

Grand Est

Guide des bonnes pratiques

« **déploiement d'une stratégie vélo** »



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST



SOMMAIRE

LE PLAN NATIONAL VELO - p 4

LES BENEFICES - p 6

LES SCHEMAS CYCLABLES - p 8

LES ASSOCIATIONS VELO - p 12

INSCRIRE UNE CULTURE DU VELO - p 16

LES AMENAGEMENTS - p 20

LES EQUIPEMENTS ET SERVICES - p 28

LES AIDES AUX FINANCEMENTS - p 32

“La vie, c’est comme une bicyclette, il faut avancer pour ne pas perdre l’équilibre.”

Albert EINSTEIN

Préface

Les modes de déplacements ont fortement évolué ces dernières décennies, parfois au bénéfice des territoires, parfois à leur détriment. L’usage de la voiture est l’illustration même de cette dualité. Le recul que nous offre son utilisation depuis son invention en 1883 permet aujourd’hui d’appréhender les limites du «tout voiture» pour nous inciter à reconsidérer son usage dans nos déplacements quotidiens quand cela reste possible. Pollution de l’air, accidentologie, coût important pour les ménages, sédentarité, congestion routière, etc., sont des éléments qui appellent à porter un regard nouveau ou du moins de renouveau sur notre mobilité quotidienne.

Parmi les alternatives qui s’offrent à nous, le vélo fait aujourd’hui l’objet de nombreuses attentions. Le lancement d’un plan national vélo en septembre 2018 marque une volonté politique forte d’un déploiement «de la petite reine» au sein de nos territoires.

Ce document, à destination première des collectivités, rappelle les points importants d’une stratégie vélo. Il contient également des liens vers des guides méthodologiques et vers des acteurs sur lesquels les collectivités pourront s’appuyer.

Les collectivités sont les acteurs forts de la mise en oeuvre des politiques cyclables, tant vis à vis de leur rôle d’aménageur, que d’organisatrice de la mobilité, et de sécurisation des citoyens. La future Loi d’Orientation des Mobilités viendra prochainement renforcer ces rôles en plaçant la mobilité active comme une compétence centrale couvrant l’ensemble des territoires.

Le Directeur Régional de l’Environnement
de l’Aménagement et du Logement
de la Région Grand Est

Hervé Vanlaer

A handwritten signature in blue ink that reads "H. Vanlaer". The signature is written in a cursive style and is underlined.

Le plan national vélo

Pourquoi un plan vélo?

Entre les années 1970 et les années 2000, le vélo est passé du statut de mode de déplacement (10 % des trajets domicile-travail dans les années 1970) à celui, en premier lieu, d'activité de loisir ou de pratique sportive.

Si depuis la fin des années 1990 l'usage du vélo connaît un regain d'intérêt, sa part dans les déplacements quotidiens reste très faible, environ 3 % à l'échelle nationale. Elle positionne la France au 25^e rang dans l'Union Européenne où l'usage du vélo dépasse les 7% de part modale.

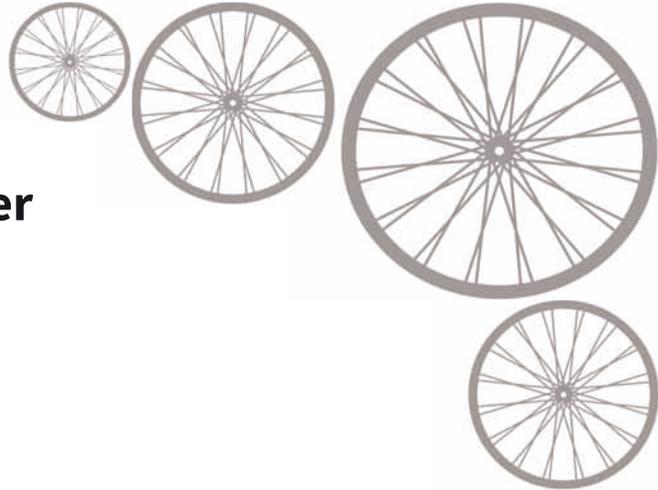
Sur la base des travaux des Assises nationales de la mobilité, le Gouvernement a lancé un plan le 14 septembre 2018 dont l'objectif est de multiplier par trois la part du vélo dans nos trajets, afin de passer de 2,7 % à 9 % en 2024. Il s'agit d'une mobilisation sans précédent du Gouvernement qui témoigne de sa volonté de positionner le vélo comme mode de transport privilégié. De nombreux ministères sont impliqués directement dans sa réalisation : ministère de l'Intérieur, ministère de la Transition écologique et solidaire (dont le ministère des Transports), ministère de la Cohésion des territoires, ministère des Solidarités et de la Santé, ministère du Travail, ministère de l'Education nationale, ministère de l'Action et des Comptes publics, ministère de l'Economie et des Finances, ministère des Sports... Le plan repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français :



- **Sécurité** : le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière
- **La sûreté** : la lutte contre le vol de vélos
- **L'incitation** : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux
- **Le développement d'une culture vélo**

Pour en savoir plus

https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo_-_vendredi_14_septembre_2018.pdf



Ce que le plan national vélo va changer

Pour les collectivités locales

Un Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€ visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes structurants vélo des collectivités territoriales

Une planification à chaque niveau territorial, afin de définir un réseau cyclable et/ou piéton structurant continu et sécurisé et des zones de stationnement vélos.

La publication d'une norme NF pour les vélos utilitaires, avec l'objectif de sécuriser les collectivités souhaitant proposer un service de logistique propre.

De nouvelles modalités pour réglementer l'usage des voiries publiques : engins de déplacement personnel, vélos ou trottinettes « papillon », zones à faibles émissions avec un contrôle facilité.

Pour les citoyens

D'avantage de parcours cyclables sécurisés sur la route et des aménagements, comme les sas vélo ou le double sens cyclable, permettant de mieux partager l'espace public et de réduire les accidents.

Des modalités de soutien en tant que cycliste salarié élargies et simplifiées par les employeurs.

Le développement des voies vertes, pour favoriser la circulation des vélos le long des canaux sans interdire la circulation des véhicules d'exploitation.

Le déploiement d'actions fortes pour prévenir le vol de vélos et augmenter les chances de retrouver son vélo volé : généralisation du marquage des vélos et création d'un fichier national des propriétaires.

Des zones de circulation apaisée mieux respectées, avec la possibilité pour les cyclistes de rouler à deux de front sans obligation de se rabattre quand un véhicule motorisé souhaite dépasser.

Des mesures pour faciliter et sécuriser le stationnement des vélos, dans les gares et les bâtiments.

Un apprentissage précoce généralisé du déplacement à vélo en partenariat avec le ministère des Sports, l'Éducation nationale et la Sécurité routière.

Pour les entreprises

Une contribution forfaitaire jusqu'à 400 €/an des employeurs aux frais de déplacement domicile-travail de leurs salariés qui utilisent le vélo.

La mise en place d'un barème fiscal vélo en vue de simplifier le remboursement des déplacements professionnels effectués avec un vélo personnel.

Des avantages fiscaux pour les entreprises ayant souscrit un engagement de location de vélos de longue durée pour les déplacements domicile travail de leurs salariés.

Un soutien à l'achat de vélos à assistance électrique (dont les vélos cargos) dans le cadre d'un programme de certificats d'économie d'énergie (CEE).

Les bénéfices

Quelques constats alarmants

Plus de **75% des déplacements domicile - travail** sont effectués **en voiture** sur le territoire national.

35 800 décès prématurés (avant l'âge de l'espérance de vie) sont imputés à la pollution atmosphérique en France.

En 40 ans les jeunes (9-16 ans) ont **perdu 25% de leur capacité cardio-respiratoire.**

La pratique du vélo apporte de nombreuses externalités positives à la société et aux usagers.

Santé

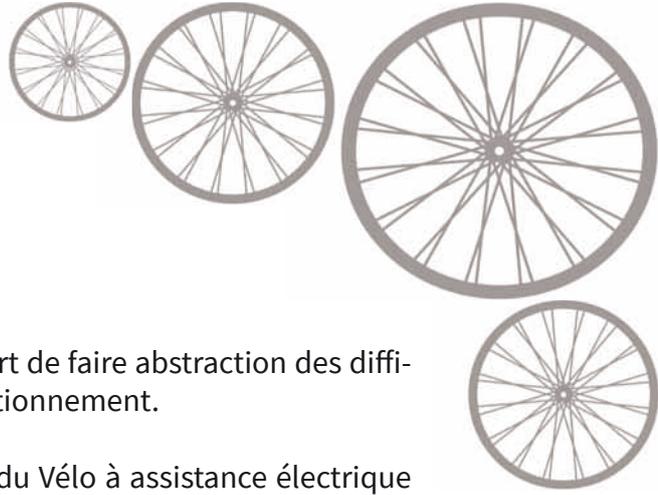
Une étude danoise réalisée en 2000 sur un échantillon de 30 000 personnes conclut que la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail permettrait de réduire de 28% le risque de mortalité précoce.

D'autres études viennent corroborer ces résultats avec des réductions de risques très importants pour certaines pathologies comme par exemple les maladies vasculaires cérébrales, et certains cancers (côlon, sein ...). De manière générale l'usage du vélo au quotidien permet de se forger une bonne condition physique et de lutter contre la sédentarité.

Environnement

Le développement de la pratique du vélo conduit de manière logique à une diminution de la part modale de la voiture et donc contribue directement à une baisse des GES (Gaz à effet de serre) et autres polluants. Le transport pour rappel est émetteur de 39% des GES (hors UTCF), et la voiture particulière représente plus de 50% de ces émissions.





Economie du vélo

L'usage du vélo est incontestablement plus avantageux pour un ménage comparativement à l'automobile. Si l'on tient compte du coût de l'assurance pour une voiture, du carburant qui est en constante augmentation, de l'entretien du véhicule et des réparations, l'utilisation du vélo est nettement compétitive sur le plan financier pour les petites distances (<10km).

Il permet également le développement d'un secteur économique productif mais également de services (location, réparation ...) tout en favorisant le développement d'emplois localisés. Le potentiel économique du vélo en France est estimé à 65 milliards d'euros annuels.

Autres aspects

Sur les zones urbaines, notamment sur les villes connaissant un fort trafic, le vélo permet d'une part des déplacements plus rapides,

et d'autre part de faire abstraction des difficultés de stationnement.

L'apparition du Vélo à assistance électrique (VAE) permet aujourd'hui de parcourir plus de kilomètres tout en offrant du confort aux utilisateurs. Il permet notamment d'effectuer des parcours de plus de 10 kilomètres sans difficulté particulière.

Il est également à noter que plus le nombre d'utilisateurs est important sur les routes, plus la circulation est apaisée, limitant ainsi le risque d'accident de la route.



**Bénéfices 20 x supérieurs
aux risques**

**Augmentation de
l'espérance de vie**

**Potentiel économique de
65 Milliards d'euros/an**

**Baisse conséquente du
coût des déplacements**

**Contribue à diminuer l'émission de
GES, particules et autres polluants**

Les schémas cyclables

Le schéma cyclable

Réalisé en interne ou avec l'aide d'un bureau d'étude, le schéma cyclable nécessite une implication de nombreux acteurs tout au long de sa mise en place.

La loi LAURE de 1996 (qui a modifié l'article 28 de la LOTI en rendant obligatoire les PDU pour les villes de plus de 100 000 habitants) précise dans son article 20 que « l'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du PDU lorsqu'il existe. »

Le développement d'infrastructures cyclables est difficilement envisageable sans avoir appréhendé l'organisation du territoire qui l'accompagne.

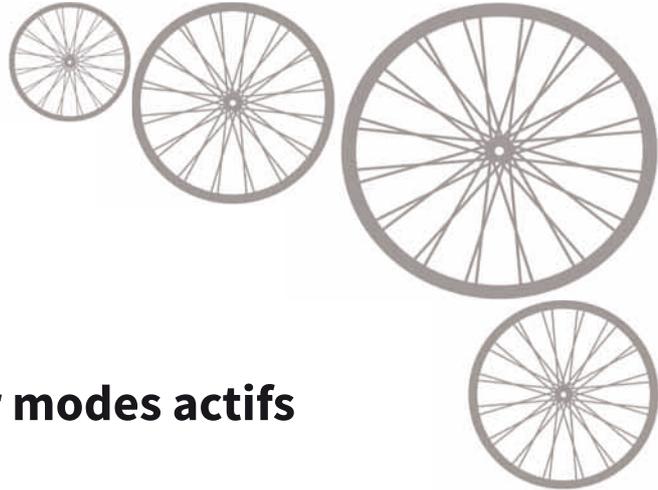
Il est donc essentiel d'avoir une vision globale de la mobilité et de l'accès à certains points stratégiques de manière à développer un réseau cyclable cohérent sur un territoire.

Les schémas directeurs cyclables sont des outils de planification qui permettent cette vision de l'aménagement.

Ils ont pour ambition de développer des maillages permettant des déplacements vers ce qui est appelé des pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, d'habitats, services divers, zones touristiques, etc.).

Outre la définition des tracés et des types d'aménagements cyclables, les schémas permettent de déterminer un plan pluriannuel d'investissement qui permet aux collectivités de prévoir le budget de réalisation sur plusieurs années à venir.





L'élaboration d'un schéma directeur modes actifs

Le diagnostic

Cette phase est indispensable à la mise en place d'un schéma directeur. Il est le premier socle de sa construction.

Le recueil des usages

Elle commence notamment par une évaluation des pratiques sur le territoire. Y a-t-il des cyclistes actuellement ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ? Quelles difficultés rencontrent-ils ?, etc. Ces éléments doivent permettre d'identifier les atouts déjà existants mais également les freins à la pratique ou à la desserte de certaines zones du territoire.

Cette phase doit faire l'objet d'une consultation de la population, que ce soit par des réunions publiques ou des enquêtes. Demander aux citoyens qu'ils ne font pas de vélo quels sont leurs freins est important. De nombreuses associations d'usagers sont également actives sur les territoires ; elles ont souvent une connaissance pointue de celui-ci.

L'inventaire de l'existant

Parallèlement il est important de connaître les aménagements qui sont déjà en place, et de connaître plus précisément la nature de l'aménagement dont il s'agit : pistes, voies, zones partagées, contre-sens cyclable, nombre de stationnements vélo, type de stationnement, signalétique en place, etc.

Identification des pôles générateurs de déplacements, des stations, et des arrêts de transports en commun.

L'identification des pôles générateurs de déplacements permettra de comprendre l'organisation des déplacements sur le territoire de mise en place du schéma.

La gestion de ces données via des logiciels de SIG permettent d'avoir un aperçu précis et organisé de ces aménagements.

La conception du schéma

Cette phase correspond à la mise en perspective des données précédemment recueillies (usage et inventaire de l'existant) avec une réflexion sur la desserte du territoire, notamment sur les zones «blanches».

Il est également important de prendre en considération les maillages existants sur les territoires voisins, afin d'éviter une fragmentation des itinéraires cyclables.

Cette phase doit par ailleurs permettre d'identifier des points durs (par exemple les difficultés de franchissement sur certaines infrastructures) et envisager dès lors des scénarii possibles soit pour les contourner, soit pour les résorber (passerelle, tunnel, etc.).

La sécurité routière est à prendre en considération dans la mise en place du schéma et des aménagements qui seront planifiés. Le sentiment de sécurité sur la route est un élément clef d'une réussite de la stratégie choisie.

Cette phase d'élaboration doit prendre en compte également les différents documents de planification qui peuvent s'appliquer sur le territoire (SCOT, PDU, PLUI, PLU, etc.).

Pour en savoir plus

<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developper-modes-actifs-territoires-2016.pdf>

Elaboration d'un schéma cyclable

ETAPE 1

Identification des acteurs du vélo et de la mobilité sur le territoire

Recherche d'expériences similaires

Identifier une échelle pertinente



ETAPE 2

Recensement des usages, enquêtes auprès des associations d'usagers, micro-trottoir, etc.

Inventaire des aménagements existants

Identifier les coupures

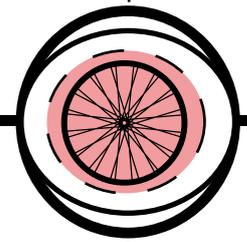
Identification des pôles générateurs de déplacements

Comprendre la structuration des déplacements

Cartographie des données



Groupes de travail avec un large panel d'acteurs



ETAPE 3

Mise en perspective des données

Elaboration de plusieurs scénarii

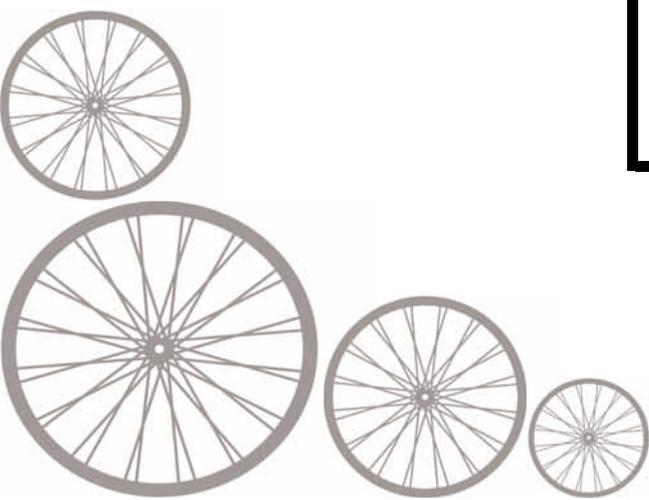
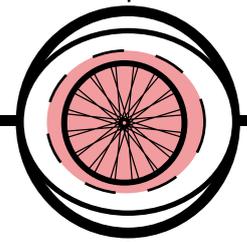
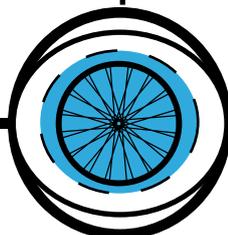
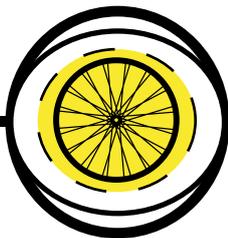
Consultation des associations et remise en perspective des scénarii

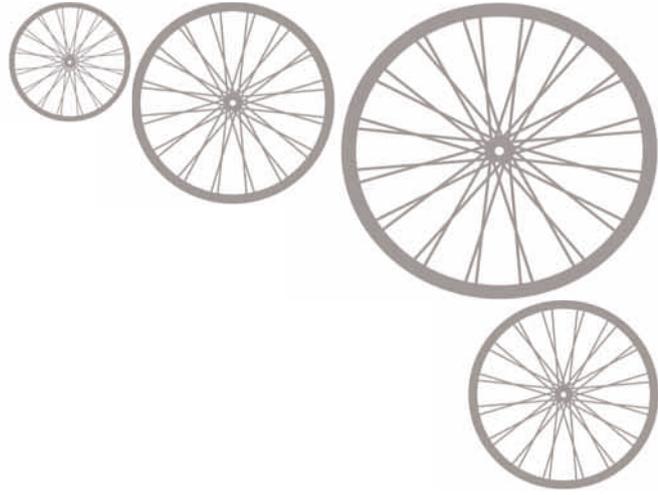
Consultation publique

Prise en compte des retours de la Consultation publique

Choix du Scénario

départ



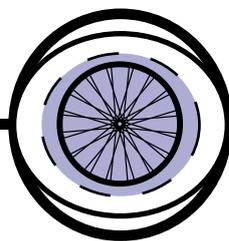
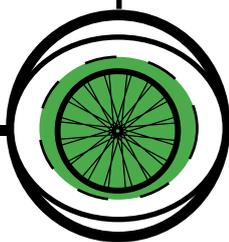


ETAPE 4

Planification de la mise en oeuvre

Mise en place d'un calendrier de financement des infrastructures

Recherche de financements extérieurs (DSIL, DETR, FNADT, Appel à projets, etc.)



arrivée



ETAPE 5

Mise en oeuvre des travaux

Evaluation de la fréquentation (comptages, enquêtes de satisfaction, etc.)

Elaboration d'une communication sur les projets et l'usage du vélo

Organisation d'événements autour du vélo

Les associations vélos

Les Associations d'usagers

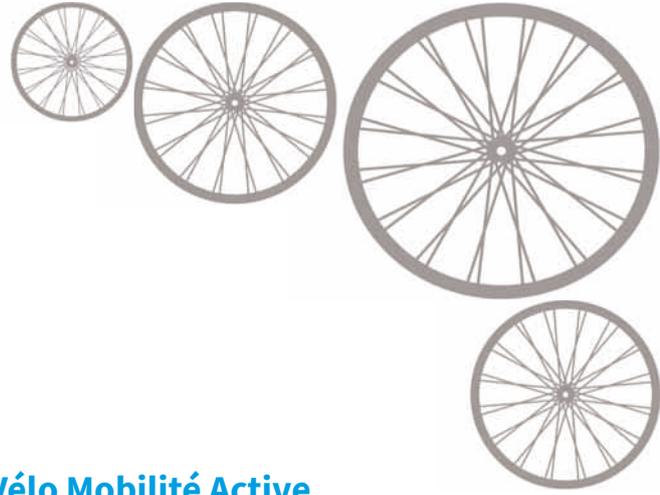
Les associations d'usagers sont présentes sur de nombreux territoires du Grand Est avec plus d'une vingtaine d'associations. Elles possèdent une bonne perception des pratiques, des usages, des besoins, des attentes, ainsi qu'une connaissance fine de terrain (points difficiles, les discontinuités, les dangers...) et sont en capacité d'apporter des conseils dans le choix et la mise en place d'aménagements adaptés. Leur consultation et leur implication dans l'élaboration et la mise en place des projets offrent de meilleures garanties de pertinence et d'efficacité des aménagements, équipements et services proposés dans le plan d'actions de votre schéma cyclable.



Le champs d'intervention des associations est large et leurs services apportés sont nombreux :

- **Effet levier sur la pratique** : Les associations animent la thématique du vélo sur les territoires, et permettent d'agréger de nombreuses personnes autour de sa pratique comme par exemple dans le cas des vélo-écoles ou dans le cadre d'événements ponctuels à l'échelle d'une ville, ou d'un territoire.
- **Créateur de lien social** : Les associations sont également des centres importants de cohésion autour de la pratique du vélo. Elles renforcent le lien social dans les quartiers, et sont garants ainsi de la mobilité de nombreuses personnes en situation de précarité.
- **Ateliers de réparation** : Ces ateliers offrent la possibilité à de nombreuses personnes n'ayant pas la possibilité de s'acheter le matériel spécifique ou de se rendre chez un réparateur de cycles, d'entretenir régulièrement leurs vélos, et ainsi pouvoir rouler en toute sérénité et sécurité.
- **Conseil et appui auprès des collectivités** : Les associations apportent souvent des éléments de connaissances indispensables pour un déploiement pertinent des projets d'aménagements cyclables.

De nombreuses associations sont présentes dans le Grand Est et participent à l'animation autour des thématiques du vélo (Cf. Carte page suivante).



La FUB, La Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Acteur national du vélo, association née en 1980, la FUB regroupe aujourd'hui un réseau de plus de 300 associations de cyclistes du quotidien. Elle joue un rôle important de concertation avec les instances nationales pour la prise en compte des cyclistes dans l'espace public et dans les politiques d'aménagement et de développement des transports. Elle promeut l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens et organise des événements et actions de communications auprès du grand public. Elle coordonne un service de marquage vélo pour prévenir le vol. Elle accompagne également les associations membres par des formations, notamment dans le cadre du déploiement de vélos-écoles, pour enfants et pour adultes.

Son site offre des ressources intéressantes et utiles pour le déploiement du vélo au quotidien, sur les événements, ainsi que sur la connaissance du réseau associatif local dans les différentes régions de France

Pour en savoir plus :

<https://www.fub.fr/>

VMA, Vélo Mobilité Active

Cette association, née au début des années 2000, est un acteur incontournable du Grand Est sur la thématique des modes actifs. Adhérente de la FUB, cette association a pour objet le développement des mobilités actives dans la région Grand Est. Elle a pour vocation de sensibiliser, de promouvoir et d'inciter à la pratique des modes actifs.

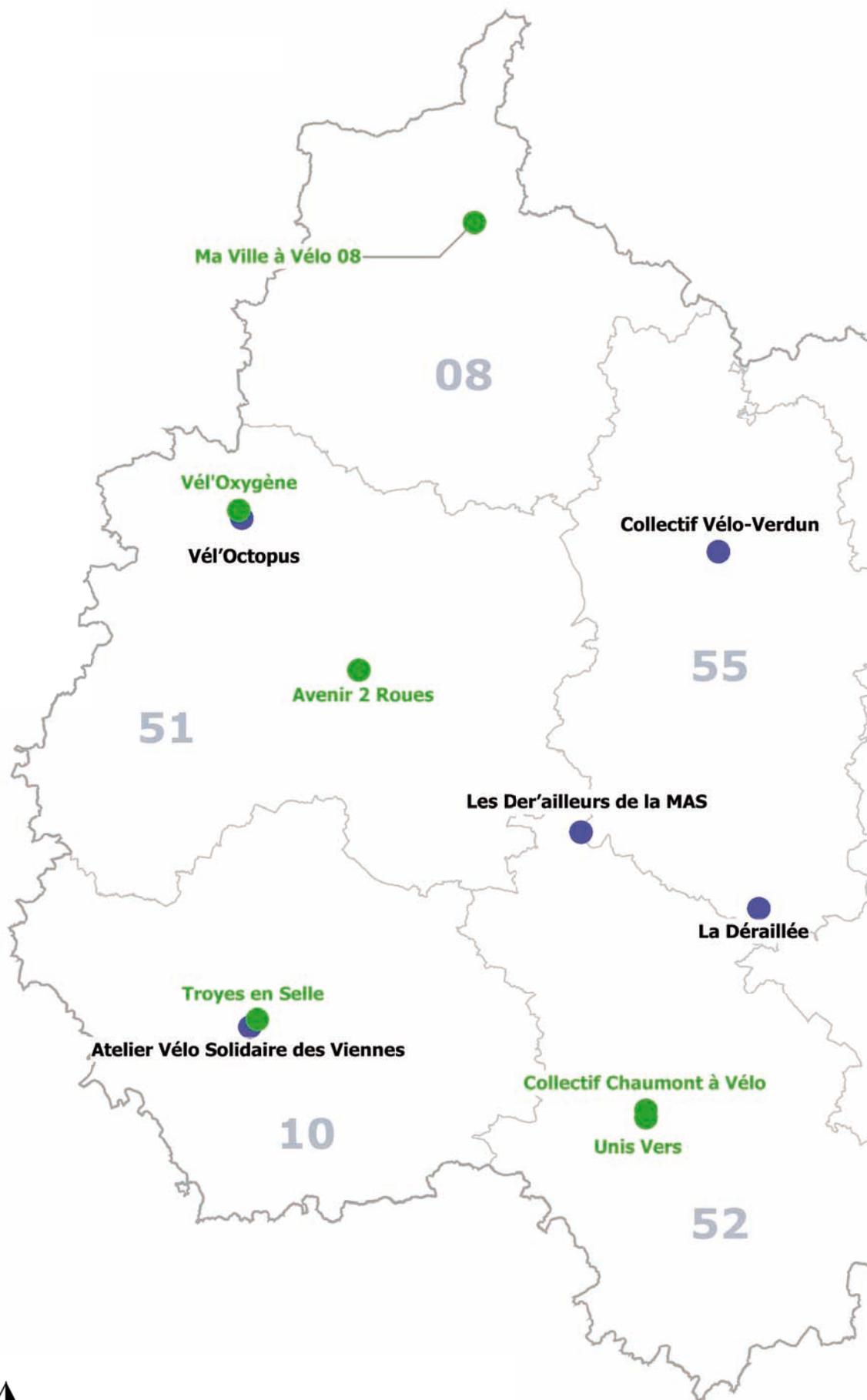
VMA Grand Est a également pour rôle d'appuyer, d'accompagner les pouvoirs publics et les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de leur stratégie de mobilité douce. Avec le réseau des associations régionales qu'elle accompagne, l'association VMA a pour but de diffuser l'information sur les bonnes pratiques et les solutions permettant d'offrir aux cyclistes des conditions de déplacement sécurisées. L'association propose son « expertise d'usage » résultant d'une connaissance pratique des aménagements, équipements et services qu'elle a pu tester et expérimenter sur le terrain. Elle souhaite pouvoir proposer des solutions constructives et pragmatiques pour garantir la meilleure efficacité et la meilleure fréquentation des aménagements cyclables réalisés.

Pour en savoir plus :

<https://www.mobilites-actives-grand-est.com/>



Les associations vélo dans le Grand Est*



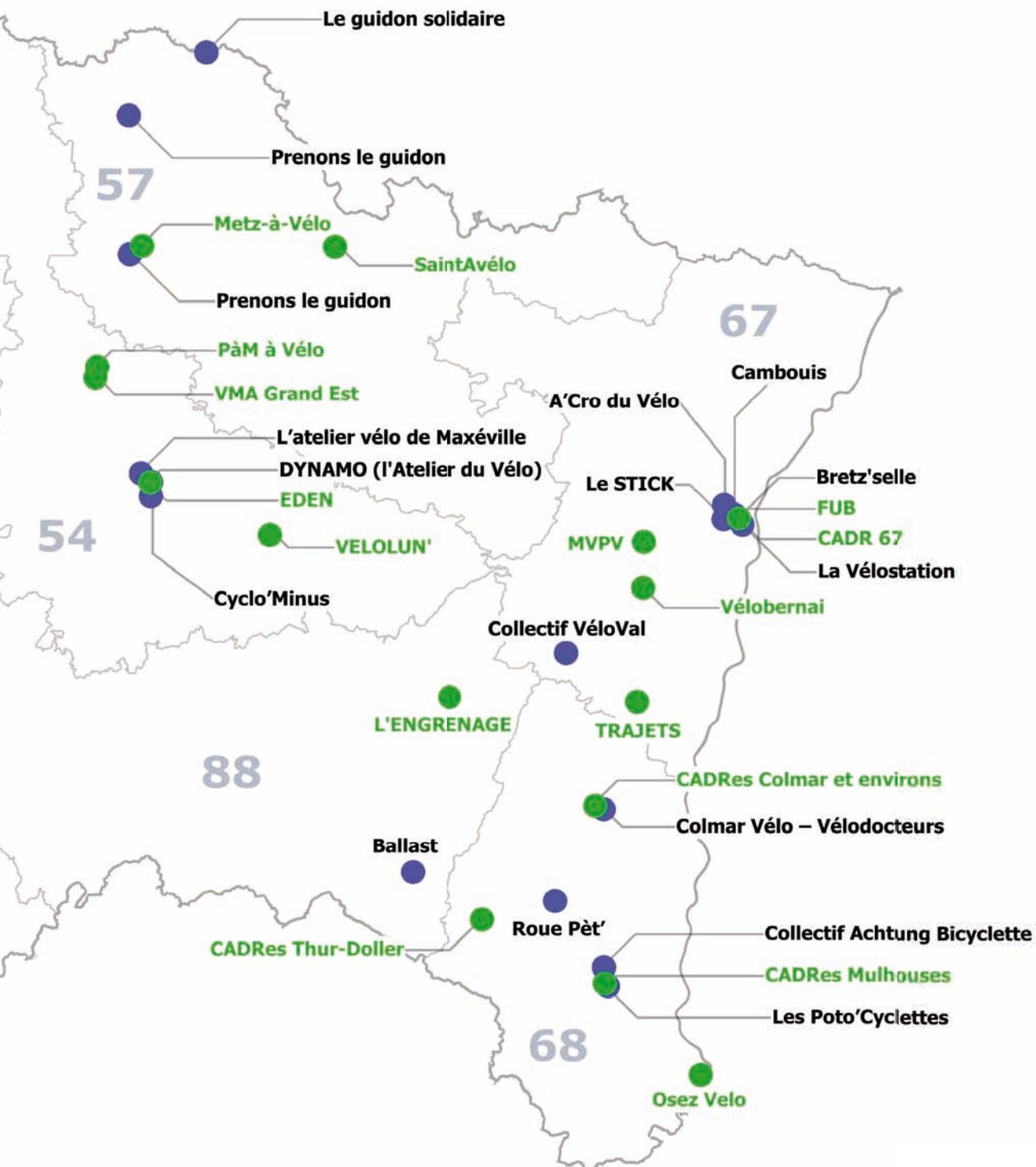
0

50

100 km

Légende

- Association vélo
- Association vélo adhérente FUB



*(hors club sportif)

Inscrire une culture du vélo

Les vélo-écoles

La pratique du vélo n'est pas quelque chose d'inné et nécessite un apprentissage. Beaucoup de personnes n'ont pas eu l'opportunité d'apprendre à faire du vélo.

En dehors du fait de pédaler, apprendre à se sentir en sécurité en vélo nécessite un certain savoir et une compréhension du milieu dans lequel on se déplace.

Les vélo-écoles, souvent des structures associatives, offrent la possibilité aux personnes de suivre des sessions d'apprentissage ou d'approfondissement de leurs pratiques afin de se sentir suffisamment en sécurité pour pouvoir se déplacer quotidiennement en vélo.

La culture du vélo se traduit bien souvent par la capacité d'un territoire à développer une pratique importante du vélo mais également de l'ensemble de l'écosystème qui l'accompagne.

Les exemples de territoires ayant fait le choix politique d'attribuer une place spécifique à ce mode de déplacement connaissent aujourd'hui une culture du vélo développée. On y trouve un nombre important d'ateliers de réparation, de vélo-écoles, un tissu associatif dense, des magasins spécialisés dans la vente de cycles, et surtout un nombre important de pratiquants.

Mais cette culture du vélo n'est pas spontanée et nécessite un accompagnement de la part des collectivités pour inscrire l'usage du vélo comme une pratique quotidienne d'un territoire.

Au-delà du choix politique de développer une part modale importante du vélo et de la mise en place d'aménagements cyclables, il est essentiel d'inscrire cette pratique par :

- Un apprentissage de la population
- Une communication sur les aménagements et les choix politiques en faveur de ce mode de déplacement.
- Financer et animer les acteurs associatifs.

Bien rouler à vélo,
cela s'apprend.



www.savoirroulervelo.fr

Avec le programme « **Savoir Rouler à Vélo** »,
les enfants deviennent autonomes à vélo.



www.savoirroulervelo.fr

L'apprentissage du vélo



Le «Savoir Rouler»

Afin d'accompagner les populations dans le développement de la pratique du vélo, il est important de les sensibiliser dès le plus jeune âge. L'école est le lieu privilégié pour développer une pratique précoce et toucher le plus grand nombre.

Dans le cadre du Plan National Vélo, Le comité interministériel à la sécurité routière (CISR) de janvier 2018 a acté la généralisation du «Savoir rouler», qui existe déjà dans certaines académies. La mesure consiste à favoriser le développement du « savoir rouler » relatif à la pratique du vélo en sécurité.

Ainsi, à l'horizon 2022, la généralisation du dispositif permettra aux jeunes rentrant en 6^e de maîtriser la pratique autonome et en sécurité du vélo.

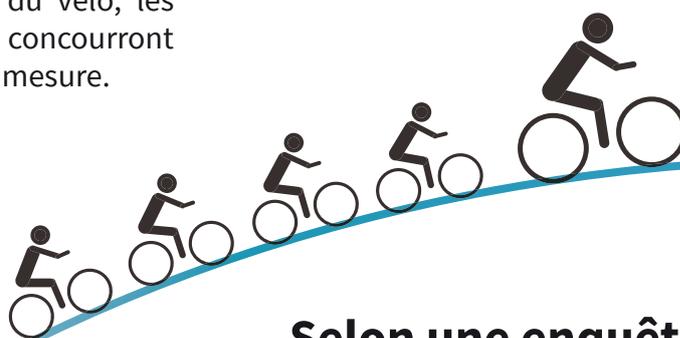
Le ministère des Sports porte l'organisation et le déploiement progressif du dispositif. Le ministère de l'Éducation nationale, les fédérations sportives, les associations promouvant l'usage du vélo, les moniteurs cyclistes et les collectivités concourront également à la mise en œuvre de cette mesure.

Cet apprentissage se déroule sur une dizaine d'heures avec trois savoirs dispensés en 3 blocs distincts :

- **Savoir pédaler** : il doit permettre d'acquérir un bon équilibre et apprendre à conduire son vélo correctement.
- **Savoir circuler** : L'objectif est ici de transmettre les compétences liées à la sécurité routière avec notamment la découverte des panneaux du code de la route.
- **Savoir se déplacer en situation réelle** : Il s'agit principalement d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique.

Pour en savoir plus :

www.savoirroulervelo.fr



Selon une enquête de la FUB parue en mars 2019:

Sur les 74 vélo-écoles questionnées, 8 800 apprenants ont effectué au moins 1 séance

35,8 % des apprenants en vélo-école avaient de 30 à 40 ans et 29,6% de 40 à 50 ans.

La communication

Communiquer au-delà de ses projets

La voiture particulière est encore fortement ancrée dans notre quotidien, bien souvent au détriment des autres modes de déplacement qui possèdent une image négative. Le réflexe « voiture » est facilité par des infrastructures bien développées, et même si la saturation du réseau routier rend certains déplacements bien plus longs, il n'est pas rare que les automobilistes prennent leur véhicule pour faire des trajets inférieurs à 3 km (ces trajets courts représentent aujourd'hui plus de la moitié des déplacements).

Les changements d'habitudes nécessitent des modifications de pratiques parfois difficiles à mettre en œuvre. Le report modal vers les modes actifs, vélo ou marche, ne relève pas uniquement d'une question d'effort physique ou de difficulté économique, il s'agit bien souvent d'une difficulté psychologique. Pour encourager le recours aux modes actifs, il faut changer l'image du vélo et communiquer sur la pratique pour inciter les citoyens à franchir le pas. Ces actions de communication nécessitent un travail sur le long terme et doivent se déployer via de nombreux canaux de communication.

Il est possible de faire appel à des prestataires privés si la collectivité n'est pas en mesure de le faire en régie.

L'événementiel

L'organisation d'événements autour de la pratique du vélo tient à la fois de l'action de communication mais également de la création d'un sentiment d'appartenance à un groupe pour ancrer les pratiques durablement.

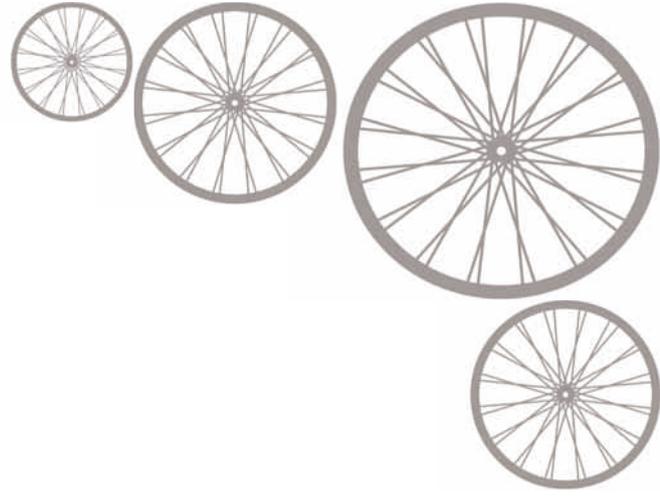
Ces événements offrent une visibilité importante sur la pratique du vélo. De nombreux exemples existent aujourd'hui comme par exemple le challenge « Au boulot à vélo » ou le défi « J'y vais à vélo », les «vélo-parades» appelées également «vélorution», les bourses aux vélos, opération de marquage des vélos, les fêtes du vélo et les journées «tous à vélo», etc.

Il ne faut pas hésiter à faire appel aux associations et leur apporter le soutien et l'accompagnement nécessaires pour l'organisation d'événements sur le vélo.

Pour en savoir plus :

<https://auboulotavelo.eu/le-challenge/>
<http://velorution.org/nancy/>
<https://defi-jyvais.fr/>





Le soutien aux associations

On observe une corrélation forte entre l'augmentation de la part modale du vélo et la présence et le développement des associations «pro-vélo». Ainsi, les territoires qui ont déployé une politique forte en faveur du vélo depuis déjà très longtemps ont un tissu associatif dense (ex du Bas-Rhin et du Haut-Rhin). Ces associations constituent de formidables supports et leviers pour la diffusion vers le grand public et assurer un lien social de proximité.

Pour accompagner les politiques publiques en faveur du vélo, les associations rencontrent souvent des difficultés en raison de leurs capacités financières limitées. Pour pérenniser leurs activités sur les territoires, il est important de leur apporter un soutien financier adapté.

Le soutien apporté aux associations peut également être matériel. Selon leurs activités, il est important qu'elles puissent bénéficier d'un accès à des locaux leur permettant de proposer des activités et des services, notamment dans des lieux stratégiques pour toucher un large public et avoir un plus fort impact en termes de déploiement de la pratique du vélo.

En dehors des locaux, il peut aussi s'agir de l'achat ou la mise à disposition de matériel nécessaire, notamment des vélos pour les vélos-écoles, ou l'accès à des lieux adaptés à leurs activités, ou encore la fourniture de matériels et d'équipements pour l'organisation de manifestations de sensibilisation du public.

Les supports de communication des collectivités peuvent également leur permettre de diffuser leurs événements et valoriser leurs actions : magazine de la collectivité, site Internet, supports d'affichage, ...

Les aménagements cyclables

Le vélo, l'oublié de la voirie

L'aménagement de la voirie pour une utilisation multimodale doit faire l'objet d'une attention particulière de la part des collectivités.

Il est essentiel d'intégrer la vision des usagers dans sa conception et ne pas oublier que ce sont eux qui seront utilisateurs dans la finalité.

Le vélo a pendant longtemps été le parent pauvre de l'aménagement de l'espace public sur de nombreux territoires. Cet oubli a eu pour effet de limiter son déploiement et de renforcer le sentiment d'insécurité pour ses usagers en raison de l'absence d'aménagement adaptés et sécurisés.

Les aménagements cyclables sont garants d'une sécurisation des parcours par les utilisateurs. Ils doivent permettre de fluidifier les trajets tout en offrant un véritable confort pour les utilisateurs du deux roues.

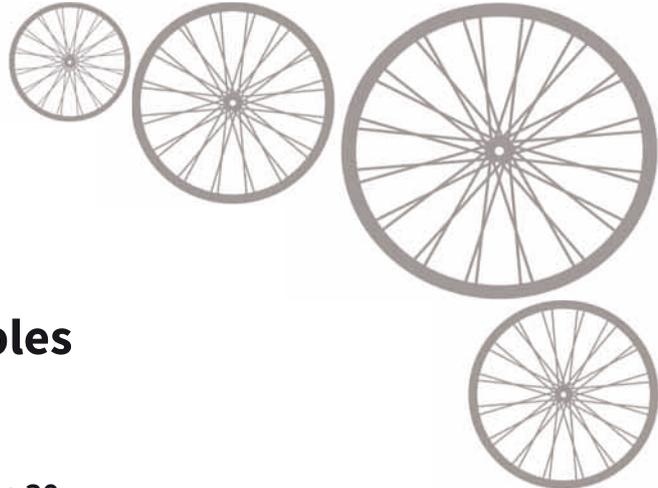
L'aménageur doit donc se mettre dans la peau de l'usager «deux roues» et appréhender les éléments nécessaires à son intégration dans l'environnement de la voirie en utilisant notamment un large panel de solutions pour faciliter les déplacements vélo en cohabitation avec les autres usagers (piétons, automobilistes, etc.).

C'est cette appréhension de la pratique du vélo qui permettra d'éviter la mise en place d'un parcours «repoussoir» pour les cyclistes.

Il existe aujourd'hui une importante gamme d'aménagements et de signalétiques permettant de faciliter les déplacements à vélo tout en garantissant aux usagers la possibilité de se déplacer sans mettre leur vie en danger.

La législation a beaucoup évolué en offrant de plus en plus de possibilités d'aménagement en faveur du vélo. La Loi d'orientation des mobilités viendra renforcer ce dispositif législatif.





Les différents aménagements cyclables

La mise en oeuvre d'aménagements cyclables tant en milieu urbain qu'en rase campagne doit prendre en compte la coexistence de différents modes de transport sur l'espace public. Ainsi deux solutions peuvent être envisagées :

- La mixité des usages lorsque les comportements sont compatibles;
- Ou la réservations d'espaces propres à chacun.

Les aménagements de mixité

L'aire piétonne



Il s'agit d'une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les vélos sont admis, sans gêner le piéton et en circulant au pas (sauf si arrêté municipal). Le piéton est prioritaire sur tous les autres usagers.

La zone de rencontre



C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers. La vitesse maximale y est de 20km/h. Le piéton bénéficie de la priorité sur tous les véhicules (sauf transports publics guidés). Le double sens cyclable est généralisé sur ces zones. Les zones de rencontres sont souvent conseillées sur les espaces publics où la vie locale est très animée.

La «zone 30»



La zone 30 est une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse y est limitée à 30km/h. La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes (depuis 2008).

L'objectif de cette zone est de renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, etc.).

Les aménagements qui y sont faits doivent inciter les usagers à circuler à une vitesse modérée.

Le double-sens cyclable (DSC)



Généralisé dans les zones de rencontre et les zones 30, le double-sens cyclable peut être mis en place dans les zones limitées à 50 km/h. Toutefois à cette vitesse, il est préconisé une séparation des modes pour le sens général et pour le sens réservé aux vélos.

Le DSC permet de réduire les distances et les temps de trajet en ville pour les cyclistes. Il évite également une circulation des vélos sur les espaces réservés aux piétons.

Il est par contre important de traiter les extrémités de voies et les carrefours afin d'assurer une bonne visibilité entre usagers.

La vélorue

Adaptée aux rues présentant un faible trafic local, la vélorue permet une position du cycliste au centre de la chaussée. Les véhicules ne peuvent donc pas les dépasser.

Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron.

Cet aménagement permet d'affirmer la place du cycliste sur la chaussée routière.



La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.



La CVCB inspirée des voisins suisses et allemands a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.

Il est possible de marquer de manière différencier les rives (peintures, type de revêtement, etc.) afin de rendre plus lisible l'aménagement. Attention, il n'y a pas de marquage de figure vélo au sol sur ce type d'aménagement.

Le couloir mixte bus / vélos

Cet aménagement permet un partage de la voirie de bus en offrant aux cyclistes la possibilité de l'emprunter. Le couloir de bus est en général un peu plus large afin de permettre un doublement des vélos de manière sécurisée.

L'ouverture des couloirs de bus aux cyclistes, permet une optimisation de l'usage de l'espace public en consommant moins d'espace que sur un aménagement cyclable spécifique et offre une meilleure lisibilité du réseau cyclable à l'utilisateur.

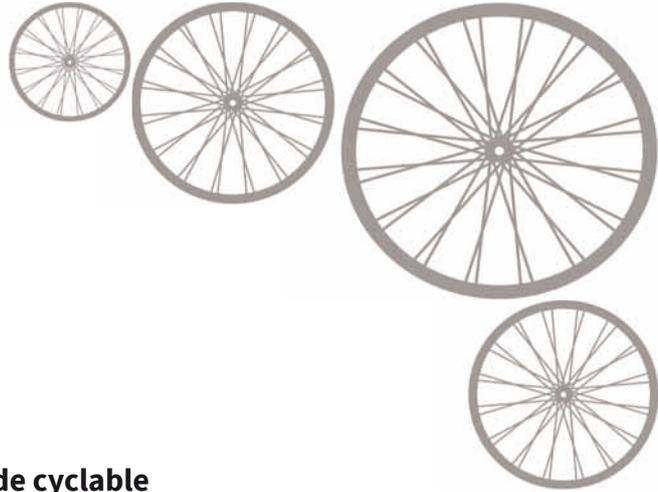


Identifié par des panneaux spécifiques, le couloir mixte bus/vélo est également accompagné d'un pictogramme horizontal de bus suivi d'un pictogramme vélo.

Le «sas vélo»

Le sas à vélo consiste à réserver un espace destiné au vélo qui s'étend de la ligne d'arrêt des véhicules à un feu de signalisation et son passage piéton.

Une piste cyclable doit permettre aux cyclistes d'y accéder. Ce type d'aménagement est très répandu chez nos voisins européens. Il a été intégré dans le code de la route en 1998 en France.



Cet espace réservé permet aux cyclistes :

- de mieux voir et d'être vu;
- de s'insérer avant les véhicules qui le suivent et donc de pouvoir suivre une trajectoire sécurisée;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

Il permet également grâce à l'espace libéré, un champ de vision permettant aux piétons d'être visible plus facilement et d'augmenter le confort de leurs traversées.

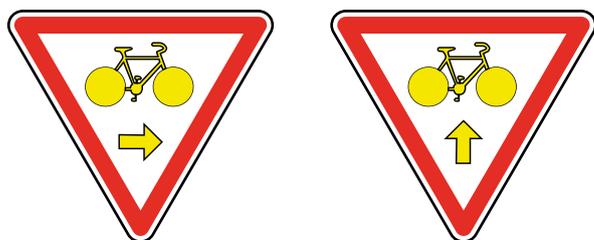


La bande cyclable

L'art. R.110-2 du code de la route définit la bande cyclable comme une « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ». Aménagée sur la chaussée routière, elle constitue donc une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité avec les autres véhicules (zone 30, zone de rencontre). Elle sera aménagée préférentiellement là où les trafics motorisés et cyclistes sont modérés et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h.

La largeur préconisée pour ce type d'aménagement est de 1,50m hors marquage (surlageur de 0,50m en plus si présence de stationnement latéral).

Les «cédez le passage» vélo



Les «cédez le passage» vélo autorisent les cyclistes à réaliser un cédez le passage à la place d'un feu rouge à un carrefour. Le cycliste peut alors en fonction de la flèche indiquée, soit aller tout droit, soit effectuer un tourne à droite.

Ce dispositif vise à optimiser le temps de parcours de l'utilisateur en évitant des arrêts et redémarrages pénibles. Il est d'autant plus pertinent que le cycliste a une meilleure visibilité de part sa position avancée sur la voirie et sa position haute sur le vélo.



Les aménagements «en site propre»

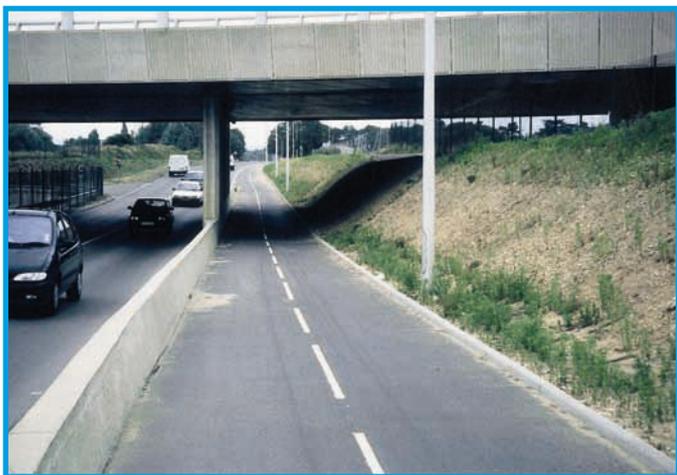
La piste cyclable

Les pistes cyclables sont des chaussées exclusivement réservées aux cyclistes, séparées de la chaussée générale. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient.

Il existe deux typologies de pistes :

- les pistes contiguës à la chaussée : qui correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries à 50 km/h ;
- les pistes éloignées de la chaussée : qui correspondent davantage aux pistes cyclables des voiries à 70 km/h ou +.

Ces pistes peuvent également être unidirectionnelles ou bidirectionnelles. La largeur recommandée est de 2,00 m pour une piste cyclable unidirectionnelle, de sorte que les cyclistes puissent se dépasser et rouler à deux de front dans de bonnes conditions de sécurité. Pour une piste bidirectionnelle, la largeur recommandée est alors de 3,00m.



La voie verte



La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des cyclistes, des piétons et des cavaliers. Les conducteurs de véhicules motorisés ne sont pas autorisés à circuler sur cet aménagement.

Il s'agit d'un aménagement plutôt adaptés aux milieux extra-urbains. Les trottoirs ne peuvent être assimilés à une voie verte!

Une largeur de 3m minimum est recommandée pouvant aller jusqu'à 5m si l'itinéraire présente une importante fréquentation.

Le revêtement doit également prendre en compte les usagers (ex: personnes à mobilité réduite), la fréquentation ainsi que l'environnement. Un support roulant sera donc favorisé.

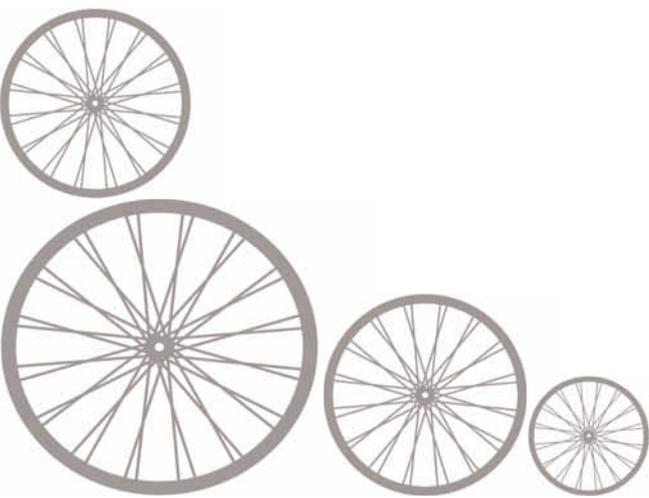
Pour en savoir plus :

Fiches CEREMA

<http://voiriepour tous.cerema.fr/fiches-produites-par-le-cerema-a1505.html>

Guide du Grand Lyon sur les aménagements cyclables (2019)

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20190621_guide-amenagement-cyclable.pdf



Quelques idées reçues *

Le double sens-cyclable est dangereux.

Faux. Toutes les études le prouvent (Paris, Lille, Strasbourg, ...). Néanmoins, une communication est souhaitable pour accompagner le changement d'habitudes.

Un aménagement cyclable bidirectionnel nécessite un séparateur physique.

Vrai. La bande cyclable bidirectionnelle n'existe pas. Un séparateur est nécessaire entre les cycles et les véhicules motorisés.

Le marquage vert est la couleur des aménagements cyclables.

Faux. La couleur réglementaire est le blanc. Le renforcement de la figurine blanche par un aplat vert est possible mais déconseillé par le Certu car il peut s'avérer glissant par temps de pluie et est onéreux en maintenance.

On doit supprimer les passages piétons dans les zones 30 et zones de rencontre.

Faux. Pour les mal voyants, il est possible de les laisser car les passages piétons servent de repère pour les chiens guides d'aveugle.

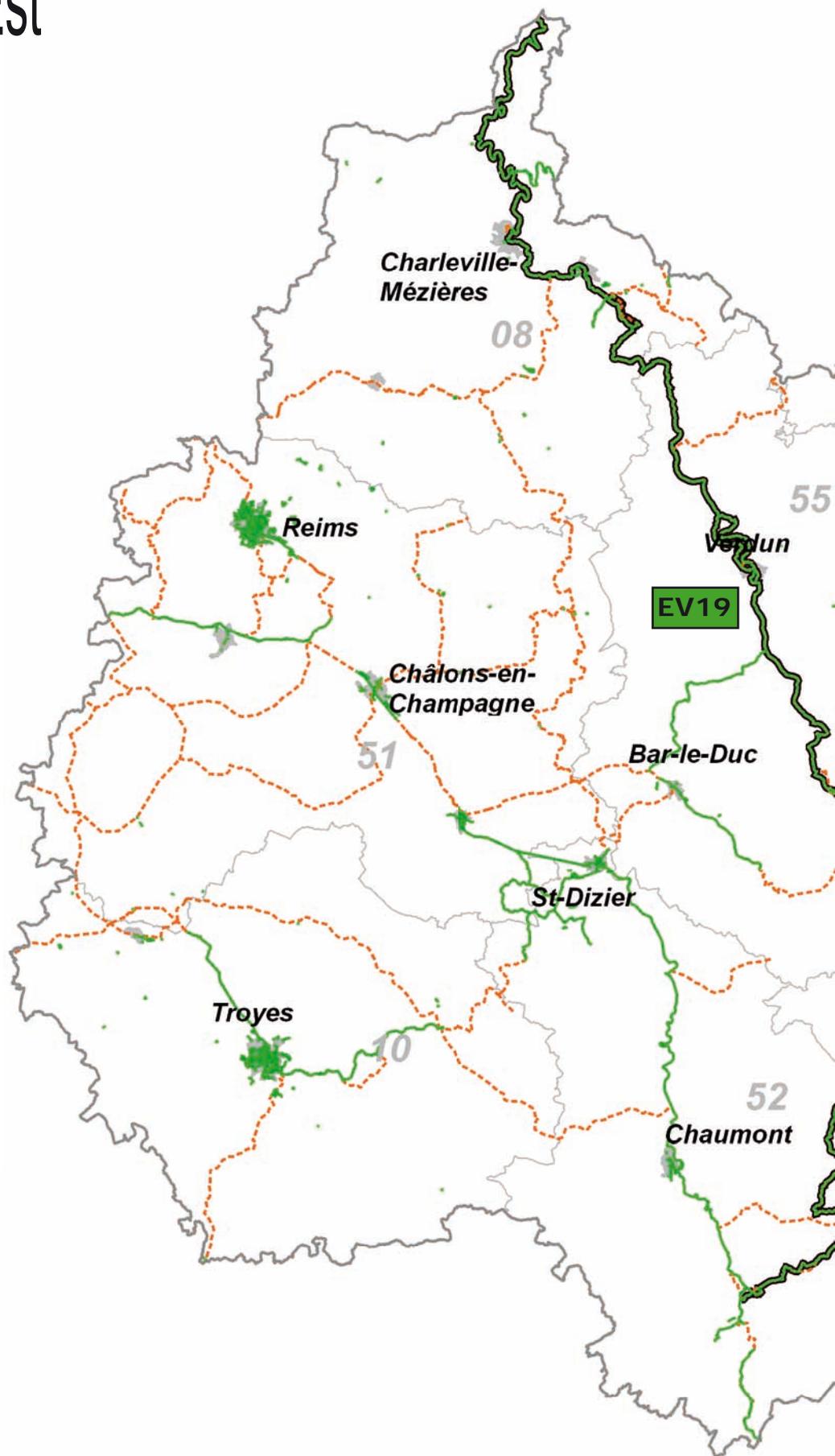
Les chevrons peints au sol sont réglementaires.

Vrai. Les doubles chevrons font partie des marquages réglementaires. Ils sont utilisés dans plusieurs cas (trajectoires matérialisées, carrefours giratoires, intersections longues ou jugées dangereuses...).

Les cavaliers sont automatiquement autorisés à circuler sur les voies vertes.

Faux. Si le panneau M4y (cavalier) n'est pas ajouté au panneau C115 (voie verte), le passage des cavaliers est interdit.

Etat des lieux des itinéraires cyclables dans le Grand Est*



0 50 100 km

Légende

- Itinéraire vélo matérialisé ouvert
- - - Itinéraire inscrit dans un schéma (national, régional, départemental)
- Eurovélo-route



Les équipements et services

Le confort des usagers

L'accompagnement du vélo se fait également par la mise à disposition d'équipements et de services nécessaires à la pratique du vélo.

La diversité des offres et des pratiques permettent aujourd'hui d'apporter un confort essentiel aux usagers.

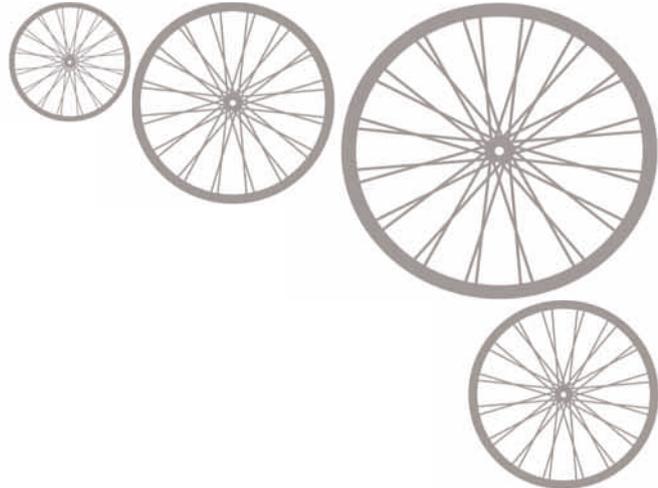
La réapparition des cyclistes dans l'espace public nécessite une réappropriation de cet espace en faveur de son usage.

Au-delà, de l'aménagement des tronçons cyclables qui permettent d'optimiser les trajets, se pose la question des services et des équipements qui l'accompagne.

La question du stationnement (parking, arceaux, etc.) et des services liés aux vélos (service de vélopartage, calculateurs d'itinéraires, etc.) doit être traitée parallèlement au développement de la pratique.

L'absence de prise en compte de cette dimension peut constituer un frein important dans la croissance de la pratique du vélo par les usagers.





Les équipements cyclables

Le stationnement

La pratique du vélo induit la nécessité de prendre en compte également son stationnement. Il doit être adapté aux différentes situations que peuvent rencontrer les cyclistes.

Une absence d'espace pour stationner son vélo peut vite devenir problématique pour l'utilisateur, notamment en raison de la perte de temps occasionnée. (Recherche de l'emplacement, distance de l'emplacement, etc.)

La notion de sécurisation des stationnements est également importante, le vol de vélo étant un frein majeur à la pratique.

La mise en place d'un stationnement devra par ailleurs prendre en compte les zones d'interface entre les modes de transport (gare, parking relais, ...), les pôles d'attractivité et le nombre d'utilisateurs du vélo. Ces éléments permettront notamment de déterminer la capacité des stationnements, leur emplacement, ainsi que le type de support nécessaire.

Les parkings à vélo sécurisés

Beaucoup de collectivités optent aujourd'hui pour des parkings sécurisés sur des points stratégiques tels que les gares. Les stationnements prolongés peuvent en effet rendre plus vulnérable au vol les vélos sur ces zones de forte fréquentation. L'exposition prolongée aux intempéries peut également détériorer les cycles.

Le parking sécurisé offre la possibilité de mettre en place un contrôle vidéo, mais également un accès par badge afin de lutter contre les intrusions. Afin d'optimiser ces espaces des racks double étage peuvent être installés. Ils peuvent prendre la forme d'un local, de petits box grillagés,...

Certaines collectivités offrent un accès gratuit aux utilisateurs, d'autres fonctionnent via un abonnement annuel, ou sur présentation d'un titre de transport.

Il est important que ces espaces puissent être facilement accessibles et visibles.

Il est également possible de prévoir des prises électriques afin de permettre aux usagers des vélos à assistance électrique de recharger leur batterie.

Les arceaux à vélo

Parfaitement adaptés pour les stationnements allant de quelques minutes à plusieurs heures, les arceaux à vélo peuvent être installés facilement à proximité de commerces, d'équipements sportifs, de logements, etc.

Ils ont l'avantage de prendre peu de place et de permettre une sécurisation rapide des vélos à l'aide d'un antivol.

Il est important de ne pas sous-estimer le nombre d'utilisateurs, le risque étant de voir des stationnements sauvages aux poteaux de signalisation, arbres, etc., un peu partout dans la ville.

Un passage annuel doit être envisagé afin d'ôter ceux qu'on appelle les vélos épaves, qui mobilisent les arceaux sur de très longues périodes. Ils sont souvent facilement reconnaissables de par leur état délabré.

Les postes de gonflage

Des postes de gonflage peuvent également être installés sur différents endroits de la voirie ou dans les parkings sécurisés afin de permettre aux cyclistes de gonfler les roues de leur cycle.

Les services liés au vélo

Les calculateurs d'itinéraires

Les calculateurs d'itinéraires permettent aux usagers une connaissance fine de l'offre de transport (horaires, trajets, trafic, prix, etc.) en fonction du choix de l'itinéraire choisi.

Disponibles sur les sites internet, ils sont maintenant facilement accessibles via des applications sur smartphone.

Dans le Grand Est, il existe le calculateur Fluo. Il est capable de proposer le meilleur trajet en temps réel, en combinant l'ensemble des modes de transport disponibles : transport public régional et urbain, vélo, covoiturage, autopartage, véhicules individuels, etc. Fluo.eu englobe ainsi le nouveau Système d'Information Multimodale à l'échelle du Grand Est, et remplace donc SimpliCIM en Lorraine, Vitici en Champagne-Ardenne et Vialsace en Alsace.



www.fluo.eu



Ce calculateur offre notamment aux usagers du vélo la possibilité de trouver en plus des itinéraires, les parcs de stationnement vélo sur les différentes villes du Grand Est.

Pour en savoir plus:

<https://www.fluo.eu/>

Les services de vélopartage

Le vélopartage est un service, payant ou gratuit, qui permet aux citoyens d'emprunter un vélo pendant une durée limitée (de quelques minutes à un an). Ce service de location de vélo organisé peut s'effectuer en agence ou autour d'un système de bornes réparties sur le territoire. Dans ce deuxième cas, il est généralement appelé «offre de vélos en libre-service». Il peut être géré par un acteur public ou privé.

Certaines entreprises permettent également un service de réservation en «Free-flow», où le vélo peut être déposé n'importe où à l'intérieur d'un périmètre donné de l'espace public.

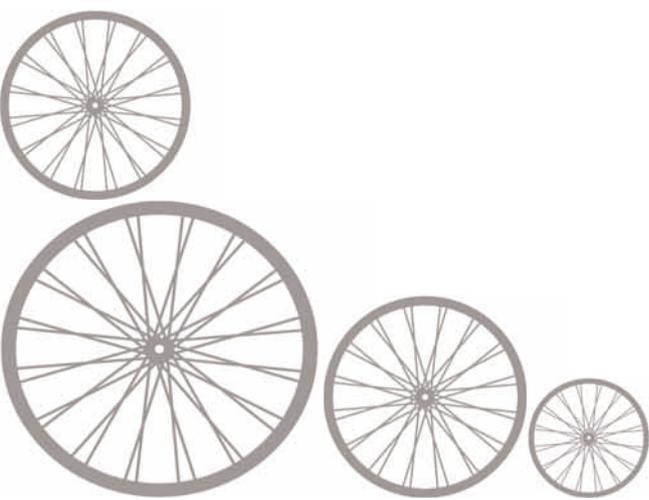
Les villes de La Rochelle, et Copenhague ont été parmi les précurseurs dans la mise en place d'offres de vélos en libre-service. Aujourd'hui de nombreuses villes du Grand Est mettent à disposition ce type de service (Thionville, Mulhouse, Strasbourg, Nancy, Châlons-en-Champagne, Troyes, etc.). Elles y intègrent une proportion de plus en plus importante de vélos à assistance électrique.

Livraison de marchandises en vélo

Certaines collectivités ont fait le choix ces dernières années d'interdire certaines zones de leur centre-ville aux véhicules motorisés. Parallèlement des entreprises ont également opté pour le déploiement de service de livraison vélo que ce soit pour des raisons de rapidité, de niche de marché, ou de préservation de l'environnement.

Aujourd'hui de nombreuses offres permettent de répondre aux différentes problématiques de livraison, notamment à celles du dernier kilomètre.

La gamme de vélo permettant de transporter des marchandises a également beaucoup évolué, offrant des modèles robustes, à assistance électrique et supportant des charges et volumes importants.



L'HISTOIRE DU VELO DE LA ROUE A AUJOURD'HUI

Invention de la roue
-3500 av JC

Apparition des freins
sur jantes
1848



Grand bi
par James Starley
1870

Vélo pliable
Alex Moulton
1878

dépot du brevet
du pneu à air
John Boy Dunlop
1888

Premier vélo électrique
1895



Vélo de course
1960

Vélo Tout Terrain
VTT
1970

Draisienne
par Karl Von Drais
1817



Invention du pédalier
par Ernest Michaux
1861

Eclairage obligatoire
avec lampe à huile et à
l'acétylène
1874

Bicyclette de sécurité
(transmission à chaîne)
John Kemp Starley
1885



La Poste lance
sa distribution en vélo
1893

Changement de vitesse
avec dérailleur
1911

Premiers vélos en libre
service à Amsterdam
mouvement «Provo»
1965

Premier vélo à batterie
Lithium
2003

Les aides aux financements

Le financement

Mettre en place une politique cyclable peut se heurter à des difficultés de financement, que ce soit, en raison du coût élevé des travaux, du manque d'aide sur l'ingénierie, de dispositifs de financement qui ne considèrent pas les projets cyclables comme une priorité, ou encore de l'absence de budget dédié au vélo.

Aussi, même si c'est avant tout la compétence « mobilité » qui permet d'intervenir sur la politique vélo, la réalisation des aménagements relève en général de la compétence « voirie » qui est partagée entre le niveau communal, éventuellement intercommunal et départemental qui demeure compétents sur ses infrastructures routières et apporte un appui et une aide aux communes sur les traversées d'agglomérations. Cet éparpillement rend difficile la mise en place d'itinéraires cyclables continus sans moyens dédiés et sans un référentiel commun et partagé.

Parfois, ce délaissement peut être lié à la crainte de coûts élevés pour la collectivité. Il existe pourtant des leviers financiers efficaces permettant d'accompagner le développement d'une stratégie cyclable sur le territoire.

Les collectivités qui ont su se saisir du sujet il y a déjà plusieurs dizaines d'années montrent des parts modales élevées pour le vélo incitant à continuer leurs stratégies d'aménagement en faveur du vélo.



Les fonds pour une politique vélo

Les sources de financement possible sont multiples. Chacune d'entre elles permet de financer soit de l'infrastructure, soit de l'ingénierie, ou les deux. On peut distinguer :

- **Les fonds européens** : Fond Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER) et le Fond Européen de Développement Régional (FEDER) ;
- **Les fonds nationaux** : l'appel à Projet Fonds de Mobilités Actives « continuités cyclables » ;
- **Les fonds et dotations nationaux gérés localement** : DSIL, DSID, DETR, FNADT ;
- **Les fonds régionaux** : DIRIGE, aide régionale sur l'accompagnement et la mise en tourisme.
- **Les autres dispositifs**, parmi lesquels : Les CEE, Le Mobi Prêt.

Le Fond Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER) et le Fond Européen de Développement Régional (FEDER) ;

Les fonds européens structurels et d'investissement (FESI) s'inscrivent dans un cadre de programmation pluriannuelle sur une durée de 7 ans (de 2014 à 2020 pour la période actuelle, de 2021 à 2027 pour la prochaine période). En région Grand Est, trois types de FESI sont disponibles : le FEDER (dont INTERREG), le FEADER et le FSE.

Les FESI (notamment le FEDER et le FEADER) peuvent être sollicités pour développer des projets ayant trait à l'usage du vélo et financer certains de ces projets sous réserve de remplir les critères d'éligibilité et sous réserve de disponibilité des fonds. Le choix du type de FESI est lié aux critères d'éligibilité et aux objectifs du ou des programmes de chaque fonds.

Un formulaire de demande de financement spécifique à chaque programme ou appel à projets doit être transmis au moins plusieurs mois à l'avance à l'autorité en charge de l'instruction. Une fois instruites, les demandes de financement doivent être soumises au comité de programmation pour être validées ou non. La programmation tient compte d'une part des fonds restants à programmer, et d'autre part de la capacité de l'opération à atteindre les objectifs fixés par le P.O. (Programme Opérationnel - FEDER) ou le P.D.R (Programme de développement rural - FEADER).



FEADER 2014-2020

Le FEADER finance des projets agricoles et de développement rural. A ce titre il peut ouvrir la possibilité de soutenir des opérations liées au vélo par le biais de sous-mesures propres à chaque programme.

Les demandes de financement doivent s'inscrire dans un Programme de Développement rural (P.D.R.) qui se décline en mesures et sous-mesures.

En région Grand Est, coexistent trois P.D.R. pour la période 2014-2020, correspondant au périmètre des anciennes régions administratives Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine, disponibles sur le lien suivant : <https://www.reseaurural.fr/centre-de-ressources/documents/programme-de-developpement-rural-pdr-du-grand-est>

L'autorité de gestion est le Conseil régional Grand Est qui instruit les demandes de financement (une partie de l'instruction revient toutefois à la DRAAF - Direction régionale de l'Agriculture, l'alimentation et la forêt, sous autorité du Préfet de Région). Les demandes de financement peuvent être déposées au fil de l'eau et/ou dans le cadre d'appels à projets.

FEDER-FSE volet régional 2014-2020

Les demandes de financement doivent s'inscrire dans un Programme Opérationnel (P.O.) qui se décline en axes et objectifs spécifiques (O.S.). Un projet ne peut donc être financé dans ce cadre que s'il remplit strictement les critères d'éligibilité prévus dans l'axe et l'O.S. concernés. En région Grand Est, coexistent trois P.O. pour la période 2014-2020, correspondant au périmètre des anciennes régions administratives Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine. Le P.O. FEDER Alsace ne fait pas de référence expresse au vélo ou à la mobilité douce. Ceux de Champagne-Ardenne et de Lorraine y font référence notamment au titre des axes visant à l'aménagement des gares et pôles d'échanges multimodaux.

Pour en savoir plus:

<http://europe-en-champagne-ardenne.eu>
<http://europe-en-lorraine.eu>

FEDER volet INTERREG (coopération transfrontalière) 2014-2020

Le FEDER soutient également la coopération transfrontalière via des programmes INTERREG VA susceptibles de financer des opérations liées au vélo, sous condition de disponibilité des fonds, et sous condition de remplir des critères d'éligibilité précis (parmi lesquels la nécessité de s'inscrire dans une démarche transfrontalière, avec des opérateurs/bénéficiaires de l'autre côté de la frontière).

Trois programmes de coopération transfrontalière se situent sur le périmètre de la Région Grand Est : INTERREG VA Grande Région, INTERREG VA Rhin Supérieur et INTERREG VA France-Wallonie-Flandres.

Pour en savoir plus:

<http://www.interreg-gr.eu>
<http://www.interreg-rhin-sup.eu>
<http://www.interreg-fwvl.eu/fr>



L'appel à projets Fonds Mobilités Actives, continuité cyclables

Cet appel à projet, opéré par le ministère chargé des transports a pour objectif de soutenir des maîtres d'ouvrage publics pour la réalisation de projets d'infrastructures structurants visant à restaurer ou établir des continuités cyclables en vue de rendre crédibles des trajets quotidiens à vélo, ou en articulation avec les autres modes de transports notamment collectifs (train, bus, cars...).

Il vise ainsi la résorption des discontinuités d'itinéraires et particulièrement celles créées par des grandes infrastructures de transports. Il s'agit de favoriser la restauration ou l'instauration de continuités dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien en permettant de relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

Cet appel à projets est **ouvert à tous les maîtres d'ouvrage**, notamment collectivités (y compris les départements) et groupement de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, EPCI, quelle soit leur taille.

28 projets du Grand Est sont lauréats pour la première année de l'appel à projet (2019) et feront l'objet d'un financement pour un montant total de plus de 8 millions d'euros.

Pour en savoir plus :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/20181213_AAP%20Fonds%20mobilit%C3%A9s%20actives_continuit%C3%A9s%20cyclables.pdf



La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)

Afin de soutenir l'investissement public porté par les collectivités locales et favoriser la relance du BTP, l'État a créé en 2016 le Fond de Soutien à l'Investissement Local devenu en 2018 Dotation de Soutien à l'Investissement Local. Cette dotation permet aussi de financer des pistes cyclables, des parkings à vélos ou des vélos à assistance électrique.

Si la DSIL concerne exclusivement les dépenses d'investissement, par dérogation, lorsque la dérogation s'inscrit dans le cadre d'un contrat signé entre le représentant de l'État et une collectivité éligible, les crédits attribués au titre de la DSIL peuvent financer des dépenses de modernisation et d'études préalables dans la limite de 10 % du montant total attribué au bénéficiaire de la dotation et dans ce cas, la subvention n'est pas reconductible deux années de suite.

Cette dotation est répartie en différentes enveloppes : les enveloppes départementales (Contrats de ruralité et Grandes Priorités thématiques), les Contrats Cœur de Ville, les contrats territoriaux (Fessenheim et Pacte Ardennes) et les Métropoles (Contrat triennal de Strasbourg et Metz). Les trois premières enveloppes citées sont divisées en thématiques comprenant notamment :

- le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité (Grandes priorités thématiques) ;
- le développement de l'attractivité du territoire (Contrat de ruralité) ;
- les mobilités, la transition écologique et la cohésion sociale (Contrat de ruralité) ;
- développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions (Action Cœur de Ville) ;

En 2019, 570 millions d'euros ont été déployés au niveau national pour 52 au niveau régional. Pour la politique cyclable, en 4 années de programmation financière dans les 10 départements du Grand Est, 13 millions d'euros ont été subventionnés, dont 5,65 millions en 2019 avec 3 millions pour le Pacte Ardennes.

La Dotation de Soutien à l'Investissement des Départements (DSID)

La DSID a été mise en œuvre pour la première fois en 2019 dans le but de moderniser le soutien apporté par l'État à l'investissement des départements. Son enveloppe nationale est de 296 millions d'euros.

Les modalités de gestion s'inspirent de celles mises en œuvre par la DSIL.

La DSID a déjà aidé deux projets relatifs aux itinéraires cyclables dans les Ardennes et dans le Bas-Rhin : les travaux d'aménagement de la voie verte dite Sud Ardennes pour 1 million d'euros et l'aménagement de l'itinéraire cyclable de la vallée de la Bruche entre Schirmeck et Saales à 214 500 euros..

La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR)

Cette dotation est destinée aux communes selon des critères démographiques et de richesses (page 9 de l'instruction nationale du 11 mars 2019 relative aux dotations et fonds de soutien à l'investissement en faveur des territoires).

Le but est de subventionner les investissements de projets dans le domaine économique, social, environnemental et touristique. Il peut dans certaines conditions, qui figurent dans la circulaire départementale relative à la DETR, financer une partie d'ingénierie.

Une commission départementale d'élus définit les catégories d'opérations prioritaires ainsi que les taux de subventionnement maximaux et minimaux. La politique cyclable peut, ou non, faire partie des politiques publiques soutenues.

Le Fond National d'Aménagement et de Développement des Territoires (FNADT)

Ce fond est intégré au programme 112 «impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire».

C'est à ce titre qu'il peut être mobilisé dans le cadre du volet territorial des Contrats de Plan Etat Région (CPER), afin de financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement d'opérations qui s'inscrivent dans les orientations stratégiques contractualisées.

La mise en oeuvre de la sélection des projets qui bénéficieront d'un financement de FNADT est la suivante :

- La demande de subvention doit être adressée à la Préfecture de département ;
- Une phase d'instruction, par la préfecture de département, qui vérifie notamment l'éligibilité, la maturité et la possibilité de son inscription ou non dans un volet du CPER 2015-2020. Les différents projets instruits sont priorisés et soumis à comité de programmation annuel pour arbitrage (ce comité a lieu au cours du 1er trimestre de l'année N).

L'interlocuteur des porteurs de projet est la préfecture de département géographiquement compétente.

Pour en savoir plus :

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est>

Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est (DIRIGE)

La Région Grand Est met en place des dispositifs volontaristes permettant d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transports et donc de développer l'utilisation des modes de transports alternatifs. Les gares et points d'arrêt sont les portes d'entrée sur le réseau régional de transport et constituent à ce titre des lieux stratégiques dans la chaîne du déplacement des voyageurs.

Pour cela, il est nécessaire que la Région accompagne les acteurs locaux et les porteurs de projets afin de faciliter l'accès au réseau régional de transport, et ce même si la Région n'est propriétaire ni des gares, ni des emprises foncières sur lesquelles ces projets sont développés. Il s'agit donc d'une intervention volontariste de la collectivité, nécessaire au développement de l'attractivité de son réseau de transport.

Dans le cadre de ce programme sont notamment éligibles les projets dont la nature des études et des travaux porte sur :

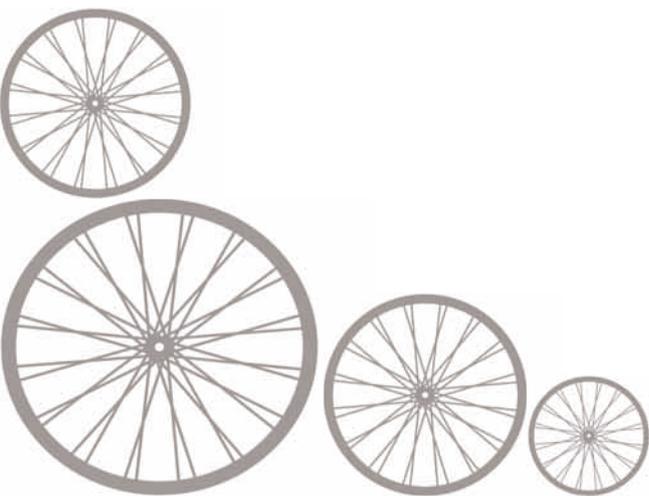
- Stationnement deux roues (place en abri fermé ou non),
- Cheminement piéton et cyclable du périmètre transport,
- Bornes de recharge électrique, cheminement piéton et cyclable du périmètre transport,

et lorsqu'ils visent à faciliter le rabattement multimodal.

Les demandes sont à effectuer auprès de la Région Grand Est.

Pour en savoir plus :

<https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-dintervention-regional-dintermodalite-grand/>



L'aide régionale sur l'accompagnement et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes

Par ce dispositif, dans le cadre de la thématique signature Grand Est Itinérance, la Région décide de soutenir les projets d'aménagement et de mise en tourisme des circulations douces s'inscrivant dans le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes.

Peuvent être financés les projets inscrits au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes disposés sur les itinéraires-phares de type EuroVelo®, V16, V30, V34, V50, V52, V53, V54, V56, ainsi que les axes transfrontaliers bénéficiant de financements INTERREG.

Les dépenses éligibles sont :

- Les investissements : terrassements, bande de roulement, voirie et aires de repos, signalisation, mobilier de sécurité, réseaux, signalétique touristique de l'itinéraire.
- Le fonctionnement : les projets de mise en tourisme de l'offre « Vélo » à l'échelle d'un itinéraire phare inscrit au schéma national des Véloroutes et Voies Vertes ou sur ceux bénéficiant de financements INTERREG.

Les demandes sont à effectuer auprès de la Région Grand Est.

Pour en savoir plus :

<https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/accompagner-la-structuration-et-la-mise-en-tourisme-des-veloroutes-et-voies-vertes/>



L'Europe s'invente chez nous

Les Certificats d'économie d'énergie (CEE)

Ce dispositif introduit par la loi sur l'énergie (loi POPE de 2005) repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie qui doivent promouvoir l'efficacité énergétique auprès des consommateurs d'énergie : ménages, collectivités territoriales ou professionnels. Des opérations dans le bâtiment, l'industrie, l'agriculture et les transports sont comprises dans le dispositif.

Alvéole

Le programme ALVEOLE porté par la FUB et ROZO aide au financement de la création de stationnements vélo (abris, supports d'attaches) et aux actions de sensibilisation à l'écomobilité auprès des usagers.

<https://www.programme-alveole.com/>

Moby

Le programme porté par EcoCO2 est destiné à sensibiliser les élèves des établissements scolaires élémentaires à l'écomobilité et à accompagner les écoles dans la mise en place d'un Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES).

<https://www.moby-a-lecole.fr/>

Vélogistique

Le projet porté par Union Sport & Cycle et ROZO permet l'expérimentation sur deux ans de la fourniture, en prêt, de véhicules électriques en substitution de véhicules de livraison à motorisation thermique existants. Le projet s'adresse à des entreprises (artisans mais aussi TPE, PME et grands groupes) ayant une activité nécessitant des déplacements du « dernier kilomètre » réguliers pour des livraisons ou interventions de proximité.

<https://www.unionsportcycle.com/filieresport/industrie-et-commerce/2019-02-26/l-usc-va-aider-les-entreprises-adopter-une-logistique-durable>

<https://www.asp-public.fr/file/55665/download?token=5i2D1Xlh>



Le Mobi Prêt

Le Mobi Prêt est une offre dédiée aux projets de modernisation d'infrastructures de transport et au développement des mobilités innovantes à l'attention notamment des collectivités territoriales. Il concerne, entre autres, les voies cyclables.

Pour en savoir plus:

<https://www.banquedesterritoires.fr/mobi-pret>

EMA

Le programme mis en place par SNCF Mobilités vise à rééquilibrer le partage modal dans les gares au profit des modes actifs, des mobilités électriques individuelles et des usages partagés de la voiture. SNCF propose une méthode de diagnostic du bassin de gare, établit un scénario de l'espace et des parcours intermodaux ; les collectivités s'engagent sur leur participation au projet en finançant les investissements et travaux.

Arrêté du 1er mars 2019 (Journal Officiel de la République Française) : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000038215939

Bonus Vélo à assistance électrique

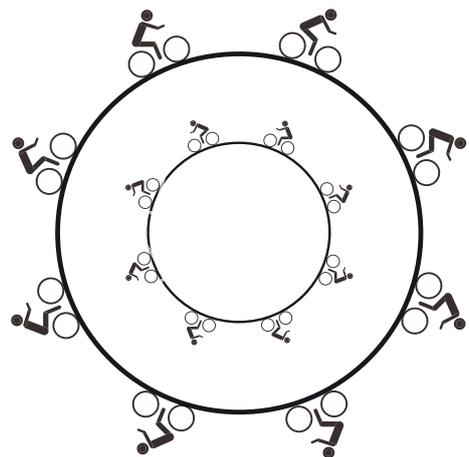
Toute personne physique majeure résidant en France, son foyer fiscal n'étant pas imposable l'année précédant l'achat du vélo peut bénéficier d'une prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE). Le bonus vélo à assistance électrique peut être accordé uniquement si la personne bénéficie d'une aide versée par une collectivité locale (mairie par exemple) pour le même vélo.

Lien d'accès au formulaire de demande de bonus: <https://www.asp-public.fr/decret-ndeg2017-1851-du-29-decembre-2017>

Ecosanté

Le programme porté par SIEL BLEU aide au financement d'actions de sensibilisation et de l'information des personnes fragilisées physiquement et en précarité aux économies d'énergies liées aux déplacements et les accompagne vers la mobilité douce.

Lien vers le site de SIEL BLEU pour trouver l'interlocuteur : <https://www.sielbleu.org/contact>



Les différents services déconcentrés et agences de l'Etat acteurs du vélo dans le Grand Est

La DREAL Grand Est et les Directions Départementales des Territoires (DDT)



La DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et les DDT (Directions départementales des Territoires) mettent en œuvre les politiques publiques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES) et du Ministère de

la Cohésion des Territoires (MCT).

Dans les transports, leurs missions visent le renforcement de la multi-modalité, la fluidité et la sécurité des déplacements. Sous l'autorité du préfet de région, elles co-animent et accompagnent, avec leurs partenaires, les démarches sur la mobilité durable et soutient le développement des infrastructures ; elles instruisent des demandes de financement d'aménagements cyclables.

<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/>

Le CEREMA



Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et du Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales.

Implanté au cœur des territoires, le Cerema bénéficie d'une connaissance historique des problématiques et contextes locaux. Cette proximité lui permet de proposer des solutions sur mesure aux acteurs des territoires et de mettre à leur disposition des interlocuteurs concernés, engagés et disponibles.

<https://www.cerema.fr/fr>

L'ADEME



L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de

conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et du Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'innovation.

www.ademe.fr



Guide des bonnes pratiques - «déploiement d'une stratégie vélo» - Grand Est - Octobre 2019

Une publication de la DREAL Grand Est.
Directeur de publication : Hervé VANLAER, Directeur Régional DREAL Grand Est
Conception/Réalisation : Fabien KERAVEC, DREAL Grand Est,
avec la participation du SGARE, de l'ADEME, du CEREMA, et de VMA Grand Est.
Impression sur papier recyclé à 300 exemplaires par Print Europe

Contact DREAL Grand Est: mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr