



**DOSSIER :**

# Les Territoires à vélo

*Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo*

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS





## Les Territoires à vélo

**Directeur de la publication :** Alain Laurendon

**Rédaction :** Joseph D'halluin, Agathe Daudibon, Camille Thomé

**Correction :** Madeleine Aslangul

**Cartographie :** Thomas Montagne

**Conception et réalisation :** Pierre Lortet

**Crédits photos :** Petunya / Fotolia, ECF, Joël Damase, Gérard Thiévenaz, Carole Bell, C.Fleith, CD34, Symetris, Studio Ah!, CDT Jura, TNT Express, CD17

**Remerciements :** Jacqueline Vanderzalm-Monthus, Lucie Voyé, Brendan Le Rest, Amandine Mionnet, Hélène Fortier, Stéphanie Mangin, Stéphanie Leibel-Thépôt, Thomas Wattez, Catherine Girard, Florian Spicher, François Jarry, Anne Cambon, Olivier Borrot, Eric Melin, Marthe Grillet

**Date de publication :** mars 2016

## Départements & Régions cyclables

[info@departements-regions-cyclables.org](mailto:info@departements-regions-cyclables.org)

Tél. 04 72 61 36 26 - Fax 04 72 61 79 77

[www.departements-regions-cyclables.org](http://www.departements-regions-cyclables.org)

**DRC/Départements & Régions cyclables** sur Facebook

**@DRC\_info** sur Twitter

**Politiques cyclables des territoires** sur Scoop.it

Imprimé sur papier recyclé biodégradable certifié ISO 9001, EMAS et ISO 14001, provenant de forêts gérées durablement, et fabriqué sans métaux lourds, ni chlore, ni azurant optique (label environnemental Blaue Engel)

Photo de couverture : © Petunya / Fotolia

# Introduction

*Sans itinéraires, pas de vélo ! Ce dossier désigne la véloroute comme élément structurant de toute politique vélo cohérente pour les Territoires et en France.*

**L**e vélo, c'est l'avenir. En ville, à la campagne ou en périurbain, le vélo est une solution aux défis de qualité de l'air, de congestion, de sédentarité. Il valorise les territoires, devient atout touristique, booste l'économie, améliore le cadre de vie et le vivre ensemble. Sobres en investissement et en fonctionnement, créatrices d'emplois locaux et génératrices de retombées économiques, les politiques cyclables sont des investissements publics rentables et les élus se mobilisent pour engager leur collectivité dans ces démarches. Les collectivités territoriales ont déjà engagé ce travail. Depuis plus de 20 ans, la plupart d'entre elles soutiennent activement le développement de l'usage du vélo à travers des politiques cyclables volontaires et des investissements budgétaires conséquents. Ces efforts commencent à

porter leurs fruits : les aménagements cyclables se multiplient (le Schéma national des véloroutes et voies vertes est aujourd'hui réalisé à 58% contre 35% en 2010), les fréquentations progressent sur les véloroutes françaises (+12 % entre 2013 et 2014 selon la Plateforme nationale des fréquentations), et les parts modales du vélo augmentent. Cet engagement pour le vélo, il faut le poursuivre et à tous les niveaux. En dépit des restrictions budgétaires, des réformes et des alternances politiques, l'État, les Régions, les Départements et les Intercommunalités doivent maintenir leur implication et leurs efforts. En effet, le vélo n'est pas accessoire ou secondaire. La démocratisation de son usage est une affaire sérieuse qui concerne l'ensemble de la société et qui exige des pouvoirs publics de s'y atteler avec volonté et conviction.

## Comment agir ?

### Quelles ressources mobiliser ?

À travers ce dossier spécial les DRC vous invitent à faire le point sur les actions "vélo" que peuvent porter les collectivités. Pour cheminer entre les différentes composantes d'une politique vélo, nous vous proposons d'emprunter une véloroute. Cette véloroute, nous la voyons comme la colonne vertébrale des actions mises en œuvre, le symbole de leur transversalité et de leur interconnexion. À travers 13 thématiques, ce dossier spécial peut être compris comme un guide pour l'action. Sous la forme d'un glossaire, et pour chaque thématique, il présente des éléments généraux, des principes d'actions, puis propose une analyse par compétence, le tout illustré d'exemples.

## Sommaire

### Quels leviers pour agir ?

**Les bases de l'action vélo** . . . . . 4

**Les financements : quelles ressources pour le vélo ?** . . . . . 4

**Les schémas vélo : la garantie de politiques cohérentes** . . . . . 5

### Agir en 13 points

**Infrastructures** . . . . . 6

**Services touristiques** . . . . . 6

**Continuité en agglomération** . . . . . 7

**Desserte d'équipements publics** . . . . . 7

**Schéma général** . . . . . 8 - 9

**Intermodalité** . . . . . 10

**Promotion de l'itinéraire** . . . . . 10

**Mobilité des publics scolaires** . . . . . 11

**Évaluation** . . . . . 11

**Urbanisme et planification** . . . . . 12

**Animation politique et territoriale** . . . . . 12

**Sports et loisirs** . . . . . 13

**Mobilité durable des salariés** . . . . . 13

**Environnement** . . . . . 14

**Qui sont les DRC ?** . . . . . 15

# Quels leviers pour agir ?

## Les bases de l'action vélo

Régions, Départements, Intercommunalités, Communes : chaque niveau de collectivité est pertinent pour agir en faveur du vélo et encourager sa pratique. Pour cela, les collectivités peuvent appuyer leur action sur les textes de lois [voir ci-contre] et soutenir le vélo sous toutes ses formes. Car le vélo n'est pas qu'un outil de loisirs, il n'est pas non plus qu'un moyen de transport, il peut s'adresser à la fois aux seniors et aux collégiens, se pratiquer dans le cadre de déplacements domicile-travail et pendant les vacances. C'est parce que le vélo revêt des aspects si divers que les politiques publiques en sa faveur sont transversales et globales.

À la base de cette action publique, il y a la véloroute, au sens d'itinéraire support de la pratique du vélo. Cette véloroute fait le lien entre les thématiques abordées dans une politique cyclable. Le schéma en pages 12 et 13 de ce dossier l'illustre bien. La véloroute peut être le support de différentes pratiques et remplir ainsi différentes fonctions. Afin de garantir la transversalité des actions vélo des collectivités, la plupart d'entre elles, 91% précisément, disposent d'une délibération en faveur du vélo sous la forme de "schéma cyclable", de "plan vélo" ou de stratégie dédiée. Ces délibérations constituent leur engagement stratégique fondateur et fixent les objectifs et les moyens à mettre en oeuvre pour développer l'usage du vélo sur une période donnée.

<b>Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) - 1982</b>	Insertion des mobilités actives dans la réflexion transport
<b>Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) - 1997</b>	Prise en compte des mobilités actives dans les projets de voirie
<b>Loi "Solidarité et renouvellement urbains" (SRU) - 2000</b>	Urbanisme à l'échelle du Scot, liaisons douces
<b>Lois MAPTAM et NOTRe - 2015</b>	Clarification des compétences (Voirie, Tourisme, Mobilité...)
<b>Loi sur la transition énergétique (LTECV) - 2015</b>	Affirmation du rôle du développement des modes non-motorisés et l'exemplarité des collectivités

## Les financements : quelles ressources pour le vélo ?

*Les financements sont la clé de projets cyclables ambitieux et la garantie d'une capacité à agir pour les acteurs publics. Qui sont les financeurs des projets vélo ? Quels sont les financements disponibles et les enjeux pour les budgets vélo ?*

### Les collectivités : principaux financeurs des politiques cyclables

Départements et Régions dépensent en moyenne 1,5 million d'euros par an pour leurs politiques vélo, d'après l'Enquête Territoires menée par les Départements & Régions cyclables en 2014. Ces budgets sont relativement stables depuis 2003. On estime à 1,5 milliard d'euros l'investissement consenti par les Départements et Régions au cours des 10 dernières années uniquement pour l'aménagement des itinéraires des schémas des véloroutes et voies vertes.

### Des cofinanceurs qui peuvent faire la différence

Dans le contexte de restriction budgétaire actuel, il est souvent crucial de trouver des cofinanceurs pour mener à bien des projets vélo. Les CPER et financements européens peuvent jouer ce rôle, à condition que les projets en question aient été identifiés dans les programmes d'action pluriannuels dédiés. Les Départements & Régions cyclables ont mené l'enquête pour déterminer dans quels programmes le vélo était mentionné. Résultat ? De fortes disparités entre les territoires mais de réelles opportunités de financement.

Une étape cruciale à ne pas manquer : l'élaboration et la révision de ces programmes pluriannuels, pour y inscrire le vélo.

### Les enjeux financiers pour les projets vélo

D'autres opportunités pour financer les projets vélo pourraient être mobilisées à l'avenir si elles étaient débloquées. Il s'agit par exemple des financements européens pour le développement du réseau trans-européen de transport (RTE-T). Ce dernier permet déjà de financer des travaux garantissant la continuité de grands itinéraires cyclables et d'itinéraires EuroVelo. Néanmoins, la France n'a pas encore mobilisé de financements en ce sens d'après les connaissances dont nous disposons. Par ailleurs, les Départements & Régions cyclables demandent à ce que le Schéma national des véloroutes et voies vertes puisse bénéficier des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transports français (AFITF).



## Les schémas vélo : la garantie de politiques cohérentes

Depuis 20 ans, le développement des véloroutes en France s'est concentré autour d'axes structurants inscrits à des schémas européens, nationaux, régionaux, et leurs déclinaisons locales. Aujourd'hui, plus de 70 % du schéma européen des véloroutes, EuroVelo, et 58 % du Schéma national sont réalisés en France. Cela a été rendu possible par l'engagement et les efforts des collectivités qui investissent en moyenne 1,5 million d'euros par an sur le vélo (chiffres de 2014).

### EuroVelo

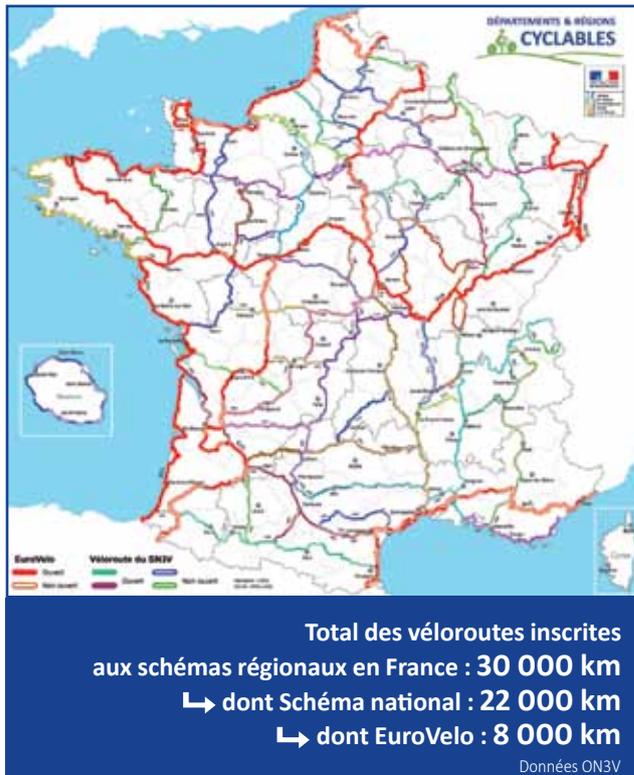
Le schéma européen des véloroutes est constitué de 15 itinéraires longues distances représentant 70 000 km, dont 45 000 sont déjà en place. Le projet EuroVelo, lancé en 1995, est soutenu par la Commission européenne et porté par la Fédération européenne des cyclistes. Son développement s'appuie sur les aménagements et les investissements des acteurs locaux et l'action relais des centres nationaux de coordination. Les DRC endossent ces missions en France et portent l'objectif d'achever la réalisation du schéma EuroVelo à horizon 2020.

### SN3V

Le Schéma national des véloroutes et voies vertes a été validé en CIADT en 1998 et actualisé en 2010. Il représente plus de 21 000 km d'itinéraires d'intérêt national dont 58 % sont déjà réalisés. La quasi totalité des Régions françaises se sont dotées de leur schéma régional des véloroutes et voies vertes, en reprenant a minima les itinéraires du SN3V traversant leur territoire et, bien souvent aussi, en enrichissant ces derniers de véloroutes régionales structurantes. Les DRC dénombrent un total de 30 000 km d'itinéraires inscrits, tous schémas confondus.

### SRADDET : l'avenir des schémas régionaux vélo

Si les SR3V constituaient jusqu'à présent l'acte fondateur des politiques VVV dans les territoires et assuraient localement le déploiement des itinéraires, la loi NOTRe est passée par là. L'enjeu pour 2016 et 2017 consistera à inscrire les SR3V dans les SRADDET. Cette démarche garantira le caractère prescriptif de ces politiques et la cohérence nationale.



## Les avantages du vélo en quelques chiffres

**151 millions d'euros/an** d'avantage santé en France si la part modale vélo des trajets domicile/travail augmentait de 50 %

**655 000** : nombre d'emplois liés au marché du vélo en Europe

**44 milliards d'euros** : retombées économiques générées par le tourisme à vélo en Europe

En ville, se rendre au travail à vélo coûte **6 fois moins cher** à la société que s'y rendre en voiture

**1 place** de stationnement de voiture = **1 espace pour 10 vélos**

L'OMS recommande **20 minutes** d'activité physique quotidienne au minimum

Entre **2 et 5 km**, le vélo est le mode de transport le plus efficace

**0 kg d'émissions de Co<sup>2</sup>** pour un trajet de 5 km à vélo (0,88 kg en voiture légère et 0,29 kg/pers en autocar)

Le déplacement quotidien à vélo sur 10 km coûte **100€/an** à l'utilisateur contre 1 000€/an en voiture

# Agir en 13 points

## Infrastructures

L'infrastructure est un élément essentiel. Les collectivités locales sont les seuls acteurs compétents pour proposer des véloroutes linéaires, continues, jalonnées et sécurisées. Chaque niveau de collectivité a un rôle à jouer. Cela consiste à :

- **assurer la maîtrise d'ouvrage**, des voies sur emprises existantes ou ex-nihilo, de l'étude de faisabilité à la maîtrise d'œuvre des travaux
- mettre en place **une police de circulation** adaptée à une pratique sécurisée : réduction des vitesses sur les voies partagées, prévention des conflits d'usages, gestion des intersections, etc.
- **signaliser et jalonner** pour disposer d'itinéraires lisibles
- **entretenir ces voies**. La collectivité maître d'ouvrage doit s'assurer d'un entretien régulier, pour optimiser la durée de vie de l'aménagement.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)
<b>Département</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Accompagnement financier et expertise aux communes (Solidarité territoriale)
<b>Région</b>	Cofinancement infrastructures d'intérêt régional (Mobilité, tourisme, Aménagement du territoire)



**Le Département de la Savoie** a mis en place une politique cyclable dès 1997. Il assure la maîtrise d'ouvrage de trois itinéraires inscrits au Schéma national des véloroutes voies vertes (EV17-ViaRhôna, V62 et V63), dont 80 km

ont été réalisés à ce jour. Les aménagements se poursuivent, dont la création d'un ouvrage d'art remarquable projeté sur la ViaRhôna entre la Savoie et l'Ain. Les aménagements cyclables, réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale ou sous maîtrise d'ouvrage locale avec une participation financière du Département, représentent un investissement de l'ordre de 1,5 million d'euros par an depuis une dizaine d'années. En plus de l'aménagement de nouveaux tronçons et notamment le pilotage et la réalisation de l'ensemble des études et procédures réglementaires et environnementales (dont les DUP), le Département entretient les aménagements dont il est maître d'ouvrage. Cela implique du balayage, du fauchage, la remise en état de la couche de roulement, voire le déneigement sur un tronçon de l'Avenue verte entre Chambéry et le pôle d'activités et universitaire de Savoie Technolac au Bourget-du-Lac.



© Gérard Thievenaz

## Services touristiques

La véloroute est un objet touristique attractif, à condition de proposer des services adaptés aux cyclistes : hébergement, restauration, location de vélo, transferts de bagages, offices de tourisme, commerces, aires de repos... Avec un niveau moyen de dépense de 70 €/jour pour les vélotouristes itinérants, un territoire qui offre une variété et une bonne densité de services est doublement gagnant : son itinéraire est plus attractif et bénéficie de meilleures retombées économiques. Les collectivités désireuses d'accroître l'attractivité vélo de leur destination facilitent le développement d'initiatives privées de qualité en délivrant la marque Accueil

Vélo©. On compte ainsi en France près de 2 000 établissements labellisés, dont une majorité d'hébergements.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Labellisation et visibilité de l'offre via offices de tourisme (Tourisme), politique d'aide à l'installation des entreprises
<b>Département</b>	Labellisation et visibilité de l'offre (via CDT) (Tourisme)
<b>Région</b>	Labellisation et visibilité de l'offre (via CRT) (Tourisme)



**Le Département de la Gironde** s'est engagé dans une démarche de réalisations d'itinéraires cyclables, parmi lesquels La Véloodyssée ou le Canal des 2 Mers à vélo. Gironde Tourisme participe à cet effort, par la communication et la labellisation Accueil Vélo© entre autres. Ce travail se fait en étroite collaboration avec les offices de tourisme, via un travail de sensibilisation des prestataires, et les visites de labellisation. Gironde Tourisme anime ce réseau de prestataires et de labellisateurs, par l'organisation de rencontres (journée technique en 2015, "petits-déjeuners pro") et l'animation d'un espace pro. Début 2016 le territoire compte ainsi 85 prestataires Accueil Vélo© : 46 hébergements, 16 loueurs de vélos, 20 offices de tourisme et 3 sites de visites. Ces sites bénéficient d'une communication privilégiée pour les touristes à vélo via les différents canaux de communication : sites web des itinéraires, site de Gironde Tourisme, brochures locales.



© Joël Damase / Gironde Tourisme



## Continuité en agglomération

Cruciale mais souvent négligée, la traversée d'agglomération par les véloroutes conditionne fortement la réussite d'un itinéraire. Les agglomérations sont des points vitaux : portes d'accès et de sortie, étapes longues, lieux d'hébergement et de visite... Les services et les points d'intérêts culturels et patrimoniaux sont souvent concentrés dans les grandes et petites villes et villages traversés par un itinéraire. Une piste, des bandes cyclables, une simple modération de la vitesse et du jalonnement continu permettent de sécuriser les usagers de l'itinéraire.

En agglomération, les véloroutes peuvent facilement devenir des axes structurant d'un réseau cyclable urbain, relier des communes proches, à l'instar de l'EV6 à Orléans ou l'EV1 à Nantes.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Urbanisme réglementaire et planification (Urbanisme, Mobilité)
<b>Département</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Accompagnement financier et expertise aux communes (Solidarité territoriale)
<b>Région</b>	Cofinancement infrastructures d'intérêt régional (Mobilité, Tourisme, Aménagement du territoire)



La communauté d'agglomération du Grand Troyes a considéré avec la plus grande attention les itinéraires inscrits aux schémas national, régional ou départemental au moment de l'élaboration de son schéma

directeur cyclable, actualisé en 2014. La V16, qui pourrait à terme constituer un itinéraire européen, traverse ainsi l'agglomération troyenne de manière continue. L'agglomération, soucieuse d'offrir une continuité de qualité a, avec le soutien de financements européens (FEDER), régionaux et départementaux, réalisé les aménagements nécessaires pour que l'itinéraire traverse l'agglomération du nord au sud-est sur 13 km par des voies vertes et pistes cyclables. La voie verte de la Seine, qui traverse le cœur historique de Troyes, longe ainsi les berges et les parcs urbains de l'agglomération. Son intégration, notamment dans le secteur sauvegardé classé de la Ville-Centre Renaissance, a représenté un véritable défi. En reliant la voie verte du Canal de la Haute-Seine et la vélovoie des Lacs, cet itinéraire finalise le parcours de 82 km qui permet de découvrir l'ensemble du département de l'Aube à vélo.

Cet axe du réseau cyclable du Grand Troyes, est aussi un support pour la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération.



© Carol Bell / Ville de Troyes



## Desserte d'équipements publics

La véloroute n'est pas réservée aux touristes. Elle est aussi support de mobilité locale, particulièrement lorsqu'elle s'articule dans un maillage d'itinéraires cyclables. Conformément aux recommandations de l'art. 41 de la loi sur la transition énergétique (2015), la collectivité peut garantir un accès facilité aux équipements publics par des moyens alternatifs à la voiture, en mettant en place un réseau cyclable suffisamment maillé. Ce dernier peut emprunter les véloroutes et offre une solution de mobilité pour les publics n'ayant pas accès à la voiture individuelle (jeunes, précaires, seniors), et se pose en alternative aux transports en commun pas toujours efficaces. Cette stratégie doit s'accompagner de la mise en place de solutions de stationnement pour les vélos (arceaux).

En France, 55% des déplacements sont inférieurs à 5 km, mais sur ces distances, seuls 25% sont réalisés en modes actifs (marche et vélo). En facilitant l'accès aux gares, aux services publics et aux équipements sportifs et culturels, la collectivité facilite l'accès de tous aux équipements publics, pacifie les rues et améliore le cadre de vie.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Urbanisme réglementaire et planification (Urbanisme, Mobilité)
<b>Département</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Accompagnement financier et expertise aux communes (Solidarité territoriale)
<b>Région</b>	Cofinancement infrastructures d'intérêt régional (Mobilité, Tourisme, Aménagement du territoire), par exemple vers les gares



### La Communauté de communes Marenne-Audour Côte-Sud (MACS)

dans son schéma directeur liaisons douces en 2009, prévoit explicitement de relier entre elles les 23 communes ainsi que les principaux pôles générateurs du territoire communautaire : zones d'activités économiques, gares, équipements culturels, scolaires et sportifs, équipements de loisirs et les principaux points d'intérêt touristiques.

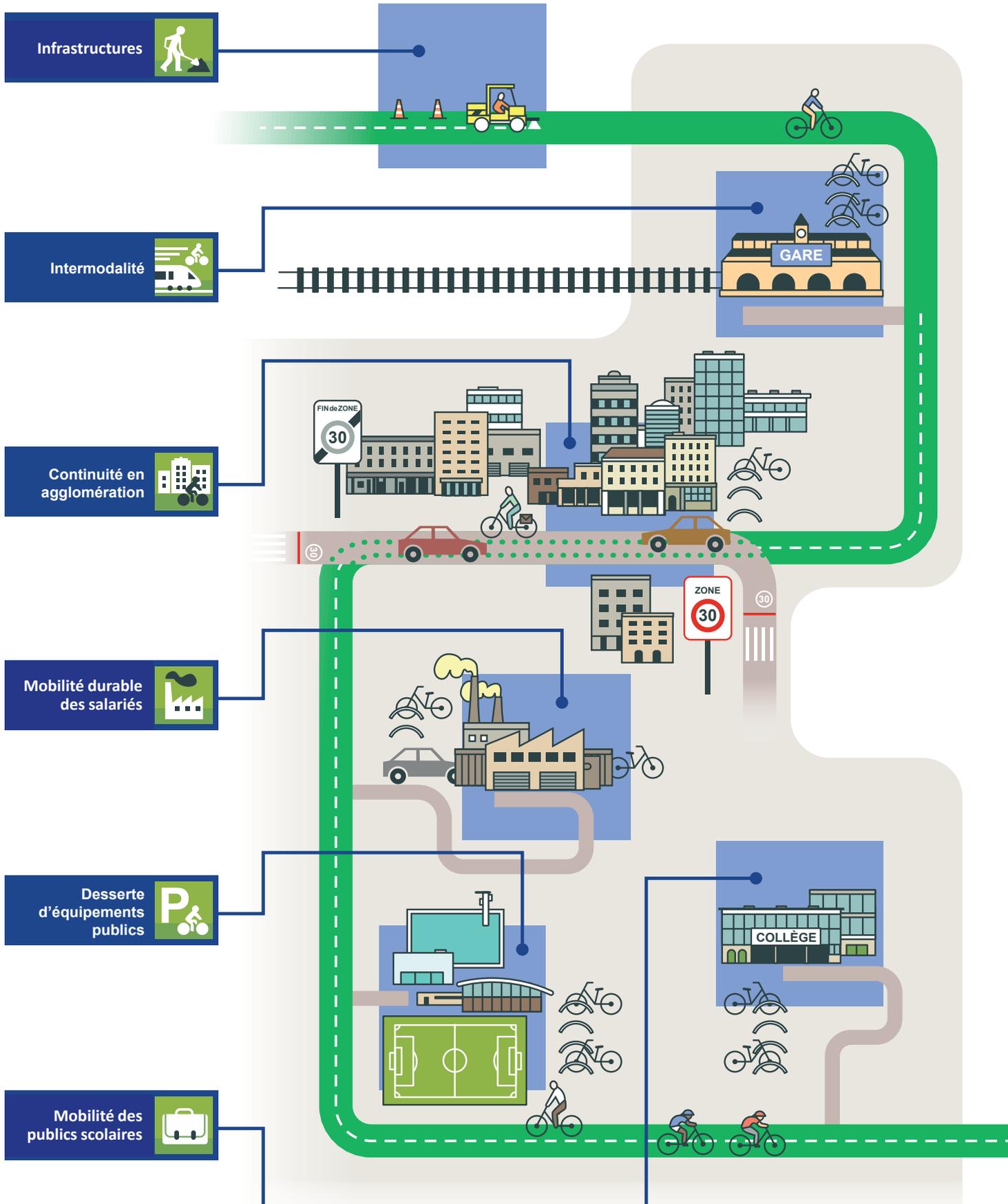
Cet impératif a guidé les choix de tracés d'un réseau de plus de 268 km d'itinéraires cyclables. A ce jour, plus de 70 km ont été créés. Si MACS privilégie les itinéraires en site propre, elle utilise également de la voirie existante à faible trafic. Pour faciliter l'usage du réseau encore en travaux, MACS met l'accent sur la signalisation pour faciliter le repérage et l'orientation des usagers.

Territoire à énergie positive pour la croissance verte, MACS est traversée par La Véloodyssée (EV1) et La Scandibérique (EV3) et connaît une évolution démographique importante. Son enjeu majeur à l'horizon 2020 est d'offrir une alternative sérieuse à la voiture pour les habitants et les nombreux touristes en saison estivale.

Le réseau de transport urbain Yégo s'intègre dans cette dynamique de mobilité douce, en proposant un accès vélos sur deux de ses lignes. De la même façon, l'application Mobimacs propose du calcul d'itinéraires à la découverte du territoire à vélo et participe au développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture en MACS.

[ suite page 10 ]

# ..... La véloroute : axe structurant pour les 13



# domaines d'action vélo des collectivités.....

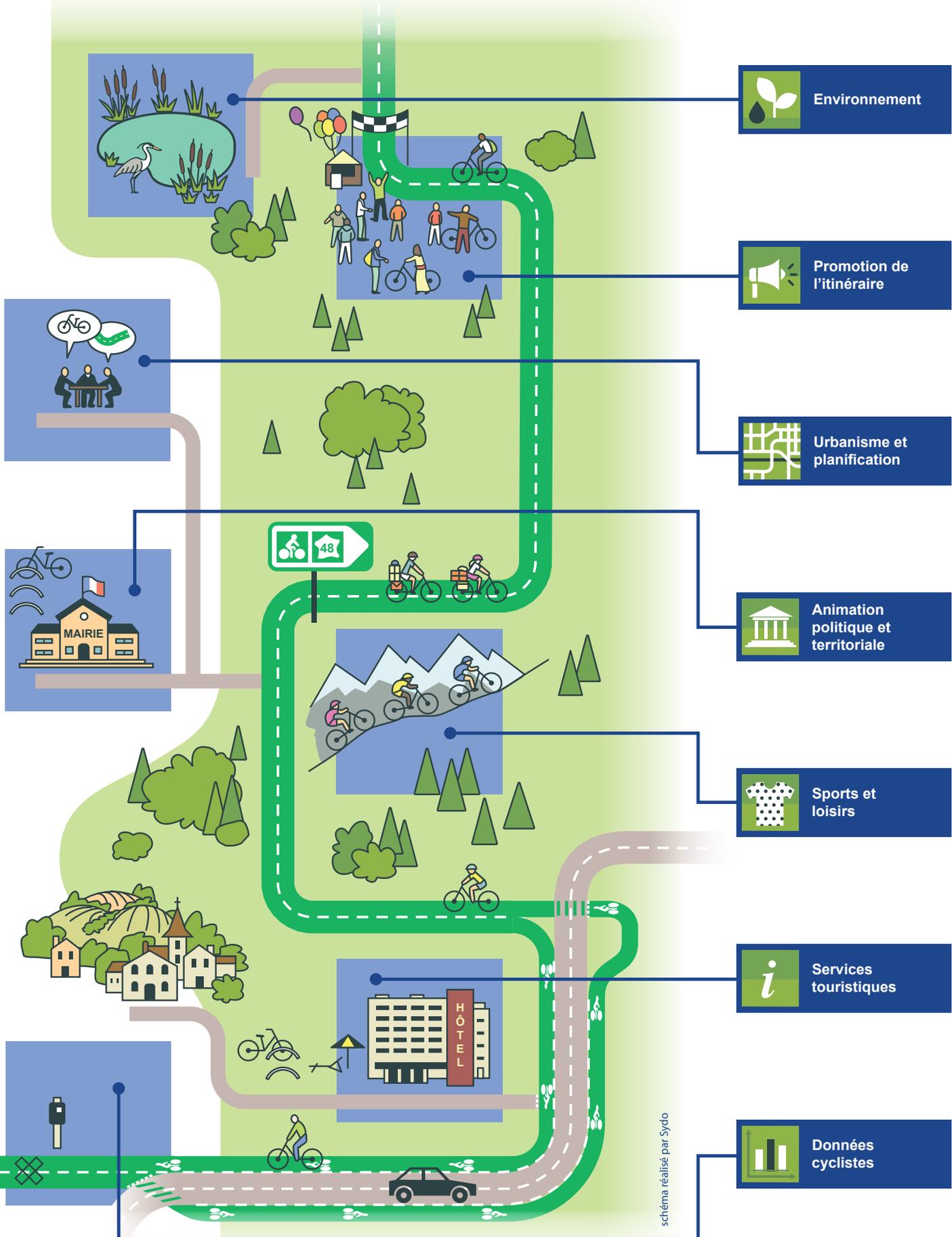


schéma réalisé par Sydo



## Intermodalité

À l'image de La Loire à Vélo ou de l'Alsace à vélo, auxquels 1/3 des touristes itinérants accèdent en train, un trajet à vélo, pour un déplacement ou un voyage, s'accompagne souvent d'une combinaison avec un autre mode de transport. Il y a trois axes majeurs pour faciliter et développer l'usage du vélo en combinaison aux transports en commun (TC).

- Permettre l'embarquement des vélos dans les transports collectifs lorsque c'est possible.
- Installer du stationnement sécurisé, par exemple par des abris à vélo, aux abords des gares et arrêts de TC.
- Faciliter la liaison entre la gare / l'arrêt de TC et la destination des cyclistes (centre ville, zone d'activité, centre administratif, itinéraire structurant).

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Gestion de la voirie sur son domaine pour rabattement et stationnement (Voirie, urbanisme)   Gestionnaire des transports publics urbains (Mobilité)
<b>Département</b>	Gestion de la voirie départementale pour rabattement (Voirie)
<b>Région</b>	Gestion des transports (TER, liaisons interurbaines) et aménagement des gares et abords (Mobilité)   Aides aux collectivités maîtres d'ouvrage (Mobilité, Aménagement du territoire)



La Région Pays-de-la-Loire développe un panel de solutions d'intermodalité. Pour les touristes à vélo sur La Loire à Vélo, les Régions Centre - Val-de-Loire et Pays-de-la-Loire financent la mise en place d'une voiture

spécialement dédiée à l'embarquement des vélos sur la ligne ferroviaire Interloire. Circulant entre mi-juin et mi-septembre, cet espace spécialement aménagé accueille jusqu'à 40 vélos, avec une rampe d'accès et un service pour faciliter l'embarquement. Ce service représente un investissement de 230 000 € pour les deux Régions après négociation avec la SNCF, et est utilisé par plus de 10 000 clients par saison. Pour faciliter la vie des nombreux pendulaires usagers du train + vélo, désengorger les trains de vélos sur le domicile / travail et éviter les conflits d'usages, la Région a installé des abris sécurisés dans les gares au plus haut potentiel, ainsi que du stationnement individuel de type cyclo-bloc sur 80 sites. Aux usagers qui souhaiteraient malgré tout embarquer leur vélo, la Région propose une aide à l'achat d'un vélo pliant, à hauteur de 50 % du prix d'achat (plafonné à 200 €), pour ses abonnés, les étudiants, lycéens et apprentis. Cette articulation vélo + transports publics suppose un accès aisé aux gares et équipements. C'est pourquoi la Région accompagne à hauteur de 30 % du coût les projets des communes et leurs groupements dans l'aménagement d'itinéraires cyclables en rabattement vers les transports publics régionaux.



## Promotion de l'itinéraire

Pour être fréquentée, une véloroute doit faire l'objet d'une promotion. Les collectivités peuvent communiquer via le web, les réseaux sociaux, ainsi que par les moyens traditionnels (print, presse, salons spécialisés). À titre d'exemple, les sources principales d'informations observées chez les itinérants des grands itinéraires d'Alsace sont : Internet (plus de 30 %), les cartes (+ de 47 %), les topoguides (+ de 25%). Les brochures disponibles dans les offices de tourisme et chez les hébergeurs sont des sources d'informations pour 33 % des itinérants. Avec la démocratisation du web mobile, de nombreux territoires proposent des applications de guidage

et d'informations touristiques. Enfin, l'organisation de grands événements populaires offre à de nombreuses personnes l'occasion de s'initier à la pratique. L'exercice de promotion prend toute sa dimension dans les démarches de comités d'itinéraire : les acteurs mutualisent leurs moyens et donnent à la promotion de l'itinéraire une dimension plus large.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Actions de communication via l'office du tourisme (Tourisme)
<b>Département</b>	Actions de communication via CDT (Tourisme)
<b>Région</b>	Actions de communication via CRT (Tourisme)



L'Alsace à vélo est une dynamique portée par dix partenaires à l'échelle de l'Alsace pour faire la promotion de la destination Alsace pour les touristes à vélo. Le consortium a développé un site web commun et une application mobile. Leur stratégie de promotion s'appuie également sur d'autres actions de promotion et de communication dont un événement majeur : le "Slow Up Alsace". Cette manifestation orientée grand public a réuni plus de 36 000 participants en 2015, cyclistes, piétons, trottinettes, rollers, sur des circuits de 8 à 30 km fermés à la circulation motorisée en Alsace centrale. L'événement et sa participation populaire valorisent et font connaître la véloroute Vignoble d'Alsace, ainsi que l'intégralité de l'offre d'itinéraires cyclables de la destination Alsace à vélo. Financé en grande partie par les collectivités concernées, l'organisation implique de sécuriser les routes grâce aux forces de l'ordre et aux bénévoles, une campagne de communication massive et des installations ludiques et festives dans les villages traversés par les différents parcours. L'édition 2015 aura coûté environ 100 000 €, dont 20 % de partenariats privés.





## Mobilité des publics scolaires

Dans le contexte où les maladies liées au manque d'activité physique représentent un problème de santé publique (20 % des adolescents en surpoids, soit 5 fois plus que dans les années 1960), le vélo offre une alternative crédible et bénéfique aux transports scolaires motorisés, à l'effet "parent-taxis" (plus d'1/3 des collégiens sont accompagnés en voiture), et aux effets de la sédentarité chez les jeunes. Ces derniers ont besoin d'itinéraires cyclables adaptés pour rejoindre les établissements scolaires ainsi que de stationnement dédié sur place. Les publics scolaires ont besoin d'être incités, leurs parents d'être rassurés. Avec le soutien des collectivités, les démarches "plans de déplacement d'établissement scolaire" traitent de ces questions et permettent la mise en place d'ateliers d'apprentissage du vélo, d'activités de promotion, de séances de réparation, etc.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Aménagement et animation des écoles (Enseignement élémentaire)
<b>Département</b>	Gestion de la voirie sur son domaine (Voirie)   Aménagement et animation des collèges (Collèges)
<b>Région</b>	Aménagement et animation des lycées et CFA (Lycées)   Gestion des transports publics et scolaires (Mobilité)



**Le Département de l'Hérault** a mené des démarches pilotes pour favoriser l'usage du vélo chez les collégiens de son territoire. Sur les 10 collèges ayant bénéficié d'un accompagnement poussé, la création du collège

de Jacou, en périphérie de Montpellier, est la plus emblématique. Le Département a aménagé la voirie reliant le collège aux deux communes voisines avec un réseau de pistes cyclables sécurisées. Ces pistes cyclables présentent une traversée des axes routiers très sécurisés et un jalonnement. Le collège a été équipé d'un parking à vélos, très vite agrandi, qui comprend aujourd'hui 270 places - parfois toutes occupées. Enfin, un partenariat a été noué avec un lycée professionnel voisin pour la mise en place d'un atelier d'entretien et de réparation des vélos par les élèves de la section cycle du lycée.

Le résultat de cet ensemble cohérent est que plus de 50% des élèves se rendent quotidiennement au collège à vélo. Le coût total des investissements nécessaires a représenté 1,3 million d'euros. Cette action pilote a, depuis, vocation à être dupliquée sur tous les nouveaux collèges héraultais.



© CD34

## Évaluation

L'observation des pratiques permet de mettre en valeur les retombées économiques du tourisme à vélo et d'orienter les investissements. Au niveau national, les comptages mutualisés sur la Plateforme nationale des fréquentations ont montré une hausse de 12 % de la fréquentation des itinéraires entre 2013 et 2014.

Des dispositifs techniques de comptages de cyclistes permettent de récolter des données quantitatives. Ces données, couplées à des enquêtes plus fines des usagers (de type sondages), permettent d'évaluer les fréquentations réelles des itinéraires cyclables et retombées économiques qui en découlent. Cette évaluation suppose une bonne coopération des différents acteurs, afin d'adopter une méthode commune et des objectifs partagés. Il est également possible d'observer la mobilité générale du public par des enquêtes ménages déplacements (EMD).

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Administration d'enquêtes tourisme (Tourisme)   Enquêtes Ménages Déplacements (Mobilité)
<b>Département</b>	Participation et administration des enquêtes (Tourisme)   Achat et gestion de compteurs (Voirie, Tourisme)
<b>Région</b>	Observatoire du tourisme, coordination et administration d'enquêtes (Tourisme)



**La Région Centre - Val-de-Loire** porte depuis 2004 une stratégie ambitieuse d'observation et d'évaluation des fréquentations du tourisme à vélo. Initialement, cette stratégie répondait au besoin de sensibiliser les élus du territoire à l'intérêt de développer La Loire à Vélo. Après s'être équipée de

dispositifs de comptages, la Région a mené en 2006 sa première grande enquête de fréquentation, dans le cadre du projet EuroVelo 6. Cette enquête, commune à tout l'itinéraire en France, est basée sur une méthodologie qui fait aujourd'hui référence. Elle permet d'estimer la fréquentation de la véloroute et ses retombées économiques en croisant les ratios de l'étude avec les données de comptages automatiques. En 2010, la Région installe 9 compteurs de dernière technologie et lance sa deuxième grande enquête sur La Loire à Vélo, en partenariat avec les Pays-de-la-Loire. En 2015, la Région a un parc de 10 compteurs et mène une troisième enquête dont les résultats sont attendus en 2016. Forte de son expérience sur La Loire à Vélo, l'objectif est aujourd'hui de déployer l'observation sur l'ensemble des itinéraires et boucles du schéma régional, en partenariat avec les territoires concernés.

Cette stratégie a un coût, mais elle est plébiscitée par les élus dans la mesure où elle a mis au jour l'évolution (positive) du tourisme à vélo, secteur clé du territoire, et permet d'orienter judicieusement les investissements. Les retombées économiques sur La Loire à vélo sont estimées à 15,3 millions d'euros en 2010 et à 19,8 millions en 2014.



© Symetris



## Urbanisme et planification

Les problématiques d'aménagement du territoire sont communes à toutes les échelles de territoires : limiter l'étalement urbain, les émissions de gaz à effet de serre, les effets de coupures, les problèmes de congestion... Autant d'enjeux liés à la mobilité pour lesquels le vélo est pertinent. Les territoires sont à la fois dans une logique de "management de la mobilité" et d'aménageur. L'objectif est de prioriser les axes de développement, de préserver des espaces, de réserver des emprises, etc. Pour agir, chaque niveau de collectivité dispose d'outils juridiques dédiés : PDU et PLU(i) aux niveaux intercommunaux, SCOT, PCET, ainsi que le SRADDET et ses déclinaisons, au niveau régional.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Élaboration de documents prescriptifs et facultatifs- PLU(i), PDU, schémas directeurs (Urbanisme)
<b>Département</b>	Élaboration du PDIPR ou d'un schéma départemental (PDIPR, Voirie)
<b>Région</b>	Élaboration et suivi du SRADDET dont volet SR3V (Aménagement du territoire, Tourisme)



**La Communauté d'agglomération du Boulonnais**, suite à l'élaboration du SCOT du Boulonnais et du vote de la loi Grenelle II, s'est lancée depuis 2011 dans l'élaboration d'un PLUi, démarche qui intègre également un volet PDU et PLH. L'agglomération représentant moins de 500 000 habitants, la démarche PDU était donc volontaire. Ce PDU a établi un diagnostic des mobilités et leurs enjeux sur le territoire, décliné en plusieurs priorités, dont celles de développer les modes actifs, marche et vélo.

La collectivité travaille à la mise en place d'un schéma directeur vélo, axé notamment sur l'EuroVelo 4, le long de la côte. Ce schéma prévoit par exemple que les communes mettent en place des solutions de rabattement de cet axe vers les collèges et les écoles, ainsi que vers les gares et les haltes de transports. Le relief du Boulonnais a beau représenter une difficulté pour le développement de la pratique, le vélo trouve sa place dans une stratégie de valorisation touristique. Concomitamment l'Agglomération a élaboré un schéma de petite randonnée, qui donne une existence juridique aux cheminements piétons et garantit une servitude de passage.



Autre force de la démarche menée par l'Agglomération : l'articulation directe entre les réflexions liées à la mobilité (dont le schéma directeur vélo) et le volet normatif du PLUi. Celui-ci oblige à une prise en compte obligatoire des cheminements doux dans les OAP sectorielles et fixe des normes de stationnement vélo dans l'habitat collectif neuf supérieures à la norme nationale, par exemple.

## Animation politique et territoriale

Le développement de la pratique du vélo nécessite que l'offre d'itinéraires cyclables, de services vélo et d'incitations à la pratique soit cohérente à une large échelle. Ce qui sous-tend une bonne coopération entre les différents acteurs du territoire et une bonne transversalité au sein de la collectivité. Cette dernière joue un rôle d'animation essentiel pour coordonner la politique vélo sur son territoire. Cela passe par le suivi, l'organisation de réunions régulières, ainsi que des incitations (financières) à s'engager dans le projet.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Organisation d'une animation locale, de réunions de concertation (Tourisme)
<b>Département</b>	Coordination et animation d'un plan départemental vélo (Tourisme, Solidarité territoriale)
<b>Région</b>	Animation comité régional VVV (Tourisme, Aménagement du territoire)



**La Région Bretagne** s'est lancée dans l'élaboration d'un Schéma régional des Véloroutes et voies vertes au début des années 2000. Dès son élaboration, les collectivités concernées (en particulier les Départements) ont été parties prenantes – élaborant elles-mêmes leur propre politique vélo simultanément. Le schéma prévoit 8 itinéraires régionaux, et s'accompagne d'un "comité régional VVV", qui réunit les 4 Départements bretons et leur agence touristique ainsi que le Département de Loire-Atlantique, les grandes agglomérations, et les différentes associations concernées. Ce comité a pour fonction de garantir la mise en œuvre des itinéraires et leur

mise en tourisme, en veillant à la cohérence des aménagements, en favorisant le développement des services et en communiquant sur l'offre. Un comité technique développe des outils nécessaires à la cohérence de ce comité régional : des principes d'aménagements communs, une signalisation régionale, un référentiel régional des services (transformé en Accueil Vélo®), la cartographie, l'intermodalité, la communication et l'observation. Cette démarche régionale s'accompagne de réunions plus locales, sur un des 8 itinéraires du SR3V ou sur une thématique. Ces rendez-vous permettent de toucher les élus et les professionnels locaux. Si la Région cofinance (à hauteur de 20% environ) les aménagements, l'implication des collectivités à ce comité et à la dynamique régionale reste volontaire. C'est un véritable travail de coconstruction, puisque des décisions régionales ne seraient pas suivies d'effets sans l'implication des collectivités maîtres d'ouvrages.





## Sports et loisirs

Les pratiques plus sportives de vélo sur route sont estimées à 2 millions de pratiquants. Avec 6,5 millions de pratiquants, le vélo-tout-terrain est une pratique en plein essor qui requiert des aménagements dédiés. La collectivité peut agir :

- en mettant en place un réseau consistant de "boucles cyclo"
- en mettant en place ou en soutenant la mise en place de sentiers VTT jalonnés et entretenus, en prenant soin d'offrir les conditions d'une pratique sécurisée, d'éviter les conflits d'usages avec les randonneurs pédestres, etc.
- en soutenant les clubs locaux, les fédérations, les bases FFC ou FFCT...

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Aménagement et signalisation de boucles et de sentiers (Tourisme, Urbanisme, Voirie, Sports)
<b>Département</b>	Aménagement et signalisation de boucles et de sentiers (Voirie, PDESI-PDIPR, Tourisme)   Animation de la démarche PDIPR (PDIPR, Solidarité territoriale)
<b>Région</b>	Soutien aux acteurs des sports – sports de nature (Sports)   Aides financières aux collectivités maîtres d'ouvrage (Tourisme)

**Le Département du Jura** mène une politique de développement de l'usage du vélo sur tous les plans : véloroutes "de plaine" sur l'EV6, mais également boucles cyclo-touristiques (2 070 km via 26 boucles, 11 ascensions de cols et 3 grands itinéraires) et un réseau VTT (1 980 km en tout, 139 boucles, 5 sites et bases VTT, et 4 grands itinéraires). Cette démarche s'est appuyée sur la refonte du Plan départemental des itinéraires de

promenade et de randonnée (PDIPR) qui s'est élargi à sa dimension vélo, VTT, cyclotourisme et véloroutes. Le premier enjeu a été de donner une cohérence à des offres locales portées par les intercommunalités. Pour cela le Département et le CDT ont mis en place un club "Le Jura à vélo", qui assure la cohérence et la promotion de l'offre globale du Jura.

Les communes et leurs groupements sont en charge de l'achat des panneaux cyclo, mais bénéficient du groupement d'achat du Département ainsi que de la pose de ces derniers par les services techniques du conseil départemental. Pour le VTT, les communes sont également responsables mais accompagnées par le CDT et aidées par le Département pour l'achat des panneaux. Les actions de promotion sont quant à elles cofinancées en partie par le Département et les territoires impliqués.

Cette offre conséquente a permis au Jura d'être reconnu "Destination Vélo de l'année 2015". L'objectif est maintenant de valoriser les retombées économiques de ces pratiques vélo.



© CDT Jura

## Mobilité durable des salariés

Si la part modale du vélo augmentait de 50 % dans les déplacements domicile-travail, cela générerait 151 millions d'euros de bénéfices santé rien qu'en Île-de-France. En tant qu'employeur, chaque niveau de collectivité peut agir sur les pratiques de mobilité de ses agents : mise à disposition de flotte de vélos ou actions de sensibilisation pour mettre les ambitions en pratique. Des actions pro-actives de la collectivité peuvent faire la différence également pour les autres employeurs. Par un soutien technique et financier, la collectivité peut initier et accompagner les démarches des entreprises de son territoire. Lorsqu'elle est impliquée dans la création d'une zone d'activité économique, la collectivité doit être attentive à la desserte de cette zone par les modes actifs. Des actions de communication et d'animation constituent également un levier intéressant.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Incitation à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture (Mobilité)   Plan de mobilité des salariés (Employeur)
<b>Département</b>	Plan de mobilité des salariés (Employeur)
<b>Région</b>	Actions d'animations, soutien financier aux acteurs de l'éco-mobilité, communication (Mobilité, Développement économique)   Plan de mobilité des salariés (Employeur)

**La Région Auvergne - Rhône-Alpes** organise depuis 2011, dans le cadre de sa politique de développement de l'écomobilité, une action exemplaire pour inciter les salariés de son territoire à utiliser des modes de transports

alternatifs à la voiture individuelle. Le "Challenge mobilité Rhône-Alpes - Au Travail j'y vais autrement" est une opération de communication où les entreprises volontaires inscrivent le nombre de déplacements réalisés autrement qu'en voiture individuelle pour l'emporter. Initié par la Région, avec l'appui de l'Ademe, l'opération utilise des relais (associations, espaces info énergie et collectivités locales) pour animer la démarche localement. La communication est désormais régionale, avec un site commun à toute la région. Plus de 1 000 employeurs (dont 60% d'entreprises privées) représentant 43 200 salariés ont participé au challenge en 2015. Des nombres en hausse de 20 % à 40 % chaque année. Le challenge permet d'initier des démarches plus longues dans les entreprises, de type "plan de mobilité", pour travailler sur la mobilité des salariés.

L'initiative a été dupliquée dans plusieurs autres régions depuis. Le coût de l'opération, de 130 000 € en 2015, est majoritairement supporté par la Région, l'Ademe contribuant à hauteur de 30 %.



© 2011-2015 - Région Rhône-Alpes - Tous droits réservés TNT Express France



## Environnement

Alors que la scène internationale a confirmé l'objectif de limiter le réchauffement climatique à 2°C lors de la COP21 de Paris, les collectivités territoriales sont les principales actrices de l'action publique environnementale. Le vélo doit être pris en compte dans les plans Climat Air Énergie, les schémas de cohérences écologiques et dans les stratégies de développement durable. Les aménagements cyclables ont un moindre impact environnemental que d'autres aménagements de transport et peuvent s'intégrer au sein d'Espaces naturels sensibles. Le vélo, moyen de déplacement décarboné, sans impact sur le bruit, la qualité de l'air ou l'espace public, tiendra une place de choix dans le nouveau dispositif des zones de circulation restreinte.

### Qui fait quoi ?

<b>Commune et intercommunalité</b>	Élaboration et animation d'un Plan climat air énergie territorial (PCAET), dont volet mobilité et voirie   Élaboration et mise en œuvre de la Trame verte et bleue (Environnement)
<b>Département</b>	Élaboration et animation du PDESI – CDESI – PDIPR (PDESI)   Aménagement et préservation des Espaces naturels sensibles (ENS)
<b>Région</b>	Élaboration et animation du volet Climat-air-énergie et Cohérence écologique du SRADDET (Aménagement du territoire)



**Le Département de Charente-Maritime** inscrit sa politique cyclable dans une démarche environnementale pour encourager le développement durable, réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser l'utilisation des modes doux. Ainsi, les aménagements cyclables, inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnées,

sont financés par le produit de la Taxe d'aménagement tout comme les actions en faveur des Espaces naturels sensibles. Le budget vélo de 323 000 € en 2014 a dépassé le million d'euros en 2010 et 2011 pour procéder à d'importants aménagements sur La Véloodyssée/EuroVelo 1. Le Département est très attentif à prendre en compte les spécificités environnementales des milieux en proximité du littoral ou en espaces remarquables notamment. Cela se traduit dans le choix des tracés, de revêtements à moindre impact sur l'environnement et dans un travail sur l'insertion paysagère des aménagements (choix de panneaux et de mobiliers d'accueil en bois notamment). Pour la V80 / Le Canal des 2 mers à vélo qui passe sur les rives de Gironde dans le département, une réflexion environnementale globale a été conduite dès l'achat des terrains et a abouti à la réalisation des cheminements, au classement en Espace naturel sensible des terrains restant, à la mise en place de partenariats avec les agriculteurs pour l'entretien (via des pâturages de moutons) et à l'installation de panneaux d'interprétation de la faune et de la flore locales. Signe que le vélo est au cœur de l'action environnementale du Département de Charente-Maritime : la mission vélo du Département est intégrée à la direction du Développement durable et de la Mer au sein du service dédié aux Espaces naturels sensibles.



# Check-list d'une politique cyclable

- ✓ Disposer de moyens humains et financiers solides
- ✓ Nommer un référent élu et un référent technique sur le vélo pour assurer la cohérence et la transversalité des projets
- ✓ Établir une stratégie vélo globale
- ✓ Reprendre les 13 domaines d'action déclinés dans ce dossier
- ✓ Animer les démarches partenariales du territoire
- ✓ Adhérer aux DRC pour participer à la dynamique nationale en faveur du vélo



# Qui sont les DRC ?

Le réseau des Départements & Régions cyclables rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France. Au cœur de leurs attentions : le développement des véloroutes et voies vertes et du tourisme à vélo. Membre fondateur de France Vélo Tourisme, partenaire des fédérations d'usagers, des acteurs du tourisme et du ministère de l'Écologie, les DRC agissent, depuis 1999, dans l'intérêt de la culture vélo en France dans une dynamique collégiale. Reconnus pour leur expertise technique au travers de la publication d'ouvrages, leurs observatoires et l'organisation de formations, interlocuteurs privilégiés de l'État et animateurs de dynamiques de comités d'itinéraire au plus près des territoires, les Départements & Régions cyclables sont le centre national de coordination pour EuroVelo, le schéma des véloroutes européennes et portent la voix des collectivités au niveau européen.



**Glossaire :** **ADEME** – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie | **ADT** – Agence de développement touristique | **AFITF** – Agence de financement des infrastructures de transports français | **CIADT** – Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire | **CDT** – Comité départemental de tourisme | **CPER** – Contrat de plan État-Région | **CRT** – Comité régional de tourisme | **DUP** – Déclaration d'utilité publique | **EMD** – Enquête ménages déplacements | **ENS** – Espace naturel sensible | **FEDER** – Fonds européens de développement régional | **FFC** – Fédération française de cyclisme | **FFCT** – Fédération française de cyclotourisme | **LAURE** – Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie | **LOTI** – Loi d'orientation des transports intérieurs | **LTECV** – Loi sur la transition énergétique | **MACS** – Marenne Adour Côte-Sud | **MAPTAM** – Loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles | **NOTRe** – Loi "nouvelle organisation territoriale de la République" | **OAP** – Orientation d'aménagement et de programmation | **ION3V** – Observatoire national des véloroutes et voies vertes | **PCET** – Plan climat-énergie territorial | **PDA** – Plan de déplacement de l'administration | **PDES** – Plan de déplacement d'établissement scolaire | **PDESI** – Plan départemental des espaces, sites et itinéraires | **PDIPR** – Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée | **PDU** – Plan de déplacement urbain | **PLH** – Plan local de l'habitat | **PLU(i)** – Plan local d'urbanisme (intercommunal) | **RTE-T** – Réseau transeuropéen de transport | **SCOT** – Schéma de cohérence territoriale | **SN3V** – Schéma national des véloroutes et voies vertes | **SR3V** – Schéma régional des véloroutes et voies vertes | **SRADDET** – Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires | **SRCAE** – Schéma régional climat air énergie | **SRCE** – Schéma régional de cohérence écologique



tél. +33 (0)4 72 61 36 26

fax +33 (0)4 72 61 79 77

[www.departements-regions-cyclables.org](http://www.departements-regions-cyclables.org)

[info@departements-regions-cyclables.org](mailto:info@departements-regions-cyclables.org)