

# vélo & territoires

LA REVUE

N°74 | HIVER 2024

À LA UNE

## Sécuriser les trajets à vélo en territoires peu denses

PAGE 6

**INITIATIVE**  
**100 ans de la FFvélo**

PAGE 4



**PAUSE-VÉLO**  
**Les Roues de l'avenir**

PAGE 16





# Édito



Chers territoires cyclables,

Après les changements récents au sein du gouvernement, l'appui au Plan vélo est fondamental et nous devons insister sur le rôle du vélo dans le contexte général des mobilités. C'est la raison pour laquelle, il est important pour notre réseau de collectivités et nos partenaires, notamment l'Alliance pour le vélo, de pouvoir porter nos convictions communes au plus haut de l'État. Nous comptons notamment sur l'écoute attentive et le soutien de Patrick Vergriete et du Premier ministre qui auront à cœur, nous l'espérons, de poursuivre le travail autour du Plan vélo et de le pousser plus loin. Le travail des territoires est reconnu notamment par le soutien affirmé de Christophe Béchu. En tant qu'ancien président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui finance des pans entiers du Plan vélo, et grâce à ses mandats locaux précédents, il est déjà un connaisseur.

Les effets du Plan vélo pour aider les territoires à déclencher et amplifier la mise en œuvre de leur politique en la matière sont manifestes. Les collectivités territoriales sont au travail et avec le soutien du Plan vélo les choses peuvent se concrétiser encore plus rapidement. Au rang des nouveaux dispositifs, nous sommes satisfaits d'avoir encouragé un dispositif innovant que nous allons maintenant suivre de près : pendant les six prochaines années, 27 collectivités lauréates de l'appel à territoires cyclables seront particulièrement soutenues avec un accompagnement pluriannuel de leurs investissements. Vélo & Territoires, en tandem avec nos collègues du Club des villes et territoires cyclables et marchables, sera évidemment à leurs côtés pour fédérer, inspirer et accompagner ces territoires peu ou moyennement denses.

Sur les questions cyclables, la France reste pour l'heure un pays en développement. Les territoires, de toutes strates, confortent et concrétisent leurs schémas vélo, développent les services et construisent des politiques vélo plus fines et adaptées aux usagers. Rattraper notre retard et offrir rapidement des conditions de sécurité acceptables nécessite de tirer parti de ce que nous avons déjà : le réseau routier secondaire notamment, partout où cela est possible, mais aussi innover et investir lourdement lorsque c'est indispensable, voici les clés du moment pour le développement des itinéraires vélo.

Retrouvez un dossier spécial de huit pages sur ce sujet primordial d'utilisation de nos voiries dans cette revue et portons ensemble une attention particulière aux territoires démonstrateurs 2024-2030, qui prouveront et incarneront le fait que le système vélo, c'est possible, par et dans tous les territoires.

Excellente lecture.

**Chrystelle Beurrier**  
Présidente de Vélo & Territoires

# Sommaire

## Initiative p. 4

100 ANS DE LA FFVÉLO

## Dossier p. 6

SÉCURISER LES TRAJETS À VÉLO EN TERRITOIRES PEU DENSES

## Actus p. 14

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

## Pause-vélo p. 16

LES ROUES DE L'AVENIR

## Parutions p. 18

## Agenda p. 19

## L'info en + p. 20

CONFÉRENCE NATIONALE DU TOURISME À VÉLO 2024

Photo de couverture :

Requalification de la route départementale 535 en voie verte à Saint-Sauveur-Villages ©D. Daguier – Département de la Manche

**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 X

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 Appercel, Lucille Morio, Camille Thomé

Conception et réalisation : Laurine Chapeau (Vélo & Territoires)

Remerciements : Valentin Belleval, Martine Cano,

Thierry du Crest, Nathalie Daroux, Clémentine Duhoo,

Jean-Pierre Feramus, Sophie Feyry, Axel Fortin-Larivière,

Isabelle Gautheron, Juliette Grolée, Bertrand Houillon,

Thomas Jouannot, René Le Loc'h, Baptiste Lemaître,

Arnaud Morazin, Tifenn Pichot, Thibault Quéré, Gauthier

Vancayzele

Crédits photos :

Communauté de communes du Clunisois, Communauté

de communes Erdre & Gesvres, D. Daguier –

Département de la Manche, DMOW, C. Fauve – Cœur de

Flandre agglo, Fédération française de cyclotourisme,

Fédération française des usagers de la bicyclette, Pierre

Jayet, Les Roues de l'avenir, Laura Severi, Studioah,

Sylvain Lefeuvre, Syndicat mixte Baie de Somme Grand

Littoral Picard – François Goudeau



# 100 ans de la FFVélo

NÉE FIN 1923, PUBLIÉE AU JOURNAL OFFICIEL DÉBUT 1924, LA FFVÉLO A VU AU FIL DES DÉCENNIES PASSER DES CYCLES, AU PROPRE COMME AU FIGURÉ.



Livre Une Histoire qui roule ©Fédération française de cyclotourisme

C'est un chiffre rond comme deux roues de bicyclette. Le 9 décembre 2023 à Troyes dans l'Aube, la Fédération française de vélo – à ne pas confondre avec la Fédération française de cyclisme (FFC), axée sur l'approche compétition, mais à relier à la Fédération française de cyclotourisme, son nom d'origine dont le logo FFVélo se veut l'appellation plus « jeune » – a soufflé ses cent bougies à l'occasion de son assemblée générale annuelle.

## Doyenne

Aménager, sauvegarder les chemins et les espaces naturels pour une pratique du vélo durable, valoriser les territoires par le tourisme à vélo, rendre les enfants acteurs de leur propre sécurité et de celle des autres, accompagner ses quelque 3 000 clubs, 95 comités départementaux et 13 comités régionaux : telles sont les grandes lignes directrices de cette fédération aux 120 000 licenciés, reconnue d'utilité publique depuis 1978. « Au début c'était un simple groupe de gentlemen cyclistes », rembobine Martine Cano, qui est depuis 2017 la toute première femme élue à la présidence de l'institution. Replonger dans les archives de la doyenne des fédérations unisport non olympiques

agrées, c'est croiser forcément la route de Paul de Vivie (1853-1930). Inventeur en 1907 du dérailleur, celui qui est surnommé Vélocio pour ses écrits militants, son hygiène de vie et ses mantras (« Ne jamais pédaler par amour-propre », « Haltes rares et courtes, afin de ne pas laisser retomber la pression », etc.) reste la figure tutélaire du cyclotourisme – un néologisme dont il est lui-même à l'origine.

## Impératifs

En dix décennies, le vélo aura connu son lot de mutations sociétales. Les cinéphiles se souviennent de la longue échappée de Jacques Gamblin dans *Laissez-passer* de Bertrand Tavernier (2002), reliant du temps de l'Occupation les faubourgs parisiens au Massif central pour rejoindre sa compagne à la seule force du jarret, au son des *Pêcheurs de perles* entonné par Tino Rossi. Front populaire, Seconde guerre mondiale, donc, mais aussi les Trente glorieuses et leur boom automobile, les chocs pétroliers et les débuts de la réintégration du vélo dans l'espace public, l'essor du vélo tout terrain dans les années quatre-vingt, du vélo à assistance électrique aujourd'hui... « La mobilité à vélo est d'abord venue des grands itinéraires touristiques, et c'est aussi ce qui fonde notre légitimité à présent que le vélo est devenu un enjeu du quotidien », rappelle Isabelle Gautheron, ancienne médaillée mondiale en cyclisme sur piste devenue successivement directrice technique nationale de la Fédération française de triathlon, de la FFC puis, depuis 2014, de la FFVélo. Et de poursuivre : « Le cyclotourisme a trois piliers : la pratique à des fins de loisirs, la santé et la sécurité,

**Le cyclotourisme a trois piliers : la pratique à des fins de loisirs, la santé et la sécurité [...].**

cette dernière étant, avec la météo, l'un des deux principaux freins à la pratique. Face à ces différents impératifs, le rôle de la fédération est de faire passer des messages rappelant les droits, mais aussi les devoirs de chacun afin de s'assurer du respect des règles communes et de permettre la confiance mutuelle entre usagers. »

“

**Replonger dans les archives de la doyenne des fédérations unisport non olympiques agrées, c'est croiser forcément la route de Paul de Vivie (1853-1930).**

”

## Paliers

Forte de ce siècle d'expertise, la FFVélo travaille main dans la main avec les interlocuteurs incontournables sur ces thématiques que sont la Délégation à la Sécurité routière, le Cerema et, au gré de leurs appellations successives, les ministères des Sports et des Transports. « Après les grandes lois de décentralisation des années quatre-vingt, il a fallu passer le temps d'inertie inhérent à ce genre de changement de cap, précisent en chœur les deux dirigeantes. Ce n'est qu'au début des années deux mille que les collectivités ont réussi à trouver leur rythme. À ce titre, la tenue de Velo-city à Paris en 2003, le rapport Le Brethon dans la foulée puis à nouveau l'accueil de Velo-city à Nantes en 2015 ont été des paliers décisifs. »

## Défi(s)

Plus surprenante est la perception qu'a conservée l'institution de l'épisode du confinement. « Ça a été un moment difficile, assume Martine Cano. Nos adhérents ne comprenaient pas que l'on ne fasse pas sauter les verrous législatifs. Quand ça s'est enfin assoupli, le grand air a fait du bien à tout le monde... mais tous ne sont pas restés dans le giron fédéral. L'heure était plutôt à l'individualisme... » De quoi se décourager ? C'est mal connaître la maison. « C'est à nous de mieux les accompagner en proposant de nouveaux concepts, enchaîne Isabelle Gautheron. L'important est que nos manifestations perdurent et se développent. » Et de citer la Semaine fédérale internationale de cyclotourisme, grand raout aoutien qui permet chaque année à plusieurs milliers de cyclistes de découvrir un nouveau territoire – Roanne dans la Loire sera en août 2024 le quartier général de cette 84<sup>e</sup> édition. Autres leviers : le label Territoire Vélo, le portail de randonnée [www.veloenfrance.fr](http://www.veloenfrance.fr), la revue Cyclo Mag ou les voyages emblématiques des années olympiques comme les 12 000 km reliant Paris à Pékin via la Route de la soie en 2008 ou les treize pays d'Asie et d'Europe traversés en 2012 sur un axe Pékin-Paris-Londres – en 2024, le défi s'appelle Vél'Europe ; il reliera Athènes à Paris en 24 étapes et sur un mois, avec arrivée le 2 juin dans la capitale française. Où en sera la FFVélo pour ses 110 ans ? « Il nous faudra poursuivre nos actions envers



Paul de Vivie, surnommé Vélocio, en 1922 ©Fédération française de cyclotourisme

les jeunes, mais aussi envers la tranche des 30-50 ans, se projette Martine Cano, car c'est un âge où l'on se consacre à son assise familiale et professionnelle, mais où l'on néglige parfois l'usage du vélo. » Et Isabelle Gautheron de compléter : « Le dispositif Savoir Rouler à Vélo a de beaux jours devant lui car il éduque autant les enfants que leurs parents, et devrait permettre une continuité dans le temps de vie, attendu que les enfants seront ensuite des adultes qui utiliseront potentiellement le vélo pour leurs déplacements. L'intermodalité et le stationnement nous occuperont sans doute encore beaucoup, également. En clair, la fédération n'est pas prête d'avoir matière à chômer. » ●

politique par olympiade. La majorité d'entre nous sommes bénévoles, mais le travail est tel que nous sommes parmi les rares à avoir trois salariés. Ces derniers sont mobilisés à 60 % par notre emblématique course des Roc'h des Monts d'Arrée et nos autres circuits balisés VTT.

## Comment interagissez-vous avec les autres instances locales ?

Nous sommes dans le top 10 des départements français à fort niveau d'attractivité touristique. Depuis le milieu des années quatre-vingt-dix et avec le développement des EPCI, nous avons la volonté d'accompagner les collectivités territoriales et les clubs dans le développement de cette attractivité. Notre principal interlocuteur reste le Conseil départemental. La Région c'est à la marge, avec les grands itinéraires nationaux et régionaux.

## Comment s'est effectuée la bascule entre l'approche loisirs et utilitaire du vélo, à votre niveau ?

Depuis sept ou huit ans, les statuts de la fédération ont évolué. Nous travaillons davantage sur le quotidien, en multi-association et en liaison avec les préconisations des cabinets d'études, notamment sur la sécurité. Nous sommes très impliqués aussi sur une vingtaine de collèges chaque année, surtout en 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>, ce qui fait 2 000 collégiens par an, issus du public comme du privé. Deux équipes de bénévoles forment les élèves au Code de la route et à la pratique sur des pistes de mobilité dans le collège, mais aussi au contrôle des vélos, aux sorties par groupe de douze et à la mise en situation en ville. ●

## TROIS QUESTIONS À RENÉ LE LOC'H

### Président du Comité départemental du Finistère

### Quelles sont les caractéristiques de votre comité ?

Notre comité comptait en 2023 une cinquantaine de clubs et 2 400 licenciés, et je le préside depuis bientôt vingt ans. Il a été créé en 1975. Nous sommes une structure décentralisée de la FFVélo. Avant, il n'y avait pas de comité départemental, que du national. Avec l'augmentation de la pratique, nous avons été parmi les premiers à nous structurer. Nous gérons les licences, les assurances, et apportons une proximité territoriale, un contact humain – à ce titre, la crise sanitaire nous a clairement fait changer d'époque et d'écoute. Au départ, nous étions surtout un organe de liaison de la fédération. Puis, nous nous sommes vus en charge de la diffusion au niveau local de la politique fédérale, qui consiste dans les grandes lignes en une



# Sécuriser les trajets à vélo en territoires peu denses

L'ANNONCE DES 27 LAURÉATS DU PREMIER APPEL À TERRITOIRES CYCLABLES AURA ÉTÉ L'UN DES NOMBREUX ÉVÈNEMENTS VÉLO DE L'ANNÉE 2023. EN ÉCHO, VÉLO & TERRITOIRES CONSACRE SON PREMIER DOSSIER DE 2024 AUX AMÉNAGEMENTS ET LIAISONS CYCLABLES EN TERRITOIRES PEU DENSES, LEVIER ESSENTIEL DE LA SÉCURISATION DES TRAJETS. L'OCCASION D'EXPLORER DES ACTUALITÉS MARQUANTES ET D'APPROFONDIR DES INITIATIVES PROMETTEUSES, CAR C'EST BIEN DANS CES TERRITOIRES ET LEUR DIVERSITÉ QUE SE LOGENT LES PLUS GRANDS DÉFIS POUR RENDRE LA FRANCE CYCLABLE. L'ENJEU ? FAIRE LA DÉMONSTRATION QUE POUR LES TERRITOIRES MOINS DENSÉMENT PEUPLÉS AUSSI, C'EST POSSIBLE.



La Chevauchée cyclable. Communauté de communes Erdre & Gesvres et association INTERSTICES ©Laura Severi

La notion de « territoires peu denses » dans ce dossier désigne volontairement une large diversité de territoires : périurbains, ruraux, littoraux, montagneux, en opposition aux grands centres urbains denses. Ces territoires rencontrent un frein commun au développement de la pratique cyclable : le manque de sécurité à vélo généré notamment par l'absence d'aménagements et un différentiel de vitesses trop élevé avec les véhicules motorisés dans la circulation générale. La mise en œuvre d'itinéraires sécurisés s'y impose donc comme un préalable indispensable au développement de la pratique et d'un véritable système vélo. Là encore,

les collectivités, aussi diverses soient-elles, font face à des freins et impératifs communs : financiers, techniques, environnementaux, sobriété foncière... Pourtant, on ne le répètera jamais assez, même dans les territoires les moins denses près de la moitié des déplacements quotidiens font moins de 5 km<sup>1</sup>.

Rendre ces territoires cyclables devra passer par la création de nouveaux aménagements et ouvrages, parfois coûteux, essentiels aux continuités. Cela prend du temps. Dans une période où des solutions techniques sont encore à

affiner, le premier appel à territoires cyclables offre une nouvelle réponse financière, de la visibilité pluriannuelle et des espaces de démonstration aux collectivités. Rendre les trajets à vélo sûrs en territoires peu denses, c'est aussi repenser l'espace alloué à la voiture, requalifier la voirie et les chemins, hiérarchiser les réseaux... Les solutions existent, répartir plus équitablement l'espace entre les différents modes de déplacement est une idée qui fait son chemin, et pas qu'en ville.

<sup>1</sup> La France à 20 minutes à vélo, étude BL Évolution, janvier 2022

## Appel à territoires cyclables : retour sur un dispositif inédit

Les lauréats du premier appel à territoires cyclables ont été dévoilés quelques jours avant les fêtes de Noël. Une belle récompense pour 27 intercommunalités lauréates réparties sur les 13 régions métropolitaines et la Guadeloupe, dont quatre adhérentes au réseau Vélo & Territoires. Elles ont été 129 à déposer une candidature, souvent de grande qualité. Un vif succès qui démontre une volonté politique des territoires d'inscrire le vélo dans le quotidien. Pour répondre aux attentes, l'enveloppe initialement allouée a même été réhaussée, passant de 100 à 125 millions d'euros, et ce dès cette première édition.

Concrètement, les collectivités lauréates bénéficient, pour les six années à venir, d'un accompagnement financier de l'État pour déployer leurs programmes d'aménagements cyclables de manière amplifiée

et accélérée. En contrepartie, elles devront satisfaire à des exigences de qualité technique et communiquer sur leurs réalisations afin d'inspirer d'autres territoires, diffuser la culture du vélo et se porter territoires démonstrateurs. Cet appel à projets pluriannuel, inédit dans sa forme, démontre que pour les collectivités, « prévoir c'est pouvoir ».

### 27 lauréats aux réalités territoriales contrastées



#### Aux densités variées

De 27 habitants à 394 habitants/ km<sup>2</sup> et en moyenne 158 habitants/ km<sup>2</sup>

#### Plus ou moins grands

De 10 500 à 225 000 habitants

Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables et marchables animeront un Club des territoires démonstrateurs pour favoriser le partage d'expériences et l'émulation, inspirer, stimuler, donner une visibilité, diffuser les bonnes pratiques et raconter les parcours de ces territoires pendant la durée de l'accompagnement.

Collectivités adhérentes à Vélo & Territoires

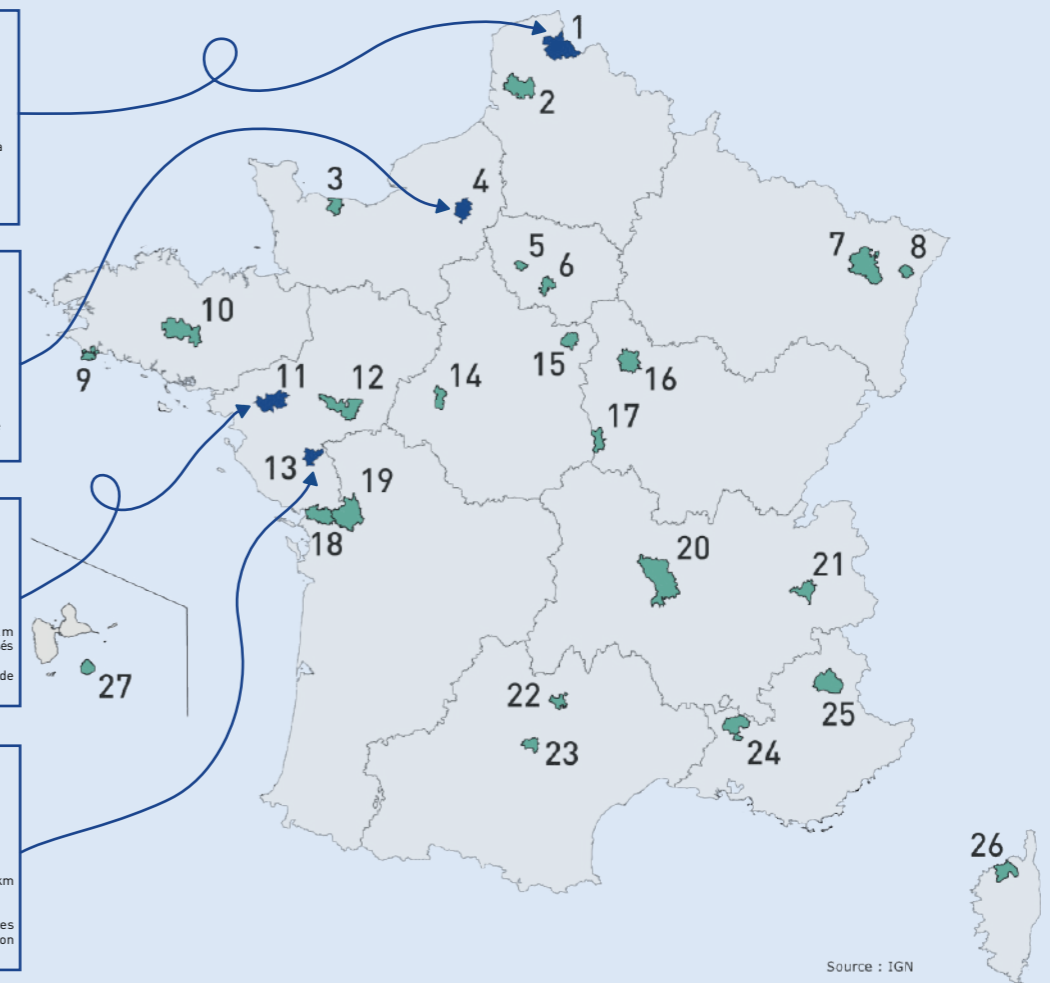
Carte des lauréats de l'appel à territoires cyclables

**Cœur de Flandre agglo**  
50 communes  
104 198 habitants  
165 habitants/km<sup>2</sup>  
Plan vélo 2021 – 2031 : 175 km d'itinéraires cyclables à l'horizon 2031  
Appel à territoires : 17 liaisons structurantes, enveloppe de 3,13 millions d'euros

**Seine-Eure Agglo**  
60 communes  
103 346 habitants  
202 habitants/km<sup>2</sup>  
Plan vélo 2023 – 2033 : 70 km d'itinéraires cyclables supplémentaires d'ici 2033  
Appel à territoires : 9 projets cyclables, enveloppe de 2,9 millions d'euros

**Communauté de communes Erdre & Gesvres**  
12 communes  
65 000 habitants  
129 habitants/km<sup>2</sup>  
Schéma directeur approuvé en 2019 : 190 km d'aménagements à l'horizon 2030, dont 35 km déjà réalisés  
Appel à territoires : 155 km accompagnés, enveloppe de 8,7 millions d'euros

**Communauté de communes du Pays des Herbiers**  
8 communes  
30 000 habitants  
121 habitants/km<sup>2</sup>  
Schéma directeur des modes actifs approuvé en 2021 : 30 km d'aménagements cyclables à l'horizon 2030  
Appel à territoires : 13 aménagements cyclables (8 itinéraires et 5 continuités), enveloppe de 1,23 million d'euros



Source : IGN

- |                                       |                              |                                      |                                  |                                |
|---------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. Cœur de Flandre Agglo              | 7. CC Sarrebourg Moselle Sud | 13. CC du Pays des Herbiers          | 19. CA du Niortais               | 25. CC Serre-Ponçon            |
| 2. CC des Sept Vallées                | 8. CC du Kochersberg         | 14. CC Touraine-Est Vallées          | 20. CA Loire Forez Agglomération | 26. CC de l'Île-Rousse-Balagne |
| 3. CC de Bayeux Intercom              | 9. CC du Pays Bigouden Sud   | 15. CA Montargoise et Rives du Loing | 21. CC Cœur de Savoie            | 27. CC de Marie-Galante        |
| 4. Seine-Eure Agglo                   | 10. CC Pontivy Communauté    | 16. CA de l'Auxerrois                | 22. CA Rodez Agglomération       |                                |
| 5. CC de la Haute Vallée de Chevreuse | 11. CC Erdre & Gesvres       | 17. CA de Nevers                     | 23. CA de l'Albigeois            |                                |
| 6. CC du Val d'Essonne                | 12. CC Loire Layon Aubance   | 18. CC Aunis Atlantique              | 24. CA Ventoux-Comtat-Venaissin  |                                |



## TROIS QUESTIONS À THIERRY DU CREST

Coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche

### 1.

Cet appel à territoires cyclables était une première. Quelle en a été la genèse ?

Il y a eu deux origines. D'abord il y a le souhait des associations d'élus comme Vélo & Territoires d'avoir une alternative aux appels à projets, ceux-ci étant souvent perçus comme lourds, même s'ils ont du succès. L'autre volonté est d'avoir des territoires de référence en dehors des grosses agglomérations qui soient des repères pour les territoires voisins. Car si les choses avancent significativement dans les grandes agglomérations, c'est moins uniforme dans les villes moyennes et les territoires peu denses. Une fois ceci posé, les choses sont allées relativement vite. L'idée a été mise sur la

table à l'été 2022, au moment de la formation du nouveau gouvernement. L'appel a ensuite été annoncé en mai 2023 lors du premier comité interministériel vélo et marche, et les lauréats ont été dévoilés en décembre de la même année.

### 2.

Que reprenez-vous des candidatures reçues, de leur quantité et de leur qualité ?

Nous sommes doublement satisfaits. Nous ne savions pas où nous mettions les pieds avec ce nouveau format, hormis le fait que l'enveloppe budgétaire de départ nous permettait de retenir une vingtaine de candidatures – cette enveloppe est d'ailleurs passée de 100 à 125 millions d'euros avant même la fin de cette première édition, ce qui prouve à quel point le ministère des Transports a été sensible à cet élan. Au final ce sont 129 communautés de communes et communautés d'agglomération qui ont candidaté. Le niveau d'engagement pour rendre le territoire cyclable est très fort et la représentativité géographique est conforme à nos attentes, avec à la fois des territoires ruraux, périurbains, du littoral, de la montagne, en outre-mer.

### 3.

Au regard de cette édition 2023, quels conseils donneriez-vous aux collectivités qui souhaiteraient se positionner lors de la prochaine ?

Une deuxième édition est effectivement prévue au printemps 2024. Nous restons attentifs à deux grands principes. Le premier est celui de la répartition sur l'ensemble du territoire national, outre-mer compris. Le second est celui de la sélection par l'ambition, puisque le choix des lauréats repose à la fois sur l'approbation d'un schéma directeur cyclable, mais aussi sur une ambition en termes de quantité d'aménagements cyclables prévus et de qualité de la politique vélo dans son ensemble. Pour être le plus pertinent possible, j'encourage les collectivités à se rapprocher de leur DREAL. Un point important, enfin, et qui est également valable pour les 27 lauréats de cette première édition : nous serons exigeants sur la qualité des réalisations délivrées au terme des six ans pour lesquels ils ont été récompensés. Des audits seront effectués en ce sens et les versements y seront conditionnés. Cette distinction les engage, la balle est à présent dans leur camp pour réussir ce challenge collectif de faire du vélo une alternative à la voiture utilisée seule dans tous les types de territoires. ●

## Zoom sur un territoire lauréat : Cœur de Flandre aggro

Entretien avec Valentin Belleval, président de Cœur de Flandre aggro



Valentin Belleval

©C. Fauve – Cœur de Flandre aggro

À quand remonte l'engagement de votre collectivité en faveur du vélo sur votre territoire ?

Cet engagement est à vrai dire aussi ancien que l'existence de la collectivité, laquelle a pris plusieurs formes depuis 2014 jusqu'à devenir Cœur de Flandre aggro au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Fin 2018, déjà, nous nous sommes positionnés comme territoire expérimental dans la foulée de l'adoption du Plan national vélo et avons proposé à nos habitants une aide à l'achat de VAE. Cette aide a perduré jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2024 et a permis de financer plusieurs milliers de dossiers. L'autre axe fort est bien sûr l'approbation en juillet 2021 de notre schéma directeur cyclable.



Cœur de Flandre aggro en bref

Département : Nord  
Superficie : 630 km<sup>2</sup>  
Population : 104 198  
Densité : 165 habitants / km<sup>2</sup>  
50 communes

Quelles sont les caractéristiques de votre territoire ?

La physionomie de notre territoire fait qu'il s'adresse autant à la pratique touristique du vélo qu'à son approche en tant qu'alternative à la voiture dans les déplacements du quotidien. Tout l'enjeu pour nous est de coordonner nos polarités urbaines sur les secteurs d'Hazebrouck et de Bailleul-Nieppe, et tout ce qu'elles impliquent en termes de rabattements vers les gares, les établissements scolaires ou les centres hospitaliers, avec des portions plus rurales ou plus escarpées comme autour de Cassel ou des monts des Flandres. Le tout en tenant compte de la concurrence proposée par nos voisins belges, dont le développement très avancé des itinéraires touristiques a un fort pouvoir d'attraction. Cette offre transfrontalière entre évidemment en ligne de compte dans l'élaboration de notre politique cyclable.

En quoi cet appel à territoires est-il un atout pour la collectivité ?

Nous sommes très honorés par cette distinction. Notre schéma directeur avait identifié 175 km

d'aménagements cyclables à réaliser entre 2021 et 2030. Si nous avions des projets où nous avions déjà la maîtrise foncière et très peu d'aléatoire, ce dispositif permettra d'accélérer la réalisation de certains aménagements, notamment celle de plus de vingt kilomètres du territoire et des liaisons entre nos différents pôles urbains.

Au-delà de l'infrastructure, quelles autres mesures sont prévues pour développer la pratique ?

Nos usagers ont beaucoup d'attentes en matière de stationnements sécurisés et couverts, notamment dans les pôles d'échanges multimodaux. Nous mettons également l'accent sur les actions de sensibilisation comme le dispositif Savoir Rouler à Vélo, ainsi que sur tout ce qui concerne le marquage au sol et la signalétique.

En tant que territoire « pilote », quelles actions envisagez-vous pour diffuser la culture vélo au-delà de votre territoire ?

Nous mettons depuis longtemps en avant la marque *Flandre terre de cyclisme*. Elle est par exemple valorisée lors d'événements sportifs comme les championnats de France de cyclisme sur route que nous avons accueillis en juin 2023 à Hazebrouck et Cassel, lors des Quatre jours de Dunkerque ou du Tour de France, dont l'édition 2025 passera deux fois sur notre territoire. Cette communication auprès du grand public ne peut qu'aller crescendo. Cette distinction montre à nos administrés que les sommes investies sont reconnues et valorisées non seulement par l'État, mais aussi par des organismes spécialisés. Et ça c'est extrêmement stimulant. ●

## Le réseau routier secondaire, une aubaine pour rendre les territoires cyclables ?

La France compte 1,1 million de kilomètres de voiries. La plupart relèvent de la compétence des communes et départements, ce qui n'est pas sans leur poser de difficultés et peser sur leurs budgets notamment en matière de budget entretien. Sur ce million de kilomètres, seuls 2 % relèvent du réseau principal (autoroutes et routes nationales), le reste appartenant au réseau secondaire, départemental et communal<sup>2</sup>. Ce réseau, aux configurations variables, concerne une quantité de voiries peu voire très peu circulées. Leur potentiel de requalification mérite d'être étudié finement dans les territoires. Des outils réglementaires et techniques existent. Les collectivités sont prêtes à engager les réflexions et à expérimenter avec ces solutions peu coûteuses, adaptées à de nombreux territoires. Ces initiatives, encore timides, doivent se multiplier. Les solutions sont parfois à ajuster, voire à inventer par le biais de l'expérimentation pour répondre à toutes les réalités territoriales. Au-delà des collectivités, les associations d'usagers y voient également une opportunité pour agir rapidement, qualitativement et à moindre coût, sur la sécurité des cyclistes hors agglomération. La réutilisation du maillage existant est d'ailleurs au cœur de la note de position de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Tour d'horizon de quelques actualités récentes en la matière.

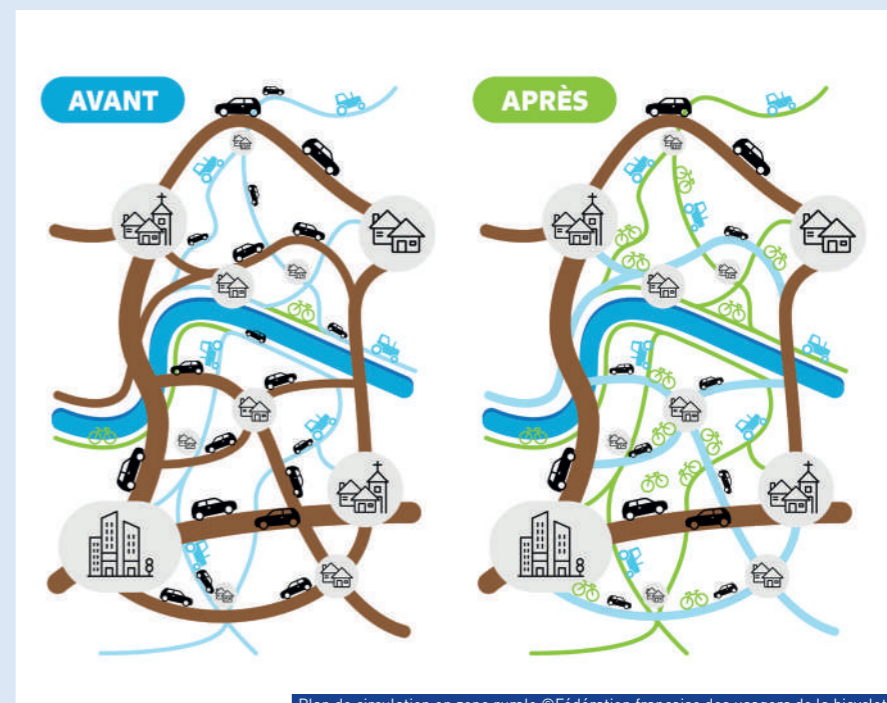
### La FUB plaide pour un nouvel imaginaire à la campagne : le plan de circulation et la réutilisation de l'existant

Entretien avec Thibault Quéré, responsable du plaidoyer à la FUB

La FUB publiait en novembre 2023 sa note de position pour assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural. Ce plaidoyer pour les territoires ruraux a reçu un fort écho médiatique, illustrant une fois de plus les dynamiques à l'œuvre dans les territoires. S'il ne s'agit pas d'un guide de recommandations techniques, ce document propose des solutions, des idées d'aménagements à moindre coût pour les territoires les plus ruraux. Plus qu'une approche par l'infrastructure, la FUB recommande une approche par les usages tout en faisant de la sobriété foncière et financière un principe d'action par la réutilisation de la voirie existante.

La FUB mise sur le plan de circulation pour sécuriser les aménagements dans les territoires ruraux. En quoi cette solution répond-elle aux réalités territoriales des collectivités peu denses ?

Nous faisons face aujourd'hui à une tension forte entre deux constats. D'un côté, l'enjeu central de



Plan de circulation en zone rurale ©Fédération française des usagers de la bicyclette

la sécurité routière hors agglomération. Cette notion de danger réel va de pair avec l'envie forte des citoyens de se déplacer autrement qu'en voiture. L'autre constat est celui du danger perçu par les usagers, qui les fait hésiter au moment de passer au vélo. La FUB a travaillé pendant un an pour essayer d'apporter les meilleures réponses possibles à ces deux types de danger et de tracer des perspectives qui impliquent les habitants des territoires ruraux. Quelle est la place de la voiture ? Où a-t-elle droit de cité et, en miroir, où n'est-elle pas indispensable ? C'est en ce sens que le plan de circulation nous apparaît comme la meilleure réponse globale possible pour pallier le manque de moyens et d'ingénierie des collectivités. Travailler à partir de l'existant reste le plus sûr moyen de s'épargner le cercle vicieux de l'inaction.

La seconde notion est la réutilisation des chemins agricoles. Comment garantir la lisibilité et la sécurité sur ces aménagements ?

Dès lors qu'il y a partage de la route, il est important de veiller à ce que le trafic automobile soit, s'il n'est totalement supprimé, à tout le moins réduit, et que la vitesse soit limitée. Notre cible prioritaire est le trafic de transit, qui fait de petites voiries rurales des raccourcis pour automobilistes pressés. En complément, il faut s'attaquer à la question des vitesses. Aucun partage de voirie n'est possible lorsqu'un véhicule roule au-dessus de 50 km/h. Aucun. Imaginez-vous un enfant aller au collège à vélo dans ces conditions ? De nombreux outils sont à notre disposition pour permettre cela : filtres modaux, rétrécissement de la chaussée, pose de panneaux de type B7b pour interdire la circulation à l'ensemble des véhicules à moteur,

marquage au sol, instauration de contrôles... L'important est d'envoyer des signaux qui réincitent et relégitiment les cyclistes sur les voiries hors agglomération. La communication avec les riverains est également un préalable indispensable.

En tant que représentant d'usagers, avez-vous des conseils à donner aux collectivités avant de se lancer ?

Déjà, se dire que c'est la meilleure alternative au regard des contraintes financières et foncières qui pèsent sur elles. Cela permet des résultats rapides dans la perspective de transformer le territoire. Aucun cycliste ne souhaite patienter dix ans pour être mis en sécurité. C'est maintenant qu'il faut agir. En parallèle, il importe d'assumer de limiter la vitesse et de diminuer le flux des automobiles, tout en travaillant en concertation avec les habitants et les associations pour comprendre et cartographier au mieux leurs usages et leurs priorités. Au premier rang de ces priorités il y a l'accès aux collèges, aux gares et aux pôles d'échanges multimodaux, ainsi que les liaisons vers les commerces, les lieux de loisirs et les services publics. Sobriété foncière et financière sont au cœur de nos propositions. C'est le sens de l'Histoire en ces temps où le carburant n'a jamais coûté aussi cher. Formulons le vœu que de plus en plus de collectivités s'en emparent. ●

L'Académie des mobilités actives propose une formation au plan de circulation rural « Comprendre son territoire et l'aménager. »

Retrouvez toutes les informations sur [www.mobilités-actives.fr](http://www.mobilités-actives.fr)

<sup>2</sup>78 906 km sont des départementales et 704 942 km des voiries communales – en 2021. [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2023/34-infrastructures-de-transport](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2023/34-infrastructures-de-transport)



## La Manche mise sur le potentiel cyclable de ses routes

Le département de la Manche a initié une étude expérimentale de son réseau de voiries en 2023. L'objectif ? Identifier le potentiel de requalification de ses routes départementales en voies vertes afin de mettre à disposition des collectivités locales un nouvel outil dans le déploiement de leurs schémas directeurs cyclables. Une solution prometteuse pour répondre à des contraintes budgétaires fortes dans un territoire peu dense au maillage routier important.



### Diagnostiquer un réseau routier très dense

Étudier ce réseau routier de 7 800 km de voiries réparties en quatre classes, du réseau structurant au réseau local, commençait par l'élaboration d'une méthodologie. Le choix a été fait d'analyser dans un premier temps le réseau local et le réseau cantonal non marqué à l'axe, qui sont les moins circulés. Pas moins de 4 000 km de voiries à étudier. « L'approche est nouvelle, il nous fallait trouver des critères pertinents sans être trop restrictifs »,

explique Arnaud Morazin, chargé de projet infrastructures vélo au département de la Manche. Avec l'aide des agences techniques départementales, ces 4 000 km de voiries sont analysés depuis 2023 selon les critères suivants : l'absence de desserte d'activité touristique et commerciale sans itinéraire alternatif, l'absence de transit lié aux réseaux de bus, et le faible trafic. Arnaud Morazin précise que « ce travail cartographique permet un premier filtre. Il faudra ensuite poursuivre ces analyses au cas par cas pour s'assurer que les conditions de sécurité sont suffisantes et compatibles avec une requalification. »

### Des communes volontaires pour de premières expérimentations

Sans attendre les résultats de ce diagnostic, la démarche a largement été partagée aux collectivités locales et a été accueillie avec enthousiasme par au moins deux communes. Dès novembre 2023, deux sections de routes départementales ont été requalifiées pour une première expérimentation : 3,3 km à Saint-Sauveur-Villages et 1,3 km à Dragey-Ronthon. Dans ces deux communes, de respectivement 3 500 et 817 habitants, « ces premières requalifications allaient de soi, puisque les communes avaient déjà identifié le potentiel de ces axes comme support de leurs liaisons cyclables ». Ces deux sections requalifiées remplissent l'ensemble des critères d'études : une faible circulation - 215 véhicules par jour pour la section la plus circulée - et des routes capables d'absorber le report de trafic en parallèle.

### Matérialiser les voies vertes d'un nouveau genre

En matière de signalisation, « nous restons pour l'heure assez sobres », indique Arnaud Morazin. La matérialisation de cette modification du statut de la route, officialisée par l'arrêt de circulation, doit permettre aux riverains, y compris agriculteurs,

d'accéder à ces voies. Le choix a été fait d'une signalétique verticale : panneau voie verte, interdiction à tout véhicule sauf riverains. Elle est accompagnée d'un marquage au sol avec un logo voie verte aux entrées de voies. À l'usage, les entrées de ces voies pourront être améliorées. « On réfléchit notamment à un marquage plus important avec un logo agrandi et éventuellement une bande de résine ou un damier pour mieux marquer la différence avec une route départementale classique », témoigne Arnaud Morazin. Ces nouveaux aménagements autorisés par l'évolution réglementaire sont néanmoins sources de débat. La dénomination « voie verte » pour une voie restant ouverte aux circulations automobiles soulève des questions. « Des échanges ont été menés à ce sujet entre le Département et les associations d'usagers, notamment l'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes, mais à l'heure actuelle les possibilités réglementaires ne permettent pas au Département d'utiliser une autre dénomination. »

### Suivi des expérimentations

« Il s'agit d'une expérimentation. Nous sommes confiants, mais nous n'avons pour l'heure aucune garantie de succès », avertit Arnaud Morazin. « Nous suivrons de près ces premiers essais dans les mois à venir. » Des comptages (cycles et véhicules motorisés) et relevés de vitesses seront réalisés. « La circulation de transit est probablement faible, il est donc possible qu'elle baisse peu. Cela doit être vérifié par les comptages, tout comme le respect des 30 km/h, qui est l'élément principal pour la sécurisation des circulations en modes actifs. » En cas de non-respect, le Département étudiera les possibilités d'aménagements contraignants pour réduire les vitesses. La démarche fait son chemin et d'autres communes pourraient d'ores et déjà s'y joindre. ●



Requalification de la route départementale 535 en voie verte à Saint-Sauveur-Villages ©D. Daguier - Département de la Manche

## Entretien avec Axel Fortin-Larivière

### Vice-président délégué aux Déplacements au conseil départemental de la Manche



Axel Fortin-Larivière  
©Département de la Manche

### Comment est née cette initiative ?

Cette démarche était inscrite dans le projet de mandature aux élections départementales de juin 2021. La collectivité avait déjà élaboré un plan vélo, mais nous avons tous fait le constat qu'il était nécessaire de l'accélérer. Second constat : les intercommunalités et l'ensemble des habitants attendent beaucoup des infrastructures départementales pour développer les déplacements actifs. C'est d'ailleurs un des éléments forts de la concertation départementale sur les déplacements que nous avons menée entre novembre 2022 et janvier 2023 : les Manchoises et les Manchois demandent des infrastructures dédiées pour développer leur pratique du vélo. Ensuite, la loi ZAN (Zéro artificialisation nette) ne nous permettra plus, à terme, de développer autant d'aménagements nouveaux que par le passé. Nous avons la chance de bénéficier encore du plus important linéaire français de haies bocagères, encadrant le plus souvent des routes étroites. En envisageant les choses sous un autre angle, nous garantissons leur préservation.

### En quoi cette approche répond-elle aux besoins et aux caractéristiques du territoire manchois ?

Notre territoire est plus long que large et il est très côtier. Bien que nous soyons le département français possédant le plus grand linéaire de routes départementales avec 8 000 km, sa couverture n'est pas uniforme. Parmi celles-ci, 4 000 km sont d'intérêt local et cantonal et sont, pour la plupart, peu circulés. Elles ont été goudronnées dans les années cinquante et sont issues du bocage normand historique. Comme il est très onéreux de créer un aménagement cyclable en site propre hors agglomération, la réutilisation de ces axes répond au double enjeu de sobriété écologique et économique.

### En quoi cette démarche s'inscrit-elle dans la continuité de la politique cyclable départementale ?

Depuis 2007, le Département a mené plusieurs actions dans l'objectif de déployer un réseau cyclable

d'intérêt départemental (RCID). Ces dernières années, plusieurs EPCI ont adopté des schémas directeurs cyclables. L'ambition commune est de développer les opportunités d'associations avec les autres grands itinéraires et de tendre vers 500 km de voies vertes dédiées dans le cadre de ce RCID à vocation essentiellement touristique. L'autre volet du plan départemental est la promotion de la pratique du vélo, notamment à destination des collégiens. Nous avons piloté un audit concernant l'accès aux collèges, ainsi qu'un partage des savoir-faire avec les communes et les intercommunalités.

### Comment avez-vous procédé ?

Nous avons depuis le début de la mandature la volonté de nous inspirer de ce qui se fait ailleurs, en France comme à l'étranger, afin d'accélérer notre action sur le plan vélo. Je pense notamment aux *green lanes* de Jersey. Nous nous sommes appuyés sur le décret du 22 avril 2022 relatif aux voies vertes qui, en assouplissant les règles, permet aux territoires maillés comme le nôtre par un réseau routier dense d'envisager de nouvelles options pour le développement des mobilités actives. Enfin, nous avons augmenté les effectifs dédiés à notre plan vélo, passant de quatre personnes durant la précédente mandature à sept aujourd'hui.

### Comment gérez-vous les enjeux sécuritaires générés par les raccourcis automobiles suggérés par les applications de type Waze, qui renvoient précisément les automobilistes vers ces itinéraires peu fréquentés en cas d'engorgement sur les axes principaux ?

C'est effectivement un enjeu de classer ces axes en voies vertes afin qu'ils ne soient plus proposés aux utilisateurs de ces applications. Sur le terrain, nous supprimons la signalisation

directionnelle routière qui guidait les automobilistes sur ces routes devenues voies vertes et rappelons l'interdiction de circuler pour les non riverains par la mise en place de panneau d'interdiction à tout véhicule sauf riverains. Les applications sont mises à jour, donc à terme, elles ne devraient plus proposer les itinéraires concernés par ces voies. Notre département est découpé en cinq zones gérées chacune par une agence technique départementale. Nous effectuons un recensement pour déterminer quelles sont les routes qui pourraient passer en voie verte. Nous expérimentons. Si ça ne marche pas, c'est déjà un enseignement. Depuis l'enfance nous savons que tomber c'est apprendre.

### Comment la démarche a-t-elle été accueillie au sein du Département et par les collectivités locales ?

Il y a évidemment eu quelques réticences et c'est à nous de faire de la pédagogie. Notre initiative permet de développer le réseau cyclable à budget maîtrisé, tout en restant ambitieux, ce qui intéresse vivement les communautés de communes engagées dans des schémas directeurs cyclables. Les prochains retours de nos agences techniques nous en diront davantage sur notre capacité de linéaire à l'échelle de la Manche. Nous attendons également de voir comment s'en saisissent les collectivités locales. Nous sommes dans une démarche de test : commencer petit mais viser grand.

### Quelles sont les perspectives à terme ?

Nous ambitionnons de passer de 280 km actuellement à 500 km de voies vertes d'ici la fin de la mandature. Cela permettra de montrer l'exemple. Nous voulons clairement nous intégrer dans une démarche collective et globale qui va de pair avec la transition écologique. ●



Requalification de la route départementale 535 en voie verte à Saint-Sauveur-Villages ©D. Daguier - Département de la Manche



## Identifier le potentiel cyclable des voiries par les pratiques des habitants



**La communauté de communes du Clunisois en bref**

- Département : Saône-et-Loire
- Superficie : 448 km<sup>2</sup>
- Population : 14 452 habitants
- Densité : 32 habitants/km<sup>2</sup>
- 41 communes

La communauté de communes du Clunisois, vaste territoire de 14 452 habitants en Saône-et-Loire, a initié une concertation « Vélo pour tous » en 2020. Cette dernière a abouti à une carte d'itinéraires cyclables conseillés. Un résultat qui pourrait se rapprocher de l'étude du réseau routier du département de la Manche, mais avec une méthodologie différente. Zoom sur cette démarche lauréate AVELO 1.

### Engager une politique cyclable dans un territoire rural

La communauté de communes incarne la ruralité et la faible densité. Ce vaste territoire vallonné est réparti sur 41 communes, dont la moins peuplée ne compte que vingt habitants. Avec ces distances importantes, le dénivelé et l'absence quasi-totale d'aménagements cyclables au lancement de la politique cyclable en 2019, rien ne semble prédisposer le territoire à une pratique cyclable. Pourtant, la communauté de communes dispose tout de même de quelques leviers. La voie verte historique Givry-Cluny - la première française - qui se prolonge aujourd'hui au-delà des deux villes et traverse cinq communes du territoire en est un. La structuration de l'association d'usagers La Vie Cyclette en Clunisois, forte de ses 200 adhérents à ce jour, en est un autre. La collectivité s'appuie largement sur l'expertise des usagers dans l'élaboration de sa politique cyclable.

### Cartographier les trajets des cyclistes du territoire

Partant de rien en matière d'aménagements cyclables, à l'exception de la voie verte historique, la Communauté de communes a engagé une concertation pour élaborer son schéma directeur des aménagements cyclables en partenariat avec l'association La Vie Cyclette en Clunisois. L'occasion d'en savoir plus sur les cyclistes du territoire, même occasionnels, et de cartographier leurs itinéraires. Environ 100 contributions ont été récoltées via une

cartographie en ligne et une cartographie IGN diffusée lors des ateliers de concertation dans les villages.

### Les voiries peu circulées : des supports privilégiés pour les cyclistes du territoire

La phase d'agrégation des données a mis en évidence les trajets privilégiés par les habitants dans leurs déplacements. Dans un premier temps, « *c'était intéressant de voir et de montrer que dans chaque petite commune il y a des habitants qui se déplacent à vélo* », témoigne Juliette Grolée, chargée de mission Mobilité à la communauté de communes du Clunisois, et ce, « *malgré des caractéristiques territoriales présumées contraignantes pour la pratique cyclable* ». Mais l'agrégation et l'étude fine de ces données ont aussi eu le mérite de faire ressortir les voiries peu circulées du territoire. « *Ce réseau de routes empruntées par les cyclistes concerne en grande majorité des routes départementales secondaires avec moins de 1 000 véhicules par jour* », indique Juliette Grolée. Une manière détournée et accessible pour la collectivité, qui n'est pas gestionnaire de voiries, d'identifier les potentiels cyclables des routes de son territoire.

### Jalonnement, communication et aménagements

À partir de ces données agrégées, une cartographie des itinéraires conseillés a été réalisée par la collectivité. Elle a également été adaptée en Chronomap. Selon Juliette Grolée, « *la démarche a montré aux habitants que ces trajets alternatifs à vélo existent* ». Le travail réalisé sert de socle au plan vélo de la collectivité. L'ambition ? Rendre ce réseau conseillé visible et sécuriser les itinéraires en réalisant progressivement le jalonnement des itinéraires en lien avec le département de Saône-et-Loire. « *On y va petit à petit, cela suscite toujours des réactions localement et demande de la pédagogie* », témoigne la technicienne. Pour pleinement sécuriser les trajets à vélo et garantir les continuités, la Communauté de communes ne pourra pas s'affranchir de la construction de nouveaux aménagements en site propre sur certaines sections aux conditions de trafics jugées incompatibles avec un partage de la route.



Voie faiblement circulée identifiée au schéma des itinéraires conseillés ©Communauté de communes du Clunisois

## La requalification des routes vue par le Cerema

### Entretien avec Thomas Jouannot, directeur de projets modes actifs au Cerema

À l'instar du conseil départemental de la Manche ou de la communauté de communes du Clunisois, de plus en plus de collectivités s'emparent de leurs réseaux de voiries existants pour ouvrir des liaisons cyclables. Comment le Cerema voit-il ces expérimentations ?

En soi, l'utilisation de voiries existantes n'est pas une nouveauté. C'est même quelque chose que le Cerema, et même anciennement le Certu, recommande de longue date. Dans l'absolu, l'objectif reste toujours le même : avoir des aménagements cyclables les plus sécuritaires et confortables possibles. Transformer une voirie motorisée en voie verte est une des manières d'atteindre cet objectif. Le changement de statut est alors de la responsabilité du pouvoir de police de circulation.

### En quoi tout ceci est-il néanmoins innovant ?

La vraie nouveauté à laquelle nous assistons, c'est la volonté d'analyser l'ensemble des voiries à potentiel de requalification et, surtout, la mise en œuvre d'un plan de circulation hors agglomération favorable au vélo, qui suppose de coordonner les différentes autorités investies du pouvoir de police, à savoir les départements, les intercommunalités, les métropoles et les communes et, parfois, l'État.

### Le Cerema envisage-t-il de produire de nouvelles recommandations à ce sujet ? Comment prendre en compte la diversité des réalités territoriales ?

Pour l'heure, nous restons déjà à l'écoute des territoires pour identifier les manques et les besoins d'évolution de nos recommandations, pour contribuer à l'évaluation de mesures innovantes et pour faire évoluer les recommandations si nécessaire. Dans tous les cas, il sera intéressant de mesurer l'acceptabilité sociale de telles mesures et de contrôler l'effectivité des interdictions. Proscrire le transit motorisé peut occasionner des malentendus qu'il est important d'anticiper. Par ailleurs, il sera intéressant de suivre et d'évaluer la concrétisation du plan de circulation hors agglomération dans les territoires. Car si, en agglomération, il y a unicité du pouvoir de police dans l'immense majorité des cas, le gros défi se situe hors agglomération où le réseau est géré par une multitude d'autorités qu'il s'agit de coordonner.

### À court terme, dans l'attente de recommandations techniques officielles, quelles pourraient être les premières préconisations du Cerema pour les collectivités ayant ce type de projets ?

Il est important de capitaliser les retours d'expérience afin de produire les recommandations les plus

utiles possibles. À cette fin, le Cerema Normandie Centre a lancé un appel à manifestation d'intérêt dans les régions Normandie et Centre Val-de-Loire, que nous envisageons d'élargir au territoire national. Car, si en plus du conseil départemental de la Manche nous trouvons des territoires intéressés pour expérimenter, il y aura des retours d'expérience à formaliser et donc des enseignements à en tirer. Nous devons toutefois veiller à ce que cette solution ne devienne pas l'alpha et l'omega d'une politique cyclable. Il y a effectivement un vivier considérable de voies potentiellement dans cette situation et il est important de se saisir de ces opportunités. Mais, de par leurs caractéristiques (trafic motorisé, vitesse, caractère direct de l'itinéraire...), certaines routes nécessitent vraiment des aménagements séparés. Il est important d'y veiller.

### Quelles solutions techniques et réglementaires existent à ce jour pour requalifier des routes ou chemins ?

L'éventualité de devoir composer avec cette mixité vélo et voiture fait partie de la boîte à outils existante. Elle est comprise dans le *Cahier des charges pour le développement des véloroutes de Vélo & Territoires*, dans le cahier *Rendre sa voirie cyclable* du Cerema, ainsi que dans les recommandations à venir de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités). Activer une voie verte, c'est-à-dire requalifier des petites routes communales et interdire tout véhicule motorisé sauf ceux nécessaires à la desserte, c'est déjà possible, et depuis longtemps. En 2014 par exemple, les mêmes causes avaient produit les mêmes effets sur les deux kilomètres de tronçon séparant les communes de La Pommeraye et de Montjean-sur-Loire dans le Maine-et-Loire. Contraindre les usagers motorisés, en soi, ce n'est jamais évident, car il faut voir ensuite comment ils acceptent les différents détours que ça implique. La grande nouveauté de la démarche d'un Département pionnier comme celui de la Manche est que, cette fois, il semble qu'on envisage de déployer cette solution à l'échelle entière du territoire.

Les efforts à déployer pour proposer un maillage cyclable fin sur l'ensemble du territoire français sont considérables, mais la dynamique est indéniablement enclenchée dans des territoires de moindre densité. Alors que la doctrine en matière d'aménagements cyclables semble encore mouvante, la place laissée à l'expérimentation y est grande. Les collectivités conduisent en conscience des démarches de plus en plus volontaires autour de la requalification de leurs réseaux routiers. Des initiatives, qui posent leur lot de défis en termes de gouvernance, d'acceptabilité, mais aussi de continuité, de sécurité, de confort et de lisibilité des itinéraires cyclables. Vélo & Territoires invite les collectivités à se saisir de ces opportunités pour stimuler collectivement un nouvel imaginaire autour de la route de demain et accélérer le chemin vers une France cyclable.

Anthony Diao et Lucille Morio



Requalification de la route départementale 484 en voie verte à Dragey-Ronthon ©D. Daguier - Département de la Manche



Visite technique, Rencontres Vélo & Territoires dans la Drôme, 2015 ©Studioah



Route communale requalifiée au profit des modes actifs à Nort-sur-Erdre ©Communauté de communes Erdre & Gesvres



Voie verte commune des Vallons de l'Erdre, réalisation du département de Loire-Atlantique ©Sylvain Lefeuvre

Le dossier "Sécuriser les trajets à vélo en territoires peu denses" a été réalisé avec le soutien financier de l'Ademe.





# Actus du réseau Vélo & Territoires

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

## VÉLO & TERRITOIRES

### Les collectivités françaises se rassemblent pour plus de marche et de vélo

Réunis en assemblée générale, en octobre et en décembre 2023, Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables et marchables ont validé le principe de leur rapprochement afin de devenir le réseau unique des collectivités françaises mobilisées pour le développement de la pratique de la marche et du vélo. À l'unanimité, les membres ont voté et ont donné mandat à leur conseil d'administration respectif pour engager tous les travaux nécessaires à la mise en œuvre du rapprochement. Tout au long de 2024, ce projet mobilisera les élus, ainsi que les équipes, avec l'ambition d'aboutir en 2025 à un projet associatif amplifié et renouvelé. Premiers investisseurs des aménagements piétons et cyclables, les collectivités ont une riche expérience depuis plus de 30 ans de promotion des modes actifs sur l'ensemble du territoire français. Avec plus de 400 adhérents de toutes les strates territoriales, la nouvelle association aura vocation à devenir le porte-parole des collectivités au sein des écosystèmes vélo et marche.

### Le Val-de-Marne change de vitesse avec sa nouvelle stratégie vélo

Trois engagements sont au cœur de la nouvelle stratégie adoptée par le Département le 11 décembre 2023. Pour réaliser un programme d'aménagements cyclables ambitieux de 450 km à l'horizon 2030, le Département continuera de mener des expérimentations cyclables en lien avec les collectivités locales. Pour améliorer le stationnement vélo autour des bâtiments départementaux, des collèges ou des gares, il soutiendra les collectivités locales et les bailleurs sociaux. Enfin, le Département renforcera la promotion, la concertation et l'évaluation de ses actions vélo. Cela passera par l'accompagnement et la sensibilisation des collégiens, la mise en place d'un service de location de vélos longue durée et des ateliers réparation pour les agents départementaux par exemple. Jusqu'à 100 millions d'euros seront investis par le Val-de-Marne dans le cadre de cette nouvelle stratégie vélo.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Lauréats de l'appel à territoires cyclables, un club des démonstrateurs est fait pour vous

L'accompagnement financier, dont les lauréats bénéficieront pendant les six années à venir, constitue une véritable opportunité pour déployer leurs projets cyclables. Mais ce soutien financier doit aller de pair avec une mise en réseau des territoires lauréats afin de pouvoir mutualiser les efforts, partager les succès, ainsi que les difficultés. Pour cela et en accord avec l'État, Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables et marchables animeront un Club des territoires démonstrateurs pour favoriser le partage d'expériences et l'émulation entre les lauréats de ce premier appel à territoires cyclables. Plus encore, ce club constituera une caisse de résonance pour leurs projets cyclables, leur permettra de raconter leurs parcours afin d'inspirer d'autres territoires et diffuser au sein des collectivités françaises la culture du vélo.

### Le programme « Développer le vélotourisme » évolue et joue les prolongations

Doté d'un budget de 6,5 millions d'euros, le programme vise à soutenir les acteurs du tourisme et les collectivités territoriales dans le développement des véloroutes et des services dédiés aux touristes à vélo. Une cinquantaine de projets ont été financés en 2023. Pour hisser la France au rang de première destination mondiale du tourisme à vélo d'ici 2030, l'ADEME, en partenariat avec Vélo & Territoires et ADN Tourisme, souhaite permettre à un plus grand nombre de territoires de s'emparer de ce financement. C'est dans ce contexte que le programme est prolongé jusqu'au 31 décembre 2024 et que les bénéficiaires et projets éligibles sont élargis. Les trois évolutions majeures concernent le cumul des aides (un projet peut désormais bénéficier de ce programme en complément d'autres soutiens financiers), les critères d'éligibilité (les itinéraires inscrits aux schémas régionaux, voire départementaux sont éligibles à certains volets du programme), et enfin, certains plafonds d'aide sont réévalués et de nouveaux équipements, travaux et études sont désormais éligibles.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Bilan provisoire de la fréquentation vélo 2023 en France

L'année 2023 se termine avec une augmentation de la fréquentation vélo provisoirement estimée à 5 % à l'échelle nationale. Cette progression, bien qu'appréciable, demeure néanmoins insuffisante au regard des objectifs nationaux. Après une période post-crise sanitaire où la fréquentation vélo progressait fortement partout, le bilan diffère aujourd'hui selon les milieux et les périodes observés. En semaine et en milieu urbain, le nombre de passages de vélos enregistrés augmente respectivement de 7 % et 6 % par rapport à 2022. Dans le même temps, la fréquentation durant le week-end et dans les zones périurbaines et rurales atteint un plateau. La pratique nationale augmente donc grâce à la pratique utilitaire. Ce bilan provisoire publié par Vélo & Territoires ce 12 janvier offre un aperçu des évolutions de l'année écoulée et sert de mise en bouche pour une analyse consolidée, qui intégrera l'ensemble des données de la Plateforme nationale des fréquentations, à paraître au printemps 2024.

### 25 millions d'euros de plus pour le 7<sup>e</sup> appel à projets Aménagements cyclables

Le 7<sup>e</sup> appel à projets *Aménagements cyclables* du Fonds mobilités actives, doté de 125 millions d'euros, soutient les maîtres d'ouvrage dans la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuités d'itinéraires. Les candidatures sont ouvertes jusqu'au 8 mars 2024. Le dispositif s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire et respecte les recommandations élaborées par le Cerema. Une attention particulière est accordée aux territoires les moins équipés, à faible densité et aux territoires ultramarins. La nouveauté ? Les projets réalisés dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville ont accès à des taux de subvention bonifiés. Les six appels à projets lancés depuis 2019 ont connu un franc succès avec 1 230 projets lauréats pour un total de 465 millions d'euros de subventions attribuées.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Nouvelle étape pour la stratégie nationale du tourisme à vélo

En juin dernier à Angoulême, Vélo & Territoires dévoilait une feuille de route, prémices de la Stratégie nationale du tourisme à vélo, avançant des enjeux, des défis à relever et des objectifs à atteindre. Ces derniers mois, les quatre-vingts engagements ont été synthétisés en une trentaine de mesures réalistes et opérationnelles. Ce début d'année 2024 marque une nouvelle étape : les partenaires du collectif, coordonné et animé par Vélo & Territoires, se sont réunis le 10 janvier, dans les locaux parisiens de Voies navigables de France, pour poursuivre le travail engagé et ainsi configurer, creuser et détailler les mesures. La version finalisée de cette Stratégie nationale sera dévoilée les 12 et 13 juin 2024 lors de la Conférence nationale du tourisme à vélo à Grenoble. Avec toujours la même ambition : hisser la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo à l'horizon 2030.

### Investissez dans le stationnement vélo avec Alvéole Plus

Collectivités, le programme Alvéole Plus peut vous financer une prestation de conseil pour vous aider à définir votre projet de stationnement vélo (100 % de prise en charge). Il vous propose en outre une prime pour financer l'installation d'emplacements sécurisés et abrités pour les vélos (40 % de prise en charge, voire 50 % en ZFE-m) et des formations (100 % de prise en charge) pour lever les barrières à l'usage du vélo des résidents de l'habitat social, collégiens et lycéens suite à la réalisation d'un projet de stationnement vélo. Des espaces et sites publics, écoles et établissements d'enseignement, copropriétés privées (à usage principal d'habitation), gares et pôles d'intermodalité, de l'habitat social, ainsi que des espaces pour les livreurs à vélo sont autant de bénéficiaires et de sites éligibles. Le programme est financé dans le cadre des Certificats d'économies d'énergie et porté par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

### La Déclaration européenne sur le vélo passe à un niveau supérieur

La Commission, le Parlement européen et quatorze États membres de l'Union européenne, dont la France, étaient réunis lors d'une conférence de haut niveau sur le vélo à Hasselt en Belgique ce 30 janvier. Vélo & Territoires y était également présent pour parler du savoir-faire français en matière de collecte et diffusion des données sur le vélo. Organisée par le département Mobilité et travaux publics de la Flandre dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne, cette conférence avait pour objectif d'échanger sur la mise en œuvre des engagements de la Déclaration européenne sur le vélo au cours des prochaines années. Huit grands principes et 36 engagements se trouvent au cœur de cette déclaration qui guidera la future politique cyclable de l'Europe. Elle est en bonne voie d'être adoptée conjointement par la Commission, le Parlement et le Conseil début avril 2024. D'ici là, les trois institutions devront s'accorder sur le contenu final.



Conférence de haut niveau sur le vélo à Hasselt ©DMOW

### Le département de la Loire signe une charte vélo

Dans le cadre de son plan vélo « Loire, terre de vélo 2027 » le département de la Loire a formalisé un partenariat avec les associations d'usagers et les comités vélo. Avec cette charte, il s'engage à échanger régulièrement avec les associations et à partager ses actualités et initiatives. Les associations d'usagers et les comités vélo, quant à eux, s'engagent à contribuer à la définition des projets cyclables portés par le Département, remonter les anomalies observées sur le réseau cyclable, informer sur les attentes et les besoins des usagers, et prendre part à la réalisation du plan vélo.

### La Vélidéale, un nouvel itinéraire du Grand Ouest

Inscrite au Schéma national des véloroutes, la V93 devient La Vélidéale et étoffera dès juillet 2024 l'offre vélo du Grand Ouest. L'itinéraire s'étend sur 638 km de Royère-de-Vassivière en Creuse jusqu'à Saint-Nazaire en Loire-Atlantique. Au total,

36 partenaires, dont deux régions, six départements, 24 communautés de communes et d'agglomération, et quatre parcs naturels régionaux sont fédérés autour de ce projet. Structuré en comité d'itinéraire, le département de la Charente en assure la gouvernance et Charentes Tourisme son pilotage opérationnel. L'ambition portée par ce projet collectif ? Offrir un mode de voyage plus respectueux de l'environnement et mieux répartir les flux touristiques.

### La Métropole de Lyon vote un nouveau plan vélo à 500 millions d'euros

Sécurité, santé, accessibilité guident le nouveau plan vélo 2024-2030 de la Métropole de Lyon voté ce 29 janvier. Avec une enveloppe de 500 millions d'euros, le budget alloué est triplé par rapport au plan précédent. Cette nouvelle feuille de route s'articule en une soixantaine d'actions réunies en cinq axes inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement 2021-2026 : sécuriser et développer les infrastructures dédiées au vélo ; assurer la sécurité de tous les usagers y compris des piétons, des cyclistes et

de leur vélo ; accompagner les changements de pratique par la formation et la sensibilisation ; développer des services adaptés et facilitants pour les usagers ; développer l'économie du vélo.

## VÉLO & TERRITOIRES

### Bienvenue aux nouveaux

Neuf nouvelles collectivités rejoignent le réseau Vélo & Territoires en ce début d'année : la communauté d'agglomération de Saintes (17), Epernay agglomération Champagne (51), le Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays du Lunévillois (54), Questembert Communauté (56), la ville de Calais (62), la communauté de communes de la Côte d'Albâtre (76), la communauté de communes Mellois en Poitou (79), la communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez (83) et la communauté d'agglomération d'Épinal (88). Ces nouveaux arrivants portent le nombre d'adhérents à 215.





Baptiste Lemaître ©Les Roues de l'avenir

# Les Roues de l'avenir

L'ENFANCE, LA VILLE DE DEMAIN, LA SANTÉ PAR LE VÉLO, LA SÉCURITÉ, LES INFRASTRUCTURES, LES FEMMES DANS LE MONDE CYCLABLE, L'ÉCONOMIE, LA POLITIQUE ET, ENFIN, L'ENVIE VISCÉRALE DE DONNER ENVIE. TELLES SONT LES DIFFÉRENTES PORTES D'ENTRÉE DE CE DOCUMENTAIRE INCARNÉ À L'ÉCRAN PAR SES PROPRES AUTEURS ET QUI DONNE LA PAROLE À DES PERSONNALITÉS DE RÉFÉRENCE COMME STEIN VAN OOSTEREN, LOUISE ROUSSEL OU GUILLAUME GOUFFIER-CHA POUR SUSCITER L'ÉTINCELLE CHEZ LES UNS ET ENTRETENIR LA FLAMME CHEZ LES AUTRES. LA PAROLE À BAPTISTE LEMAÎTRE, RESPONSABLE DES PARTENARIATS ET PORTE-PAROLE DE CE COLLECTIF MILITANT.

## Comment est né le projet *Les Roues de l'avenir* ?

Nous étions cinq étudiants nouvellement arrivés à l'Institut d'administration des entreprises de Bordeaux en 2021, tous en provenance d'horizons différents. À titre personnel, je venais du vélo de course et, arrivé à Bordeaux, j'ai eu la surprise de voir un nombre important de personnes se déplacer quotidiennement à vélo. Cela m'a non seulement donné envie de m'y mettre mais, avec mes camarades, ça nous a conduit à explorer cette thématique du vélo mobilité.

## De quelle manière ?

Dans le cadre de nos études, cela devait prendre la forme d'un documentaire de trois minutes centré sur Bordeaux. Et puis nous nous sommes rendus au congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) à Tours début 2022. C'est là que nous avons pris la mesure du nombre et de la diversité des acteurs impliqués dans cette thématique. Tout cela entrainait totalement en résonance avec notre volonté d'aborder le vélo par le prisme de la passion, de l'envie et du plaisir.

## À titre personnel, comment êtes-vous venu au vélo ?

Je suis issu d'une famille de cyclistes et baigne dans cet univers depuis tout petit. À l'âge de douze ans, j'ai pris ma première licence au Cercle Gambetta à Orléans. Or, à cette époque, le cyclisme était un sport difficile à assumer, le football et le basket étant bien plus populaires. En quête de reconnaissance, j'ai rapidement délaissé le vélo au profit du basket, tout en continuant à suivre de près l'actualité cycliste. Il y a deux ans, à mon arrivée à Bordeaux, cette passion est revenue. D'abord attiré par son côté pratique en milieu urbain, j'ai redécouvert le plaisir du cyclisme, notamment dans le cadre de l'ultra-distance et des voyages à vélo. Le voyage à vélo est pour moi une source authentique de bonheur, car il combine à la fois l'effort sportif du vélo et la dimension culturelle et sociale du voyage. Le vélo possède par ailleurs

quelque chose d'unique. Il offre la possibilité de demander n'importe quoi à n'importe qui, créant ainsi une connexion spéciale avec les autres. Il nous place dans une situation de nécessité vitale qui ne peut être comblée que par l'aide d'autrui. En fin de compte, il est la porte d'entrée pour découvrir, voire comprendre en profondeur chaque personne rencontrée au cours d'un voyage.

“

**Ce documentaire montre que le plus important reste encore d'essayer et d'oser se lancer.**

”

## Vous étiez donc cinq au départ...

Oui et nous avons très vite élargi l'équipe lorsqu'il a fallu se mettre à tourner, puisque nous avons dû faire appel à deux personnes dont c'est le métier, à savoir Charlotte Brunier et Romain Mercieux. Nous avons ensuite fait trois jours d'itinérance

à vélo tous ensemble ce qui a renforcé les liens entre nous. S'agissant des intervenants, nous en avons identifié une quarantaine au départ, tous susceptibles d'apporter un éclairage pertinent sur ce documentaire. À l'arrivée nous avons resserré autour d'une quinzaine. Tous ont dit oui assez facilement.

## Comment s'est déroulé le tournage ?

Il s'est étalé sur un an et demi. Comme il s'agissait de notre premier projet collectif de cette envergure, nous avons peu de partenaires financiers et avons dû nous appuyer sur des dons, mais aussi sur du système D. Nous étions également sur les dernières traces du Covid-19 et cela a dû être pris en compte lorsqu'il s'est agi de programmer les rencontres et les déplacements. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons pris soin de sélectionner notamment des villes desservies par le train. Avec, si possible, la proximité géographique d'un des intervenants que nous avions ciblés en amont.

Le documentaire *Les Roues de l'avenir* a été récompensé *Coup de cœur du jury des Talents du vélo 2023* par le Club des villes et territoires cyclables et marchables.



Déplacement à vélo en famille en ville ©Les Roues de l'avenir



Départ du voyage à vélo du collectif ©Les Roues de l'avenir

## À quel public vous adressez-vous ?

Nous visons le public le plus large possible. Les associations, les collectivités locales, les entreprises, y compris celles du CAC 40 puisque ce sont ces décideurs-là qui peuvent activer les plus grands leviers... Partout, en fait, où il y a besoin de convaincre. S'agissant des scolaires, nous sommes en train d'élaborer un kit pédagogique. L'idée est de permettre aux enseignants d'accompagner leurs élèves une fois la projection terminée. Le public scolaire ne se limite d'ailleurs pas aux enseignements primaires et secondaires. Nous nous adressons également aux universités, puisque c'est à ce stade de nos études que nous-mêmes avons eu le déclic. Concernant le champ géographique, nous avons effectué des incursions à Amsterdam et à Copenhague, deux villes incontournables sur cette thématique. En décembre 2023, nous avons projeté le film dans cinq villes de Belgique, il a également été vu en Australie et en Suisse, et nous avons des demandes aux Pays-Bas, au Québec, aux États-Unis...

## Le documentaire montre essentiellement des villes. C'est voulu ?

C'est un choix éditorial, oui. Traiter ces questions sous l'angle de la ruralité est une toute autre problématique, qui nous aurait demandé un format deux à trois fois plus long, avec de vrais risques de confusion sur le sujet véritable du documentaire. Or rien que sur la thématique urbaine, nous avons commencé le montage avec près de trois cents heures de rushes.

## Quelles ont été vos principales découvertes, au fil des rencontres et des entretiens ?

D'abord, il y a cette prise de conscience qui nous a sauté au visage lors du congrès de la FUB à Tours : nous sommes loin d'être les seuls à être

passionnés par le sujet. L'autre constat, c'est de voir à quel point le vélo est un moteur de transition sociétale. À titre personnel, j'ai appris que j'avais beaucoup à apprendre, et cela vaut aussi pour les retours que nous avons reçus au fil des projections. Il y en a un notamment qui nous a particulièrement touchés, c'est celui d'une dame qui, suite au visionnage du documentaire, s'est achetée son propre vélo et va désormais acheter son pain par ce moyen. Face à l'appréhension et aux réticences en amont, ce documentaire montre que le plus important reste encore d'essayer et d'oser se lancer.

## En quoi l'expérience des *Roues de l'avenir* a-t-elle modifié le rapport que vous portiez jusqu'ici sur le vélo de course ?

Le documentaire m'a principalement offert l'opportunité de mettre des mots sur ce que représente le vélo pour moi, soit une véritable ode à la joie cycliste qui nous rassemble tous. Au-delà de renforcer mon lien avec le vélo, il m'a surtout permis de discerner en quoi ce dernier peut jouer un rôle essentiel dans ces transitions sociétales auxquelles je m'intéresse depuis de nombreuses années. C'est d'ailleurs cette dimension qui confère au documentaire une richesse et une profondeur particulières. Les passionnés de vélo peuvent re-découvrir qu'ils ont entre les mains un véritable instrument de transition. Et les personnes sensibles aux enjeux sociétaux réalisent que le vélo peut être le moyen de répondre à leurs convictions. Le documentaire devient ainsi un vrai outil de conviction, permettant de catalyser simplement et de manière plaisante les énergies pour transformer significativement notre société.

## Quel bilan tirez-vous de cette expérience ?

C'est encore un peu prématuré pour l'instant puisque nous enchaînons les projections depuis l'été 2023 et avons déjà des dates jusqu'en décembre

2024. Ce que nous observons, c'est qu'après une centaine de projections sur les quatre premiers mois de tournée, nous avons vu pas mal de personnes se mettre au vélo, avec beaucoup de retours liés au développement du vélo et au partage. Les gens demandent après un nouvel imaginaire.

“

**L'étape d'après, [...] c'est de réussir à convaincre des personnes qui ne sont pas acquises à cette cause a priori.**

”

Ils ont besoin de s'approprier cette culture et, en ce sens, nous avons un vrai rôle à jouer. Parmi les bémols toutefois, il y a celui d'attirer encore beaucoup d'initiés. L'étape d'après, pour nous, c'est de réussir à convaincre des personnes qui ne sont pas acquises à cette cause a priori.

## Envisagez-vous de donner une suite à ce documentaire ?

Ce n'est pas forcément à l'ordre du jour. C'est une aventure que nous avons conduite en parallèle de nos études, et nous avons eu la chance d'avoir des enseignants suffisamment tolérants pour nous laisser avancer et prendre le temps qu'il nous fallait pour mener à bien notre projet. Cela nous a par ailleurs demandé beaucoup de temps et de travail. Notre priorité pour l'heure est déjà de capitaliser sur l'acquis avant de passer à autre chose. Ce qui est certain c'est que, d'une manière ou d'une autre, nous poursuivrons notre engagement dans le vélo. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio



# À lire



## Guide pratique de Mai à vélo 2024

Ce guide de l'organisateur vous donne des conseils précieux pour l'organisation d'événements dans le cadre de Mai à vélo, vous présente des idées créatives pour rendre votre événement mémorable, vous propose des fiches thématiques, ainsi que des informations sur les nouveautés de la 4<sup>e</sup> édition de cette grande fête nationale.

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



## The state of national cycling strategies in Europe

Ce rapport de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) dresse l'état des stratégies nationales en faveur du vélo sur le continent. En 2023, quatre pays rejoignent les rangs de ceux disposant d'une stratégie cyclable nationale en cours. Au total sur 54 pays, 21 pays disposent aujourd'hui d'une stratégie cyclable nationale ou d'un document politique similaire. Pour mémoire, le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du vélo adopté par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) en 2021 recommande que chaque État élabore et mette en œuvre une politique nationale en faveur du vélo.

À télécharger (en anglais) sur [ecf.com](http://ecf.com)



## Mobilités en territoires peu denses

Afin d'outiller les nouvelles autorités organisatrices de la mobilité pour l'exercice de leur compétence "mobilité", le Cerema a publié une boîte à outils *Mobilités en territoires peu denses*. Une série de fiches techniques présente les différents services de mobilité qui peuvent être déployés dans des territoires peu denses et qui bénéficient de retours d'expérience réussis. Les fiches sont organisées en cinq thématiques : mobilités actives, mobilités solidaires, mobilités partagées, services de transport collectif, multimodalité et intermodalité.

À télécharger sur [doc.cerema.fr](http://doc.cerema.fr)



## Improving the quality of walking and cycling in cities

Ce rapport du Forum international des transports examine les conditions actuelles de la marche et du vélo dans les villes. Il passe en revue la littérature sur les avantages de la mobilité active, explore la manière dont les villes se sont transformées en environnements centrés sur l'automobile, et propose des recommandations pour recentrer l'espace public sur les personnes afin d'améliorer la qualité, le plaisir et la sécurité de la mobilité active.

À télécharger sur [www.itf-oecd.org](http://www.itf-oecd.org)



## L'écomobilité scolaire dans les territoires peu denses

Ce document de réflexion et de préconisations réalisé dans le cadre de la dynamique Mobiscol présente des exemples d'actions d'écomobilité scolaire et des retours d'expérience de collectivités en territoires peu denses. Quatre leviers d'actions sont identifiés : s'appuyer sur l'existant des réseaux/infrastructures de mobilité et de transport ; sécuriser les espaces de circulation et les abords des établissements scolaires ; mobiliser des financements et des actions à moindre coût ; accompagner les changements de pratique pour développer une culture mobilité.

À télécharger sur [mobiscol.org](http://mobiscol.org)



## Le bon aménagement cyclable au bon endroit

Ce guide aide à définir le choix d'un aménagement cyclable à partir des besoins des cyclistes et du contexte spécifique local. Il présente des objectifs et des critères clairs permettant aux décideurs et aménageurs de préconiser les aménagements cyclables. Le tout est agrémenté d'exemples bruxellois concrets. Le contenu de ce guide est le fruit d'une large concertation coordonnée par Bruxelles Mobilité.

À télécharger sur [mobilité-mobilitéit.brussels](http://mobilité-mobilitéit.brussels)



## Zéro artificialisation nette

Ce guide synthétique présente les grands principes de la politique de sobriété foncière : définition et mesure de la consommation de l'espace naturel, agricole ou forestier, et de l'artificialisation des sols ; planification de leur réduction dans le cadre des schémas régionaux et des documents d'urbanisme ; mobilisation des leviers et accompagnement des collectivités. Il a été élaboré par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires dans le cadre de l'objectif de zéro artificialisation nette des sols (ZAN) en 2050.

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



## Planification des réseaux de voies cyclables

Ce guide pratique élaboré par l'Office fédéral des routes et la Conférence Vélo Suisse accompagne les autorités et les spécialistes de la planification dans la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables. Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, cette loi énonce les principes relatifs aux voies cyclables et oblige les cantons, notamment, à établir des plans de réseaux de voies cyclables pour l'usage utilitaire et de loisirs dans un délai de cinq ans. Le guide définit la terminologie, donne des recommandations pour une hiérarchie pertinente des réseaux et le processus de planification.

À télécharger sur [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

# 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/videtheque](http://www.velo-territoires.org/ressources/videtheque)

**12 AVR. 2024** **8<sup>e</sup> Club des itinéraires et destinations vélo**  
 📍 Webinaire  
 📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**1-31 MAI 2024** **Mai à vélo**  
 📍 Partout en France  
 📄 [maiavelo.fr](http://maiavelo.fr)



**16 MAI 2024** **7<sup>e</sup> Club EPCI**  
 📍 Webinaire  
 📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**30 MAI 2024** **5<sup>e</sup> Club départements**  
 📍 Webinaire  
 📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**31 MAI 2024** **Retours d'expériences des partenaires privés dans vos territoires**  
 📍 Webinaire  
 📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**3 JUIN 2024** **Journée mondiale de la bicyclette**  
 📍 Partout dans le monde  
 📄 [www.un.org](http://www.un.org)



**12-13 JUIN 2024** **Conférence nationale du tourisme à vélo**  
 📍 Grenoble  
 📄 [www.conference-nationale-tourisme-velo.fr](http://www.conference-nationale-tourisme-velo.fr)



**18-21 JUIN 2024** **Velo-city**  
 📍 Gand (Belgique)  
 📄 [www.velo-city-conference.com](http://www.velo-city-conference.com)



**28 JUIN 2024** **10<sup>e</sup> Club régions**  
 📍 Webinaire  
 📄 [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)



**23-25 SEP. 2024** **Conférence EuroVelo**  
 📍 Viborg (Danemark)  
 📄 [eurovelo2024viborg.com](http://eurovelo2024viborg.com)



**1-3 OCT. 2024** **European Mobility Expo**  
 📍 Strasbourg  
 📄 [www.eumo-expo.com](http://www.eumo-expo.com)



**6-8 NOV. 2024** **28<sup>es</sup> Rencontres Vélo & Territoires**  
 📍 Golfe du Morbihan – Vannes agglomération  
 📄 [rencontres.velo-territoires.org](http://rencontres.velo-territoires.org)





# L'info en +

## Conférence nationale du tourisme à vélo 2024



©Pierre Jayet

L'édition 2024 de ce grand rendez-vous annuel du tourisme à vélo français se tiendra les mercredi 12 et jeudi 13 juin à Grenoble.

Ce temps privilégié réunissant les acteurs publics et privés de la France entière sera l'occasion d'aborder, entre autres, la multiplicité des pratiques parfaitement illustrée par l'Isère, territoire à la fois alpin et cyclable.

Cet événement national est coorganisé par ADN Tourisme, France Vélo Tourisme et Vélo & Territoires, et accueilli par Isère Attractivité, en partenariat avec Grenoble Alpes et le département de l'Isère.

Il sera l'occasion de dévoiler la version finale de la Stratégie nationale du tourisme à vélo en présence des nombreux partenaires engagés dans cette démarche.

Ne manquez pas ce temps fort, les inscriptions ouvriront au printemps 2024.

**12 et 13 juin 2024**  
**À Grenoble (38)**

👁 **En savoir plus**

[www.conference-nationale-tourisme-velo.fr](http://www.conference-nationale-tourisme-velo.fr)

Conférence nationale  
du **tourisme à vélo**

**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

X : @VeloTerritoires

Facebook : Vélo & Territoires

Carte des 215 adhérents  
de Vélo & Territoires

