



D É P L O Y E R
LE SYSTÈME VÉLO
À T O U T E S
L E S É C H E L L E S
T E R R I T O R I A L E S

**Rencontre nationale
en région organisée par le Club
des villes et territoires cyclables**

en partenariat avec la Communauté
d'agglomération Pays basque
le 12 octobre 2018 à Bayonne

Le vélo a sa place partout, dans le péri-urbain, dans les territoires ruraux, en zone de montagne tout comme dans les centres urbains où il a déjà fait son retour. Il dispose d'un potentiel énorme car, en France, 85 % de la mobilité dans le périurbain est encore assurée par la voiture individuelle alors que 75 % des déplacements quotidiens sont inférieurs à 5 km. Le vélo n'est pas un « sujet mineur ». Il est partie intégrante de la Loi d'orientation des mobilités avec un Plan vélo et mobilités actives national. Les modes actifs font également partie de la solution pour répondre à une des ambitions du gouvernement : désenclaver les territoires périurbains et les zones de faible densité.

Penser modes actifs en territoire rural ou péri-urbain est un défi qui nécessite de dépasser les clichés et de trouver la bonne formule pour gérer les échelles territoriales. C'est également une formidable opportunité pour lire et penser le territoire en fonction des besoins des cyclistes : stationner, partager la route avec d'autres utilisateurs, combiner son trajet avec d'autres modes de transport, passer au vélo à assistance électrique pour franchir les dénivelés ou pour aller plus loin. Penser aux mobilités actives, c'est également une manière de booster l'existant en travaillant avec les acteurs économiques locaux, les acteurs du tourisme, les associations et tous les habitants. Le vélo est en effet un formidable moyen de faire du lien dans les territoires.

SOMMAIRE

- **Allocutions d'ouverture** p. 3
- **Retours d'expériences** p. 6
- ① **Le vélo passe-partout: démarches de planification et boîte à outils** p. 6
- ② **Intermodalité vélo + transports publics: quelle offre de services sur l'agglomération de Grand Chambéry?** p. 7
- ③ **L'appel à projets Vélo et Territoires de l'ADEME.** p. 8
- ④ **Les véloroutes voies vertes: une ressource pour la mobilité du quotidien?** p. 9
- ⑤ **Fédérer les acteurs locaux: la démarche de la Communauté de communes du massif du Vercors autour de la voie verte qui traverse le plateau** p. 10
- ⑥ **Quelle planification vélo en zone rurale: vers un schéma cyclable en pays de Nay (64)?** . p. 11
- **Le Plan national vélo et mobilités actives**
Échange entre Elisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports, et Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables p. 12
- **Table-ronde | La diversité des territoires : un défi et une chance pour les politiques vélo** p. 13

*Compte-rendu de la journée animée
par Nicolas Duffour, journaliste*



D É P L O Y E R
LE SYSTÈME VÉLO
 À T O U T E S
 L E S É C H E L L E S
 T E R R I T O R I A L E S

Allocution d'ouverture de Jean-René Etchegaray, maire de Bayonne, président de la Communauté d'agglomération Pays basque

Mesdames, Messieurs,

Bienvenue à Bayonne et au Pays basque !

Je suis doublement honoré de votre présence, au titre de maire de Bayonne et de président de la Communauté d'agglomération du Pays basque.

Votre présence ici est riche de sens.

Elle marque votre intérêt pour notre territoire, à la fois atypique par son histoire et sa capacité à coconstruire son avenir, par sa géographie, terre de passage et terre d'accueil du sud Europe, par son organisation institutionnelle, une agglomération-territoire vaste et riche de ses 158 communes !

Et je veux vous dire que votre présence marque un intérêt essentiel pour nous, par les débats et les échanges d'expertise qui vont se dérouler ici, face à nos défis, nos projets, nos questionnements aussi...

Quelles sont nos particularités ?

L'amélioration des pratiques de mobilité est un enjeu fort pour le développement durable de notre territoire où la répartition des parts modales est encore très largement favorable à la voiture individuelle (plus de 80 % pour la voiture, 4 % pour les transports en commun tous modes confondus, y compris le train, 1 % pour le vélo).

Avec ses 300 000 habitants, le Pays basque connaît une organisation territoriale et des caractéristiques différentes des modèles de grandes agglomérations (en étoile, avec une ville centre très dense et une périphérie).

Il est marqué par une forte attractivité touristique qui impacte le niveau des flux de circulation, et en conséquence les niveaux d'émission de gaz à effet de serre (le secteur des transports représente le secteur majoritairement émetteur de gaz à effet de serre sur une partie du territoire).

Ici, le territoire est composé de :

- une zone littorale où est concentrée la majeure partie des activités économiques (emploi, tourisme, industrie) et des services (établissements de santé, administrations, etc), où le tissu urbain est plus ou moins dense en fonction des communes ; une zone périurbaine située sur une bande de 5 à 20 km en position rétrolittorale qui connaît un mitage de l'urbanisation, une accessibilité et une topographie impactant la nature des déplacements (distances, voiries départementales hors zone agglomération et vitesses associées, etc) ;
- une zone plus éloignée, sous une influence moindre du littoral, majoritairement rurale et organisée autour de pôles urbains de petite taille dotés d'un pouvoir d'attraction sur les milieux ruraux avoisinants.

Ces spécificités impactent le traitement de la question des mobilités.



Un Syndicat des mobilités, bras armé de la politique « mobilité » de la Communauté Pays basque

La Communauté Pays basque, nouvelle institution née de la volonté des élus et des citoyens en janvier 2017, est Autorité organisatrice de la mobilité et a délégué sa compétence au Syndicat des mobilités dont elle est membre, avec la commune de Tarnos.

Depuis la loi NOTRe, le Syndicat des mobilités Pays basque-Adour a en charge l'organisation des transports urbains, interurbains et scolaires ainsi que le développement des modes de déplacements terrestres non motorisés sur l'ensemble de son ressort territorial.

Son ambition est de favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux, et il doit adapter ses projets et son action au regard de l'hétérogénéité de son territoire et des besoins de ses populations.

À ce titre, le développement des modes de déplacements doux est une des priorités du Syndicat des mobilités.

Une politique ambitieuse et novatrice se met en place.

Il porte actuellement, avec ses partenaires, des démarches pour améliorer les conditions de déplacements à vélo et inciter la population à préférer le vélo à la voiture.

Cela passe par des plans vélos (Plan vélo Côte Basque Adour approuvé en 2015 par l'ACBA, schémas cyclables Sud Pays basque et Mauléon-Soule en cours de réalisation) pour développer le réseau cyclable existant en milieu urbain, par de l'aide à l'achat de VAE pour inciter les gens à s'équiper et à se déplacer, des services de location dans une logique intermodale, etc.

Les questions qui se posent à nous

En cœur d'agglomération et en milieu urbain dense, les distances sont courtes, la topographie est souvent favorable, les solutions pour le développement de la pratique du vélo sont connues et semblent fonctionner d'un territoire à l'autre (stationnement en centre-ville contraint, réseau cyclable structuré, services vélos et relais intermodaux), sur le modèle de villes comme Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Saint-Sébastien.

Elles nécessitent d'effectuer des choix ambitieux en mettant les modes doux au cœur des espaces publics et des voiries.

Néanmoins, sur notre territoire, nous devons composer :

- en milieu urbain, avec un tissu moins dense que dans les grandes agglomérations et des distances parfois longues, une fragmentation du territoire par des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires et une organisation polycentrique;
- une « première couronne » avec des infrastructures routières non adaptées à des déplacements à vélo, en termes de distance, de topographie et de sécurité, imposant aux habitants le recours à l'autosolisme ;
- au cœur du Pays basque, avec un réseau viaire peu adapté et des distances longues, sauf à proximité des pôles/bourgs/centralités, mais que l'on rejoint généralement en voiture.

L'occasion m'est donc donnée de vous poser les questions suivantes.

Ces problématiques sont-elles similaires sur des villes moyennes par exemple ou dans des territoires pour lesquels la configuration se prête peu à des solutions clé en main connues de tous ?

Quelles solutions pour l'intermodalité vélo-voiture en entrée d'agglomération ? Quels rôles de ces secteurs d'interface ?

Quelles sont les possibilités de déplacements utilitaires à vélo dans les zones périurbaines voire rurales ?

Comment changer la mission d'une voie verte à vocation récréative et en faire un axe majeur des déplacements quotidiens ?

Par avance je vous remercie pour vos réponses, et vous redis tout le plaisir et l'intérêt de vous savoir parmi nous aujourd'hui...

Allocution d'Éric Bonnamy, vice-président du Syndicat des mobilités Pays basque-Adour en charge de l'écomobilité



Bonjour à vous tous, acteurs du vélo, élus, techniciens du Pays basque, et à vous venus d'autres territoires nous faire partager vos expériences du développement du vélo. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui et de participer à cette Rencontre.

Scientifique de formation, j'aime aborder les sujets de mobilité comme un problème de mécanique des fluides, et force est de constater qu'ici au Pays basque, et particulièrement sur la côte basque, les flux d'automobiles ont plus de mal à s'écouler que l'Adour, la Nive ou la Nivele. C'est là que le vélo apparaît comme une

situation alternative forte. J'ai pris récemment la vice-présidence au Syndicat des mobilités Pays basque en charge de l'écomobilité. Avant de prendre cette responsabilité, j'ai d'abord demandé : qu'est-ce que l'écomobilité ? La réponse est la suivante : il s'agit de toutes les mobilités autres que l'autosolisme (le fait d'être seul dans sa voiture). Comme vous l'avez très bien dit, Monsieur le Président de l'agglomération, nous sommes sur un territoire complexe, avec sur le littoral un tissu urbain polycentrique, avec ses trois villes Bayonne, Anglet et Biarritz, et de surcroît très touristique. Si on prend une ville telle que Biarritz, elle compte un peu plus de 25000 habitants, mais ce sont 4,5 millions de personnes qui, à l'issue de l'année, ont visité la ville. Ces 4,5 millions de personnes qui ont visité la ville de Biarritz auraient certainement aimé le faire à vélo, et nous devons donc mettre en place un maximum de services et d'infrastructures autour de la bicyclette. Bayonne, Anglet, Biarritz : trois villes très proches, ce qui multiplie à l'infini les raisons de se déplacer, et jusqu'à présent, le seul schéma de réponse a été la voiture. Vous l'avez remarqué, des voitures, ici, il y en a beaucoup. Nous sommes le territoire de France le plus motorisé. La France produit plus de 2 millions de voitures par an, et j'ai la sensation que ces véhicules se retrouvent sur nos axes routiers, nos rues, nos parkings. Nous sommes aussi le territoire sur lequel le vélo est le moins pratiqué : seulement 1 % de nos déplacements quotidiens. Lorsqu'Élisabeth Borne, ministre en charge des Transports que nous avons la chance et le plaisir de recevoir parmi nous pendant cette journée, a lancé le Plan vélo national il y a quelques semaines, j'ai appris que sur le territoire national, le vélo représentait 3 % des déplacements au quotidien, soit 3 fois plus qu'ici, au Pays basque, et que l'objectif était d'atteindre 9 %. Si nous voulons atteindre cet objectif de 9 % au Pays basque, nous allons devoir mettre les bouchées doubles, voire triples. Nous avons du travail. Nous sommes loin du niveau d'autres agglomérations de taille similaire en matière de pratique du vélo, et même à des années-lumière de certaines villes d'Europe du Nord. J'ai eu la chance récemment de me rendre à Copenhague et à Stockholm, où la part du vélo flirte avec les 50 %, et où, bien que la météo ne soit pas des plus favorables, les cyclistes s'adaptent. J'y suis allé au mois de juin, et certains cyclistes étaient particulièrement bruyants, au niveau du roulement : j'ai fini par comprendre qu'ils n'avaient pas enlevé leurs pneus cloutés !

Des efforts importants ont déjà été entrepris par les collectivités ces dernières années ; je pense à l'agglomération, à Bayonne et à Anglet. Biarritz, où je suis élu en charge de la mobilité urbaine, a pris le train en route, avec du retard, certes, mais à sa décharge la topographie de la ville, comme celle d'ailleurs d'une bonne partie du Pays basque, n'est pas des plus favorables. Le vélo à assistance électrique est maintenant un argument pour amener le vélo sur ces parties de territoires aux fortes déclivités. Le Pays basque, ce ne sont pas les Pays-Bas ; il y a un peu plus de relief ! La responsabilité de l'agglomération Pays basque et du Syndicat est de mettre en place les outils et les moyens pour inciter la population à circuler à vélo, dans des conditions optimales de sécurité et d'efficacité. Le futur tram-bus vient redonner de la vitalité à nos centres-villes. Anglet et Tarnos en profitent même pour renforcer leurs cœurs de ville, et cela facilite aussi nos schémas d'aménagements cyclables.

La politique vélo du Syndicat des mobilités s'appuie sur trois piliers. Premièrement, les infrastructures cyclables, deuxièmement les services en faveur de l'usage du vélo, et enfin la sensibilisation à son usage. Cette politique est élaborée avec les associations, en concertation avec les acteurs économiques, les collectivités et les

maîtres d'ouvrages. Concernant le renforcement du réseau cyclable actuel, nous travaillons sur la finalisation et l'homogénéisation des plans vélo existants: Plan vélo côte basque Adour, Schéma sud Pays basque et Plan vélo Mauléon-Soule. Nous élaborons un règlement d'intervention pour accompagner les maîtres d'ouvrages dans la réalisation d'études et de travaux d'aménagement. Nous réfléchissons à l'installation de dispositifs sécurisés pour le stationnement des vélos, sur de longues durées ou de nuit, dans une logique intermodale, en gare, en parking relai, en entrée d'agglomération, en lien notamment avec le futur tram-bus.

Nous allons également expérimenter un parking sécurisé vélo pour les automobilistes, afin de leur permettre, lors de leurs déplacements quotidiens, de terminer leurs trajets, et ainsi de s'affranchir des embouteillages.

Notre territoire ne ressemblant à aucun autre, nous ne pouvons pas nous contenter de reproduire ce qui se passe ailleurs, mais devons être inventifs, d'où cette expérimentation. Pour les services en faveur de l'usage du vélo, nous avons créé un système de location moyenne durée dans une logique de découverte et de test, complété par une aide à l'achat pour les particuliers, sur l'ensemble du ressort territorial, y compris en milieu rural. Une réflexion est en cours sur un système de prêt sur le littoral basque, ou de location courte durée à usage utilitaire pour les déplacements du quotidien.

Nous accompagnons également les entreprises dans la mise en œuvre de plans de mobilité.

Notre communauté d'agglomération Pays basque est récente et s'est construite autour de nombreux sujets dont la mobilité fait partie. Quelle joie aujourd'hui de permettre à un habitant d'Hendaye de bénéficier des mêmes services vélos qu'un habitant de Tarnos!

Très bonne journée d'échanges !

Allocution de Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables



Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération Pays basque et Maire de Bayonne,

Madame la Députée, et chère collègue administratrice du Club des villes et territoires cyclables, Monsieur le Vice-président du

Syndicat des mobilités Pays basque-Adour, Mesdames, Messieurs les Maires et Président.e.s,

Mesdames, Messieurs les élu.e.s,

Mesdames, Messieurs les intervenants,

Mesdames, Messieurs les collaborateurs territoriaux

Chers collègues,

J'ai le plaisir d'introduire cette Rencontre nationale en région, organisée en partenariat avec la Communauté d'agglomération Pays basque, et de vous accueillir dans cette belle ville de Bayonne.

Je tiens à remercier nos hôtes pour leur accueil et la tenue de ce rendez-vous important un mois après la présentation du Plan national vélo et mobilités actives et à quelques semaines de l'examen au Parlement de la Loi d'orientation des mobilités.

Le thème de cette Rencontre nationale résonne en effet parfaitement avec l'actualité, puisque nous allons réfléchir aujourd'hui au déploiement du système vélo dans tous les territoires, qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux. Autrement dit, nous allons voir comment le vélo peut devenir un service à la mobilité à toutes les échelles! En remédiant au passage aux fameuses zones blanches tout en poursuivant son essor dans les zones urbaines denses.

Le territoire de la Communauté d'agglomération Pays basque offre un cadre idéal pour cette réflexion car il illustre par sa taille et sa diversité les différents défis que doit relever le vélo.

Que de contrastes, en effet, entre la frange littorale, la périphérie des villes, leur cœur historique, le relief de l'arrière pays, le secteur transfrontalier, la fréquentation touristique et les besoins de la mobilité du quotidien!

Que de besoins différents parfois difficiles à conjuguer et de contraintes qui s'additionnent! Mais la diversité est une force, et la préparation de cette journée a montré que le territoire du Pays basque dispose de beaucoup d'atouts et de vraies dynamiques locales.

Nous le soulignons dans la présentation de cette journée: penser aux mobilités actives, c'est aussi une manière de booster l'existant en travaillant avec les acteurs économiques locaux, les start-up, les acteurs du tourisme, les associations et tous les habitants.

Le vélo est en effet un formidable moyen de faire du lien dans les territoires.

Mettre le vélo au cœur de la mobilité du quotidien, c'est aussi penser mobilité professionnelle et sociale. 7 millions d'actifs sont en situation de « précarité mobilité » dans notre pays, en l'absence de solutions de transport. Il est vraiment temps d'arrêter de regarder le vélo avec condescendance, comme le soulignait notre ministre des Transports, que j'aurai le plaisir d'accueillir tout à l'heure, mais bien comme une solution de mobilité à part entière, un outil au service de la transition sociale et environnementale des territoires!

Vélo standard et VAE disposent de marges de progrès importantes en zones de faible et moyenne densité et représentent de vraies alternatives à la voiture solo. Le Plan national vélo et mobilités actives présenté le 14 septembre par le Premier ministre doit amplifier et accélérer les réalisations des territoires. Le concours financier de l'État dans le cadre du fonds

dédié de 50 millions d'euros par an, auquel il faut ajouter 100 millions de la Dotation de soutien à l'investissement local, sont de nature à accompagner les efforts des collectivités locales et permettre enfin de :

- déployer des **réseaux express vélo**,
- résorber les coupures et rétablir des **continuités d'itinéraires**,
- accélérer la réalisation du **schéma national des véloroutes et voies vertes**,
- réaliser du **stationnement vélo dans les gares et les pôles d'échanges**.

Aux côtés du covoiturage solidaire, le vélo est une option pour couvrir 100 % du territoire national avec une solution de mobilité, et contribuer au maintien de la population, des activités et des services publics. La possession d'un VAE double le rayon d'action du cycliste, et diminue corrélativement les kilomètres parcourus en mode motorisé jusqu'à induire l'abandon de la deuxième voiture. C'est un gain évident de pouvoir d'achat pour les ménages et autant de bénéfices environnementaux et sanitaires, de moindre consommation d'espace et d'entretien de la voirie pour la collectivité, ce qui rend l'aide publique très rentable !

Et le vélo, enfin, ne doit pas bouder son succès dans les cœurs des villes et dans les zones touristiques : là encore, le territoire de l'agglomération Pays basque est un bon démonstrateur, avec des solutions innovantes – qu'il s'agisse de systèmes de vélos en libre-service adaptés aux collectivités de taille moyenne ou du vélo à hydrogène – qui illustrent le potentiel du vélo au service de l'attractivité d'un territoire.

Très bons échanges, très bonne journée de rencontre à tous !

RETOURS D'EXPÉRIENCES

Comment résoudre la dichotomie entre urbain et rural sur un même territoire, relier les territoires, déployer la solution vélo partout en impulsant ou capitalisant sur les dynamiques économiques locales...

① Le vélo passe-partout : démarches de planification et boîte à outils

par Jérôme Cassagnes, chargé de mission en mobilités actives, référent vélo, Cerema Méditerranée – programme « Une voirie pour tous »

TÉLÉCHARGER SA PRÉSENTATION

Les schémas directeurs cyclables permettent de planifier la politique cyclable à l'échelle d'un territoire. Tous les territoires, quelle que soit l'échelle – de la petite commune à la métropole, voire à la région, peuvent se doter d'un tel schéma. Ce dispositif n'est pas contractuel, mais peut être intégré à un document de planification (SRADDET, SCoT, PDU, PLU, etc).

Se doter d'un schéma directeur cyclable permet de planifier un nouveau réseau cyclable, mais il permet également :

- d'établir un état des lieux complet des aménagements existants ;
- d'identifier les dysfonctionnements, les coupures, les discontinuités ;
- de planifier la généralisation des zones de circulation apaisée ;
- de planifier le stationnement vélo ;
- d'organiser l'intermodalité ;
- d'organiser les services (location de vélos, vélo-bus, atelier, etc) ;
- d'estimer le coût des aménagements ;
- de phaser les travaux ;
- de définir le budget pluriannuel ;
- de diffuser une culture vélo dans les services de la collectivité et vers ses partenaires, à travers un document de référence issu du schéma directeur cyclable ;
- de constituer un groupe de suivi.

Parmi les premières mesures visant à sécuriser la circulation des vélos dans une agglomération, quelle qu'en soit la taille, figure l'**apaisement des vitesses**. Il convient en effet de planifier la création des zones de circulation apaisée, qui passe par la limitation de la vitesse à 20 ou à 30 km/h ou par la mise en place de voies piétonnes. L'objectif est de partager la voirie. Dans ces zones, le cycliste peut évoluer en meilleure sécurité que sur les voies sur lesquelles la vitesse est limitée à 50 km/h et qui ne disposent pas d'aménagement.

Les aménagements classiques résident dans les pistes cyclables, les voies vertes (qui peuvent accueillir les piétons et les cyclistes,



en milieu rural ou urbain), les bandes cyclables (dont le coût est moins élevé que celui de la piste cyclable, et dont la largeur doit être *a minima* de 1,50 mètre). **Le trottoir ne peut être ni un espace partagé, ni une voie verte, ni une aire piétonne ou une zone de rencontre.** Ce point est inscrit dans la loi : ce type de signalisation ne devrait pas exister sur le terrain.

Par ailleurs, les doubles-sens cyclables ne présentent pas de caractère de danger, à partir du moment où la visibilité est bonne et où le panneau « vélo » est ajouté sous le panneau « sens interdit ».

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) constitue un aménagement intéressant sur une route étroite, où il n'est pas possible de créer une bande cyclable et sur laquelle le trafic est modéré. Les véhicules, pour se dépasser, débordent sur l'accotement.

Grâce au plan d'action pour les mobilités actives (décret du 2 juillet 2015), les maires peuvent abaisser la vitesse réglementaire sur leur territoire à 30 km/h, recourir aux trajectoires matérialisées ou au « tourne-à-droite », via l'apposition de panneaux sur les feux, et procéder au marquage au sol des zones de circulation apaisée.

La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), dont les modalités sont précisées dans la circulaire du 7 mars 2018, est destinée aux communes et aux EPCI. Les subventions sont à solliciter auprès des préfets de région. L'axe 3 de cette circulaire est dédié au développement d'infrastructures en faveur des mobilités, à travers la mise à disposition d'une enveloppe dont le montant s'élève à 100 millions d'euros en 2018. Un tiers de cette somme a été consommé à date.

② Intermodalité vélo + transports publics : quelle offre de services sur l'agglomération de Grand Chambéry ?

par Clément Boquet, directeur de la vélostation de Chambéry, agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc

TÉLÉCHARGER SA PRÉSENTATION

L'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc, gestionnaire du service vélostation de Chambéry, est une association bidépartementale – elle intervient en Savoie et en Haute-Savoie – créée en 2001. L'agence emploie 29 salariés et explore cinq thématiques :

- la mobilité inclusive ou solidaire, visant à accompagner les

personnes sans emploi dans leur recherche et leur retour dans la vie active ;

- les plans de déplacement Mobilité au sein des entreprises, à travers des accompagnements, des diagnostics, jusqu'aux plans d'action et à la gestion des mesures que peuvent appliquer les dites entreprises vis-à-vis de leurs salariés ;
- la mobilité pour les jeunes, à travers les actions en milieu scolaire ;
- les projets innovants, dont, notamment, le projet Mobi Lab ;
- la gestion d'un service vélo et l'animation vélo, dans le cadre de la vélostation de Chambéry.

Au 1^{er} janvier 2019, l'agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc passe du statut d'association à celui de société publique locale. L'agence continuera de travailler sur deux départements, mais à travers d'autres actions.

La zone de vie de Chambéry, contrairement à ce que l'on pourrait croire, est plate. Elle est donc très adaptée à la pratique du vélo. L'agglomération de Chambéry a pris un virage, en 2002, avec la mise en place d'un schéma de développement des aménagements cyclables et d'usage des vélos. C'est dans ce cadre qu'a été créée la vélostation – presque pionnière au niveau national, avec un service humanisé de location de vélos – et qu'ont été installés un grand nombre d'arceaux à vélo. À ce jour, nous disposons de 3000 arceaux de ce type, de plus de 80 kilomètres de pistes cyclables, de 13 consignes et abris répartis sur l'ensemble du territoire. De plus, sur une période de 18 mois ont été distribués plus de 200 chèques « deux-roues » d'un montant de 250 euros pour aider à l'achat d'un vélo électrique.

La vélostation connaît sa seizième année de location et d'animation. Elle comprend un parc de 600 vélos classiques et 40 vélos électriques. L'agglomération souhaite que la vélostation soit un centre test de vélo électrique à Chambéry, c'est pourquoi le parc de ce type de cycles abrite de nombreuses marques et modèles différents. De plus, la vélostation propose 500 places de consignes réparties sur les parkings relais, les stations d'autopartage, en gare SNCF et aux terminus de bus. Le personnel de la structure comprend quatre salariés en accueil location et en mécanique, trois animateurs et un coordonnateur.

Une expérimentation est menée avec des vélos à hydrogène dans le cadre du programme « zero emission valley » visant à déployer l'énergie hydrogène sur le plan régional. Sur l'ensemble du territoire du Grand Chambéry, 15 vélos de ce type sont proposés à la location gratuite pour une durée maximale de 15 jours, en échange d'un retour sur l'expérimentation en termes d'autonomie, de poids, etc.

Par ailleurs, 339 animations ont été menées à destination du grand public, sous forme de contrôles techniques mensuels, d'aide au développement des compétences en mécanique et d'interventions en entreprises ou dans les écoles. L'agence totalise environ 5500 actes de location de vélos classiques d'une durée inférieure à cinq jours (60 % de l'activité) jusqu'à une année.

Les consignes et abris sont au nombre de 13 sur l'ensemble du territoire et représentent 500 places. Il existe des consignes de 10, 50 ou 200 places. Ces dernières sont notamment implantées sur les lieux d'intermodalité : parking relais, terminus de ligne ou voies d'accès à l'agglomération. Ces consignes enregistrent un taux de remplissage de 90 %. Au 1^{er} janvier 2019, une consigne de 500 places ouvrira au cœur même de la gare de Chambéry.

50 % des utilisateurs sont issus de l'agglomération chambérienne. Un tiers d'entre eux effectuent des trajets à l'intérieur même de l'agglomération. Les deux autres tiers quittent l'agglomération via le passage dans l'une de ces consignes. 65 % des utilisateurs affichent une durée de contrat de plus de trois ans. Plus de 70 % des utilisateurs sont équipés pour faire du vélo, quelle que soit la météo. 80 % de nos clients utilisent leur vélo *a minima* quatre fois par semaine. **La distance moyenne entre leur domicile et la consigne est de 4 kilomètres.** Cette courte distance est réellement adaptée à l'utilisation du vélo. Par ailleurs, 50 % de nos abonnés recourent à un transfert vélo/SNCF, 25 % optent pour une formule voiture/vélo, et le reste alterne entre transport en commun (ou autre, comme le covoiturage) et vélo.

MobiLAB est une opération initiée en 2017. En 2016 a eu lieu une refonte totale du réseau d'autobus de Chambéry, ayant provoqué la formation de zones « blanches » en matière de couverture par ce réseau de bus. Afin de pallier ce manque, l'agglomération de Grand Chambéry a souhaité mettre en œuvre le programme MobiLAB, dans le but d'accompagner les personnes ne disposant plus d'offre de transport en commun à proximité, et d'éviter qu'elles ne reviennent à de l'autosolisme. Ces personnes sont accompagnées durant un mois, de manière personnalisée, après un entretien, afin d'évaluer les enjeux liés à leurs déplacements. En fonction des résultats de cette évaluation sont prêts pendant un mois différents moyens de transports: vélo classique, vélo électrique, triporteur, bipporteur, gyropode, gyroroue, trottinette, trottinette électrique, etc. Au bout d'un mois, ces personnes font un retour d'expérience. Plus de la moitié des 50 personnes accompagnées dans ce cadre en 2017 ont procédé à un transfert modal. Par conséquent, l'opération est fructueuse et s'avère très appréciée des élus du Grand Chambéry, qui enregistrent des retours directs et élogieux des habitants.

Avec la refonte du réseau de bus en 2017, des navettes ont été supprimées dans le centre-ville de Chambéry. Celles-ci avaient une vocation sociale de transport, à destination des personnes seniors, mais ces dernières ne recouraient pas à ce service, au profit des taxis. En revanche, les navettes étaient empruntées par les étudiants, ce qui ne correspondait pas au souhait initial de l'agglomération. Ces moyens de transport ont donc été supprimés et ont été remplacés par six triporteurs électriques, fonctionnant six jours sur sept. Il existe une ligne régulière qui relie les cinq arrêts des lignes Chronos du réseau, mais il est également possible d'effectuer des trajets à la demande. Cette offre est utilisée à plus de 80 % par les plus de 65 ans. Les seniors qui sont abonnés au réseau de bus bénéficient de la gratuité de ce mode de transport. La première année de sa mise en place, nous totalisons 9100 trajets, et, sur la troisième année, nous dépasserons les 12000 trajets.

En plus de la vélostation de Chambéry, nous développons deux autres services:

La vélostation Cœur de Savoie, qui se situe sur la commune de Montmélian et qui gère une flotte de 27 vélos électriques pour des contrats de 15 jours au tarif de 30 euros. Ce service fonctionne à plein.

Un partenariat privé/public à l'échelle d'un écoquartier sur la commune de Cognin. La flotte comprend 25 vélos électriques. Les promoteurs du quartier ont apporté une partie du capital nécessaire à la création de ce service. La location d'un vélo électrique pour une durée d'un an, à un tarif de 20 euros par mois, maintenance comprise, est proposée aux habitants. L'objectif est de supprimer une voiture dans les foyers qui en comptent deux. ■

DÉBAT

- **Vous avez mis à disposition des usagers 600 vélos classiques en location. Pourquoi n'en avez-vous pas prévu davantage?** Clément Boquet, agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc: Nous constatons que la location de ce type de vélo stagne, voire régresse, avec l'émergence du vélo électrique. En revanche, nous augmentons le parc des vélos à assistance électrique de 10 à 20 unités par an.

- **Le principal axe de développement des vélostations passe-t-il donc par l'électrique?** C. B: Oui. Nous envisageons également de développer un service de location de trottinettes électriques.

- **Comment avez-vous géré la cohabitation avec les professionnels à Chambéry? Les impliquez-vous dans vos dispositifs?** C. B: La cohabitation se passe très bien. Les professionnels ont immédiatement compris les enjeux de la vélostation. Nous essayons de faire travailler l'ensemble des professionnels du bassin chambérien, en renvoyant les clients vers eux si la location les a satisfaits, afin d'investir dans un vélo. De plus, nous les impliquons dans des actions, par exemple au moment d'animations de tests de vélo électrique demandées par des entreprises ou des collectivités locales. Par ailleurs, les loueurs de vélos à Chambéry sont spécialisés dans le VTT électrique, produit que nous ne proposons pas. Les « concurrents » les plus proches se situent à 20 kilomètres.

- **Quel est le coût unitaire de fonctionnement des triporteurs?** C. B: Le trajet en triporteur coûte 23 euros à la collectivité. Ce mode de transport, au-delà d'être moins onéreux que les navettes électriques, a pour avantage de créer un lien social important sur lequel nous avons une réflexion en cours pour le développement de ce type de service. ■

3 L'appel à projets Vélo et Territoires de l'ADEME

par Élodie Barbier-Trauchessec,
ingénieure transport à l'ADEME

TÉLÉCHARGER SA PRÉSENTATION



Des financements sont désormais disponibles pour investir dans les infrastructures cyclables! Ils appellent une proposition de la part de l'ADEME pour accompagner les collectivités dans la mobilisation de ces fonds. Le fonds

Mobilités actives, dans le cadre du Plan vélo, sera ouvert prochainement. Il existe également la dotation de soutien à l'investissement local. C'est dans l'idée de déployer des infrastructures cyclables partout en France que l'ADEME a souhaité proposer cet appel à projets.

La planification est un outil central dans l'élaboration d'une politique cyclable. L'ADEME l'a placée en amont de tout autre développement dans les préconisations. Trois piliers soutiennent ensuite cette politique : la communication, les aménagements et les services.

L'appel à projets Vélo et Territoires a été lancé le 14 septembre de façon concomitante avec le lancement du Plan vélo. Il a pour objectif d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du Plan vélo, de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis et plus globalement de soutenir les territoires dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de leur politique cyclable.

Le périmètre de cet appel à projets se limite au vélo. Sont examinés les projets qui pourront durer de 6 à 36 mois. L'enveloppe qui y est affectée s'élève à 2 millions d'euros. Un premier relevé sera effectué le 10 décembre, un second le 11 février.

Le premier axe de l'appel à projets vise à soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études. **L'ADEME ne financera pas d'infrastructures.** Sont ainsi concernés les études de planification stratégique ou les schémas directeurs « vélo », les études de maîtrise d'ouvrage pré-opérationnelle, y compris sur des itinéraires complexes.

Le second axe concerne l'expérimentation de services vélo. **Les services dans les territoires constituent un véritable moteur de promotion de l'utilisation du vélo.** Nous entendons ainsi participer au financement de chargés de mission qui mettront en place lesdits services, ainsi que les études de préfiguration, voire d'acquisition d'équipements. Nous nous intéresserons à faire émerger les services autant dans les territoires qui n'en sont pas dotés que dans les territoires qui sont déjà pionniers en la matière.

Le troisième axe consiste à intégrer la « compétence cyclable » au sein des collectivités. Pour ce faire, il est prévu d'aider au financement du recrutement du chargé de mission, à qui il reviendra de mettre en œuvre le Plan vélo, les actions de communication, le développement des services, etc.

Les candidatures aux axes 2 et 3 sont soumises au fait de disposer d'un schéma directeur cyclable validé.

Territoires éligibles :

Au regard du montant de l'enveloppe, les territoires éligibles sont prioritairement les territoires ruraux et les périphéries des communautés urbaines ou des métropoles. Nous ne nous adresserons pas aux grandes communes ni aux grands EPCI. Sont ainsi éligibles toutes les communes de moins de 100 000 habitants, tous les EPCI de moins de 250 000 habitants dont la ville la plus peuplée abrite moins de 100 000 habitants, les EPCI (pour des projets concernant exclusivement une ou des communes de moins de 100 000 habitants) et les départements (pour des projets concernant exclusivement une ou des communes de moins de 100 000 habitants).

L'axe 1 sera particulièrement privilégié pour les territoires de moins de 100 000 habitants.

Au regard du nombre élevé de demandes reçues, l'ADEME sera amenée à choisir les projets. Nos choix se fonderont sur l'existence d'une réelle adéquation entre les besoins locaux et les propositions, sur la mise en œuvre d'une gouvernance forte, impliquant l'ensemble des acteurs compétents, sur le caractère le plus opérationnel possible des projets, notamment en termes de planification.

Par ailleurs, les services de l'ADEME seront vigilants sur les bénéfices attendus en termes de transition écologique et énergétique et sur le calendrier des projets afin d'obtenir un dispositif effectif et opérationnel dans les délais.

La description de l'appel à projets et le dossier de candidature sont accessibles sur le lien suivant : <https://appelsa-projets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>.

Des questions sur le dispositif peuvent être envoyées à l'adresse aapvelo@ademe.fr

Les requêtes sont ensuite traitées en région par des experts locaux. Il est d'ailleurs recommandé, avant de faire acte de candidature, de rencontrer le référent territorial, à qui il revient d'accompagner les dossiers et qui sera associé à leur instruction. Une synergie importante entre l'échelon local et l'échelon national est prévue : la sélection des projets se fait en commission nationale, alors que la contractualisation se fait avec les directions régionales de l'ADEME.

4 Les véloroutes voies vertes : une ressource pour la mobilité du quotidien ?

par Corentin Lemaitre, consultant C'Mobilité, coauteur de l'étude *Le potentiel des véloroutes et voies vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire*, DREAL Pays de la Loire

TÉLÉCHARGER SA PRÉSENTATION



Corentin Lemaitre s'est spécialisé dans l'utilisation de la cartographie numérique, de données en open data et de relevés photos 360 à vélo. Il a travaillé pour divers clients, dont la DREAL, qui a lancé en 2016 une étude sur le potentiel des véloroutes et

voies vertes comme supports de la mobilité en Pays de la Loire, lors de déplacements quotidiens.

Un premier constat, via l'installation de compteurs sur les véloroutes et voies vertes, permet de faire émerger un profil de fréquentation caractéristique de déplacements utilitaires, au regard des pics enregistrés matin et soir. Seules quelques voies sont concernées. Or le réseau des Pays de la Loire compte 3 000 kilomètres de véloroutes et voies vertes. Il convient de valoriser l'ensemble de ce réseau.

En collaboration avec une entreprise spécialisée dans la géomatique et dans le traitement de données sur OpenStreetMap, il a été mis au point une méthodologie d'exploitation de données libres (OpenStreetMap et OpenData) et de logiciels libres dans le cadre du projet de la DREAL, basé sur la cartographie numérique.

Les déplacements quotidiens constituent le premier critère pris en compte. Leur identification s'est faite via les pôles générateurs de déplacement : l'habitat (données Insee), les lieux de travail (données issues du site Sirene.fr) et le transport (données SNCF). Les informations recueillies ont permis d'évaluer l'intensité des déplacements, la position des pôles générateurs de déplacement et la possibilité ou non de couvrir la distance à vélo. Si les lieux de travail sont trop éloignés du domicile (plus de 20 kilomètres), les habitants n'utilisent pas le vélo.

Ainsi, un deuxième critère a été appliqué : tous les trajets supérieurs à 10 km ont été écartés de l'étude, et nous avons considéré que tous les trajets inférieurs à 2 km pouvaient être réalisés à vélo. L'intensité du déplacement est donc pondérée par un critère de distance. Différentes classes apparaissent, auxquelles sont associés des effectifs, afin de situer les plus forts potentiels.

Le troisième critère se fonde sur le postulat selon lequel des aménagements cyclables de qualité favoriseront la pratique du vélo. Dans le cadre d'une pratique exploratoire de 200 kilomètres, via l'utilisation d'une caméra à 360°, ont été évalués les « méta-critères » que sont le confort, l'efficacité et la sécurité des véloroutes et voies vertes existantes. Ces trois thématiques ont été croisées avec différentes données : le relief, la typologie de voie, le revêtement, la largeur de la voie, la directivité et la porosité.

Une fois les critères définis peut intervenir la cartographie. Le choix d'OpenStreetMap se fonde sur la qualité de ce service, qui offre une définition fine et une prise en compte de l'ensemble des typologies d'aménagement. De plus, la mise à jour des données de cet opérateur se fait par la communauté. En outre, la diffusion et la réutilisation des données sont libres. Viennent ensuite les étapes de production de cartes et de rédaction du rapport, ainsi que la réalisation d'autres livrables, dont 200 fiches communales automatisées.

5 Fédérer les acteurs locaux : la démarche de la Communauté de communes du massif du Vercors autour de la voie verte qui traverse le plateau

par Valériane Jannet, responsable du pôle Tourisme/Événements/Équipements, Communauté de communes du massif du Vercors (38)

TÉLÉCHARGEZ SA PRÉSENTATION



La Via Vercors est la première voie douce de montagne. Le Vercors est un massif situé au cœur des Alpes. À cheval sur l'Isère et la Drôme, c'est l'un des plus anciens parcs naturels régionaux de France. C'est une destination touristique importante, notamment au nord de Grenoble, au sein du territoire des Quatre Montagnes. L'intercommunalité de ce territoire comprend six communes, 42 000 lits touristiques, trois stations de ski, 11 000 habitants. Ce territoire s'est positionné très tôt sur le sport-santé, les bienfaits de la montagne, la qualité de l'accueil, le bien-être et la reconexion avec la nature.

Le projet Via Vercors est né dans le cadre du dispositif POIA (Programme opérationnel interrégional du massif des Alpes) pour développer durablement la compétitivité des espaces valléens. Il a été cofinancé par l'Europe, l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes, et résulte de la volonté des élus du territoire de s'engager ensemble sur un projet unique, structurant pour le territoire et participant à la pérennité de l'activité touristique.

Plusieurs objectifs accompagnaient la mise en œuvre de ce projet : la diversification touristique, la fédération des usages et des publics, la création d'un itinéraire sécurisé et continu de promenade et de loisirs, la mise en valeur des paysages, du patrimoine, des activités agricoles et forestières, et l'offre d'une alternative à la voiture pour se déplacer d'un village à l'autre.

Deux mandats d'élus ont été nécessaires pour mailler le territoire grâce à la Via Vercors, à travers des études et des travaux, des acquisitions foncières, des procédures environnementales, des outils de communication et la mise en tourisme. **Sept ans ont été nécessaires pour aboutir à un équipement qui a coûté 2,8 millions d'euros, montant composé à hauteur de 65 % de financements provenant de l'État, de l'Europe et de la région.**

Aujourd'hui, la Via Vercors comprend 52 kilomètres d'itinéraires, sept tronçons, 200 points de signalétique, un mobilier de confort

avec bancs, nichoirs et tables de pique-nique, un mobiliser ludique avec métallophones, viseurs et dos d'âne, une édition de 50000 cartoguides par an, un site Web (www.viavercors.com), des randonnées connectées sur l'application mobile Vercors, des kits de communication pour les partenaires, un aménagement support des événements sportifs, une notoriété qui génère des séjours. La fréquentation de la Via Vercors a été estimée entre 150000 et 200000 passages par an, avec 10 % d'évolution par an sur la période hors neige.

L'aménagement des itinéraires a été conçu dans les règles du développement durable, avec une dimension sociale, qui prône l'accessibilité à tous les publics (familles, seniors, jeunes, personnes à mobilité réduite, habitants, touristes, sportifs, scolaires, etc).

De plus, le dispositif crée du lien. Il constitue en effet un lieu de rencontre entre générations, entre professionnels et public, le tout dans le respect de la mobilité des autres.

Sur le plan économique, la collectivité a souhaité que l'aménagement serve l'activité propre des professionnels privés. La mise en tourisme a fait l'objet d'un travail important d'appropriation desdits professionnels. S'est constitué un réseau de 60 professionnels et acteurs privés, composé de vélocistes, d'artisans, de fermiers, de producteurs, de restaurateurs, de commerçants et d'hébergeurs. Ils s'engagent à respecter une charte non contraignante et responsabilisante. Ainsi, ils contribuent à la naissance et au développement du produit touristique qu'est la Via Vercors.

Le projet traduit une alternative à la voiture individuelle, mais également une sensibilisation aux milieux naturels, une valorisation des berges et des cours d'eau, la restauration des chemins ruraux. Cette ambition s'est traduite par l'utilisation d'un revêtement du sol en stabilisé compacté, plus respectueux des sols. S'est également greffée au projet une volonté d'innovation, via la mise à disposition de bornes photovoltaïques permettant de recharger les téléphones, les ordinateurs, etc. En outre, ce projet s'accompagne du développement du recours au vélo à assistance électrique. Ce type de vélo représente une bouffée d'oxygène pour la montagne, au regard de la facilitation de la promenade à vélo sur des reliefs. C'est ainsi que la Via Vercors a renforcé le développement du vélo à assistance électrique sur le territoire. Le parc de location dispose de 150 vélos de ce type. En fin de saison s'est mis en place un marché de l'occasion, à travers lequel les vélos utilisés au cours de la saison touristique sont vendus aux habitants.

Les enjeux dans l'avenir sont nombreux: il faut assurer l'entretien de l'itinéraire existant et la sécurité des usagers et favoriser l'expertise usagers et partenaires pour mieux répondre aux attentes. Il est également prévu de relier l'agglomération de Grenoble et, un jour, la Via Rhôna.

L'équipement est reproductible. De nombreux territoires de moyenne montagne le visitent. C'est la fierté de tout un territoire.

⑥ Quelle planification vélo en zone rurale: vers un schéma cyclable en pays de Nay (64)?

par Fanch Ruellan, chargé d'études Mobilités, agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

TÉLÉCHARGER SA PRÉSENTATION



Le pays de Nay est un territoire composé de 29 communes. Situé entre Pau et Lourdes, il compte 30000 habitants au sein de communes tournées vers Pau au nord, et de communes plus rurales au sud. Sept communes sont classées en zone de montagne.

Le schéma cyclable a été travaillé dans un contexte porteur, composé de différents éléments:

- un projet SCoT qui interroge le modèle de mobilité;
- un contrat d'axe ferroviaire passé en 2013 visant à développer l'usage du train;
- la mise en place d'une véloroute en 2015 (tronçon de la future véloroute Bayonne-Perpignan V81) s'avérant intéressante pour des déplacements utilitaires;
- un plan local de randonnée actualisé, constitué de plus de 200 kilomètres de circuits de découverte à vélo (VTT et VTC).

Le territoire étant très hétérogène sur le plan géographique, il a été choisi de se focaliser sur les zones où il était le plus facile de pratiquer le vélo. Ont donc été identifiés les espaces « proches » et « plats », favorables à une pratique du vélo au quotidien.

Cette approche a permis de créer les liaisons que nous souhaitons réaliser, puis de construire deux scénarios. Le premier consistait à recourir à des liaisons par les chemins vicinaux (demandant peu d'aménagements, mais à l'écart de la circulation et des lieux de vie), le second privilégiait des liaisons par les itinéraires connus (directs, mais nécessitant de remettre la voiture à sa juste place par des aménagements). Les élus ont souhaité mettre en œuvre le deuxième scénario. La cohabitation des véhicules et des vélos dans l'espace public est apparue comme un axe important à développer.

Des visites de terrain avec les élus ont été organisées au cours de six demi-journées, afin de visualiser les parcours, profiter des suggestions des habitués, remettre en selle les moins pratiquants, mesurer les efforts à fournir et convaincre de la faisabilité et de l'intérêt de tels parcours.

Le réseau retenu est adossé à la véloroute. **Il relie les polarités du territoire en desservant au mieux les équipements.** Le tracé proposé comprend 29 km de véloroute, 11 km de voies à aménager, 14 km de voies à apaiser, 28,5 km de voies déjà cyclables.

Les élus ont rapidement souhaité renforcer les services via l'installation de lieux de stationnement pour les vélos dans les gares, dans les haltes, autour des points d'intermodalité, mais également dans les bourgs.

Le Plan vélo et mobilités actives présenté par le Premier ministre le 14 septembre 2018 :

Retour sur sa genèse et mise en perspective avec la future Loi d'orientation des mobilités avec :

Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports

Et **Pierre Serne**, président du Club des villes et territoires cyclables

Nicolas Duffour, journaliste

Près d'un mois après la présentation du Plan vélo et mobilités actives à Angers, la venue de Madame la Ministre donne une autre ampleur à cette Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables, en partenariat avec la Communauté d'agglomération Pays basque.

Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables

En effet, le Plan vélo est une première en termes de prise en compte par l'État de la question du vélo. Nous en avons besoin et nous savons, Madame la ministre, que vous y avez très largement contribué. Au nom de tous, nous vous en remercions.

Nicolas Duffour

Ce plan reconnaît le vélo comme un véritable mode de déplacement et une solution de mobilité au sein des territoires. Est-ce l'essentiel ?

Élisabeth Borne, ministre des Transports

J'ai souhaité refonder la politique de mobilité, qui n'avait pas évolué depuis 35 ans, et nous doter des outils du XXI^e siècle pour une mobilité durable, solidaire et connectée. Les enjeux actuels sont majeurs.

Il faut faire face à des fractures territoriales, à des sentiments d'assignation à résidence, à des sujets de congestion et de pollution dans les métropoles. De nouvelles solutions existent dans le cadre de la transition énergétique et de la révolution numérique. Nous devons ensemble rénover notre politique de mobilité. L'État n'apportera pas de réponses dans chacun des territoires, mais il doit fixer un cap et fournir des outils. Une nouvelle approche en termes d'infrastructures doit également être mise en œuvre, dans un esprit de collaboration au sein des territoires.

Dans ce cadre, le vélo s'est imposé comme un marqueur de la révolution des mobilités que nous devons porter ensemble. Notre ambition est d'en faire un mode de déplacement à part entière.

Nicolas Duffour

Dans ce domaine, nous sommes en retard par rapport aux autres pays européens.



Élisabeth Borne, ministre des Transports

Effectivement nous sommes en retard. Pour autant, les esprits sont désormais mûrs pour changer les pratiques de mobilité. Nous avons recensé les freins vis-à-vis du vélo et avons souhaité les lever un par un. Cette démarche nécessite de construire des itinéraires continus, de garantir une sécurité routière, de lutter contre le vol de vélo, de faire reconnaître ce mode de déplacement par les employeurs au même titre que les autres moyens de transport, et de développer une véritable culture vélo, notamment via l'école.

Nicolas Duffour

Un « fonds Vélo » d'un montant de 350 millions d'euros est prévu sur sept ans, soit 50 millions d'euros par an. Est-ce à la hauteur des enjeux ?

Élisabeth Borne, ministre des Transports

Ce fonds n'a pas vocation à se substituer aux initiatives des collectivités locales. Il marque toutefois l'importance que l'État accorde pour la première fois à ce mode de transport. Ainsi, le fonds vise à accompagner les collectivités quand elles connaissent des difficultés pour mettre en œuvre des aménagements cyclables, par exemple pour franchir les voies ferrées et accéder aux gares. Ce fonds vient également en complément des 500 millions d'euros affectés à la dotation de soutien à l'investissement local, prévus sur le quinquennat. Ce fonds est donc un levier visant à lever les freins et les discontinuités au sein des collectivités.

Nicolas Duffour

Ce montant est-il suffisant ?

Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables

Nous avons évalué à 200 millions d'euros le besoin de cofinancement par l'État nécessaire au financement des politiques locales vélo. Le fonds Vélo a le mérite d'exister pour la première fois. La distribution des 350 millions d'euros sur sept années nécessite des formes de souplesse et de simplicité, en fonction des projets qui seront engagés. Par ailleurs, les 100 millions d'euros par an de la DSIL (pendant cinq ans) sont fléchés sur nos sujets. Nous pouvons donc potentiellement bénéficier d'un montant de 150 millions d'euros par an. Un réel enjeu consiste à coconstruire des projets afin que les fonds soient destinés aux politiques et aux projets dédiés aux vélos, notamment en milieu rural et périurbain.

Nicolas Duffour

Le Plan vélo ne vise pas que des infrastructures de voirie, mais également le développement de l'usage, du stationnement, de l'intermodalité et de l'apprentissage.

Élisabeth Borne, ministre des Transports

Les collectivités qui souhaitent avoir un appui peuvent également être accompagnées par l'ADEME. Les itinéraires cyclables ne sont pas les seuls aménagements concernés. Sont également envisagées des mesures en matière de sécurité routière, comme la mise en place de sas vélo, la lutte contre les vols de vélos via le marquage des vélos et le stationnement notamment en gares, l'intermodalité afin de favoriser le couple train/vélo. Par ailleurs, le forfait mobilité durable, dont le montant peut aller jusqu'à 400 euros exonérés de charges sociales et d'impôt sur le revenu, a pour but de faire reconnaître ce mode de déplacement au même titre que les autres par les employeurs, l'État montrant l'exemple en mettant en place pour ses agents un forfait à hauteur de 200 euros dès 2019. Enfin, l'apprentissage du vélo à l'école est un engagement à mettre en œuvre avant la fin du quinquennat.

Nicolas Duffour

Comment jugez-vous le travail mené avec les associations ?

Élisabeth Borne, ministre des Transports

Il a été essentiel dans la construction du plan. Le travail n'est pas terminé. Notre responsabilité commune est de le mettre en œuvre. Nous avons besoin du réseau associatif pour le faire connaître auprès des collectivités et des entreprises. Je souhaite également mettre en place un comité de suivi, auquel participeront l'ensemble de nos partenaires. Les associations y auront toute leur place.

Par ailleurs, l'intérêt de développer le vélo dans les zones péri-urbaines, dans les villes moyennes et en milieu rural est évident, même s'il n'est pas encore toujours perçu comme tel par les collectivités des territoires ruraux. En ce sens, les enjeux de multimodalité sont essentiels.

Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables

Nos collectivités sont majoritairement urbaines, mais les demandes émises par les collectivités du milieu rural sont de plus en plus nombreuses. Il convient de faire admettre que le vélo constitue une solution pertinente et moins onéreuse que bien d'autres options dans les territoires ruraux également. Un travail de pédagogie et d'acculturation doit être mis en œuvre.

Par ailleurs, les associations souhaitent réellement coporter le plan qui a été élaboré. Vous pouvez compter sur notre participation active dans ce domaine. Nous sommes également volontaires pour œuvrer au sein du comité de suivi.

Élisabeth Borne, ministre des Transports

Je vous remercie de votre appui dans l'élaboration du plan. Je souhaite désormais que nous passions une étape dans le développement du vélo comme mode de transport. Rien ne se fera sans les collectivités et les associations. Vous avez les cartes en mains. Il me paraît important d'engager rapidement des projets, afin de rendre la démarche visible et irréversible.

Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables

Vous pouvez compter sur nous. Des choses peuvent se faire rapidement. Par ailleurs, j'ai le plaisir de vous inviter, Madame la Ministre, à venir fêter les 30 ans du Club des villes et territoires cyclables l'an prochain à Nantes dans le cadre de notre 22^e congrès et des Rencontres nationales du transport public. ■

TABLE-RONDE

La diversité des territoires: un défi et une chance pour les politiques vélo

Propos introductif par Bruno Monjaret, expert mobilités

TÉLÉCHARGER SA PRÉSENTATION

Le contexte dans lequel s'inscrit le vélo évolue en permanence. Il y a dix ans, il convenait de lutter contre l'automobile, aujourd'hui, il nous faut combattre l'autosolisme. Au cours de cette période, des solutions acceptables en termes de mobilité durable ont émergé.

Les ambitions affichées en ce qui concerne le vélo dans la mobilité du quotidien sont fortes: on vise une augmentation de ce mode de transport quotidien de 3 % aujourd'hui à 9 % des déplacements en 2024. **Cet objectif ne peut être atteint qu'au prix d'un renforcement significatif de la place du vélo dans tous les territoires.**

À ce jour, 7,5 % des Français de 15 ans et plus utilisent le vélo au moins un jour de la semaine, et 65 % des usages se font dans des agglomérations ou des communes de moins de 100 000 habitants.

Il faudra travailler sur des espaces et des cohabitations pratiques, ce qui posera des problèmes différents: l'intégration du vélo dans les hypercentres des grandes agglomérations, notamment en réduisant les vitesses, mais également sur des routes limitées à 80 km/h, sur lesquelles roulent des poids lourds, par exemple.

Nous constatons que dans ce domaine, la gouvernance et les enjeux s'articulent sur des territoires de plus en plus vastes, hétérogènes et complexes. **Il faut prendre en compte toutes les mobilités à toutes les échelles pour garantir la meilleure articulation entre l'ensemble des offres de mobilité possibles.**

Les distances, les flux, les volumes et les profils sont de plus en plus variés, et des espaces de conquête adaptés au vélo apparaissent. Il s'avère que 55 % des déplacements en milieu rural – 46 % en milieu périurbain – font moins de 5 km, 50 % des trajets voiture en ville sont inférieurs à 3 km, 15 % à 500 m. Plus de 70 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture. Par ailleurs, toutes les catégories sociales et tous les âges pratiquent déjà régulièrement le vélo.

Des potentiels existent sur tous les territoires. En effet, toutes zones confondues, de 46 à 51 % des habitants ont utilisé, même occasionnellement, un vélo au cours des 12 derniers mois.

Contrairement à ce que l'on imagine, l'utilisation du vélo n'est pas marginale si on la compare aux transports publics. En région Centre-Val de Loire, dans certaines zones, les deux modes de transport sont au même niveau (autour de 3 %). La place du vélo est également non négligeable dans les mobilités estivales, puisque son recours atteint 4 %, même si aujourd'hui tous les modes de transport sont globalement écrasés par la voiture, à l'exception des cœurs des grosses agglomérations, au sein desquels l'offre de transport public est élevée.

Il convient de signaler que 53 % des personnes interrogées dans le cadre de l'étude *Mobilités des Français: pratiques et*

perspectives (Ifop/Kisio pour SNCF) sont plutôt prédisposées à utiliser le vélo. À des degrés divers, **la très grande majorité de la population a une attitude positive vis-à-vis du vélo.** Notons que le prix du carburant et le niveau de contrainte de transport augmentant, le vélo apparaît comme une solution intéressante. S'affichent en la matière des attentes fortes en termes d'itinéraires et de stationnement, et donc de sécurité. Ces critères constituent de réels leviers et vont rendre possible le choix du vélo, pour soi et pour ses enfants. On ne fait pas du vélo pour la santé si par ailleurs on n'est pas convaincu qu'on peut s'y adonner en toute sécurité et dans des conditions acceptables.

À l'instar des nombreuses innovations affichées dans le monde du vélo, un foisonnement d'idées accompagne son développement. Ce mouvement risque de s'épuiser s'il n'est pas rapidement soutenu par un environnement d'infrastructures et de stationnement qui soit à la hauteur des possibilités. Dans cette optique, plusieurs questions se posent : comment relier les différents pôles du territoire pour accéder facilement aux grands pôles d'activités, aux espaces de loisirs, culturels et commerciaux ? Comment assurer la sécurité des déplacements à vélo ou à pied sur des itinéraires divers ? Comment stationner chez soi et à destination en toute sécurité ? Comment permettre un accès aux gares et au stationnement sécurisé dans ces lieux ? Ce point constitue un enjeu majeur dans l'articulation des mobilités aux différentes échelles territoriales, dans la mesure où le train est le mode de transport concentrant le plus d'intermodalités.

Dans les zones à forte demande touristique, il convient de préserver la qualité des sites et d'offrir des solutions de mobilité adaptées. Pour ce faire, il s'agit de localiser le stationnement des voitures sur des espaces moins valorisés et de favoriser l'accès aux sites avec le vélo, des navettes, etc.

De toutes les études, il ressort qu'au-delà d'une vocation affective, le choix et le développement des modes de transport se feront également sur des critères objectifs de sécurité et de performance. De plus, le vélo constitue une solution efficace et crédible pour nos concitoyens pour réduire la facture énergétique. On sait ce qu'il faut faire, les grands fondamentaux sont posés, il faut maintenant passer à l'action.

Le vélo doit s'inscrire dans une mise en cohérence des offres de mobilité et des investissements aux différentes échelles des territoires : le Plan vélo/piéton doit être une des composantes d'une vision globale de la mobilité de demain.

De nombreuses initiatives déjà existantes sont à coordonner pour renforcer la visibilité des actions et la place de la stratégie vélo dans l'offre de mobilité. Il faut proposer de nouvelles offres pour disposer progressivement d'une vision réseau. Il faut ainsi parler, collaborer et mobiliser tous les acteurs du territoire impliqués pour donner du poids aux actions.

Toutes les actions sont utiles, mais il faut satisfaire les fondamentaux, qui résident dans la réalisation d'itinéraires sécurisés et de lieux de stationnement. Il faut également développer une vision à long terme, intégrant innovation, expérimentation, évaluation, échanges entre collectivités et engagement dans la durée.

Nous disposons des outils. Tout est encore possible : à chacun de s'engager, et à tous de se coordonner. Il ne faut pas attendre de répondre à une demande « vélo », mais créer les conditions permettant d'orienter à terme la mobilité vers des solutions durables encore émergentes.

TABLE-RONDE AVEC :

- **Florence Lasserre-David**, députée des Pyrénées-Atlantiques, conseillère communautaire de la Communauté d'agglomération Pays basque, administratrice du Club des villes et territoires cyclables
- **Françoise Rossignol**, vice-présidente en charge de la mobilité et des transports à la Communauté urbaine d'Arras, maire de Dainville, membre du Bureau du Club des villes et territoires cyclables
- **Éric Bonnamy**, vice-président du Syndicat des mobilités Pays basque-Adour
- **Pierre Ouallet**, chargé de mission en mobilités actives, Cerema Sud-Ouest
- **Marie-Pierre Barré**, responsable du pôle Stratégie urbaine de l'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées
- **Bruno Monjaret**, expert mobilités

Nicolas Duffour, journaliste

Parmi les clés de la réussite pourrait également être évoquée la volonté politique. Florence Lasserre-David, vous avez mis en place des groupes de travail au Pays basque sur le développement du vélo, dans le cadre des Assises de la mobilité.

Florence Lasserre-David

Les Assises de la mobilité se sont déroulées en septembre 2017 et ont donné lieu à de nombreux travaux sur notre territoire. Au printemps 2018, une tribune a été signée par 207 parlementaires dans le but de développer les liaisons à vélo entre différents pôles de vie sur un même territoire. Interpelée par de nombreux acteurs locaux, j'ai souhaité mener le projet plus loin, en associant ces acteurs ainsi que les professionnels du secteur sur notre territoire, le syndicat des mobilités, le département, la région, l'agence d'urbanisme, à une réflexion sur le sujet, afin de la porter au ministère des Transports et au Premier ministre. L'étape suivante consiste à décliner le Plan vélo sur notre territoire.

La diversité géographique de notre région est importante. L'urbain côtoie le rural, le très rural, les zones enclavées, les courbes, une topologie très disparate, etc. Les politiques de mobilité sont également disparates. Tous les territoires ne se préoccupent pas de politique vélo.

Que doit faire le législateur pour donner une suite au Plan vélo ? Sont notamment évoquées la fin des zones blanches et la mise en œuvre des Autorités organisatrices (AO) qui piloteraient le projet pour l'ensemble du territoire. La question de la voirie est centrale. Pour autant, les communes et les territoires ne sont pas encore prêts à aller plus loin et à traiter cette question de la voirie.

Nicolas Duffour

À quel échelon les responsabilités doivent-elles être assumées ?

Florence Lasserre-David

L'examen doit se faire au cas par cas. Plus nous serons près du territoire, mieux ce sera.

Nicolas Duffour

Françoise Rossignol, pouvez-vous nous présenter la Communauté urbaine du Grand-Arras ?

Françoise Rossignol,

Elle regroupe 46 communes et 107 000 habitants, dont une ville centre – Arras – de 45 000 habitants. L'organisation est concentrique, et le territoire est relativement plat.

Lors d'une enquête déplacements menée en 2015 dans le cadre du PDU, nous avons constaté qu'il était recouru à la marche dans 30 % des déplacements, alors que le vélo ne représentait que 3 %. Nous nous sommes fixé l'objectif de passer à 15 %. La première mesure a consisté à mettre en place l'aide à l'achat d'un vélo électrique, qui a rencontré un franc succès. Par ailleurs, nous proposons ces cycles en location à un tarif de moins de 150 euros par an, entretien compris. Nous limitons volontairement à 300 le nombre de vélos mis à disposition, malgré une liste d'attente importante. Il s'avère que 80 % des personnes qui louent un vélo en achètent un ensuite. De plus, les élus ont aujourd'hui une vision différente des équipements et prennent en main les problèmes liés à cette question. Nous avons doublé les capacités des garages à vélo dans les gares, les centres stratégiques des villes, les quartiers périurbains afin de réduire les vols. Les personnes qui ont une carte d'abonnement aux transports urbains ou SNCF accèdent gratuitement à ces garages à vélo.

Nicolas Duffour

Éric Bonnamy, le Syndicat des mobilités Pays basque-Adour peut-il être considéré comme l'autorité organisatrice de l'ensemble des mobilités ?

Éric Bonnamy

Le Syndicat agit comme un levier pour développer la mobilité active, qui comprend la marche et le vélo. Seul 1 % des déplacements se fait à vélo au sein de notre territoire, ce qui s'explique par le caractère polycentrique de notre agglomération et par la difficulté d'intégrer le vélo dans nos habitudes du quotidien. Nous avons également proposé des formules de location longue durée d'un à trois mois renouvelable une fois, qui ont remporté un succès important. L'objectif est d'offrir un service unique pour tous les habitants du territoire et de faire levier pour l'usage du vélo grâce à la location longue durée.

Nicolas Duffour

Votre territoire comprend trois villes – Anglet, Biarritz et Bayonne – et dix pôles territoriaux. Face à cette diversité géographique, quelle stratégie mettre en œuvre ?

Éric Bonnamy

Notre Communauté d'agglomération a été créée le 1^{er} janvier 2017. Le Syndicat a pour mission de fédérer et d'harmoniser les schémas d'aménagement cyclable mis en œuvre jusqu'à aujourd'hui sur les différents territoires qui composent cette communauté.

Nicolas Duffour

Les vélos oranges se sont développés à Anglet et à Bayonne.

Éric Bonnamy

Ils sont mis à disposition gratuitement. Il est demandé de les restituer à la même place. L'objectif est davantage orienté vers le loisir. Nous développons un autre système de prêt, voire de location, en demandant une faible contribution de l'utilisateur, afin d'amener le dispositif sur un territoire plus vaste, comprenant le littoral et la zone urbaine de l'ancienne agglomération du « BAB ».

Nicolas Duffour

Sur le littoral, l'intermodalité avec la voiture est problématique.

Éric Bonnamy

La question du stationnement est prégnante, notamment la nuit. Les parkings relais tram/bus existants et futurs permettent de répondre partiellement à cette question. Une autre solution réside dans l'intermodalité voiture/vélo. Une expérimentation devrait être menée prochainement dans ce domaine.

Nicolas Duffour

Le territoire accueille 4,5 millions de touristes par an. Une expérimentation est en cours à Biarritz en termes d'offre de transport alternatif.

Éric Bonnamy

En effet, la location de vélos bleus à assistance électrique, qu'il est possible de rendre à plusieurs endroits, a rencontré un important succès. L'objectif est, à terme, d'élargir le dispositif au-delà de Biarritz et de Bayonne.

Florence Lasserre-David

Différents dispositifs de location peuvent fonctionner simultanément.

Nicolas Duffour

Pierre Quallet, vous proposez de resituer notre problématique à différentes échelles géographiques.

Pierre Quallet

En Europe, en matière de transport, différentes cultures et différents défis existent, autant en milieu rural qu'en milieu urbain. En moyenne, 8 % des Européens recourent au vélo en tant que mode de transport privilégié. Parmi les pays les plus utilisateurs figurent les Pays-Bas (36 %), le Danemark (23 %) et la Hongrie (22 %). En France, nous sommes en dessous de 3 %. Il s'avère également que plus le vélo est utilisé, moins les accidents sont mortels, dans la mesure où les cyclistes sont davantage visibles et intégrés dans l'espace public.

En Aquitaine, les résultats de l'enquête de la FUB¹ menée en 2018 font apparaître une forte dynamique sur la question du vélo dans des villes de toutes tailles, pas nécessairement concernées par la question touristique. Néanmoins, le développement de l'offre et de la demande en vélos est souvent initié par le tourisme. C'est ensuite que la question de l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens se pose.

Par ailleurs, les leviers d'action en termes d'intermodalité sont nombreux, via l'utilisation de vélos pliables, le stationnement sécurisé dans les gares, l'embarquement des vélos dans les TER, etc. Il convient de les développer.

Enfin, dans la mesure où le transport est le premier poste de dépense des ménages, le levier de développement de l'usage du vélo est d'abord économique. Il revêt également un caractère social et politique. Pour donner de la place au vélo, il faut reprendre de la place à la voiture.

Nicolas Duffour

Marie-Pierre Barré, vous observez les questions de mobilité à l'aune des projets urbains.

Marie-Pierre Barré

On ne peut pas penser le vélo et les mobilités autrement qu'en termes de système. Trop souvent, les modes de déplacement sont appréhendés de manière séparée. Or il n'est pas possible

¹ | Baromètre villes cyclables de la FUB, mars 2018

d'offrir une « ligne » à tous. Penser vélo, c'est donc penser cohabitation, être inventif et faire preuve de pédagogie.

Nous avons mené deux programmes locaux d'urbanisme, à Pau et à Bayonne. Il existe plusieurs types de cyclistes, plusieurs types de vélos, plusieurs types de territoires, ce qui ne facilite pas la tâche. Les élus périurbains et ruraux observent que les vélos sont de plus en plus présents sur leurs territoires. Néanmoins, la marge de progression est encore importante. Les territoires sont parfois proches les uns des autres, mais de nombreuses ruptures de continuité (rocade, voies ferrées, etc) réduisent les possibilités de connexion des infrastructures cyclables. Vis-à-vis de ces situations, les élus adoptent une attitude pragmatique. Ils privilégient par exemple des périodes de test avant de s'engager dans des aménagements coûteux.

À Bayonne, nous accompagnons cinq communes dans le cadre du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). Il existe de nombreux espaces naturels dans les PLUI, qu'il est souhaité conserver. Une autre question centrale réside dans le stationnement du vélo, autant sur l'espace public qu'à domicile. Dans ce domaine, de nouveaux leviers doivent être trouvés auprès des architectes, des urbanistes et des promoteurs.

Un étudiant en sociologie a mené une enquête sur l'agglomération paloise en 2017. De ses résultats, je retiens le fait que parmi les personnes qui pratiquent le vélo, 4 sur 10 se sentent perçues comme un obstacle par les automobilistes. Ce signe est positif parce que les rapports ont tendance à s'inverser dans ce domaine.

Bruno Monjaret

De l'ensemble des débats, il ressort que les territoires sont tous uniques, qu'il faut agir vite et réfléchir « local », sans se fonder sur un modèle. Les enjeux sont importants. Le Plan vélo constitue une opportunité à saisir. Il permet de progresser dans l'idée selon laquelle les utilisateurs de vélos sont des acteurs majeurs de la mobilité.

Françoise Rossignol

Je note que l'approche pragmatique est privilégiée, ce qui est satisfaisant. Sont pris en compte les atouts et les difficultés. De plus, il est heureux de permettre aux projets d'évoluer en fonction des usages constatés sur le terrain.

Par ailleurs, il faut porter une attention particulière au rural, sans l'opposer à l'urbain. Il faut montrer aux acteurs du monde rural que l'on ne leur offre pas que des solutions économiques. Des services doivent être apportés pour gagner leur confiance. Tant qu'un bus ne traverse pas le village, on peut difficilement parler de vélo.

Nicolas Duffour

Faut-il se donner le droit à l'expérimentation, et donc à l'erreur ?

Florence Lasserre-David

Toutes les expérimentations sont intéressantes, mais ne sont jamais duplicables en l'état. Pour développer l'usage du vélo, on peut toutefois s'inspirer des expériences des autres. Nous avons la chance, sur le territoire national, de compter de nombreux ateliers, associations et experts du vélo. Ces acteurs sont également sources de nombreuses inspirations. ■

