

# vélo

LA REVUE

# & territoires

N°72 | ÉTÉ  
2023



À LA UNE

## Golfe du Morbihan - Vannes agglomération, territoire cyclable

PAGE 6

### INITIATIVE

Étude Marche,  
vélo et  
sport-santé

PAGE 4

### DOSSIER

La Plateforme nationale  
des fréquentations : dix  
ans de vélo en chiffres

PAGE 12

### PAUSE-VÉLO

En compagnie de  
Francis Maugard

PAGE 16



# Édito



Chers territoires cyclables,

La rentrée démarre sur les chapeaux de roues ! Cet été, il n'aura jamais été autant question de tourisme à vélo. Après avoir reçu toute notre attention depuis vingt ans, celui-ci reçoit enfin toute l'attention qu'il mérite, et accède au rang de sujet « grand public ». Aujourd'hui, nous contribuons à l'amplifier avec la démarche pour une stratégie nationale du tourisme à vélo dont nous poursuivons, sur le long cours, l'accompagnement.

Cette rentrée, elle se fait également sur fond d'anniversaire du Plan vélo. Ce dernier a fêté ses cinq ans le 15 septembre. Les territoires sont au premier rang des destinataires de ses mesures avec le lancement de l'appel à projets AVELO 3, visant particulièrement les départements et les régions, et les 300 lauréats du Fonds mobilités actives. Et ce sont en grande partie eux, réunis au sein de notre réseau, qui font de la politique cyclable nationale et de ce Plan vélo une réalité.

Je suis fière de signer l'édito de cette 72<sup>e</sup> revue que nous diffuserons largement lors de nos 27<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires que nous réunissons début octobre dans la Somme. Ce territoire était initialement au programme des Rencontres Vélo & Territoires en 2020, avant que la Covid ne suspende tout. En 2023, nous serons deux fois plus nombreux pour ce grand rendez-vous de l'écosystème vélo français. Quelle perspective réjouissante !

Cette revue, vous le verrez, invite à faire la connaissance du territoire qui accueillera les Rencontres Vélo & Territoires en 2024, Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération (GMVA). Comme un symbole, GMVA est la première intercommunalité à porter un projet d'accueil de notre congrès. Ce n'est pas un hasard car les adhérents issus du bloc intercommunal sont plus d'une centaine au sein du réseau aujourd'hui. Ce dernier a d'ailleurs franchi la barre des 200 ces dernières semaines.

L'accélération du nombre d'adhérents est concomitante à celle de la politique cyclable en France et dans les territoires. Cela doit beaucoup à notre capacité à démontrer l'impact des politiques cyclables. Sur les fréquentations cyclables, cette démonstration est rendue possible grâce à la Plateforme nationale des fréquentations dont nous célébrons les dix ans. Cela mérite à la fois de regarder dans le rétroviseur et de se tourner vers l'avenir en consacrant un dossier spécial à ce gros projet porté par Vélo & Territoires avec la complicité d'Eco-Compteur, son partenaire historique.

Collaboration, patience, obstination et longueur de temps font avancer la cause du vélo ! Excellente lecture.

**Chrystelle Beurrier**  
Présidente de Vélo & Territoires

# Sommaire

## Étude Marche, vélo et sport-santé p.4

LE VÉLO, FACTEUR DE MIEUX-ÊTRE

## Territoire cyclable p.6

GOLFE DU MORBIHAN - VANNES AGGLOMÉRATION, TERRITOIRE CYCLABLE

## Actus p.10

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

## Dossier p.12

LA PLATEFORME NATIONALE DES FRÉQUENTATIONS : DIX ANS DE VÉLO EN CHIFFRES

## Pause-vélo p.16

EN COMPAGNIE DE FRANCIS MAUGARD

## Parutions p.18

## Agenda p.19

## L'info en + p.20

CONTRIBUEZ À L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES

Photo de couverture :

Intermodalité avec le Petit Passeur

©Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération

**Restez connectés au réseau Vélo & Territoires**

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez

Vélo & Territoires, la revue sur :

[www.velo-territoires.org](http://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](mailto:info@velo-territoires.org)

Tél. 09 72 56 85 05

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

**Vélo & Territoires, la revue**

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Apperel, Carolina

Borré, Stéphanie Mangin, Camille Thomé

Conception et réalisation : Mélanie Arnaud (Vélo &

Territoires), Pirate, l'atelier graphique

Remerciements : Étodie Barbier Trauchessec, Fabrice

Blévin, Fabienne Briquet, Thierry du Crest, Enrico

Durbano, Sarah Geiss, Sarah Grivey, Anne-Hélène

Le Gall-Rousseau, Jean-Baptiste Maisonnave,

Francis Maugard, Nicolas Notin, David Robo, Clara

Vadillo-Quesada

Crédits photos :

Département du Nord, Eco-Compteur, Golfe du

Morbihan-Vannes Agglomération - François Le Divenah,

Jean-François Guillon, ONF

# Étude Marche, vélo et sport-santé

## Le vélo, facteur de mieux-être

LE VÉLO COMME SOUTIEN AUX DÉMARCHES SPORT-SANTÉ ? UNE ÉVIDENCE DE PLUS EN PLUS PARTAGÉE, MAIS QUI RESTE À CONSOLIDER, AINSI QUE LE CONFIRME UNE RÉCENTE ÉTUDE COORDONNÉE CONJOINTEMENT PAR L'ACADÉMIE DES MOBILITÉS ACTIVES (ADMA) ET L'OBSERVATOIRE NATIONAL DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE ET DE LA SÉDENTARITÉ (ONAPS).



Atelier vélo de l'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc ©DR

Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires. Ainsi s'intitule l'étude rédigée par Nicolas Notin et Clara Vadillo-Quesada de l'ADMA en collaboration avec l'ONAPS. Cet opus de 49 pages, publié en juin 2023, vise à rapprocher des écosystèmes qui se méconnaissaient jusqu'ici.

### Creuser le sujet

Tout démarre en février 2022 à Tours, à l'occasion du congrès de la FUB. Un des ateliers s'intitule « Se déplacer à vélo : un levier de santé de toutes les populations ». Parmi les intervenants, François Jouan, directeur de la Maison Sport Santé (MSS) de Strasbourg. Les échanges interpellent Nicolas Notin, animateur des débats. « Une MSS qui s'intéresse au vélo comme facteur d'activité physique, a fortiori dans

une ville de référence comme Strasbourg, ça vaut le coup de questionner d'autres acteurs sport-santé pour creuser ce sujet des intérêts réciproques entre ces thématiques. » Dès le démarrage de l'étude, en octobre 2022, l'ONAPS est mis dans la boucle. « En plus de jouer le rôle de 'caisse de résonance' auprès des acteurs du sport-santé, l'ONAPS nous a aidés à mieux structurer l'étude, à valoriser les contenus et la méthode employée, et a eu un rôle important de relecture critique, salue Nicolas Notin. Cet appui est précieux lorsqu'on essaie de convaincre un 'nouveau monde' de l'intérêt du vélo... » Méthodologiquement, une quinzaine de pages sont d'abord consacrées à une exhaustive revue de littérature, tant scientifique qu'institutionnelle. Cet exposé liminaire permet de préciser le cadre de l'étude. Il tient en trois mots : documenter, expliciter, recommander.

“

**Tout l'enjeu est de parvenir à conforter ce public et à pérenniser leur pratique du vélo.**

”

### Documenter

Un questionnaire est adressé aux salariés et aux responsables des 573 MSS recensées à cet instant, générant 236 réponses. Une grille spécifique de questions est également ajoutée à l'enquête que la FUB mène chaque année auprès des 207 structures

composant son réseau de vélo-écoles, avec un taux de réponse de 59 %. Pour affiner le tout, des entretiens qualitatifs sont menés auprès de vingt salariés et bénévoles particulièrement investis sur ces thématiques.

“

**Les départements ont un rôle potentiellement clé à jouer par leur compétence voirie et leur rôle de garants de la solidarité territoriale.**

”

### Expliciter

Le rôle central des MSS ressort d'emblée. Faire tâche d'huile sur d'autres territoires, ensuite, main dans la main avec les agences régionales de santé et les directions régionales académiques à la jeunesse, à l'engagement et aux sports (DRAJES). Comment ? En zoomant sur des initiatives exemplaires menées aux quatre coins de France, et en appelant à leur systématisation pour les rendre duplicables, tant elles sont pour l'heure tributaires avant tout de l'énergie et du volontarisme de quelques militants, et inégalement réparties géographiquement. Parmi ces initiatives, le cas de Dominique Cabarbaye est particulièrement éclairant. Actif sur cette thématique depuis 2017, cet ancien ingénieur en aéronautique a fondé en 2022 au Haillan (Gironde) l'association Mon vélo, ma santé. Deux-cents personnes accompagnées cette année-là, huit partenariats institutionnels affichés au premier semestre 2023 et l'investissement total de deux stagiaires qui, en sus de leur master en Activité physique adaptée et santé, se sont formées au brevet Initiateur Mobilité à vélo. « Les demandes arrivent de partout car il y a tout à faire, observe celui qui est aussi instructeur fédéral et militant de longue date de l'éducation par le sport. Or pérenniser un emploi reste un parcours du combattant administratif. Si même la Fédération française de cardiologie a décidé de nous soutenir, c'est bien que cette action apporte aux bénéficiaires. Notre credo est de sans cesse essayer et mutualiser afin de ne pas être un coup d'épée dans l'eau. Et notre récompense, pour l'heure, ce sont nos moments avec nos bénéficiaires. Pour rien au monde ils ne manqueraient leur séance du mercredi après-midi. »

### Recommander

Autre aspérité repérée, la nécessité d'accroître la collaboration entre les différents acteurs. Pour y parvenir, les leviers les plus efficaces restent l'évolution du cadre réglementaire, les financements, les partenariats et... la formation, un chantier dont l'ampleur aura été l'une des grandes découvertes sociologiques de cette enquête, comme en sourit presque l'ADMA : « Nous avions dans l'idée que les personnes qui menaient des actions d'apprentissage

du vélo étaient toutes formées spécifiquement. La réalité est plus empirique... Mais c'est aussi pour déceler ces leviers de progression-là que cette enquête a été initiée ! »

### Tendre des perches

Si la marche reste la solution systématiquement mise en avant en matière de sport-santé, le vélo est désormais une alternative crédible. Là-dessus, les départements ont un rôle potentiellement clé à jouer par leur compétence voirie et leur rôle de garants de la solidarité territoriale. Autres marqueurs forts : la double fenêtre d'opportunité créée à la fois par l'essor du dispositif Savoie Rouler à Vélo et l'imminence des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. Un moment porteur, a fortiori vis-à-vis d'un mouvement sportif encore sur la défensive face à une approche militante parfois perçue comme « donneuse de leçons ». Créer le débat, tendre des perches et permettre aux acteurs de terrain de s'approprier ces opportunités méconnues : « Nous savons Thierry du Crest, le coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche, très à l'écoute de ces enjeux, confirme Nicolas Notin. Nous tenons là un vrai sujet pour les pouvoirs publics. » ●



Séance vélo de l'association Mon vélo, ma santé ©Mon vélo - Ma santé

## TROIS QUESTIONS À SARAH GRIVEY

Chargée de mission Mobilité sociale à l'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc

2.

Quel type d'actions proposez-vous ?

1. Comment l'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc se positionne-t-elle sur cette thématique sport-santé ?

Nous travaillons en lien avec les enseignants en activité physique adaptée du territoire via le dispositif « Bouger sur prescription » du département de la Savoie, que l'agence Écomobilité co-porte avec le comité départemental olympique et sportif (qui le pilote) et la Maison des réseaux de santé de Savoie, dans le cadre des missions confiées sur leurs territoires par les agglomérations de Grand Chambéry et Grand Lac. Le public accompagné va des séniors aux personnes en situation de handicap en passant par celles atteintes de maladies chroniques. Des enfants en surpoids sont également suivis via le programme RéPPOP (Réseau de prévention et de prise en charge de l'obésité pédiatrique). Nous communiquons largement, car il faut garder en tête que beaucoup de personnes sont encore impressionnées par l'outil vélo, a fortiori après une longue période d'arrêt.

3.

Ces actions sont-elles proposées toute l'année ?

L'accompagnement se fait surtout de mars à juillet, puis de septembre à novembre. Le reste du temps est consacré à la préparation, à la recherche de budgets complémentaires et à l'envoi et au traitement des questionnaires de suivi adressés aux participants qui nous permettent d'affiner nos propositions. Tout l'enjeu est de parvenir à conforter ce public et à pérenniser leur pratique du vélo. La question de la démotivation est centrale, c'est la raison pour laquelle nous essayons de nouer des partenariats avec des clubs et des associations vélo pour que des sorties collectives puissent être mises en place suite aux séances.

Propos recueillis par Anthony Diao

# Golfe du Morbihan-Vannes agglomération, territoire cyclable

NÉE EN 2017 DE LA FUSION DE VANNES AGGLO, LOC'H COMMUNAUTÉ ET LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PRESQU'ÎLE DE RHYUS, GOLFE DU MORBIHAN-VANNES AGGLOMÉRATION S'EST DOTÉE D'UN PLAN VÉLO EN 2019. À UN AN D'ACCUEILLIR LES 28<sup>ES</sup> RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES, L'OCCASION ÉTAIT BELLE DE FAIRE LE POINT SUR LA DYNAMIQUE CYCLABLE EN COURS.



David Robo ©Jean-François Guillon

## Entretien avec David Robo

Président de Golfe du Morbihan-Vannes agglomération

L'intercommunalité a été créée en 2017 et son Plan vélo a été adopté en 2019. D'où partez-vous, à l'époque, en matière cyclable ?

Soignons clairs : nous avions du retard. Tant au niveau des infrastructures qu'au niveau de la politique cyclable proprement dite. Comme beaucoup d'autres collectivités, la pandémie nous a permis de changer de braquet à la fois en termes de pratiques et de moyens, grâce notamment au rôle pionnier d'une association comme Vélotomative, qui a servi d'aiguillon sur ces questions lors du débat entre les candidats aux dernières élections municipales. À titre d'exemple, la plupart des aménagements cyclables de transition qui ont été mis en place à cette époque ont été pérennisés depuis. L'année 2020 fut aussi celle de l'adoption de notre deuxième Plan de déplacements urbains, dont le budget initial de 15 millions d'euros, prévu uniquement pour les aménagements cyclables, sera certainement dépassé d'ici la fin du mandat.

Qu'en est-il de ces derniers mois ?

En janvier 2023, nous avons mis en place un service de location de vélos moyenne et longue durée, composé de vélos classiques, à assistance électrique (VAE), pliants et cargos à assistance électrique. Combiné à celui de subvention de vélos cargos, cela constitue une offre conséquente sur l'ensemble de



Balade autour du Golfe du Morbihan ©Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération - François Le Divenah



### Golfe du Morbihan-Vannes agglomération en bref

Statut administratif : intercommunalité  
Superficie : 807,4 km<sup>2</sup>  
Population : 173 461 habitants (Insee, 2020)  
Densité : 214,8 habitants/km<sup>2</sup>

En savoir plus : [www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh](http://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh)

notre territoire. Il était important pour nous d'être force de proposition à mesure que le vélo quotidien devient une réalité et que l'aspect touristique se démultiplie. Ces convictions sont désormais partagées par l'ensemble des élus, depuis la frange littorale jusqu'aux landes de Lanvaux, en passant par le centre historique. Tout ceci concourt à une meilleure cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes, et donc à un apaisement général.

**Vous avez également saisi la perche tendue par le dispositif Savoir Rouler à Vélo...**

Oui, ce sont en tout 80 classes qui ont pu bénéficier des dix heures de programme lors de l'année scolaire 2022-2023 [cf. *entretien ci-contre avec Fabrice Blévin de l'association cycliste La Crêpe de Brocéliande - BLC, NDLR*]. À côté de cela, deux projets phares nous tiennent à cœur d'ici la fin du mandat. Le premier concerne la création d'une Maison de la mobilité du quotidien, l'autre celui d'une Maison du sport-santé. Nous travaillons également autour de l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal et d'une passerelle modes actifs inter-quartiers aux abords de la gare de Vannes. Les travaux ont démarré cette année et se poursuivront jusqu'à l'horizon 2025. Grâce à ces aménagements, plus de 200 places vélos sécurisées sont attendues, dont 80 dans chacune des rotondes de la future passerelle.

**Quelles sont les autres échéances, à terme ?**

Nous aimerions travailler davantage avec les lycéens et, de façon plus large, avec les 14-20 ans. C'est l'un des enjeux d'avenir pour notre territoire de 175 000 habitants. Cela se vérifie par exemple sur l'aménagement de la liaison entre Vannes et Plescop, qui est une commune jeune dont la vitalité confirme la pertinence de miser sur le vélo pour se rendre au travail.

**Que représente pour vous le fait d'être l'hôte en novembre 2024 des Rencontres Vélo & Territoires ?**

C'est d'ores et déjà une vraie fierté. Nous avons toujours à apprendre et à s'inspirer de ce qui fonctionne ailleurs. Accueillir un événement de cette envergure, c'est montrer l'engagement de la collectivité à donner une place beaucoup plus importante au vélo dans l'espace public, à relever le défi du déploiement de son usage au quotidien et à conforter les déplacements touristiques à vélo. C'est aussi l'occasion de mettre en avant les actions engagées par la collectivité en matière de politique cyclable. Enfin, c'est l'opportunité de valoriser notre si beau territoire, la Bretagne n'ayant pas accueilli les Rencontres Vélo & Territoires depuis vingt ans. ●

## Le réseau cyclable

Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération (GMVA)

Axes du Plan Vélo et autres infrastructures sous maîtrise d'ouvrage GMVA

- Axe réalisé
- Axe en cours d'études de maîtrise d'œuvre ou en travaux
- Axe en cours d'études préalables
- Pôle d'échanges multimodal
- Passerelle modes actifs

Limites administratives

- Communauté d'agglomération GMVA

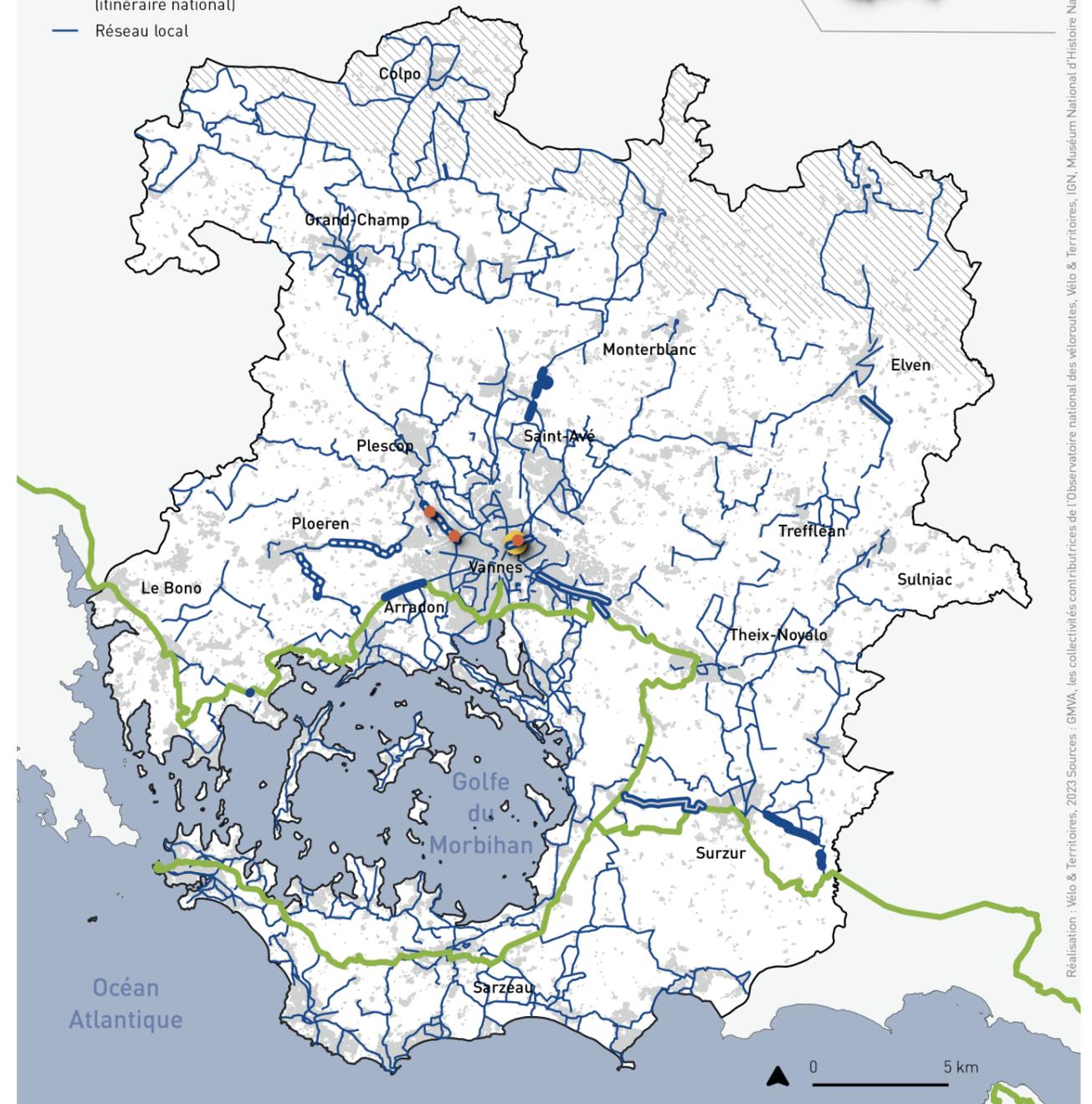
Autres repères géographiques

- Zones bâties
- Landes de Lanvaux

Réseau cyclable préexistant

- V45 - La Littorale (itinéraire national)
- Réseau local

Les grands axes cyclables du Plan vélo 2019



Réalisation : Vélo & Territoires, 2023 Sources : GMVA, les collectivités contributrices de l'Observatoire national des véloroutes, Vélo & Territoires, IGN, Muséum National d'Histoire Naturelle

## Entretien avec Anne-Hélène Le Gall-Rousseau

Directrice de la Mobilité chez Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération

En quoi le territoire de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération est-il un terrain propice au vélo ?

Le réchauffement climatique fait de la Bretagne dans son ensemble une destination plébiscitée aujourd'hui. Elle est idéale en vacances et, sur ce plan, la presqu'île de Rhuys avait de l'avance puisqu'elle disposait d'un réseau cyclable maillé et enregistrait un nombre important de cyclistes. Mais notre approche du vélo ne se limite pas au tourisme. Elle se tourne plus que jamais vers les déplacements domicile-travail, eu égard à la dynamique et à l'attractivité du territoire... Ces dernières années, nous avons également vu arriver des habitants de grandes villes, avec déjà de bonnes habitudes et de bonnes pratiques cyclables. Un signal encourageant notamment dans les zones où l'engorgement reste non négligeable.

Quel effet a eu la crise sanitaire sur la pratique cyclable, chez vous ?

Comme dans de nombreux territoires, la crise sanitaire, mais également la crise énergétique ont été des éléments déclencheurs. Elles ont largement contribué à l'essor du vélo, avec l'envie de vivre autrement et d'apprendre à se déplacer différemment pour des questions de bien-être, d'écologie et d'économie.

Quels sont les objectifs du Plan vélo adopté en 2019 ?

Le Plan vélo de 2019 a vu Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération prendre la maîtrise d'ouvrage sur certains axes d'intérêt majeur qui font le lien entre les communes. L'idée est de créer des itinéraires cyclables répondant à l'ensemble des besoins et de combiner intelligemment deux approches : l'enjeu pendulaire, qui implique un impératif de sécurité, avec la nécessité d'aller au plus vite, au plus court et sans embuche ; et l'enjeu touristique, qui implique lui aussi de la sécurité, mais pour lequel des détours sont plus acceptables. Dans tous les cas de figure, la volonté de l'agglomération est de résorber les discontinuités cyclables et de sécuriser les entrées de villes et les franchissements complexes.



Piste cyclable boulevard du Général Monsabert à Vannes ©Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération - François Le Divenah

Le Plan met également l'accent sur les fonds de concours. En quoi cela consiste-t-il ?

Effectivement, des fonds de concours sont attribués aux communes qui s'inscrivent dans cette démarche cyclable, dans des proportions allant de 25 % à 50 % selon si l'engagement porte sur un maillage communal ou sur le raccordement à un axe d'intérêt majeur porté par l'Agglomération. Ce système, mis en place en 2007 et donc antérieur à l'intercommunalité telle qu'elle existe depuis 2017, a fait ses preuves. À l'époque, les communes étaient soutenues à hauteur de 30 % par le conseil départemental du Morbihan, à 30 % par l'Agglomération et 40 % restait à leur charge. En faisant passer le taux de l'Agglomération à 50 % en 2019, le succès de ce système ne se dément pas.

Quel budget cela représente-t-il ?

Le budget initial est de 15 millions d'euros. Nous allons probablement le dépasser car le nombre de demandes d'aménagements en maîtrise d'ouvrage s'avère plus important que prévu. Nous tendrons vraisemblablement vers les 20 millions d'euros sur la période 2020 - 2030.

Combien de kilomètres d'aménagements sont concernés ?

Il y a 170 km d'aménagements cyclables réalisés à ce jour et les projections sont comprises entre 200 et 220 km. Maintenant, attention : sur une route à faible trafic, un bon jalonnement peut tout aussi bien faire l'affaire, sans que des aménagements lourds, nécessitant de l'artificialisation ou des acquisitions foncières, n'aient besoin d'être réalisés. Sur le foncier justement, des communes ont fait des réserves, d'autres non. Cette différence d'approche fait partie des paramètres à prendre en compte et est déterminante dans la gestion de projets.

Les services sont également un axe fort de ce Plan vélo...

La question des services vient effectivement compléter celle des aménagements. Il y a longtemps eu des subventions pour le VAE. Elles étaient d'autant plus pertinentes que la topographie accidentée des landes de Lanvaux, dans le nord de l'agglomération, ou celle de la montée sèche de l'artère principale de Vannes s'y prêtaient. Aujourd'hui, le VAE est entré dans les mœurs et les subventions ne portent plus que sur les vélos cargos.

## TROIS QUESTIONS À FABRICE BLÉVIN

Président de l'association cycliste La Crêpe de Brocéliande-BLC Concilier approche sportive et dispositif Savoir Rouler à Vélo ? C'est l'un des challenges quotidiens de cette association cycliste.

1.

Comment votre association s'est-elle retrouvée impliquée dans le dispositif Savoir Rouler à Vélo de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération ?

Nous sommes une équipe cycliste de division nationale. Nos seize coureurs mènent de front une carrière de haut niveau et des études poussées. Pour nous, l'approche sportive a toute sa place dans le développement du vélo au sens large, justement parce qu'elle apporte cette compétence supplémentaire. Tout ce qui sera favorable à la pratique dans son ensemble va pour nous dans le bon sens.

2.

Comment cela se matérialise-t-il, concrètement ?

Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération coordonne ce dispositif qu'elle co-finance avec le programme Génération Vélo de la FUB. Notre association se charge de l'animation en collaboration avec le club cycliste Véloce Vannetais, à raison de cycles de cinq semaines dispensés par demi-journée. Après une année 2021-2022 qui faisait office de test, les éducateurs de notre académie sont intervenus sur 35 écoles élémentaires en 2022-2023. Notre cœur de cible était situé au niveau des CE2 et ce sont en tout 665 élèves qui ont pu être formés l'an passé.

3.

Quelles sont les perspectives pour l'année scolaire 2023-2024 ?

Nous avons conscience de n'être qu'une pièce d'un plus grand puzzle et que nous n'avons qu'une seule véritable année de recul sur l'application à grande échelle de ce dispositif. L'opération est reconduite à la rentrée et, après avoir observé un engouement certain du corps enseignant, l'objectif cette fois est de sensibiliser les parents à l'accompagnement, de sorte que cela permette une continuité dans la pratique une fois l'élève rentré chez lui. Le dispositif Savoir Rouler à Vélo doit clairement être abordé non comme une fin en soi, mais au contraire comme le début de quelque chose de plus vaste. Cela touche autant à la sécurité de la pratique qu'à la compréhension du sens citoyen de cette démarche.

Depuis le lancement de cette subvention en 2020, près de 200 vélos cargos ont été subventionnés pour un montant global de 150 000 euros... Parallèlement, le lancement de la location de vélos moyenne et longue durée est un véritable succès. La première commande de 315 vélos a été complétée par 135 vélos supplémentaires au bout du deuxième mois de mise en œuvre. Au total cela représente une flotte de 450 vélos, tous loués à ce jour. Nous attendons les retombées et sommes curieux de voir si les bonnes pratiques observées aux beaux jours perdureront avec l'entrée dans l'hiver. Si tel est le cas, l'Agglomération envisagera certainement l'acquisition de nouveaux vélos pour renforcer sa flotte et satisfaire le plus grand nombre, notamment ceux actuellement dans l'attente qu'un vélo se libère.

Des comptages ont-ils déjà été effectués ? Que vous ont enseigné les données recueillies ?

Entre avril 2021 et juin 2023, nous avons enregistré une hausse de près de 30 % de passages de vélos sur le compteur permanent situé devant les bureaux de l'Agglomération. Un autre compteur permanent a été installé par la Ville de Vannes sur le boulevard de la Paix, lequel a accueilli un aménagement cyclable de transition au moment de la pandémie. Cela a notamment permis d'avoir une visibilité sur le nombre de passages depuis la mise en place de cet aménagement spécifique. Des compteurs temporaires sont également mis en place par l'Agglomération, en rotation sur les communes. Le dernier en date a été lancé boulevard de la Résistance à Vannes en juin 2023. Ces comptages nous ont permis d'observer que l'usage aujourd'hui sur cet axe est davantage utilitaire que touristique, puisque le nombre de passages quotidiens est plus important du lundi au vendredi que le week-end. Sur le seul mois de juin 2023, il y a ainsi eu entre 8 000 et 10 000 passages.

Que représente pour Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération l'accueil en 2024 des Rencontres Vélo & Territoires ?

Ces Rencontres nous permettront de voir d'autres approches, d'autres méthodes, des retours d'expériences, des solutions que nous ignorions jusqu'ici. Notre vice-président Denis Bertholom et Maxime Hugé, notre conseiller municipal et communautaire en charge des mobilités douces, font partie d'un groupe de travail qui se réunit régulièrement et conservent un lien étroit avec l'association d'usagers Vélo Motive, dont l'expertise de terrain n'est plus à démontrer. Maxime Hugé était présent aux 26<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires dans le Cher en 2022 et nous serons évidemment présents à celles de la Somme cette année.

Propos recueillis par Anthony Dia



Savoir Rouler à Vélo à l'école Victor Hugo Surzur ©Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération - François Le Divenah

## TROIS QUESTIONS À FABIENNE BRIQUET

Présidente de l'association Vélo Motive. Cette association adhérente de la FUB et de l'AF3V est une incontournable de l'écosystème local.

1.

Vélo Motive, qu'est-ce que c'est ?

L'association existe depuis 2007 et je la préside depuis 2019. Nous comptons environ 200 adhérents à Vannes et dans l'ensemble de l'agglomération. Nous visons à la fois le grand public et les élus et travaillons main dans la main avec Bicyrhuys, une autre association d'usagers du vélo basée sur la presqu'île de Rhuys. Comme toutes les structures affiliées à la FUB, nous œuvrons à la promotion du vélo notamment utilitaire. Nous avons ainsi créé une vélo-école, menons des actions de sensibilisation, organisons une bourse au vélo chaque année, des campagnes de marquage Bicycode avec la machine achetée par Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération qui nous la prête pour l'occasion, participons à l'opération « Cyclistes Brillez » à l'automne...

2.

Le nom de l'association revient à différentes étapes de l'élaboration de la politique cyclable actuelle...

Effectivement l'agrandissement récent de l'agglomération a permis d'inclure deux autres EPCI avec les secteurs comme la presqu'île de Rhuys et le pays du Loc'h autour de Grand-Champ, soit un total désormais de 34 communes. À cette occasion, la Communauté d'agglomération a dû revoir son Plan de déplacements urbains. Nous avons été consultés lors de deux réunions en 2019, ce qui n'était pas forcément le cas auparavant.

Idem pour le projet de pôle d'échanges multimodal autour de la gare de Vannes et la création d'une passerelle cyclable, où nous avons pu intervenir sur les questions liées à la largeur, aux pentes ou au stationnement des vélos sur les différents projets de liaison associés. Nous avons également livré un plaidoyer Parlons vélo lors des dernières Municipales, en demandant notamment d'élargir l'offre de location de vélos à des locations longue durée et aux vélos cargos, dont le succès ne se dément pas et qui permettent aux usagers d'essayer ce mode de déplacement avant d'éventuellement en acheter un.

3.

Où l'intercommunalité doit-elle progresser, aujourd'hui ?

Dans un monde idéal, nous voudrions évidemment que tout aille plus vite et plus loin ! Bientôt il y aura la création de deux passerelles cyclables sur l'axe Vannes-Plescop au nord dans la continuité de la liaison Vannes-Arradon achevée récemment. Le développement du vélo quotidien se poursuit, en particulier à l'est du territoire. Il y a aussi la nécessité d'homogénéiser les aménagements et les jalonnements afin d'être coordonnés avec le Département... Nous travaillons également de plus en plus en amont des projets avec Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération comme sur les liaisons Ploeren-Vannes et Grandchamp-Plescop ou pour la signalétique de véloroutes comme Vannes - Plaudren, ce qui est important pour associer expertise technique et expertise d'usage. Il faut espérer que cette politique de concertation se développe dans toutes les communes et au sein du département.

# Actus du réseau Vélo & Territoires

Retrouvez les actus complètes sur [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

## o3 VÉLO & TERRITOIRES

### La barre des 200 adhérents est franchie

Alors que le cap des 100 adhérents a été atteint vingt ans après la création du réseau (en 2019), il n'aura fallu que quatre ans pour accéder à celui des 200. Une progression accélérée, reflet des dynamiques cyclables à l'œuvre. Douze collectivités et un partenaire ont rejoint le peloton des adhérents depuis début juin portant le réseau à très exactement 206 membres : les départements du Rhône et de Saône-et-Loire, les communautés de communes du Nogentais (10), du Diois (26), du Pays d'Ancenis (44), du Pays de l'Arbresle (69) et Puisaye-Forterre (89), Bourges Plus (18), le Syndicat du Pays Dunois (28), le Syndicat intercommunaire Ouest Cornouaille Aménagement (29), la Communauté d'agglomération du Cotentin (50), Amiens Métropole (80) et le Cerema au sein du collège des partenaires. Bienvenue à eux !

### Déplacements domicile-travail : les données Insee de 2020 sont disponibles

Comme chaque été, l'Insee publie les résultats détaillés du dernier recensement, dont ceux sur le mode de déplacement principal pour le domicile-travail. Que retenir des données 2020 sur la mobilité des Français ? Les déplacements à vélo progressent de 0,5 point en passant de 2,2 % en 2017 à 2,7 % en 2020. Si la part modale vélo reste modeste, sa progression se fait principalement aux dépens de la voiture, dont la part modale baisse de 0,3 point (73,6 % en 2017 contre 73,3 % en 2020). Ces chiffres nationaux sont néanmoins à nuancer. Par catégorie, on remarque combien cette hausse est localisée : ce sont les communes-centres des grandes aires d'attraction et des aires d'attraction intermédiaires, ainsi que les autres communes des grands et moyens pôles urbains qui enregistrent les hausses les plus notables. Certaines parts commencent même à ressembler à des chiffres d'Europe du Nord. Dans d'autres territoires la hausse est plus timide. À noter que le millésime 2020 est construit à partir des enquêtes menées entre 2017 et 2022 (il n'y a pas eu d'enquête en 2021 à cause de la Covid) et tient donc encore peu compte des évolutions liées à la crise sanitaire. Les données 2022 pourraient receler quelques (bonnes ?) surprises.



### Le plan vélo de la région Grand Est fête son premier anniversaire

Le premier anniversaire du plan vélo de la région Grand Est offre le prétexte pour faire un point d'étape de cette démarche 2022-2028. Côté planification, plus de 83 000 euros ont été mobilisés depuis juin 2022 pour soutenir les plans vélo locaux et un nouveau dispositif est proposé aux autorités organisatrices de la mobilité du Grand Est depuis mars 2023 pour leurs projets cyclables. Côté services, 12 719 acquisitions de VAE, 342 vélos cargos à assistance électrique et 71 électrifications de vélos classiques ont été soutenues par la Région pour plus de 2,6 millions d'euros entre mars et décembre 2022. Côté intermodalité, sept gares ont augmenté leurs capacités de stationnement vélo et une expérimentation de réservation vélos a été menée pendant l'été 2023 sur les lignes TER Paris-Troyes-Mulhouse et Paris-Châlons-Strasbourg. Enfin, pour accompagner le changement de pratique et stimuler un climat favorable au vélo au sein de la Région, une flotte de 40 vélos mécaniques et VAE, des ateliers de prise en main de VAE, de réparation et de marquage Bicycode sont proposés.

### L'Alsace muscle sa stratégie vélo

Premières briques d'un système vélo alsacien, le schéma des itinéraires cyclables structurants et la politique d'entretien associée ont été validés par la Collectivité européenne d'Alsace en juin dernier. À terme, 388 km de nouveaux itinéraires cyclables structurants compléteront le maillage existant pour atteindre un total de 1 783 km. Objectif ? Rendre possible un report modal important dans le cadre des déplacements du quotidien et proposer un maillage fin à l'échelle de tout le territoire alsacien. Ce schéma structurant comprend les itinéraires de vallées pour desservir les agglomérations alsaciennes (Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Haguenau, Sélestat et Saint Louis) et les principales liaisons transfrontalières. Dans la définition de son réseau cyclable, la Collectivité européenne d'Alsace s'engage également à offrir des services de surveillance et d'entretien, tant sur les sections d'itinéraires dont elle a la gestion que sur les sections qui relèvent d'un domaine de tiers. Pour cela, l'enveloppe budgétaire allouée à l'entretien des itinéraires cyclables est augmentée de 1,3 million d'euros et passe à 2 millions d'euros annuels.

### Le Plan vélo souffle sa cinquième bougie

À l'occasion du cinquième anniversaire du premier Plan vélo national, Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, s'est rendu à Niort et a relié la gare à l'école à vélo à la rencontre d'écoliers. Plusieurs annonces ont été faites lors de cette visite : lancement de l'appel à projets AVELO 3 financé à hauteur de 37 millions d'euros pour accompagner 350 nouveaux territoires, notamment peu denses, dont 50 départements et régions, dans la définition et le déploiement de leur politique cyclable ; 300 territoires lauréats du sixième appel à projets Fonds mobilités actives « aménagements cyclables » seront dotés d'un soutien financier de l'État de 100 millions d'euros ; 150 000 attestations du programme Savoir Rouler à Vélo ont été délivrées en 2023 au 15 septembre, soit 300 000 depuis le lancement du dispositif en 2019.

## o3 VÉLO & TERRITOIRES

### Les véloroutes s'équipent d'un nouveau cahier des charges

Alors que le Schéma national dépasse les 26 000 km et que les véloroutes sont éligibles aux financements CPER 2023-2027, Vélo & Territoires, avec le soutien du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et grâce à de précieux contributeurs, a publié une version complètement modernisée du désormais *Cahier des charges pour le développement des véloroutes* début septembre. Cette parution intervient 22 ans après la publication du cahier des charges relatif au Schéma national des véloroutes et voies vertes. Ce nouveau document de référence, de portée plus universelle, a été élaboré au service de véloroutes qualitatives à toutes les échelles de schémas et de territoires. Il rappelle l'importance de garantir l'inclusivité des usagers et des pratiques cyclables sur les véloroutes.

### Les élus du département du Nord font du terrain à vélo

Faire le tour du département du Nord à vélo pour rencontrer les acteurs locaux et prendre le temps d'analyser les différentes problématiques cyclables, tel était l'objectif des élus du département du Nord pour un voyage à mi-chemin entre aventure et séminaire de travail réalisé fin juillet. Pendant cinq jours, ils ont parcouru l'ensemble du département sur 300 km d'Anor à Bray-Dunes en tenant un carnet de bord noirci par les remarques et les idées pour faire du Nord une vraie terre de vélo.

### Le stationnement vélo dresse son bilan en Île-de-France

Trois ans après la révision du schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France, l'heure est au bilan. En avril 2023, 36 % des gares étaient équipées en parkings vélos (abri ou consigne) avec 10 900 places en service et 13 500 places supplémentaires financées ou en travaux. Pour mémoire, le schéma directeur de 2020 ambitionne d'équiper toutes les gares et stations d'Île-de-France en stationnements vélo d'ici 2030, avec un objectif de 140 000 places au total. Île-de-France Mobilités accompagne techniquement et financièrement tous les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de parking vélo en prenant en charge à 70 % les coûts d'investissement lorsque les collectivités sont maîtres d'ouvrage et à 100 % lorsque la RATP ou la SNCF sont maîtres d'ouvrage. Les coûts d'exploitation sont, eux, financés à 100 % pour tous.

### La Savoie passe à la vitesse supérieure sur le vélo

Trois ans après un plan vélo positionnant la petite reine au cœur de sa politique de déplacements, le département de la Savoie adopte un nouveau programme sur dix ans. Fruit d'un an de concertation avec les intercommunalités afin de répondre au mieux à leurs besoins, les 60 millions d'euros de ce plan prévoient : 28 millions d'euros et jusqu'à 100 % de prise en charge de la réalisation d'un itinéraire cyclable sur chacun des huit territoires savoyards pour accélérer l'usage du vélo du quotidien ; 22 millions d'euros pour soutenir les intercommunalités dans la réalisation de leurs itinéraires structurants ; 6 millions d'euros pour achever les 150 km de réseau cyclable structurant du département dont la ViaRhôna et la Belle Via ; et 4 millions d'euros pour améliorer la desserte cyclable des collèges.

### Rochefort Océan inaugure sa maison du vélo et la piste cyclable du viaduc Martrou

Nouvelle pierre à l'édifice cyclable de Rochefort Océan, la maison du vélo située dans la gare SNCF de Rochefort propose une quarantaine de vélos (VTC, VAE, gravel, cargo, pliant, tandem, ...) à la location courte et moyenne durée, un service de réparation et des conseils pratiques et touristiques. Faisant d'une pierre deux coup, le département de la Charente-Maritime, et la communauté d'agglomération Rochefort Océan, ont inauguré la liaison cyclable reliant l'entrée du viaduc de Martrou à Rochefort. Le Département a investi 7,2 millions d'euros dans la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le viaduc que la Communauté d'agglomération a prolongé en créant une voie cyclable sécurisée depuis le pont jusqu'à Rochefort centre.

## o3 VÉLO & TERRITOIRES

### Part modale et Accueil Vélo : les atlas vélo régionaux 2023 s'enrichissent

La deuxième édition dynamique des atlas vélo régionaux a été dévoilée début juillet. Six thématiques stratégiques sont au menu, dont deux nouvelles sur les parts modales dans les déplacements domicile-travail et le déploiement de la marque Accueil Vélo. L'analyse du stationnement, initialement cantonnée aux gares, s'étoffe et le périmètre s'étend aux Hauts-de-France, nouvelle région adhérente à Vélo & Territoires depuis cette année. Fruit d'un travail de plusieurs mois réalisé par le pôle observation de Vélo & Territoires, ces nouveaux atlas régionaux permettent d'objectiver, de suivre, de comparer et de soutenir les politiques cyclables pour développer le vélo dans tous les territoires.



Voyage à vélo des élus du département du Nord ©Département du Nord

# La Plateforme nationale des fréquentations : dix ans de vélo en chiffres

**NÉE EN 2013 D'UNE VOLONTÉ DE DISPOSER D'UNE VISION CONSOLIDÉE DE LA FRÉQUENTATION CYCLABLE À L'ÉCHELLE DU PAYS, LA PLATEFORME NATIONALE DES FRÉQUENTATIONS (PNF) A PRIS SON ENVOL GRÂCE À DES PARTENARIATS FORTS. CES DIX DERNIÈRES ANNÉES, ELLE A PERMIS DE PRODUIRE DES INDICATEURS QUI ONT ÉCLAIRÉ LES DÉCISIONS POLITIQUES ET RENDU VISIBLE LA PRATIQUE DU VÉLO AU PROFIT DE LA RÉDACTION DES PLANS NATIONAUX OU LOCAUX, EN PARTICULIER PENDANT LA PANDÉMIE DE LA COVID. QUELS FACTEURS ONT PROPULSÉ LA PNF À SON NIVEAU D'UTILITÉ ET DE NOTORIÉTÉ ? QUELLES INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS SONT ENVISAGÉES POUR L'AVENIR ? QUE RÉVÈLENT DIX ANNÉES DE DONNÉES COLLECTÉES SUR LA PRATIQUE DU VÉLO EN FRANCE ? APRÈS UNE DÉCENNIE DE SERVICE ET DE MONTÉE EN PUISSANCE, L'HEURE EST AU BILAN.**



## L'outil et ses origines

La PNF est un outil technique qui facilite la centralisation, l'agrégation, la comparaison et la diffusion de données relatives au comptage des passages de vélos à l'échelle nationale. Ces données sont récoltées localement par des compteurs automatiques de fabricants divers. Vélo & Territoires assure le contrôle, le nettoyage et éventuellement la reconstruction de ces données. Une version allégée de la plateforme sur une page publique, présentant les données traitées et validées, est accessible à tous. Un accès privilégié est réservé aux contributeurs et aux adhérents de Vélo & Territoires. Ceux-ci peuvent, via l'outil Eco-Visio développé par Eco-Compteur, consulter les données, réaliser des graphiques et comparer les territoires entre eux.

Lancée en 2013 avec une base initiale de 155 compteurs partagés par 22 contributeurs, la PNF a connu un développement remarquable. Aujourd'hui, elle centralise les données de près de 1 600 compteurs dispersés sur l'ensemble du territoire français, soit dix fois plus qu'à son lancement. Cet essor est le fruit du travail assidu d'une équipe dédiée et de la participation de 157 contributeurs (collectivités, organismes parapublics...), véritables piliers de ce projet.

La conjonction d'une évolution technologique et d'une volonté partagée a permis la naissance et le développement de ce projet. En 2008, la société Eco-Compteur prend un tournant stratégique majeur en transférant son stockage de données vers le cloud. Les bases de données auparavant éparpillées sont dès lors disponibles en un seul et même lieu. La consolidation des données et la construction d'une vision nationale de la fréquentation deviennent possibles. Une première plateforme voit le jour au Royaume-Uni. L'outil porté par Sustrans, l'organisation en charge de la promotion de la pratique du vélo, impressionne car il agrège 2 000 compteurs partagés par 122 collectivités. De quoi faire envie outre-Manche. L'association Vélo & Territoires (alors Départements & Régions Cyclables) est convaincue que l'évaluation et la

démonstration de l'impact sont clé pour appuyer et justifier les politiques cyclables, comme cela était démontré pour le tourisme à vélo. La société Eco-Compteur, elle, a à cœur de faire avancer la cause vélo. Elle promeut donc l'intérêt d'un pareil dispositif au niveau français.

En 2012, après des collaborations nourries, les planètes s'alignent. À la faveur d'un appel à innovation de l'Ademe Rhône-Alpes, les jalons d'une plateforme régionale sont posés. Sa faisabilité technique est testée et affinée à l'échelle de ce territoire d'expérimentation. Le concept évolue ensuite et prend progressivement une dimension nationale. La PNF est née.

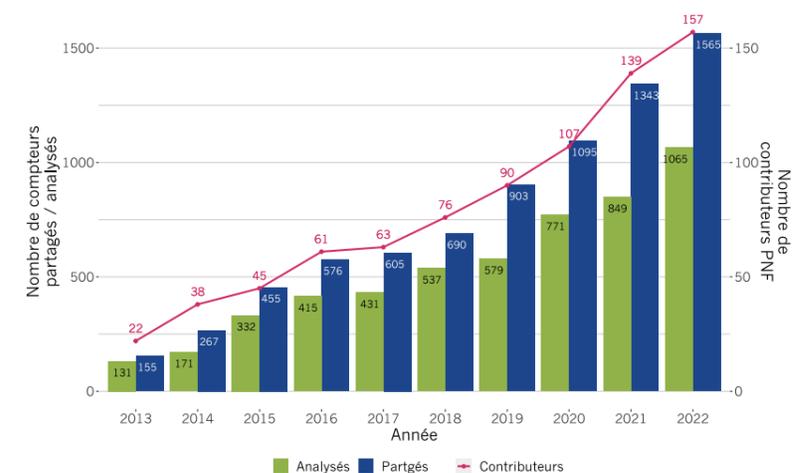
L'essor de la PNF a été rendu possible grâce au soutien technique d'Eco-Compteur qui fournit la plateforme et héberge gratuitement les données. L'appel à innovation régional de l'Ademe, puis les fonds européens, ainsi que l'appui de l'État ont permis de financer les travaux de 2013 à 2020. Fin 2019, Vélo & Territoires intègre un projet national porté par la Délégation à la sécurité routière aux côtés du Cerema pour réfléchir à la mise en place d'une observation des modes actifs. C'est la première impulsion d'un changement d'échelle. Initialement orientée « tourisme », la PNF collecte et maille progressivement le territoire pour offrir une vision des différentes pratiques dans les milieux urbains, périurbains et ruraux.

En 2020, la crise de la Covid chamboule la mobilité mondiale. En France, les collectivités se mobilisent pour mettre en place des aménagements cyclables de transition en accéléré. Objectif ? Éviter absolument le report d'usage des transports en commun vers la voiture à la sortie du confinement. En parallèle, émerge le besoin de suivre au jour le jour les nouvelles tendances qui se mettent en place.

En 2023, l'Ademe nationale cette fois, apporte un cofinancement. « L'investissement dans un tel outil était indispensable », explique Élodie Barbier Trauchessec, coordinatrice Mobilités actives et

partagées de l'agence.

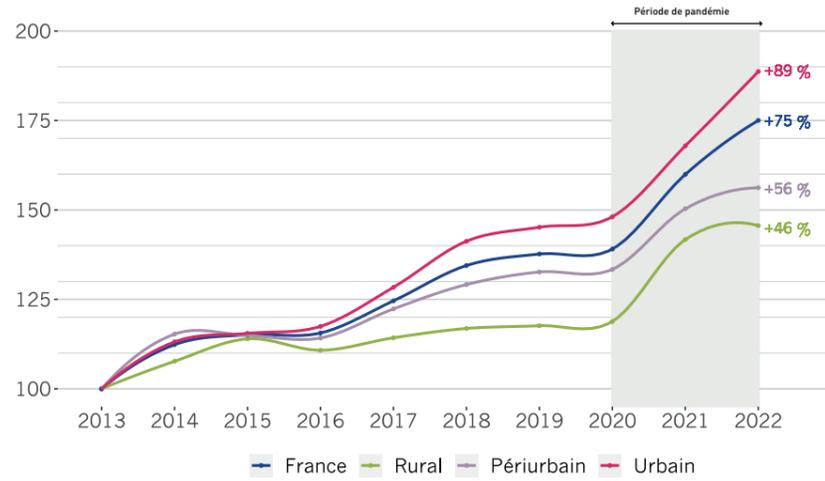
Aujourd'hui, la PNF permet de suivre des tendances mensuelles à partir d'un échantillon de compteurs. Elle est également le support d'analyses fouillées sous forme d'un rapport annuel et de tableaux de bord dynamiques par région et par itinéraire. « Ces données alimentent les réflexions nationales et locales et font de la PNF un outil quasi-unique dans le monde », constate Enrico Durbano, directeur général d'Eco-Compteur, fabricant de systèmes de comptage. « Cela positionne la France en précurseur car elle a su construire cette plateforme dans la durée ». La grande sœur anglo-saxonne ? Elle n'existe plus. Seuls trois pays portent des projets similaires sans atteindre la même résonance : la Suisse, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis via l'association PeopleForBikes.



Évolution du nombre de compteurs partagés et du nombre de contributeurs entre 2013 et 2022

## Que révèle une décennie de données de fréquentation vélo ?

Durant la période 2013-2022, la fréquentation cyclable nationale a progressé par palier. On en distingue trois : 2013-2014, 2017-2018 et 2020 à aujourd'hui. Les deux premiers sont le fruit d'une météo favorable combinée à des événements favorisant la pratique cyclable tels que des grèves de transports publics. Parallèlement, la notoriété médiatique du vélo comme mode de transport « sérieux » monte avec le Baromètre des villes cyclables et le Plan vélo de 2018. Le dernier palier, qui semble se poursuivre, a été impulsé fin 2019 par d'importantes grèves de transports puis, en 2020, par la crise sanitaire. Pour mémoire, en anticipation du premier déconfinement, les collectivités ont développé en quelques semaines près de 700 km d'aménagements cyclables de transition, véritable accélérateur de la pratique du vélo. Parallèlement, le coup de pouce vélo a permis de sortir 1,7 million de vélos des garages, caves et greniers pour les remettre en circulation. La traduction sur le terrain ? En 2022, le nombre de passages de vélos enregistrés par les compteurs a progressé de 75 % par rapport à 2013 au niveau national.

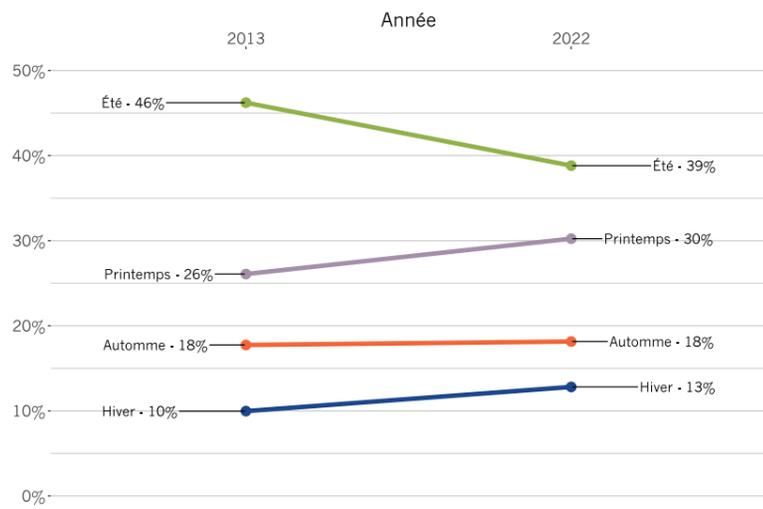


Évolution du nombre de passages entre 2013 et 2022. À échantillon comparable (base 132 compteurs)

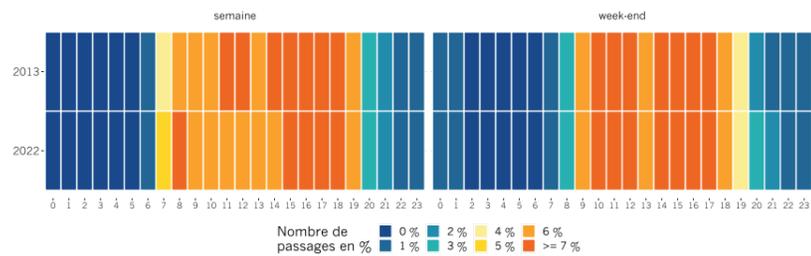
Au fil de la décennie, la répartition des passages par saison a évolué. La pratique du vélo tend désormais à se répartir plus équitablement tout au long de l'année, reflétant l'augmentation générale de son usage. Les saisons printanières et hivernales sont celles qui ont connu les plus fortes progressions. Ce phénomène est en grande partie attribuable à l'essor de l'usage utilitaire du vélo, moins dépendant des saisons. Celui-ci contribue également à lisser la saisonnalité des chiffres globaux.

L'analyse de la répartition des passages par heure montre également une évolution du type de pratique. Les pics horaires de 2013 traduisent une pratique majoritairement de loisirs, concentrée en milieu de matinée et sur l'ensemble de l'après-midi. En 2022, le décalage de ces pics les matins de semaine et le resserrement en après-midi illustrent un usage davantage lié aux déplacements pendulaires (domicile-travail et domicile-études). Le week-end, les habitudes ne semblent pas évoluer beaucoup. À peine remarque-t-on un poids plus élevé des passages de vélos plus tard dans la soirée. En d'autres termes, le poids de la fréquentation le week-end en 2022 diminue lentement de 19 h à 21 h, tandis qu'en 2013, l'activité est très faible après 19 h. Le vélo semble donc gagner en popularité pour les déplacements alternatifs pour les activités et loisirs nocturnes.

Ces conclusions sont cependant à nuancer. Le milieu urbain pèse lourd dans la tendance nationale et masque des comportements différents en milieu périurbain ou rural. À titre d'exemple, contrairement à la pratique urbaine, les fréquentations périurbaine et rurale semblent atteindre un plafond. Les évolutions (positives ou négatives) sont davantage sensibles aux effets de calendrier ou à la météo qu'à un changement profond de la pratique. Pourquoi cette tendance ? Comment dynamiser à nouveau la pratique y compris dans ces espaces ? Ces questions, les données issues de la PNF ne suffisent pas à y répondre.



Répartition des passages par saison en 2013 et 2022. À échantillon comparable (base 132 compteurs)



Profil horaire en semaine et le week-end en 2013 et 2022. À échantillon comparable (base 132 compteurs)

## LA PAROLE À



**ENRICO DURBANO**

Pionnier du projet de la PNF et directeur général d'Eco-Compteur

“ On n'aurait jamais pensé atteindre un tel niveau de représentativité et de pertinence. (...) Il faut faire de la France la championne de l'observation vélo. ”



**ÉLODIE BARBIER TRAUCHESSEC**

Coordinatrice Mobilités actives et partagées à l'Ademe

“ Pour apporter une expertise et orienter les politiques publiques nous avons besoin d'indicateurs de suivi permettant d'évaluer la situation et de déceler les nouvelles tendances. ”



**THIERRY DU CREST**

Coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche

“ La Covid a agi comme un catalyseur tant sur la création d'aménagements que sur l'observation. Il était capital d'avoir des chiffres pour objectiver ce qui se passait. Et parce que l'outil existait, Vélo & Territoires a pu rapidement produire les indicateurs dont nous avons besoin. ”

## Cap sur l'avenir : les perspectives de la PNF

« Dix ans après le lancement de la PNF, le constat est toujours le même. Les technologies évoluent, mais nous n'avons pas encore trouvé mieux pour produire des indicateurs nationaux de manière régulière », résume Thierry du Crest, coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche, et Élodie Barbier Trauchessec.

Bien qu'exemplaire, la PNF connaît son lot de problématiques à résoudre. Au premier rang se trouvent celles de la qualité de la donnée et la fiabilisation des analyses. Pour cela, l'équipe de Vélo & Territoires traque les données anormales avant leur publication pour éviter les conclusions erronées. Depuis peu, les anomalies de données portant sur des périodes de sept jours ou moins sont corrigées par Vélo & Territoires. Avec la croissance du volume de données disponibles, contrôle, validation et reconstruction représentent un temps de travail conséquent et constituent l'un des enjeux actuels pour l'outil. L'enjeu est d'autant plus prégnant que le besoin de rendre les analyses et les données rapidement disponibles est régulièrement remonté par les utilisateurs de la PNF.

La construction d'une analyse nationale représentative de la diversité des pratiques observées est également un enjeu de taille. Les analyses du paragraphe précédent démontrent, en effet, la principale faiblesse actuelle de la PNF. Le défi est de trouver la méthode permettant de construire une image de la fréquentation cyclable nationale qui soit représentative de tous les milieux et toutes les pratiques dans un contexte où les volumes moyens journaliers de fréquentation varient de 1 à 10 selon les territoires. Pour cela, il sera nécessaire de pondérer les résultats obtenus. « La clé à trouver est complexe, mais c'est un chantier indispensable si l'on veut continuer à s'appuyer sur ces données pour orienter les décisions nationales », s'accordent à dire Élodie Barbier Trauchessec et Thierry du Crest.

Tous les acteurs impliqués partagent une vision de croissance et de développement pour l'avenir de la PNF. Chacun avec des objectifs précis. Elodie Barbier Trauchessec espère que les limites actuelles de la plateforme seront dépassées, mais aussi que l'outil rende possible une analyse plus détaillée et enrichie de l'usage du vélo. Thierry du Crest partage cet avis et évoque d'ailleurs une première piste d'évolution : l'utilisation des données de la PNF pour extrapoler l'enquête sur l'usage du vélo par les Français<sup>1</sup> actuellement menée par la Mission vélo et marche. Car bien que centrale et seule source pour des indicateurs réguliers à l'échelle nationale, la PNF ne peut continuer à vivre seule. Un dispositif est à coconstruire pour croiser davantage ses données.

Vélo & Territoires réfléchit à l'introduction d'informations sur le vol de vélos, la part modale, l'accidentologie, l'offre d'aménagements ou de stationnements vélo. Des analyses déjà en partie proposées, bien que sans croisement de données, dans les atlas régionaux de Vélo & Territoires. D'autres idées sont soufflées par Thierry du Crest. Viser une observation plus globale permettant une vision de la pratique et de son évolution sur l'ensemble du territoire par croisement des données de comptage et de traces par exemple. Ou encore, quête ultime, croiser tout cela avec des enquêtes nationales et disposer (à l'image d'ÉVA-VÉLO pour l'observation touristique des itinéraires cyclables) d'une batterie d'indicateurs sur les volumes de cyclistes, les kilomètres parcourus, les profils, les comportements et les externalités générées, et ce quel que soit l'échelon administratif.

Le souhait de « faire de la France la championne de l'observation vélo » d'Enrico Durbano fait l'unanimité puisque chacun s'entendra sur le fait que « seuls ceux qui sont comptés comptent ». Reste à trouver comment organiser cette observation et à la financer de manière pérenne. ●

Stéphanie Mangin et Carolina Borré

## SUIVI ET MAINTENANCE DES DISPOSITIFS ET DES DONNÉES

Des solutions existent pour accompagner les propriétaires de compteurs dans le suivi et la maintenance des dispositifs et des données.

- Systèmes d'alertes dans les logiciels des fabricants
- Guide de détection des anomalies (téléchargeable sur le site Internet de Vélo & Territoires)
- Webinaires de sensibilisation

Ces outils permettent aux territoires contributeurs de travailler sur la qualité de la donnée à la source. Ils sont disponibles, il faut s'en emparer !

<sup>1</sup> La Mission vélo et marche porte une étude par sondage réalisée en deux vagues durant l'année 2023 en juin et octobre. Cette étude permettra de connaître les profils des cyclistes, leurs usages du vélo et d'estimer les kilomètres parcourus.



Francis Maugard ©DR

# Francis Maugard

**TOUS LES CHEMINS MÈNENT AU VÉLO ? C'EST AINSI QU'IL FAUT LIRE CET ENTRETIEN EN FORME D'ENTONNOIR OÙ, EN INTERROGEANT SUR SON DOMAINE DE COMPÉTENCE CE SPÉCIALISTE DES MILIEUX LITTORAUX ET DES RISQUES NATURELS DE L'OFFICE NATIONAL DES FORÊTS (ONF), LA CONVERSATION EN VIENT NATURELLEMENT À TROUVER SES PROPRES PASSERELLES AVEC LA THÉMATIQUE CYCLABLE.**

## Quel est votre rôle au sein de l'ONF ?

Je travaille à l'ONF depuis les années deux mille. J'ai passé quinze ans au département de la santé des forêts, qui est celui dont relevait par exemple le grave problème du chancre coloré du platane qui affecte depuis plusieurs années les abords du canal du Midi. J'ai également travaillé à la recherche forestière, ainsi qu'à l'accueil du public – et donc des cyclistes. Depuis 2004, je me suis spécialisé en Gironde dans les milieux littoraux et les risques naturels, ce qui englobe la gestion des dunes non boisées et des forêts dunaires de pin maritime, la surveillance phytosanitaire des forêts et la lutte contre les incendies de forêts.

## Quelles sont les incidences du réchauffement climatique sur votre quotidien ?

Les premiers changements sont intervenus au milieu des années deux mille. Avant cette période, il était aisé de régénérer nos peuplements de pins. Ça l'est de moins en moins en raison de l'évolution climatique. À mes débuts, dans les années quatre-vingt, le phénomène qui interpellait était celui des pluies acides. Ces pluies n'étaient finalement que les prémices de l'évolution climatique que nous observons aujourd'hui.

## Vous dites « évolution » et non « réchauffement ». Pourquoi ?

Le terme le plus approprié n'est de fait ni l'un ni l'autre, mais celui de « dérèglement ». Il y a les fortes chaleurs, certes. Mais il y a aussi la grêle, des températures parfois inhabituellement basses par rapport aux normales saisonnières qui affectent les bourgeons, etc. C'est ce qu'ont cruellement expérimenté par exemple les vignerons lors des gels tardifs du printemps 2021 ou, pour remonter plus loin, lors des gels de la fin de l'hiver 1987 où les températures sont descendues jusqu'à -24 °C. Le vent entre aussi en ligne de compte. Les tempêtes Lothar et Martin en 1999 et la tempête Klaus en 2009 ont provoqué des dégâts terribles. Un tiers de la forêt maritime a été détruit.

## Les incendies de l'été 2022 ont également particulièrement impacté la végétation...

C'était quelque chose d'inédit depuis la canicule de 2003. Dans notre secteur, environ 6 000 hectares brûlent chaque année. En 2022, il y en a eu 36 000. À l'échelle nationale, ce ratio s'élève habituellement à 30 000 hectares par an. En 2022, il est monté à 72 000... Sachant qu'un peuplement de

pins maritimes prend entre quarante et soixante ans dans le meilleur des cas et qu'une chênaie « normale » met habituellement 200 à 250 ans à se constituer, vous avez une idée du problème que posent ces bouleversements. Sans oublier, bien sûr, leur caractère souvent imprévisible.

“  
**Nous cherchons à faire évoluer nos règlements afin que les forêts soient le moins possible interdites aux cyclistes.**  
 ”

## Comment faire face à ce défi récurrent ?

Il est important de raisonner sur le temps long. En 1949, un grave incendie a brûlé en Gironde entre 300 et 400 000 hectares de forêt et causé la mort de 82 personnes qui luttèrent contre les flammes. Il s'avère que l'entretien n'avait pu être assuré correctement les années précédentes du fait de la mobilisation pour la Seconde guerre mondiale. La



Forêt domaniale littorale girondine ©ONF



Forêt domaniale littorale girondine ©ONF

solution s'est imposée d'elle-même : il fallait équiper la forêt et la rendre plus pénétrable. L'ensemble des propriétaires privés et publics des Landes de Gascogne se sont réunis en association et ont organisé un prélèvement par hectare. Cette taxe DFCI (Défense des forêts contre l'incendie), qui s'élève à 2 à 3 euros par hectare et par an, a permis la création de 42 000 km de pistes, 17 000 km de fossés et 5 000 points d'eau en forêt. Concernant les pompiers, chaque village a sa caserne, ainsi qu'une réserve de pompiers professionnels et de pompiers volontaires.

## C'est dans ce contexte que les itinéraires cyclables comme La Véloodyssée traversent ces forêts...

Et nous faisons en sorte à chaque fois d'installer des tables et des points d'intérêt, oui. En 2023, avec le soutien du préfet de Lesparre-Médoc, nous cherchons à faire évoluer nos règlements afin que les forêts soient le moins possible interdites aux cyclistes – en gros, qu'elles ne soient interdites qu'en cas de risque ultime. Compte tenu de la circulation estivale, c'est toujours moins dangereux que d'envoyer les cyclistes sur les routes départementales. L'étape suivante consiste à sécuriser les aménagements. D'où la mise en œuvre, sur des bandes périphériques à l'itinéraire cyclable, des obligations légales de débroussaillage, avec enlèvement de la végétation arbustive d'une part et de la végétation arborée d'autre part.

## Quel type de végétation préconisez-vous pour une collectivité qui souhaiterait ombrager un itinéraire cyclable ?

Le mieux reste les espèces naturelles, c'est-à-dire les essences locales, par opposition à celles importées d'ailleurs. En Gironde par exemple, nous privilégions le pin maritime, le chêne pédonculé, le chêne liège, le chêne tauzin, le chêne vert, l'aulne... S'agissant des racines qui font parfois gondoler la chaussée, il reste possible de les sectionner. De façon générale, il est important de veiller à ne pas mettre de zones d'accueil là où il risque potentiellement d'y avoir des travaux forestiers,

notamment des stockages de bois. De même, il est important de solidifier lors de leur création les chaussées des itinéraires cyclables au niveau des croisements avec les pistes forestières, de façon à assurer une plus grande longévité à l'équipement. Fort heureusement, nous sommes consultés par les maîtres d'ouvrage, qui tiennent souvent compte de ces recommandations.

“  
**Une forêt, c'est lorsqu'elle disparaît que l'on mesure son importance. Et cela, les cyclistes le savent d'instinct !**  
 ”

## Existe-t-il une forme de coopération d'un territoire à l'autre ?

Nous échangeons fréquemment avec d'autres territoires comme la Provence, le Var ou le Gard. Certes ce ne sont pas les mêmes reliefs, mais les mêmes problématiques reviennent, notamment vis-à-vis des incendies. Nous sommes également en contact avec nos confrères du Portugal, a fortiori depuis les grands incendies qui les ont tragiquement frappés à l'été 2017. Au niveau de l'Union européenne, il existe une coordination de la lutte active contre les incendies de forêt. Lors des incendies de l'été 2022, nous avons ainsi pu bénéficier du soutien de pompiers venus de Grèce, d'Autriche ou de Norvège. Quant aux douze Canadiens disponibles en France, ils sont gérés par le PC central de Nîmes et se rapprochent des aéroports locaux à mesure que le risque est identifié. À l'été 2023, au moment des incendies en Grèce, l'un d'entre eux s'y est même rendu. Une forêt, c'est lorsqu'elle disparaît que l'on mesure son importance. Et cela, les cyclistes le savent d'instinct ! ●

Propos recueillis par Anthony Diao

## LA FORÊT FRANÇAISE EN BREF

[chiffres 2023]



**31 %** du territoire métropolitain est couvert de forêts



**700 millions** de visiteurs chaque année



**75 %** de la forêt métropolitaine relève de la propriété privée



**25 %** de la forêt métropolitaine appartient à l'État et aux collectivités locales



**40 %** de la forêt domaniale est située en zone Natura 2000



**30 000 km** de sentiers aménagés par l'ONF, dont **8 000 km** de pistes cyclables



**32 millions** de tonnes de CO<sub>2</sub> sont évitées chaque année grâce à l'utilisation de produits bois, soit l'équivalent de **8 %** du total des émissions nationales de gaz à effet de serre

# À lire



## Analyse des données de fréquentation cyclable 2022

Après une année de pandémie et une année 2021 qui a battu des records, la fréquentation cyclable poursuit sa progression en 2022 : +13 % de passages de vélos ont été enregistrés par rapport à 2021 et +41 % par rapport à 2018. Même si le taux de croissance varie selon les milieux et les pratiques, l'analyse des données de fréquentation cyclable 2022 publiée par Vélo & Territoires confirme la progression quasi-continue des volumes de fréquentation observée depuis quelques années. Les analyses du rapport 2022 se basent sur les données validées de 1 065 compteurs.

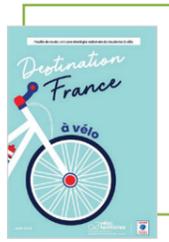
À télécharger sur [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



## Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires

La marche et le vélo sont-ils intégrés dans les actions des nouvelles maisons sport-santé ? Les vélo-écoles accompagnent-elles des publics avec une pathologie chronique ou des facteurs de risque ? Existe-il des leviers pour tisser des liens entre l'écosystème des mobilités et celui du sport-santé ? Ces questions sont au cœur de la première grande étude nationale sur le lien entre mobilités actives et sport-santé réalisée par l'Académie des mobilités actives en collaboration avec l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité. [cf. article pages 4 et 5]

À télécharger sur [www.mobilites-actives.fr](http://www.mobilites-actives.fr)



## Feuille de route vers une stratégie nationale du tourisme à vélo

Vélo & Territoires, avec le soutien de l'ADEME, a coordonné pendant plusieurs mois un groupe de travail collaboratif pour établir une feuille de route commune à différents acteurs publics et privés du tourisme à vélo pour hisser la France au premier rang des destinations mondiales à vélo à l'horizon 2030. Les contours de la future stratégie nationale sont présentés dans cette feuille de route à vocation opérationnelle et concrète, dévoilée à l'occasion de la Conférence nationale du tourisme à vélo 2023.

À télécharger sur [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



## À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires

Comment développer un système marche et vélo adapté aux quartiers de la politique de la ville (QPV) ? Comment rendre les modes actifs désirables pour les populations y résidant ? Ce guide publié par le Club des villes et territoires cyclables et marchables fin juin 2023 apporte 112 pages de ressources et d'exemples d'initiatives déployées dans les QPV. Il propose un état des lieux des particularités des déplacements dans ces quartiers et des pistes pour agir localement en faveur des mobilités actives, avec et pour les habitants.

À télécharger sur [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## Cahier des charges pour le développement des véloroutes

Le cahier des charges pour le développement des véloroutes a été élaboré par Vélo & Territoires, avec le soutien du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et grâce à de précieux contributeurs. Ce document de référence, publié début septembre 2023, est au service de véloroutes qualitatives à toutes les échelles de schémas et de territoires. Il rappelle également l'importance de garantir l'inclusivité des usagers et des pratiques cyclables sur les véloroutes.

À télécharger sur [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



## Décarboner les transports et les mobilités : quelles réponses efficaces face aux urgences ?

La décarbonation des transports et des mobilités constitue une priorité de premier rang. Elle sert de nombreux objectifs de court terme (indépendance énergétique, pouvoir d'achat, cohésion territoriale) et de plus long terme (neutralité carbone, résilience, santé, biodiversité). Ce rapport publié par le think tank Terra Nova expose une vision globale de la décarbonation des déplacements du quotidien par voie terrestre en France, sur longue et moyenne distance. Elle est centrée sur des investissements et mesures à déployer dès à présent pour avoir un impact avant 2030.

À télécharger sur [www.tnova.fr](http://www.tnova.fr)



## Pratiques et usages du vélo dans les villes moyennes

La pratique du vélo dans les villes moyennes, aujourd'hui plus faible que dans les grandes métropoles, est-elle condamnée à rester marginale au profit du tout voiture ? Comment mettre en place des stratégies et des solutions concrètes pour encourager les changements de comportement dans ces territoires ? Pour comprendre les freins et les motivations à la pratique du vélo, Transdev, en lien étroit avec Villes de France et un collectif de partenaires, dont Vélo & Territoires, a réalisé une étude auprès des habitants cyclistes et non-cyclistes de douze villes moyennes pendant une durée de dix-huit mois.

À télécharger sur [www.transdev.com](http://www.transdev.com)



## EuroVelo : 17 véloroutes en Europe

Ce guide, paru le 16 juin 2023, présente les dix-sept itinéraires du réseau EuroVelo avec suffisamment d'informations pratiques pour partir à l'aventure. De nombreuses cartes et photos ponctuent l'ouvrage pour montrer la diversité des paysages traversés et dévoiler un patrimoine architectural et naturel insoupçonné. Un zoom spécifique est consacré aux dix itinéraires qui passent par la France.

À commander sur [editions.ouest-france.fr](http://editions.ouest-france.fr)  
Éditions Ouest-France  
192 pages, 21 €

# À venir

Saviez-vous que Vélo & Territoires vous propose une vidéothèque sur son site Internet ? Vous y trouvez tous les replays des webinaires. Rendez-vous sur [www.velo-territoires.org/ressources/vidеоtheque](http://www.velo-territoires.org/ressources/vidеоtheque)

**4-6 OCT. 2023** **27<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires**  
📍 Amiens, Somme  
📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**10-11 OCT. 2023** **Construire votre politique cyclable : planifier et concevoir des aménagements**  
📍 Webinaire  
📄 [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



**11 OCT. 2023** **Conférence EuroVelo et tourisme à vélo**  
📍 Izmir, Turquie  
📄 [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)



**16-17 OCT. 2023** **Rencontres nationales des gestionnaires des routes**  
📍 Toulouse  
📄 [www.idealco.fr](http://www.idealco.fr)



**17-19 OCT. 2023** **24<sup>e</sup> congrès du Club des villes et territoires cyclables et marchables**  
📍 Clermont-Ferrand  
📄 [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



**9 NOV. 2023** **Les leviers pour accélérer la transition énergétique des mobilités**  
📍 Webinaire  
📄 [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



**16 NOV. 2023** **L'évaluation au service des projets de mobilité décarbonée**  
📍 Webinaire  
📄 [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



**24 NOV. 2023** **7<sup>e</sup> Club des itinéraires et destinations vélo**  
📍 Webinaire  
📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**30 NOV. 2023** **4<sup>e</sup> Club départements**  
📍 Webinaire  
📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**8 DEC. 2023** **6<sup>e</sup> Club EPCI**  
📍 Webinaire  
📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**14 DEC. 2023** **Quels aménagements cyclables hors agglomération ?**  
📍 Webinaire  
📄 [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



**15 DEC. 2023** **9<sup>e</sup> Club régions**  
📍 Webinaire  
📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



# L'info en +

## Contribuez à l'Observatoire national des véloroutes

Enquête ouverte jusqu'au 20 octobre 2023



Vélo & Territoires lance l'enquête annuelle de l'Observatoire national des véloroutes, outil stratégique de planification territoriale. Voici les cinq bonnes raisons d'y contribuer :

1. Les réalisations cyclables de votre territoire sont connues et valorisées chaque année au niveau national, les données de l'Observatoire étant reprises régulièrement par la presse.
2. Puisque les données sont redistribuées librement, vous pouvez vous assurer de la cohérence des projets de votre collectivité avec ceux des collectivités voisines.
3. Tous les coordinateurs des itinéraires transitant par votre territoire disposent d'une information à jour pour une meilleure planification.
4. Tout usager préparant son trajet à vélo trouve lui aussi une information actualisée sur le site Internet de l'itinéraire qu'il s'apprête à parcourir, puisque l'Observatoire national des véloroutes alimente les sites web de France Vélo Tourisme et d'EuroVelo.
5. Si l'Observatoire national des véloroutes est à jour sur votre territoire, vous gagnez du temps car vous pouvez réorienter toute autre structure vous sollicitant sur les véloroutes de votre territoire (collectivité, bureau d'étude, coordination d'itinéraire, association, etc.) vers Velodatamap, le portail cartographique de Vélo & Territoires.

👁 En savoir plus

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

**vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

2 Allée de Lodz  
69007 Lyon

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

[info@velo-territoires.org](mailto:info@velo-territoires.org)

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

LinkedIn : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

Facebook : Vélo & Territoires

Carte des 206 adhérents de Vélo & Territoires

