélo. Et nous sommes heureux d'être sollicités pour encourager cette dynamique. ●



Actus du réseau Vélo & Territoires

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



VÉLO & TERRITOIRES

Le réseau franchit la barre des 100 EPCI

Treize ans après l'adhésion des deux premières communautés de communes, Vélo & Territoires accueille le 100^e EPCI au sein de son réseau. Une barre symbolique qui illustre bien à quel point le cap de la France à vélo 2023 est l'affaire de toutes les collectivités. Vélo & Territoires les fédère, outille, accompagne et défend leurs intérêts pour développer le vélo dans tous les territoires.

Le département de la Somme mise sur la concertation

Dans le cadre de la mise en œuvre de son schéma cyclable et du projet « Vallée de Somme, Vallée idéale », le département de la Somme a lancé les travaux de rénovation de la Traverse du Ponthieu entre Abbeville et Saint-Riquier, sur un linéaire de près de 10 km, en 2022. Afin de prendre en compte l'expertise des usagers dans l'élaboration du projet d'aménagement, le Département a mis en place un comité d'usagers composé de 23 personnes, issues d'horizons divers : collectivités, associations de cyclistes, randonneurs, cavaliers, riverains, partenaires comme les offices de tourisme ou le Parc naturel régional. Cette démarche permet au Département de bénéficier de regards croisés sur les enjeux et les besoins pour la deuxième phase de travaux prévue pour 2023/2024. L'avant-projet sera présenté au comité des usagers fin juin. Les 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires dans la Somme seront par ailleurs l'occasion de présenter plus amplement le projet.



Réunion du comité d'usagers de la Traverse du Ponthieu ©Xavier Comor - Département de la Somme

La ViaRhôna enregistre 2,8 millions de cyclistes en 2022

Les premiers résultats de l'étude de fréquentation et impact économique de la ViaRhôna, réalisée en 2022, révèlent une fréquentation multipliée par 2,5 entre 2017 et 2022. Au total, 2,8 millions de cyclistes ont parcouru l'itinéraire l'année dernière et la pratique itinérante décolle avec 183 000 itinérants par an (63 % de Français et 37 % d'étrangers). Les distances parcourues à la journée sont plus courtes et plus de visites ont été enregistrées qu'en 2017. Près de 35 millions d'euros de dépenses ont été générées sur l'itinéraire, soit 43 000 euros de dépenses au kilomètre par an et 69 euros de dépenses par touriste et par jour. Une amélioration est à apporter sur les services proposés sur l'itinéraire. Les rapports complets de l'étude seront remis en juillet.



VÉLO & TERRITOIRES

Bienvenue aux huit nouveaux adhérents

Depuis mars, huit collectivités ont rejoint le réseau Vélo & Territoires : les départements du Gers et de l'Yonne, la communauté de communes Val'Eyrieux (07), le Grand Narbonne (11), la communauté de communes Loches Sud Touraine (37), la communauté de communes Balcons du Dauphiné (38), le syndicat mixte Pays des Châteaux (41), la communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne (77) et la communauté de communes Moret Seine & Loing (77). Ces nouveaux arrivants portent le nombre d'adhérents à 193. Bienvenue à eux !

Le vélo à assistance électrique moteur du marché du cycle

Que retenir de la publication des chiffres de l'Observatoire du cycle 2022 par l'Union Sport & Cycle début avril ? En dépit d'un contexte économique difficile, le marché global du cycle a poursuivi sa croissance en 2022 avec un chiffre d'affaires cumulé de 3,6 milliards d'euros, soit une augmentation de 5,2 % par rapport à l'année précédente. Le marché total reste porté par les ventes de vélos à assistance électrique (+12 % par rapport à 2021), mais est fragilisé par la baisse des ventes de vélos classiques (-13 %). Cette baisse est principalement due à la diminution des ventes de vélos pour enfants et de vélos d'entrée de gamme, deux catégories de produits particulièrement touchées par l'inflation. Autre chiffre marquant : 43 % des moyens de transport individuels vendus en France en 2022 sont des vélos, devant les trottinettes ou les automobiles. La production française de vélos est en hausse avec 854 417 unités produites, dont 52 % de vélos à assistance électrique. Selon les projections, elle devrait dépasser les 900 000 unités en 2023.



VÉLO & TERRITOIRES

Plus 8 % de passages de vélos depuis le début d'année

Le premier bulletin 2023 des fréquentations vélo en France publié par Vélo & Territoires le 5 mai dernier révèle une augmentation de 8 % des passages du 1^{er} janvier au 30 avril par rapport à la même période en 2022. L'augmentation est particulièrement notable en milieu urbain où la fréquentation en semaine est supérieure de 14 %, preuve d'une accentuation de la pratique utilitaire du vélo. En dépit de ces chiffres encourageants, le contexte politique des premiers mois de l'année n'aura apparemment pas été sans conséquences. Grèves et manifestations ont tantôt dynamisé la fréquentation pour pallier l'absence de transports en commun du lundi au vendredi, tantôt freiné la pratique de loisirs des week-ends et vacances scolaires. Ce contexte, auquel s'ajoute une météo parfois moins favorable qu'en 2022, fait que le nombre de passages de vélos progresse de 10 % en milieu urbain, alors qu'il y recule de 2 % les week-ends et jusqu'à 7 % à 10 % en milieu périurbain ou rural. Sur les EuroVelo, la fréquentation suit la tendance nationale avec une progression de 5 % par rapport à 2022.

Bilan du soutien européen aux aménagements cyclables en région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur

La région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur publie un bilan des aménagements cyclables réalisés en milieu urbain grâce aux crédits du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du plan de relance européen REACT-EU. Deux appels à projets dédiés aux aménagements cyclables ont été lancés par la Région en 2019, puis en 2021. Avec plus de 35,5 millions d'euros de financements FEDER mobilisés pour un total de 241 km d'aménagements cyclables réalisés au travers de 45 projets, ces appels ont rencontré un excellent accueil, répondant à une réelle attente des porteurs de projets dans les territoires.

Les Pyrénées-Atlantiques équipent « A vélo c'est la classe ! » d'une malle pédagogique

Des modules sur la géographie urbaine et les déplacements, le Code de la route, l'aisance à vélo par l'organisation d'exercices ou de jeux, la mécanique et le développement durable composent la malle pédagogique mise à disposition par le département des Pyrénées Atlantiques aux associations qui interviennent dans les collèges dans le cadre de son appel à projets « À vélo c'est la classe ! ». L'outil comprend onze ateliers pour apprendre en s'amusant. Il servira aussi de support pédagogique pour des sessions de vélo-école à l'attention de toutes générations.

Le département du Loiret travaille à un schéma de mobilité

Devant les enjeux énergétiques, économiques et climatiques actuels, le département du Loiret propose la création d'un réseau de mobilité pour répondre aux besoins de déplacement des habitants du territoire, en construisant un schéma départemental hiérarchisé de points nœuds multimodaux. Chaque nœud, selon son importance, proposera du transport collectif, des abris vélo sécurisés, des services de mobilité et des aires de covoiturage. L'objectif ? Mieux connecter les centres des communes, mieux desservir les collèges, les pôles de mobilité et les principales zones d'emploi du territoire.

La communauté urbaine de Dunkerque tire un bilan d'étape de son Plan vélo

Près de deux ans après son adoption, la communauté urbaine de Dunkerque dresse un premier bilan positif de la mise en œuvre du programme d'actions de son plan vélo : +36 % de fréquentation vélo par rapport à 2019, +10 km d'aménagements cyclables, 850 000 euros d'aides versées pour l'achat d'un vélo, 50 km de La Vélomaritime jalonnés, premiers abris vélo installés... Ce plan vélo a été lancé suite à une large concertation citoyenne qui a fait émerger deux enjeux principaux : des itinéraires cyclables sécurisés et des dispositifs de stationnement pour éviter le vol ou la dégradation de vélos. Son ambition ? Porter à 6 % la part des déplacements à vélo dans l'agglomération d'ici 2025.

Les déplacements des collégiens girondins à la loupe

Inciter les collégiens à utiliser le vélo est une volonté inscrite au plan vélo du département de la Gironde, adopté en 2016. À cet égard, 109 collèges ont fait l'objet d'une analyse en matière d'infrastructures cyclables, de stationnement vélo et d'accompagnement au changement de pratique. Cette étude inédite, soutenue par l'Ademe, répondait à trois objectifs : établir un état des lieux de l'accessibilité vélo des collèges ; mettre en lumière les freins à la pratique, mais aussi la maturité au changement de pratique des collégiens (et de leurs parents) et les actions qui encourageraient ce changement ; proposer des pistes d'actions et une boîte à outils pour chaque collège afin d'y favoriser la pratique du vélo. Si toutes les recommandations sont mises en œuvre, la part modale vélo des collégiens girondins pourra atteindre 19 %.

Velo-City 2023

La communauté mondiale des acteurs du vélo était réunie à Leipzig du 9 au 12 mai pour Velo-City 2023. Avec 1 500 participants, dont 430 intervenants, l'édition allemande constitue la plus grande édition du sommet mondial du vélo à date. L'occasion de voir que, à l'instar de Leipzig, les villes misent sur la marche, le vélo, les transports publics et l'apaisement des rues même au pays de l'automobile qu'est l'Allemagne. L'occasion aussi de constater la vigueur du développement du vélo dans le monde et à quel point celui-ci se porte en emblème du thème du congrès, *Leading the transition*. L'occasion, enfin, de réaliser que la délégation française se rend toujours plus nombreuse avec de nombreux sujets à partager à ce rendez mondial, dont la prochaine édition se tiendra à Gand, en Belgique. Pour l'accueil de la manifestation en 2026, les candidatures sont d'ailleurs ouvertes jusqu'au 30 septembre 2023.

Lancement d'un nouveau dispositif pour les autorités organisatrices de la mobilité de Grand Est

Dans le cadre de son Plan vélo 2022-2028, la région Grand Est soutient les territoires pour réaliser leurs projets cyclables. Dans ce cadre, elle propose un nouveau financement à destination des autorités organisatrices de la mobilité pour des projets d'infrastructure (aménagements cyclables, signalétique, etc.), de services vélo (abris couverts et ouverts, abris fermés, arceaux, bornes de service, bornes de recharge pour VAE, etc.), la conduite d'études de faisabilité, d'études de projets et/ou avant-projet. Une enveloppe de 55,62 millions d'euros est allouée à ce dispositif, soit 10 euros par habitant du Grand Est. Parallèlement, 10,8 millions d'euros seront consacrés à la réalisation et à la mise en tourisme des itinéraires cyclables inscrits au Schéma national des véloroutes.

Le programme « Développer le vélotourisme » évolue

Lancé à l'automne 2022 par l'Ademe et ouvert jusqu'au 31 décembre 2023, le dispositif « Développer le vélotourisme » élargit les opportunités de financement pour ses trois volets. Pour le volet 1, *soutenir le déploiement de la marque Accueil Vélo*®, les hébergements et les restaurateurs peuvent désormais prétendre aux financements de solutions de stationnement vélo. Les établissements déjà labellisés Accueil Vélo deviennent également éligibles au programme. Pour le volet 2, *accompagner les acteurs publics dans la création d'aires de services le long des itinéraires*, en complément des quatre équipements minimum pour constituer une aire, le programme finance aussi les bornes d'entretien et les consignes à bagages. Quant aux études éligibles au volet 3, elles peuvent désormais être portées également par les collectivités ou les représentants de collectivités et non plus uniquement par le comité d'itinéraire. Les itinéraires inscrits à un schéma régional peuvent aussi prétendre aux financements de ce volet. Des exemples et précisions ont été apportées sur le type d'étude pouvant être conduite. Plus d'informations sur developper-velotourisme.ademe.fr.

LE VÉLO CONVOQUE UN COMITÉ INTERMINISTÉRIEL

Annoncé lors de la présentation du second Plan vélo en septembre 2022, puis reporté à plusieurs reprises, le premier comité interministériel vélo et marche s'est déroulé le 5 mai dernier, sous l'autorité de la Première ministre et en présence de cinq ministres. Devant le parterre d'invités et de parties prenantes du vélo français, le Gouvernement s'est engagé à débloquent 2 milliards d'euros pour le vélo et la marche entre 2023 et 2027. Parmi les annonces et symboles notables : 1,5 milliard d'euros pour développer les infrastructures cyclables partout en France et doubler le réseau cyclable français d'ici 2030 ; approbation du Schéma national des véloroutes 2023 ; prolongation des aides à l'achat jusqu'à la fin du Plan vélo et marche, ainsi que l'ouverture de ces aides aux vélos d'occasion vendus par des professionnels ; formation de 850 000 enfants chaque année à partir de 2027 au Savoir Rouler à Vélo ; lancement de l'appel à territoires fin mai ; mobilisation jusqu'à 200 millions d'euros sur les CPER 2023-2027 pour compléter le maillage territorial du réseau des véloroutes ; lancement d'un programme AVELO 3 via l'Ademe ; confirmation de l'ambition de faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo et signature de contrat de filière cette année.

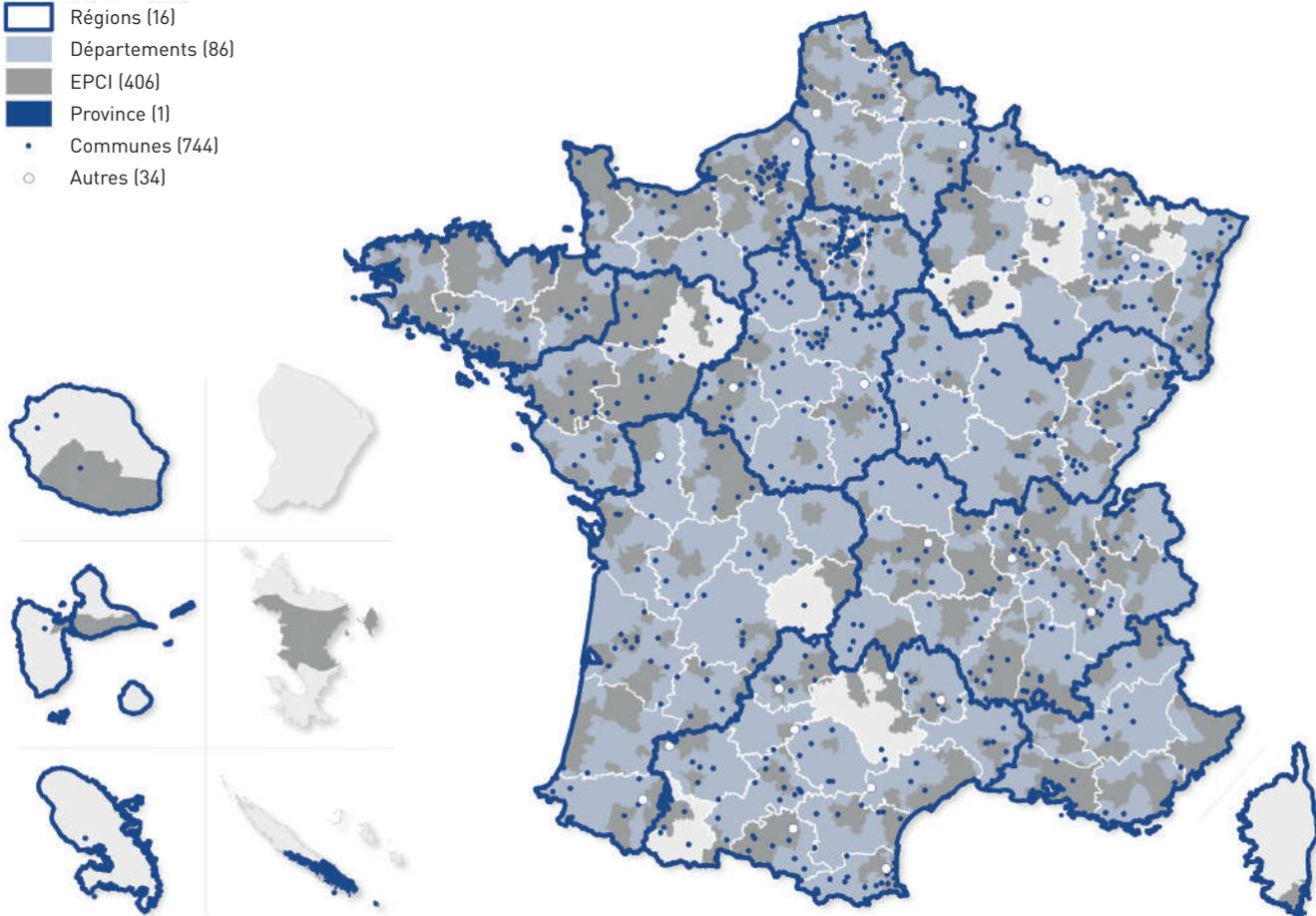
Portrait de la France cyclable et marchable : chiffres et actions des collectivités

UN NOMBRE CROISSANT DE TERRITOIRES S'ENGAGENT POUR DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ PARTOUT EN FRANCE. AFIN DE RENDRE COMPTE DE CETTE MOBILISATION, VÉLO & TERRITOIRES ET LE CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES ONT RÉALISÉ, ENTRE AVRIL ET JUIN 2022, UNE VASTE ENQUÊTE SUR LES POLITIQUES MODES ACTIFS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES. MENÉE CONJOINTEMENT (UNE PREMIÈRE !) PAR LES DEUX GRANDS RÉSEAUX DE COLLECTIVITÉS FRANÇAIS, CETTE ENQUÊTE DRESSE UN PORTRAIT DE LA FRANCE CYCLABLE EN 2022, DE LA COMMUNE À LA RÉGION.

UNE MOBILISATION SANS PRÉCÉDENT

Avec près de 1 300 collectivités répondantes, l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs a bénéficié d'une mobilisation sans précédent : 89 % des régions, 86 % des départements, 406 intercommunalités (près d'un tiers de l'ensemble des EPCI du territoire) et 744 communes de toutes tailles y ont participé.

- Régions (16)
- Départements (86)
- EPCI (406)
- Province (1)
- Communes (744)
- Autres (34)



Répondants à l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022 ©Vélo & Territoires

L'enquête résumée en cinq points-clés

Des stratégies des territoires à la mise en œuvre opérationnelle de leurs actions, l'enquête délivre des informations inédites et des données chiffrées sur l'implication des collectivités territoriales. Elle révèle autant la progression que les paliers encore à franchir pour sortir la France de la queue du peloton européen des pays cyclables. Voici les cinq points-clés à retenir de l'enquête.

Le vélo, une affaire de moyens

Si l'objectif des 30 euros investis par an et par habitant en faveur du vélo fixé par l'Alliance pour le vélo n'est pas encore atteint, l'enquête montre néanmoins une augmentation globale des investissements depuis 2019, et ce sur une année de début de mandat. En 2021, les dépenses cumulées des collectivités pour le développement du vélo s'élevaient à 15 euros par an et par habitant. Ces dépenses représentent en moyenne 3,7 % du budget transport des collectivités et 0,52 % de leur budget global.

Côté ressources humaines, l'étude révèle que les équivalents temps plein (ETP) dédiés au vélo sont en forte progression avec un doublement en moyenne par rapport à 2019. Au total, ce sont 3 294 personnes et 1 174 ETP vélo qui sont recensés¹. Un effort qu'il faudra continuer à soutenir : selon l'Institut de l'économie pour le climat, un total de 5 000 ETP serait nécessaire pour permettre le développement du vélo sur l'ensemble du territoire.

100 000 km d'aménagements cyclables et 1 million de places de stationnement en 2027

Rendre la voirie cyclable est la priorité numéro un des collectivités répondantes : 340 collectivités comptent déployer un total de 28 000 km d'aménagements cyclables (majoritairement en site partagé) sur l'ensemble du mandat, dont 85 % restent encore à réaliser. Cela revient à aménager 1 % de la voirie française métropolitaine pour les cycles. Si cet objectif était tenu, la France pourrait compter au moins 100 000 km d'aménagements cyclables d'ici 2027, alors qu'on en recensait 76 822 km en novembre 2022.

Parallèlement au développement d'un réseau cyclable sécurisé, les collectivités déploient des places de stationnement afin de lutter contre le vol de vélos et favoriser l'intermodalité sur leur territoire : 480 000 places de stationnement sont prévues par 400 collectivités répondantes sur l'ensemble des mandats locaux, dont 82 % doivent être réalisées dans les prochaines années. Ajoutées aux 630 000 places de stationnement existantes, la France pourrait compter plus d'un million de places de stationnement vélo d'ici 2027.

Sept collectivités sur dix disposent d'au moins un service vélo

2021 est une année record pour la création de nouveaux services vélo, notamment pour les aides à l'acquisition, dont le nombre a été multiplié par cinq depuis 2015. L'enquête recense 1 354 services déjà mis en place et 497 services en projet. Parmi les collectivités répondantes, 52 % disposent d'une flotte de vélos interne, 29 % ont mis en place un service de location longue durée, 27 % proposent une aide à l'achat de vélo et 18 % ont un service de location en libre-service.

Filière économique, tourisme, apprentissage : de nombreuses actions pour amplifier la dynamique vélo

Les collectivités participent au développement d'une culture vélo au niveau national et se mobilisent pour toucher de nouveaux publics. Ainsi, 76 % des collectivités mettent en place des actions en faveur du développement et de la promotion du tourisme à vélo. De la même façon, les territoires sont à pied d'œuvre pour structurer la filière économique du vélo, au premier rang desquels les régions. L'enquête confirme également l'importance des programmes d'apprentissage du vélo pour les collectivités : 48 % des communes interrogées travaillent sur un programme d'apprentissage à destination des enfants dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo.

De grands défis attendent les collectivités

Près de deux tiers des collectivités interrogées indiquent que la mise en place d'un maillage continu, sécurisé et signalé d'itinéraires cyclables sera le principal enjeu de leur politique vélo dans les années à venir. Parmi les collectivités ayant déclaré ne pas encore agir sur le développement de l'usage du vélo – 357 territoires, principalement des petites communes et intercommunalités – 69 % mettent en cause le manque de moyens humains ou d'ingénierie territoriale et 48 % mettent en avant le manque de moyens financiers. Sans soutien de l'État et de l'Europe, les collectivités seules ne peuvent pas engager les ressources financières et humaines nécessaires et suffisantes pour amplifier la pratique des modes actifs et atteindre l'objectif national affiché de 12 % de part modale vélo en 2030.

¹ L'indicateur du nombre d'ETP permet d'évaluer avec une plus grande précision le temps passé par chaque agent sur le vélo. Un agent qui consacre un quart de son temps au vélo sera comptabilisé comme « 0,25 ETP ».



BUDGET

15 € par an et par habitant de dépenses cumulées des collectivités pour le développement du vélo



RESSOURCES HUMAINES

Un doublement des effectifs dédiés au vélo par rapport à 2019 avec 1 174 ETP recensés dans l'enquête



VOIRIE

340 collectivités comptent déployer un total de 28 000 km d'aménagements cyclables



STATIONNEMENT

480 000 places de stationnement sont prévues par 400 collectivités répondantes sur l'ensemble des mandats locaux



SERVICES

Multipliation par cinq des aides à l'achat de vélos depuis 2015

L'enquête selon chaque niveau de collectivité

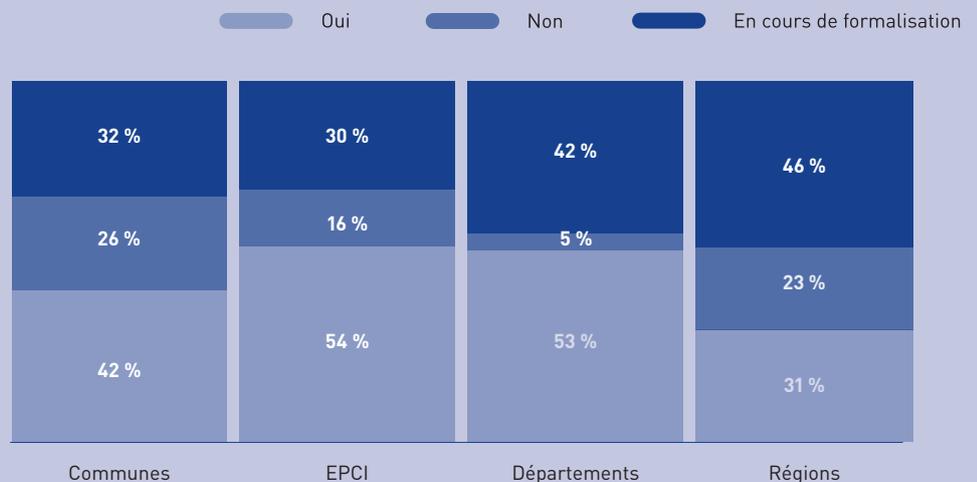
Si l'enquête illustre un intérêt généralisé pour le vélo et la marche, le niveau d'engagement n'est pas homogène. Communes, intercommunalités, départements et régions disposent de ressources et de compétences variées, qui leur permettent de développer les modes actifs de différentes façons. L'enquête met en avant cette variété d'actions et fait émerger les caractéristiques de chaque niveau de collectivité.

Les communes, acteurs essentiels des politiques cyclables

Interrogées pour la première fois dans l'enquête, les communes se sont largement mobilisées : 744 territoires ont complété le questionnaire. Que retenir de leurs réponses ? Premier constat : les communes sont les collectivités les moins « pourvues » en stratégies cyclables. Malgré un intérêt manifeste de ces dernières pour le vélo, seules 42 % des communes répondantes disposent d'un plan vélo ou document stratégique équivalent (49 % en moyenne toutes collectivités confondues). Un engagement politique relativement faible qui s'explique par l'absence des compétences territoriales nécessaires, mais aussi par le manque de moyens humains et financiers. Néanmoins avec un budget moyen de 4,61 euros par an et par habitant en 2021, les communes sont, avec les intercommunalités, les collectivités qui investissent le plus en faveur du vélo. Même si l'on observe un transfert des compétences communales vers les intercommunalités, la majorité des communes conservent un rôle essentiel pour le développement des modes actifs. Elles réalisent en moyenne 2,2 km par an d'aménagements cyclables sur leur voirie et prévoient de doubler cet investissement d'ici la fin du mandat. Mais le rôle des communes ne se limite pas à l'infrastructure. Les communes sont à la manœuvre pour développer l'apprentissage du vélo chez les enfants : 48 % d'entre elles proposent un programme d'apprentissage de ce type, en lien avec le Savoir Rouler à Vélo notamment.

Les intercommunalités, nouvel échelon de référence de la politique cyclable

Les 406 intercommunalités répondantes confirment une tendance observée lors des précédentes enquêtes : l'échelon intercommunal joue un rôle stratégique dans l'organisation des politiques cyclables dans les territoires. Cet intérêt des EPCI pour le vélo se manifeste à travers plusieurs indicateurs. Contrairement aux communes, les intercommunalités sont les collectivités qui ont le plus souvent formalisé un engagement politique en matière de vélo. En 2022, 76 % d'entre elles avaient adopté une délibération en faveur des modes actifs. Les budgets vélo des intercommunalités, quant à eux, s'élevaient en moyenne à 7,20 euros par an et par habitant en 2021.

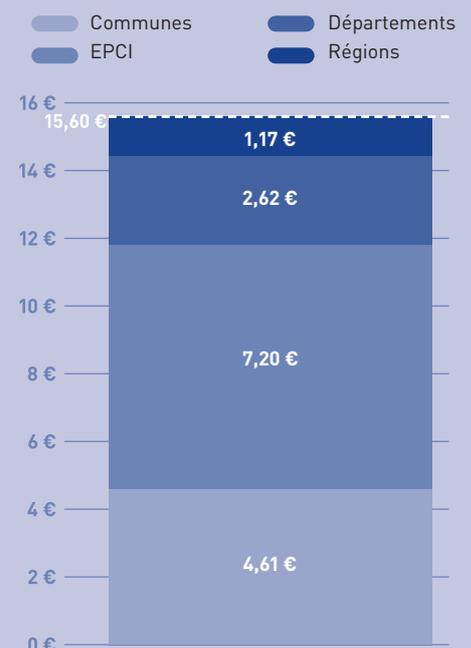


Formalisation d'une stratégie dans un ou plusieurs documents par type de collectivité

L'action « phare » des intercommunalités pour le vélo concerne le développement de services avec des différences notables entre les grandes intercommunalités et celles de taille plus modeste. Les systèmes de location de vélos en libre-service sont plus développés dans les EPCI de plus de 500 000 habitants, alors que les services de location humanisés sont plus fréquents dans les petites intercommunalités et celles de taille moyenne. Côté infrastructure, les intercommunalités, comme les communes, sont des acteurs importants de la réalisation d'aménagements cyclables. Elles réalisent en moyenne 5,5 km d'aménagements cyclables par an et prévoient de passer à 13 km par an en moyenne d'ici la fin du mandat. L'effort des intercommunalités en termes d'aménagement ne s'arrête pas là : elles sont à l'initiative de 68 % des zones 30 recensées dans l'enquête.

Les départements à la manœuvre pour la création d'aménagements cyclables

Acteurs historiques de la politique cyclable hors agglomération, les départements ont vu leurs compétences et leurs budgets évoluer depuis de nombreuses années, impactant directement leur capacité d'action pour le vélo. En dépit de ces contraintes, l'enquête confirme que les départements restent un acteur incontournable du développement du vélo sur le territoire. Ainsi, 73 % d'entre eux disposent d'une délibération de l'assemblée élue en faveur du vélo et neuf sur dix confirment que ce sujet fait l'objet d'un véritable portage politique au sein de la collectivité. Côté stratégie de planification, l'heure est au renouvellement. Si la majorité des départements sont déjà dotés d'un document *ad-hoc*, 42 % indiquent qu'un nouveau document stratégique type plan vélo ou schéma directeur cyclable est en cours de préparation. Cet engagement se traduit aussi dans les budgets vélo des départements, en



Les dépenses des collectivités territoriales françaises pour le développement du vélo en euros par an et par habitant

Catégorie de collectivités	Aménagements cyclables réalisés	Aménagements cyclables prévus
Communes	2,2 km	4,4 km
EPCI	5,5 km	13,3 km
Départements	22,6 km	48,9 km
Régions	13,1 km	54,6 km

La distribution des aménagements réalisés et prévus en fonction du type de collectivité territoriale

augmentation pour la troisième enquête consécutive. En 2021, les dépenses moyennes des départements répondants s'élevaient à 2,62 euros par an et par habitant, soit une augmentation d'environ 2 % par rapport à 2019 – et ce sur une année de début de mandat. Cette progression s'accompagne d'un doublement des effectifs départementaux dédiés au vélo depuis 2019.

Côté infrastructure, compte tenu de leur patrimoine routier, les départements sont les collectivités territoriales les plus dynamiques en matière de réalisation d'aménagements cyclables, en production annuelle et en quantité totale. Depuis le début du mandat, les départements interrogés ont réalisé en moyenne 22,6 km par an et prévoient d'en réaliser 48,9 km par an d'ici la fin du mandat. Au total, les départements sont à l'initiative de 52 % des aménagements cyclables recensés dans l'enquête. Même si les départements mettent de plus en plus l'accent sur la mobilité du quotidien, le développement touristique du vélo n'en reste pas moins une de leurs priorités : 96 % des départements interrogés, souvent via leur organisme de développement touristique, ont mis en place des actions en faveur du tourisme à vélo. Une augmentation de 4 % par rapport à 2019. Enfin, avec 46 % d'entre eux travaillant directement sur le sujet, les départements sont les collectivités les plus mobilisées pour la réduction de l'accidentalité à vélo.

Les régions, financeurs de la politique cyclable locale

La Loi d'orientation des mobilités de 2019 a fortement renforcé le rôle des régions pour organiser ces dernières. Trois ans plus tard, l'enquête permet de faire le point. Premier constat : les régions rattrapent progressivement leur retard en termes de stratégies cyclables. En 2022, seules 56 % des régions avaient délibéré en faveur du vélo et 31 % d'entre elles disposaient d'un ou plusieurs documents de planification pour le vélo. Cette situation devrait évoluer rapidement puisque près de la moitié des régions indiquaient qu'un document de ce type est en cours d'élaboration. Les régions sont les collectivités dont les investissements ont le plus augmenté depuis 2019 avec une hausse de 32 % des budgets vélo. Elles sont par ailleurs des financeurs

essentiels de la politique cyclable locale : 24 % des financements reçus par des collectivités locales pour des projets vélo en 2021 sont issus de cet échelon territorial. La région se positionne ainsi comme le deuxième pourvoyeur de financements vélo après l'État.

Si les régions sont moins susceptibles que d'autres collectivités de mettre en place des services vélo, une partie d'entre elles (38 %) proposent néanmoins des aides à l'achat. Soixante-neuf pour cent disposent d'une flotte de vélo interne (52 % au niveau national) et 67 % ont mis en place le forfait mobilité durable (29 % au niveau national). Côté tourisme, la totalité des régions sont engagées dans l'animation de comités d'itinéraires et du réseau Accueil Vélo®. Enfin, près de la moitié des régions soutiennent la structuration de filière économique du vélo sur leur territoire.

Les données récoltées dans le cadre de l'enquête mettent en avant les bonnes pratiques des territoires pour le développement du vélo, mais identifient aussi les défis. Cette matière inédite permet de construire des politiques cyclables encore plus cohérentes, équilibrées et ambitieuses à tous les niveaux et dans tous les territoires. Les collectivités sont mobilisées. La volonté est là. Avec 2 milliards d'euros annoncés dans le cadre du Plan vélo et marche 2023 - 2027 l'État consent à un effort sans précédent, qui devra cependant être encore renforcé pour atteindre les objectifs fixés à 12 % de part modale à horizon 2030.

Antoine Coue

LES BESOINS ET LES ATTENTES DES TERRITOIRES À HORIZON 2030

- Le financement de 500 millions d'euros par an de la part de l'État pour doubler le réseau cyclable
- Le soutien au fonctionnement et à l'ingénierie cyclable pour passer de 1 174 à 5 000 ETP vélo en France dans les collectivités
- L'investissement de 30 euros/an/habitant pour le vélo par les collectivités, tous territoires confondus
- La création de 200 000 places de stationnement aux abords des gares et le déploiement de cinq millions d'emplacements pour les copropriétés, le logement social et l'habitat ancien





Étienne Demur ©DR

Étienne Demur

ADMINISTRATEUR DE LA FUB, PRÉSIDENT D'AIGUES-MORTES À VÉLO, MEMBRE DU COLLECTIF VÉLO OCCITANIE, CET INGÉNIEUR CENTRALIEN DE FORMATION DEVENU CAMARGAIS EST SURTOUT UN CYCLISTE DU QUOTIDIEN AUX OPINIONS AIGUISÉES PAR LA PRATIQUE SUR DE LONGUES DISTANCES ET EN TERRITOIRES PEU DENSES. UNE ESPÈCE NOUVELLE EN VOIE D'APPARITION ?

Comment êtes-vous devenu cycliste ?

Enfant, j'habitais à 2,5 km de mon collègue. J'y allais à vélo parce que c'était plus sympa que de prendre le bus ou de m'y faire déposer en voiture. C'était une manière de me démarquer, aussi, peut-être. Par la suite, j'ai emménagé à Sézanne dans la Marne, entre Reims et Troyes. Là, je prenais le vélo pour aller au tennis ou au rugby, par exemple. Et même si j'avais toujours la voiture, je voyageais à vélo avec ma tente depuis une dizaine d'années déjà. Le vrai changement de cap s'est opéré lorsque j'ai pris la direction de la Camargue. Je gardais les souvenirs des contraventions reçues à Sézanne à force de laisser ma voiture stationnée plus de sept jours d'affilée au même endroit. Là, je me suis dit : autant tout faire à vélo. Depuis, c'est très simple : ici, je ne connais pas les routes qu'empruntent les voitures. Et j'ai tellement peu utilisé la mienne depuis mon arrivée – 600 km en un an et demi – que j'ai fini par la vendre. Il faut dire qu'à force de ne pas m'en servir, un jour j'avais même retrouvé un nid de guêpes à l'intérieur !

“

Le gros chantier ici reste celui de l'intermodalité.

”

Comment a évolué votre expérience de cycliste depuis que vous en avez fait votre principal moyen de locomotion ?

Je travaille à l'usine, comme animateur de production. J'en ai pour 20 km aller, 20 km retour. Au début, en décembre 2018, j'utilisais mon vélo de course. J'étais sportif et faisais les trois-huit la semaine ou le deux-douze le week-end. Après, j'avoue que le mistral de face à trois heures du matin, ça a fini par me convaincre de franchir le cap du VAE. Ce changement a supprimé la fatigue et les baisses

de motivation, ce qui me laisse du temps et de l'énergie pour m'adonner à mon autre passion : le triathlon. Aujourd'hui j'ai deux VAE. Le premier est un Moustache XRoad robuste, car beaucoup de chemins que j'emprunte ne sont pas asphaltés. Au sortir de l'hiver, nous avons déjà parcouru 27 000 km ensemble. Mon autre vélo est un cargo que j'ai pu m'offrir grâce à la vente de ma voiture.

Votre trajet domicile-travail est-il balisé ?

Pas du tout. Lorsque je me suis lancé, à part 3 km de ViaRhôna, il n'y avait pas d'aménagements véritablement dédiés au vélo. J'ai donc dû explorer la région à la recherche d'itinéraires sécurisés et sécurisants. J'y allais le plus souvent au retour du travail.

Comment êtes-vous passé du stade d'utilisateur à celui de militant ?

Mon engagement a pris forme avec les apéros #JeSuisUnDesDeux. C'était à Montpellier, c'est-à-

dire à 35 km de chez moi. Je m'y rendais à vélo, ce qui ne manquait pas d'étonner, même dans ce cercle-là. Je suis aujourd'hui président d'Aigues-Mortes à vélo, qui couvre les communes d'Aigues-Mortes, du Grau-du-Roi et de La Grande Motte. Je suis également impliqué dans le collectif Vélo Occitanie et à la FUB, dont je suis administrateur depuis 2022. Tout cela prend du temps et de l'énergie, mais qu'importe, au fond, puisque j'estime que ce n'est pas un travail mais une passion. Je porte la thématique du vélo hors agglomération, où j'essaie de consolider mon discours et de trouver des aménagements cohérents.

C'est-à-dire ?

C'est-à-dire que je porte la thématique du vélo hors agglomération en tant qu'utilisateur et aussi en tant que pilote du groupe de travail de la FUB sur le sujet. C'est une thématique que je défends depuis longtemps avec beaucoup de communication sur les réseaux sociaux. Depuis que j'ai été élu au conseil d'administration de la FUB, je l'ai portée en tant



Chemin rural partagé ©DR



Partageons la route ©DR

qu'animateur de table ronde au dernier congrès à Rennes, d'ateliers participatifs lors de l'assemblée générale de la Fédération et surtout en tant que pilote du groupe de travail dédié à la consolidation de notre doctrine sur le vélo hors agglomération.

À quelles idées préconçues êtes-vous le plus souvent confronté sur ces sujets ?

Clairement, le premier a priori est de croire que c'est en construisant des pistes cyclables que les gens se mettront au vélo. Le problème est le suivant : aménager, c'est cher, c'est long et cela demande de l'ingénierie. Or, des chemins existent déjà. Ils sont entre les champs, très peu empruntés par les voitures et très agréables. Ils ne demandent qu'à être utilisés. Les baliser serait une première avancée. Plutôt que de condamner ces voies à n'être que des itinéraires transitoires ou des raccourcis pour les automobilistes, assurons-nous déjà qu'ils soient portés à la connaissance des cyclistes et apaisés. Flécher et assumer la régulation du trafic ne coûte rien de plus que d'écouter ceux parmi les cyclistes qui empruntent déjà ces voies-là... L'autre idée reçue, c'est celle des discontinuités. Les résoudre demande moins de moyens financiers que de jus de méninges, en réalité. Il n'est qu'à observer les motivations des personnes qui utilisent des mobylettes 103 SP. Elles aussi cherchent d'abord à éviter les voitures. Il y a des enseignements à tirer de cela.

Et vous, quels a priori aviez-vous jusqu'ici, que la pratique vous aura conduit à reconsidérer ?

Ma principale découverte est celle de la vitesse réelle des VAE hors agglomération. Quand je dis que je monte à 22 ou 23 km/h, c'est en réalité ma vitesse sur la quasi-totalité du trajet puisque je

n'ai que très peu d'arrêts entre mon domicile et mon travail. Il y a là un monde d'écart avec ce qui se fait dans les grosses agglomérations où il faut notamment tenir compte des feux tricolores.

Quels freins au développement du vélo votre pratique vous a-t-elle permis d'identifier ?

Le gros chantier ici reste celui de l'intermodalité. Beaucoup reste à faire en termes de fréquence, de fiabilité des transports publics et de stationnement vélo. Le système de transports en commun est essentiellement conçu pour les écoliers. Dans l'absolu, c'est une très bonne chose, mais moi qui ai fait le choix de renoncer à la voiture, quatre mois par an, je n'ai plus de train pour aller travailler. Or, ce n'est plus à démontrer : le combo TER + vélo, ça va aussi vite qu'une voiture.

C'est pareil pour les bus, qui laissent un temps précieux pour faire autre chose. Dans le Gard, l'abonnement mensuel est à 40 euros. Avec la part patronale, ça nous revient à 20 euros le mois. Le problème est qu'il n'y a pas d'arceaux vélo aux terminus. Au mieux il y a quelques pince-roues. Pour aller à l'usine en bus+vélo, je dois attacher mon vélo au McDo de la commune ! Par rapport à mon travail, la gare est à 4 km et l'arrêt de bus à 3 km. Du coup pour moi, la nuit et le week-end, c'est la station vélo ou rien.



Ma principale découverte est celle de la vitesse réelle des VAE hors agglomération.



Quel regard portez-vous désormais sur le vélo en milieu urbain ?

À présent que j'ai goûté aux grands espaces, revenir pédaler en ville me semble un défi. Le plus frappant est cette hypervigilance à avoir à chaque instant. Moi, au pire j'ai à croiser un taureau qui s'est échappé ou alors je dois faire attention à ce que des lapins ne se jettent pas dans mes rayons... D'un côté, j'ai l'impression de faire du vélo pour m'évader. De l'autre, je le fais pour éviter de mourir ou de tuer ! Sur les 20 km qui me mènent à mon travail, si je croise quatre cyclistes, c'est le bout du monde. Mon quotidien c'est vos vacances, en fait. Et quand bien même ce nombre de cyclistes serait un jour multiplié par dix – ce que je souhaite bien évidemment ! –, je pense que nous saurons gérer...

Voyez-vous les mentalités évoluer autour de vous ?

Je crains que les élus ne prêtent pas assez attention à la notion de besoins immédiats. L'horizon 2030 c'est beaucoup trop loin. Il y a une demande pour l'ici et le maintenant car une partie de la génération actuelle est déjà opérationnelle. Concernant mon entourage proche, j'observe que de plus en plus de collègues sautent le pas et viennent à leur tour au travail à vélo. Avant ça c'était le tout-voiture et moi je passais pour un dingue. C'est d'ailleurs moi qui leur ai appris qu'il y avait une gare à 3 km, ainsi que des arrêts de bus. Un de mes collègues a récemment vendu son VAE tout terrain de loisirs pour un VAE de velotaf. Il l'a fait car sa fille de dix ans lui répétait : « Papa, tu pourrais quand même aller au travail à vélo ». Elle n'avait pas tort puisqu'ils habitent à 3 km. Alors il s'y est mis. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

À lire



Enquête nationale sur les politiques modes actifs

Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables et marchables ont mené l'*Enquête nationale sur les politiques modes actifs* entre avril et juin 2022. Avec près de 1 300 collectivités répondantes, l'enquête a bénéficié d'une mobilisation sans précédent, de la commune à la région. Une mobilisation qui met en lumière un intérêt généralisé pour le vélo et la marche quel que soit le type de collectivité. L'enquête aborde un champ très large de thématiques, de la planification à la gouvernance, en passant par les aménagements, les équipements et les services dédiés aux modes actifs.

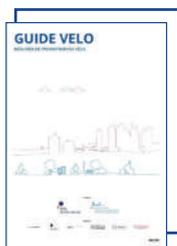
À télécharger sur www.velo-territoires.org



Carte EuroVelo 2023

Plus de 93 000 km d'itinéraires cyclables à travers l'Europe sont présentés sur la nouvelle carte EuroVelo. Au recto, elle offre une vue d'ensemble des dix-sept itinéraires cyclables européens à l'échelle 1:5 000 000. Leurs tracés et leur avancement sont représentés de manière détaillée grâce aux données GPS. Au verso, chaque EuroVelo fait l'objet d'une brève description avec son thème et ses principaux points d'intérêt à découvrir le long de l'itinéraire. En sa qualité de centre national de coordination pour EuroVelo, Vélo & Territoires assure la diffusion de cette carte en France.

À commander sur info@velo-territoires.org



Guide vélo : mesures de promotion du vélo

L'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives et l'Institut de géographie et durabilité (université de Lausanne) publient le *Guide vélo : mesures de promotion du vélo*. Il décrit comment rendre un territoire accueillant pour la pratique du vélo (infrastructures et aménagements) et comment encourager la pratique du vélo au sein des différents groupes de population (promotion et incitation). Les fiches ne proposent pas de recettes toutes faites, mais plutôt une liste d'ingrédients à remettre dans le contexte local pour développer le vélo.

À télécharger sur www.guide-velo.ch



Le vol de vélos en France

Mobiliser et recenser les statistiques existantes sur le vol, proposer une photographie à jour des conditions de stationnement et des contraintes liées au vol et dresser un panorama des actions et des recommandations pour limiter le vol de vélos, tels sont les trois objectifs principaux de l'enquête *Le vol de vélos en France* publiée par l'Académie des mobilités actives. Les résultats de cette enquête se basent sur 2 800 réponses à un questionnaire, complétées d'observations de terrain et de groupes de discussion avec des cyclistes ayant subi un vol récemment.

À télécharger sur www.mobilites-actives.fr



Enquête sur l'industrie française du vélo-cargo

L'enquête de l'association les Boîtes à vélo-France porte sur 37 fabricants français de l'industrie du vélo-cargo. Elle propose une présentation détaillée de ces fabricants, livre un état des lieux économique de ce segment de l'industrie du cycle qui a multiplié par dix son chiffre d'affaires depuis 2018 et présente des leviers d'action pour développer la filière.

À télécharger sur www.lesboitesavelo.org



La Rue Commune : pour la transformation des rues ordinaires

Ce guide méthodologique pour la transformation des rues ordinaires constitue un des objectifs de la démarche de la Rue Commune : changer la rue afin de répondre aux défis environnementaux. Fort de plus de 400 pages, ce guide de diagnostic et de mise en œuvre opérationnelle à destination des métropoles répond à trois visées : libérer et transformer le sol ; opérer la transition vers les mobilités décarbonées ; repenser la vocation et les usages de la rue. Il est destiné aux maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, agences d'urbanisme et de paysage, bureaux d'études techniques, etc.

À télécharger sur www.ruecommune.com



Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle

Deux ans après le lancement de la démarche « Tous Mobiles », le Laboratoire de la mobilité inclusive a organisé, tout au long de l'année 2022, six rencontres « Tous Mobiles en région ». Ce rapport a pour objectif de partager les enseignements tirés de ces rencontres et des recommandations pour structurer les politiques locales en matière de mobilité solidaire. Il s'adresse à l'État, aux collectivités territoriales et à l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire.

À télécharger sur www.mobiliteinclusive.com



Le tourisme en transition : relever le défi du passage à l'action

Le tourisme est responsable de 11 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Comment évoluer vers un tourisme plus durable et réduire l'empreinte environnementale de la filière ? Quel référentiel pour outiller la transition du tourisme ? Comment redonner les clés aux touristes eux-mêmes afin d'arbitrer sur un séjour plutôt qu'un autre ? Onze actions à mener pour réussir la transition vers un tourisme durable sont présentées dans ce livre blanc édité par la SCET en partenariat avec Sociovision.

À télécharger sur www.scet.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/vidеоtheque

1 JUN 2023	Nouvelles mobilités : des services accessibles à tous ? 📍 Webinaire 📄 www.cerema.fr	
3 JUN 2023	Journée mondiale de la bicyclette 📍 Partout dans le monde 📄 www.un.org	
7-8 JUN 2023	Conférence nationale du tourisme à vélo 📍 Angoulême 📄 www.velo-territoires.org	
13-14 JUN 26-27 SEP. 10-11 OCT.	Construire votre politique cyclable : planifier et concevoir des aménagements 📍 Amiens 📍 Lyon 📍 Visio-conférence 📄 www.cerema.fr	
15 JUN 2023	Club départements 📍 Webinaire 📄 www.velo-territoires.org	
28 JUN 2023	Collectivités intéressées par Génération Vélo 📍 Webinaire 📄 www.generationvelo.fr	
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	 
11 OCT. 2023	Conférence EuroVelo et tourisme à vélo 📍 Izmir, Turquie 📄 www.eurovelo.com	
17-19 OCT. 2023	24^e congrès du Club des villes et territoires cyclables et marchables 📍 Clermont-Ferrand 📄 www.villes-cyclables.org	

L'info en +

27^{es} Rencontres Vélo & Territoires dans la Somme



Du 4 au 6 octobre prochain, Vélo & Territoires invite ses adhérents, partenaires publics, privés, acteurs de l'aménagement, de la mobilité, du tourisme et usagers à prendre part collégialement aux 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires à Amiens dans la Somme.

- 500 congressistes
- 2 journées d'étude
- 4 parcours thématiques
- 11 ateliers
- 2 plénières
- 33 exposants
- 3 visites techniques à vélo

Inscrivez-vous avant le 24 septembre sur rencontres.velo-territoires.org

 **vélo &
territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

2 Allée de Lodz
69007 Lyon

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

LinkedIn : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

Facebook : Vélo & Territoires

Carte des 193 adhérents
de Vélo & Territoires

