

**Mobilité active : Pour le développement de la pratique du vélo
en Haute-Saintonge
- Document de travail -**

Généralités (pages 2 à 8)

- Apport économique du développement de la pratique du vélo
- Comparatif des bilans carbone des véhicules
- Statistiques "déplacements"
- Statistiques "vélos"

Le vélo – Une opportunité économique

source : fédération française du cyclisme – ADEME – données 2018

LA PRATIQUE du VELO en France

- ♦ 30 millions de français de plus de 15 ans font du vélo au moins une fois par an, dont 21 millions en font pendant leurs vacances.
- ♦ 5% en font quotidiennement, soit 3.3 millions
- ♦ Plus la gamme du vélo détenu augmente, plus la fréquence de la pratique augmente.

LE PARC de VELOS en France

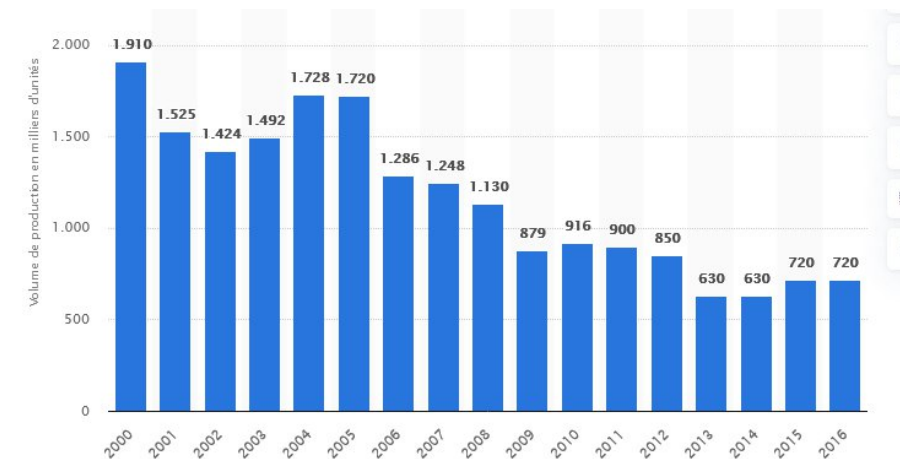
- ♦ 35.7 millions de vélos au domicile des français, dont 25% non utilisés
- ♦ Vélos en libre service : 40 000 unités
- ♦ Vélos en location touristique : 300 000 unités

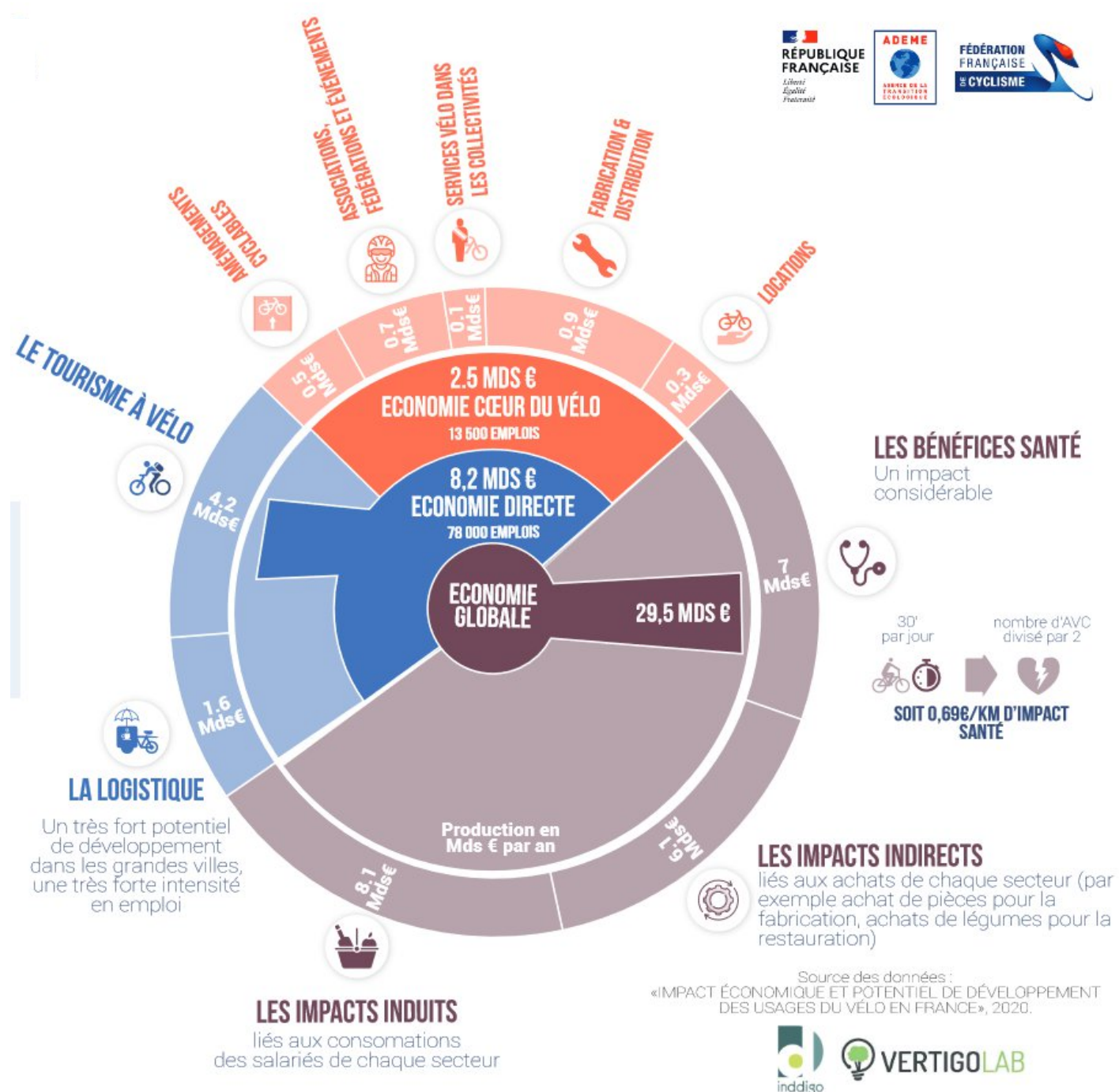
LE COMMERCE du VELOS en France

- ♦ 3 millions de vélos vendus dont 1/3 est fabriqué en France - idem 2020
- ♦ Un prix moyen déjà en forte hausse avant la crise sanitaire (300 euros en 2003, 490 en 2018)
- ♦ 67% des vélos sont vendus en enseigne multi-sports (mais 55% du chiffre d'affaire réalisé en enseignes spécialisées).
- ♦ Plus de 510 000 vélos électriques vendus en 2020 (+ 29 %) - idem 2020



Nombre de vélos manufacturés en France de 2000 à 2016





L'ECONOMIE du VELO

- ♦ 29.5 milliards d'euros de retombées directes et indirectes liées au vélo
- ♦ 4.5 milliards d'euros de retombées directes liés au tourisme à vélo
- ♦ 78 000 emplois
- ♦ 2.3 milliards de chiffre d'affaire, dont 55% revient à des enseignes spécialisées

Les RETOURS sur l'ECONOMIE LOCALE

- ♦ Tourisme à vélo : 68 euros dépensés dans l'économie locale par jour contre 55 euros pour un automobiliste.
- ♦ 1 million d'euros en production dans le vélo => 9.5 emplois directs + 10 emplois indirects (taux élevé équivalent au BTP).

Bilan carbone - comparatif des véhicules

(Etude de 'European Cyclists' Federation - Traitement en fin de vie et infrastructures non prises en compte)

Bilan carbone du VELO - calculé sur la base de :

- durée de vie : au moins 8 ans
- utilisation : 2 400 km/an (soit un peu plus de 46 km/semaine).
- fabrication et maintenance des vélos : 5 g CO₂e/km (CO₂e signifie équivalent CO₂).
- « carburant » du cycliste (alimentation nécessaire à la compensation de perte de calories) : à 16 g CO₂e/km.

TOTAL : 21 g CO₂e/km.

Bilan carbone vélo électrique - VAE - calculé sur la base de :

- durée de vie : au moins 8 ans
- utilisation : 2 400 km/an (soit un peu plus de 46 km/semaine).
- fabrication et maintenance des vélos : La durée de vie du VAE (batterie) correspond à ces 8 années d'utilisation pour 46km/semaine, soit une émission de 16 g CO₂e/km (7 g pour la production et la maintenance, et 9 g liés à la production de l'électricité).
- « carburant » du cycliste qui sont de 6 g CO₂e/km (4,4 kcal/km de plus qu'en voiture).

TOTAL : 22 g CO₂e/km.

Bilan carbone BUS - calculé sur la base de :

- fabrication : 6 g par passager-kilomètre.
- carburant "du puits à la roue": 95 g CO₂e/passager/km.

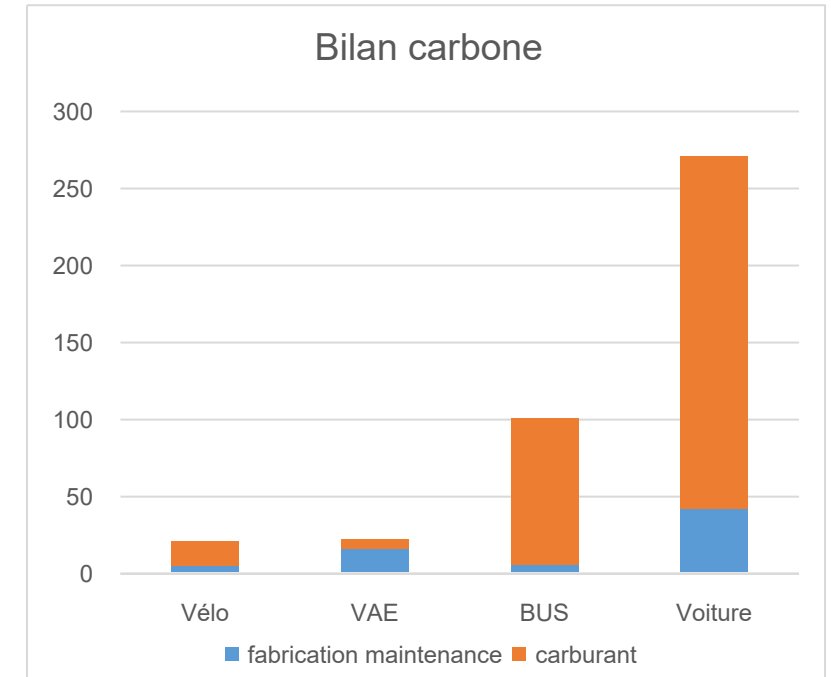
TOTAL : 101 g CO₂e/passager/km.

Bilan carbone VOITURE individuelle - calculé sur la base de :

- fabrication : 42 g/km.
- taux d'occupation moyen : 1,57 personne et 1,16 personne pour les trajets entre le domicile et le travail).
- carburant "du puits à la roue" (moyenne en fonction : occupation, type de route empruntée, conditions de circulation, 70% ville/25% route/5% autoroute) : 229 g par passager-kilomètre.

TOTAL : 271 g CO₂e par passager-kilomètre.

Le comparatif avec voiture électrique n'est pas pertinent ici, car le surplus de CO₂ relatif à sa fabrication n'est compensé qu'à partir de 30 000 km. A savoir sur l'ensemble de son cycle de vie, le gain de CO₂ pour une voiture électrique par rapport à une voiture thermique circulant en France est de 77% (Fédération européenne pour le transport et l'environnement)



Les statistiques déplacements

(Source INSEE 2019, enquête nationale des déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.)

"En milieu rural la moitié des déplacements quotidiens font moins de 5 km. Ce qui signifie qu'il y a un potentiel de développement important." Enquête CEREMA 2020

En 2019 : 3 déplacements quotidiens en moyenne par personne (déplacements locaux à moins de 80km du domicile).

Au total, du lundi au dimanche, les Français se déplacent ainsi pendant 6h50 à moins de 80 km de leur domicile soit, en moyenne 1h02 (six minutes de plus qu'en 2008).

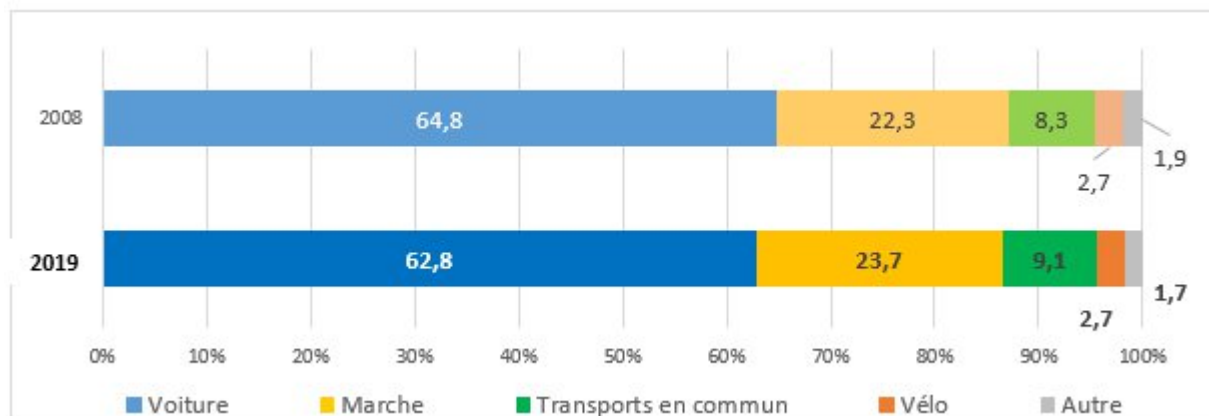
Si l'on tient compte de l'ensemble de leurs déplacements (quelle que soit la distance au domicile) ils passent en moyenne, en 2019, 8 heures chaque semaine à se déplacer, soit 41 minutes de plus qu'il y a 10 ans.

En moyenne :

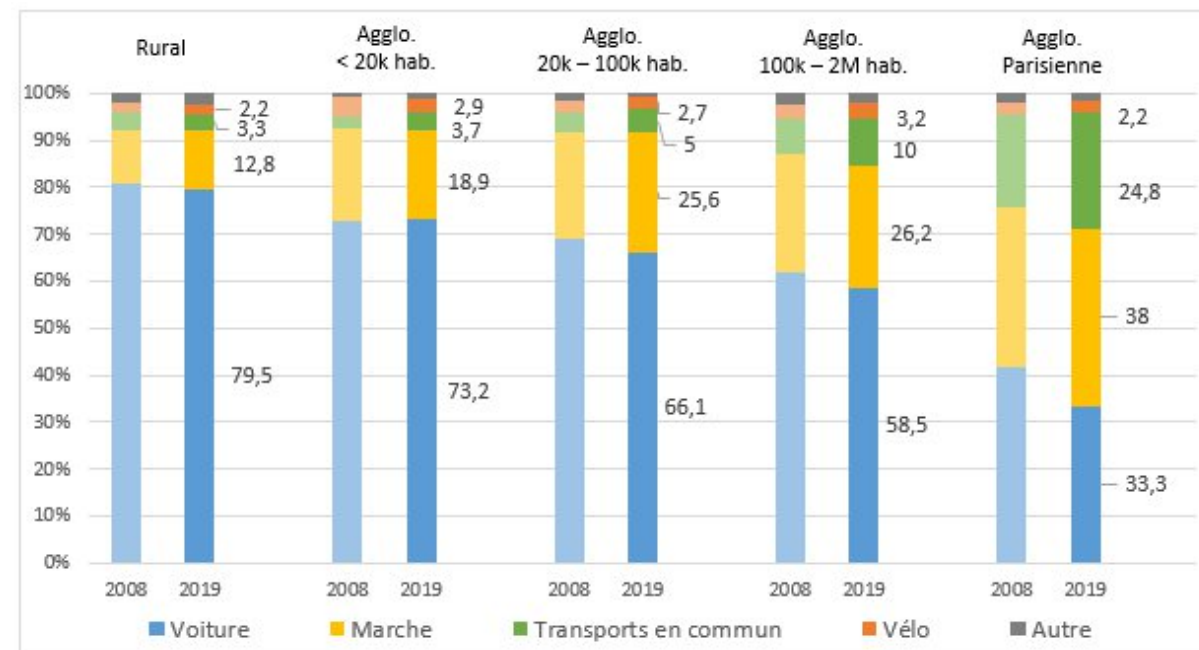
- un déplacement en voiture dure 19 min (3 min de plus qu'en 2008) ;
- un déplacement à pied dure 14 min (1 min de plus qu'en 2008) ;
- un déplacement à vélo dure 18 min (2 min de plus qu'en 2008) ;
- un déplacement en transport en commun dure 41 min (3 min de plus qu'en 2008).

Le vélo représente 2,7 % des déplacements, une part stable entre 2008 et 2019.

Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) 2008 / 2019



Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines 2008 / 2019



Au niveau national, 2.2% des déplacements hebdomadaires réalisés dans des espaces de vie à dominante rurale sont faits à vélo.

A ce jour en Haute Saintonge, la part modale du vélo est inférieure à 3%, avec 89% de déplacement en voiture particulière.

Les statistiques "vélos"

Etude Vélo et Territoires 2020

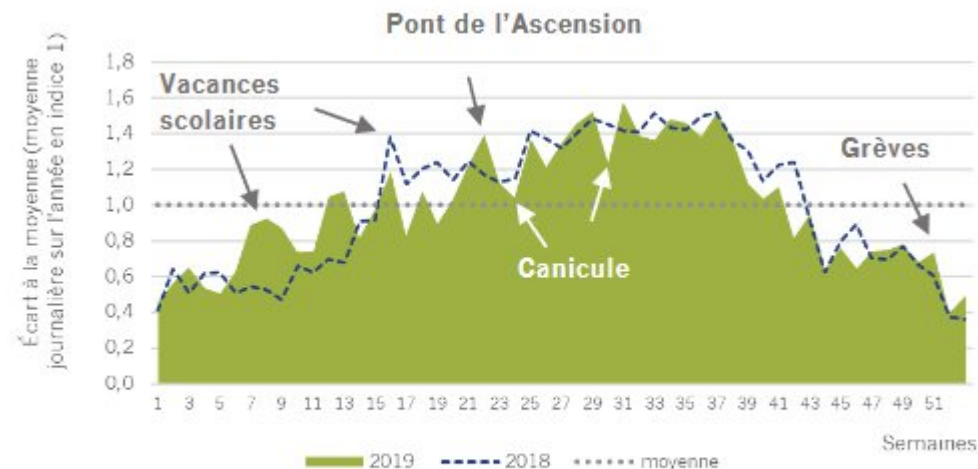
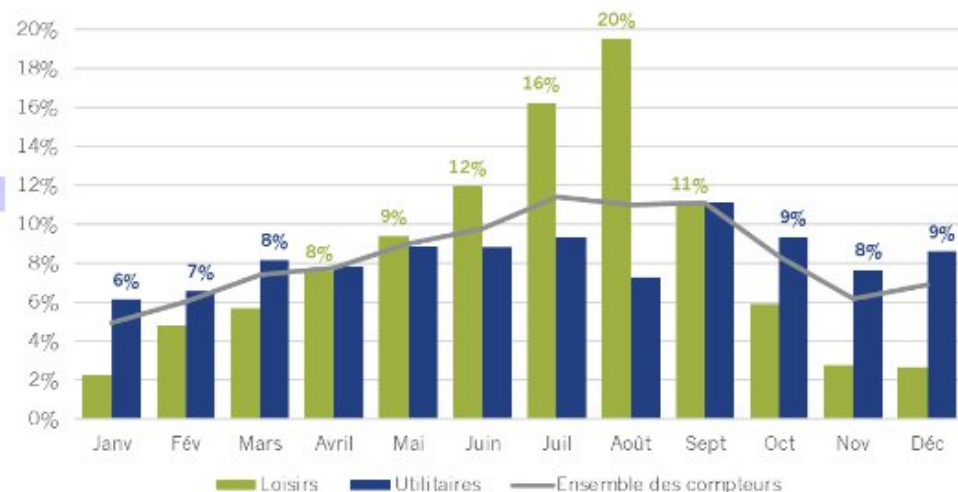
Données collectées auprès de 90 collectivités volontaires, dont le département de Charente-Maritime, à partir de compteurs positionnés sur des voies cyclables. Il ne s'agit donc pas de moyenne sur l'ensemble de la pratique cyclo.

- Progression pour la pratique utilitaire (+8 %),
- Stabilisation pour les loisirs (+1 %).
- Une moyenne générale tirée vers le haut par la pratique en milieu urbain (+7 % contre +2 % en zones périurbaines ou rurales).

Depuis 2013, le nombre de passages de vélos enregistrés a progressé de 19 %. Il se stabilise par rapport à l'année 2018, année record. Les compteurs utilitaires ont un profil plus lisse que les loisirs, avec un léger infléchissement au mois d'août.

Le réseau national (Schéma national des véloroutes) enregistre des pratiques de tourisme et de loisirs mais est aussi un support privilégié pour la mobilité à vélo du quotidien.

Comparaison fréquentation journalière 2018 et 2019



Répartition mensuelle des passages 2019 par type de pratique

Résultats en fonction des jours	Ensemble des compteurs	Loisirs	Mixtes	Utilitaires
Nombre de compteurs analysés en 2019	579	398	40	140
Part des compteurs sur le Schéma national des véloroutes (dont EuroVelo)	56 %	70 %	63 %	17 %
Nombre de passages journaliers moyen 2019	344	141	198	952
Nombre de compteurs utilisés pour l'évolution 2019/2018	434	317	31	86
Évolution 2019/2018	+ 5 %	+ 1 %	+ 3 %	+ 8 %
Nombre de passages journaliers moyen en semaine	360	126	197	1 059
Nombre de passages journaliers moyen en week-end	303	177	198	684
Poids de la semaine	75 %	64 %	71 %	80 %
Poids du week-end	25 %	36 %	29 %	20 %
Nombre de passages journaliers moyen en juillet et août	457	293	371	933
Nombre de passages journaliers moyen sur le reste de l'année	321	109	162	956
Poids de juillet et août	22 %	36 %	31 %	17 %

Zoom sur la Fréquentation de la VR 80 - canal des deux mers

Une fréquentation en hausse, basée principalement sur le tourisme (juin à août).

Nombre de passages journaliers moyen : 147

Évolution 2019/2018 : +6 %

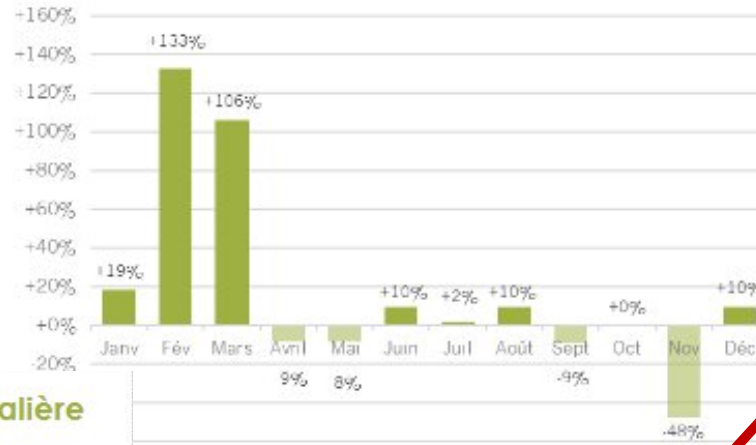
Poids de la semaine : 66 %

Poids de juillet et août : 38 %



Évolution du nombre de passages mensuels par rapport à 2018

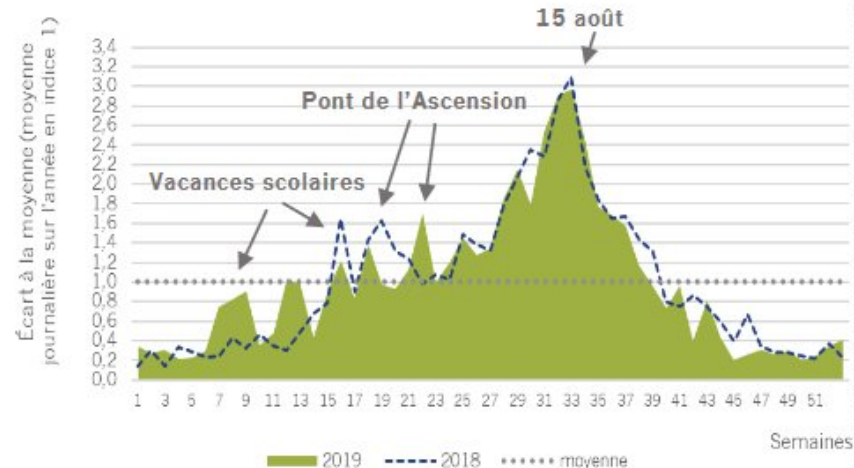
(À échantillon comparable, base 10 compteurs – V80)



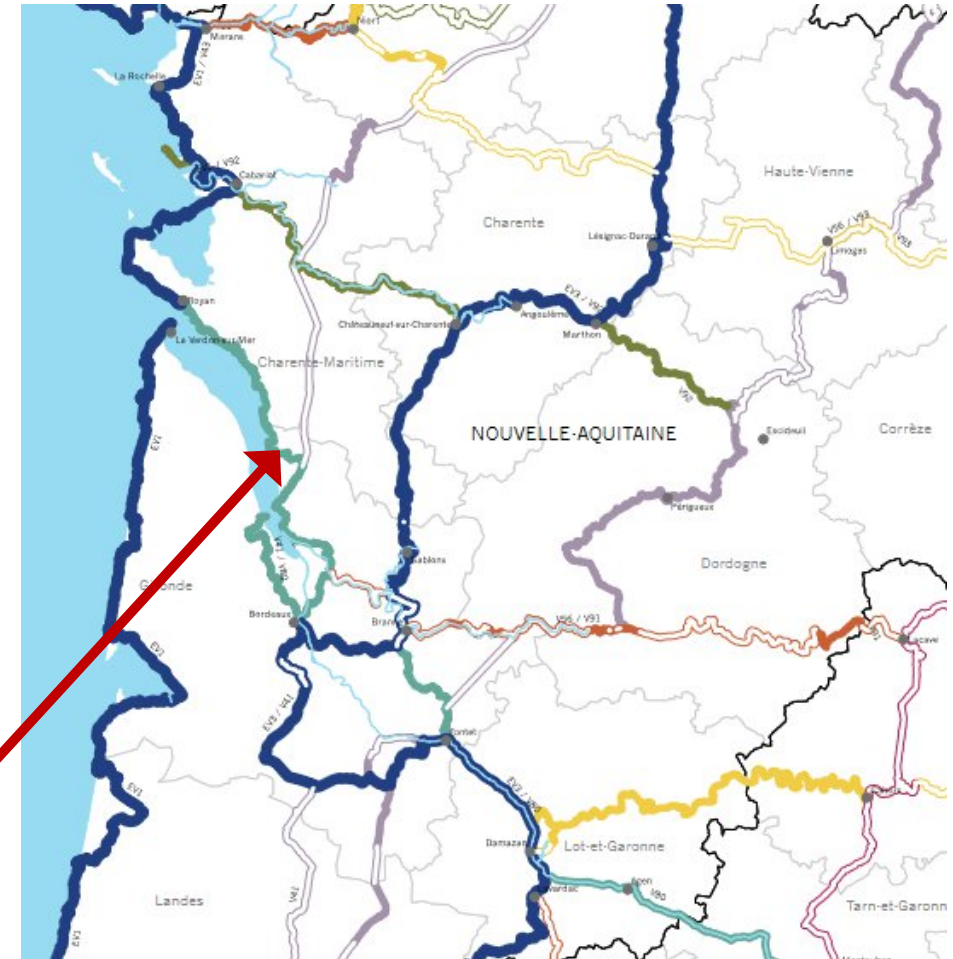
2019
2018

Comparaison de la fréquentation journalière en 2018 et 2019

(À échantillon comparable, base 10 compteurs – V80)



Canal des deux mers (VR 80)



Vélo et Territoires basant son analyse sur des voies cyclables déjà identifiées dans le réseau, sans intégrer le paramètre de l'âge du cycliste ou de la distance du domicile, les données sont différentes de celles de l'INSEE.

Cependant l'écart entre les deux études traduit l'engouement pour la pratique du vélo lorsque les voies sont adaptées et sécurisées.

Les orientations stratégiques de la Haute-Saintonge (pages 9 à 12)

- Schéma de cohérence territoriale
- Plan Climat Air Energie

SCOT Haute-Saintonge- Document d'orientation et d'objectifs

Le SCOT a été approuvé en février 2020 par le Conseil communautaire. Le document d'orientation et d'objectifs présente les quatre orientations majeures dans lesquels doivent s'inscrire les projets d'aménagements du territoire. Ces orientations correspondent aux priorités inscrites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : Accompagner les pratiques de mobilité à toutes les échelles.

La forte dépendance du territoire à la voiture individuelle, notamment pour les mobilités professionnelles est un véritable enjeu pour l'avenir. Afin de concilier écologie et transport, le territoire se fixe pour objectifs d'offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

À l'échelle locale, par :

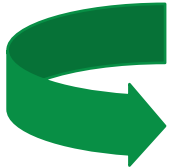
- . Le développement de l'éco-mobilité et de ses services adossés.
- . L'aménagement et la sécurisation des modes doux et particulièrement du vélo pour l'accès aux services à l'échelle des bassins de vie.

À l'échelle régionale, par :

- . Le renforcement du cadencement TER sur les lignes Saintes-Bordeaux et Angoulême-Bordeaux. (Augmentation du cadencement)
- . Le développement d'une offre alternative par bus ou par navette fluviale.
- . Le développement d'aire de covoiturage et noeud multimodaux à proximité des haltes, gares et échangeurs routiers.



Orientation n°4.1 du SCOT



Accompagner la pratique de mobilité à toutes les échelles ;

Accompagner le développement de l'éco-mobilité.



Prescriptions

- Organiser les déplacements grâce à "une armature de nœuds de mobilité"
 - Les nœuds de mobilité locaux, à l'échelle des espaces de vie, avec un potentiel d'intermodalité ou de multi-modalité => les espaces avec gares et haltes ferroviaires et/ou carrefours routiers avec aires de covoiturages.
 - Les nœuds de mobilité de proximité, offrant une articulation entre deux solutions de mobilité, pour relier deux lieux générateurs de flux => zones, d'activité, centre-ville, attraction touristique...
- Adosser les nouvelles solutions de mobilité aux équipements des services à la population
- Encourager les mobilités douces et actives (espace public dédié, continuité des itinéraires, stationnement vélo, ...)



Recommandations

- Offrir un service de location de vélo et/ou vélo à assistance électrique à destination des habitants et des touristes, pour encourager les pratiques actives pour les derniers kilomètres dans une logique de rabattement vers les nœuds de mobilité.
- Mettre en place un service de Vélos-Lib électriques intercommunal en se dotant d'une flotte de vélos à assistance électrique à disposition dans les communes pour faciliter les déplacements (actifs, touristes...) de proximité.

Plan Climat Air-Énergie Territorial

H A U T E



- Prévoit dans ses fiches-actions la mise en place d'un schéma directeur Vélo
- La Communauté de communes vient de répondre à un appel à projet de l'ADEME, par lequel elle demande la prise en charge d'une étude couvrant :
 - La réalisation d'un diagnostic et état des lieux du réseau cyclable et du maillage territorial
 - La définition des usages et besoins (nécessité de prendre en compte la dimension touristique)
 - La définition de la stratégie et des objectifs
 - La proposition de scénarios et d'aménagements structurants d'intérêt communautaire
 - La réalisation d'un plan d'application de la stratégie, défini avec des actions concrètes & opérationnelles identifiées et priorisées, intégrant une estimation financière des aménagements envisagés et des aides mobilisables.

La démarche devant intégrer également une consultation publique et un volet participatif citoyen, le Conseil de développement s'est auto-saisi de ce dossier, pour préciser ce que serait le cahier des charges de la création d'une véloroute tout usager en Haute-Saintonge.



Les données locales (pages 13 à 19)

- Organisation du territoire - les espaces de vie
- Statistiques et carte de la mobilité locale
- Itinéraires existants

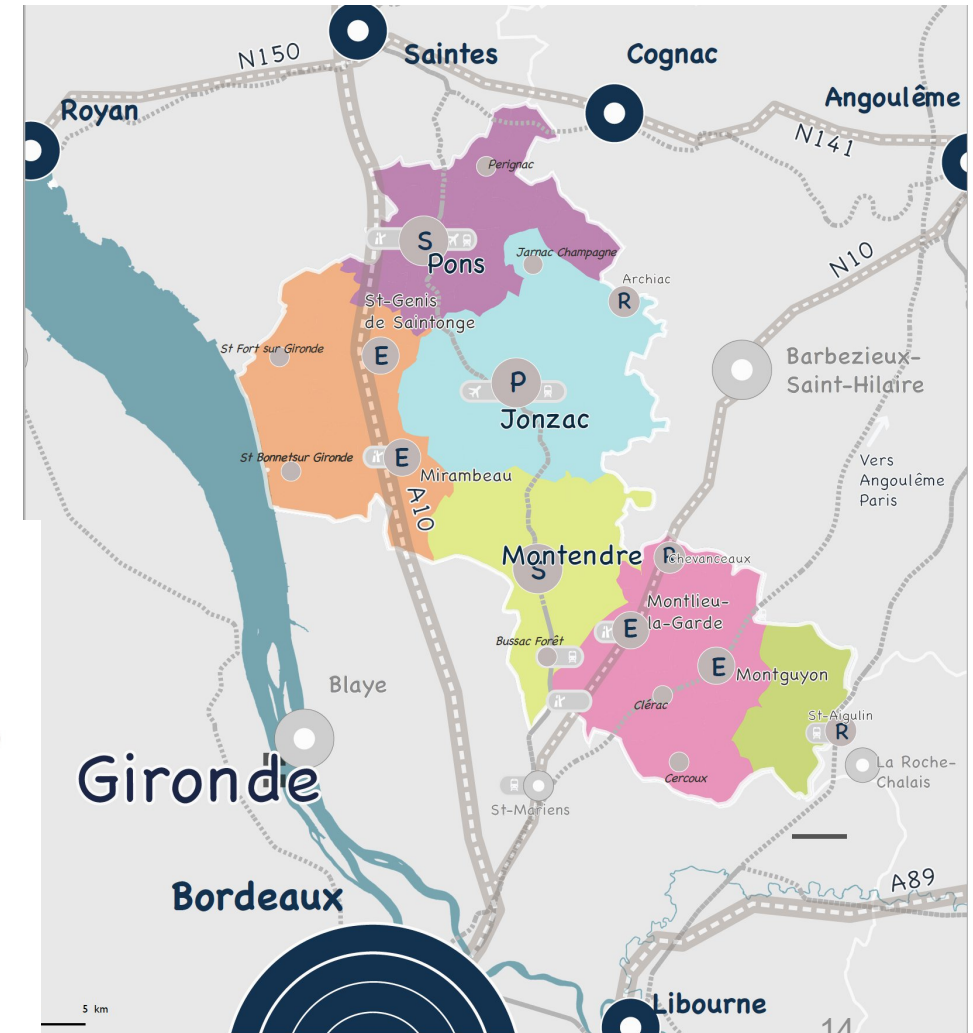
Les espaces de vie de Haute-Saintonge

Une armature multipolaire :

- P** Centralité principale
Pôle de Jonzac
- S** Centralité secondaire
Pôle de Pons
Pôle de Montendre
- E** Centralité d'équilibre
- R** Centralité relais
- Commune rurale relais
- Autres communes

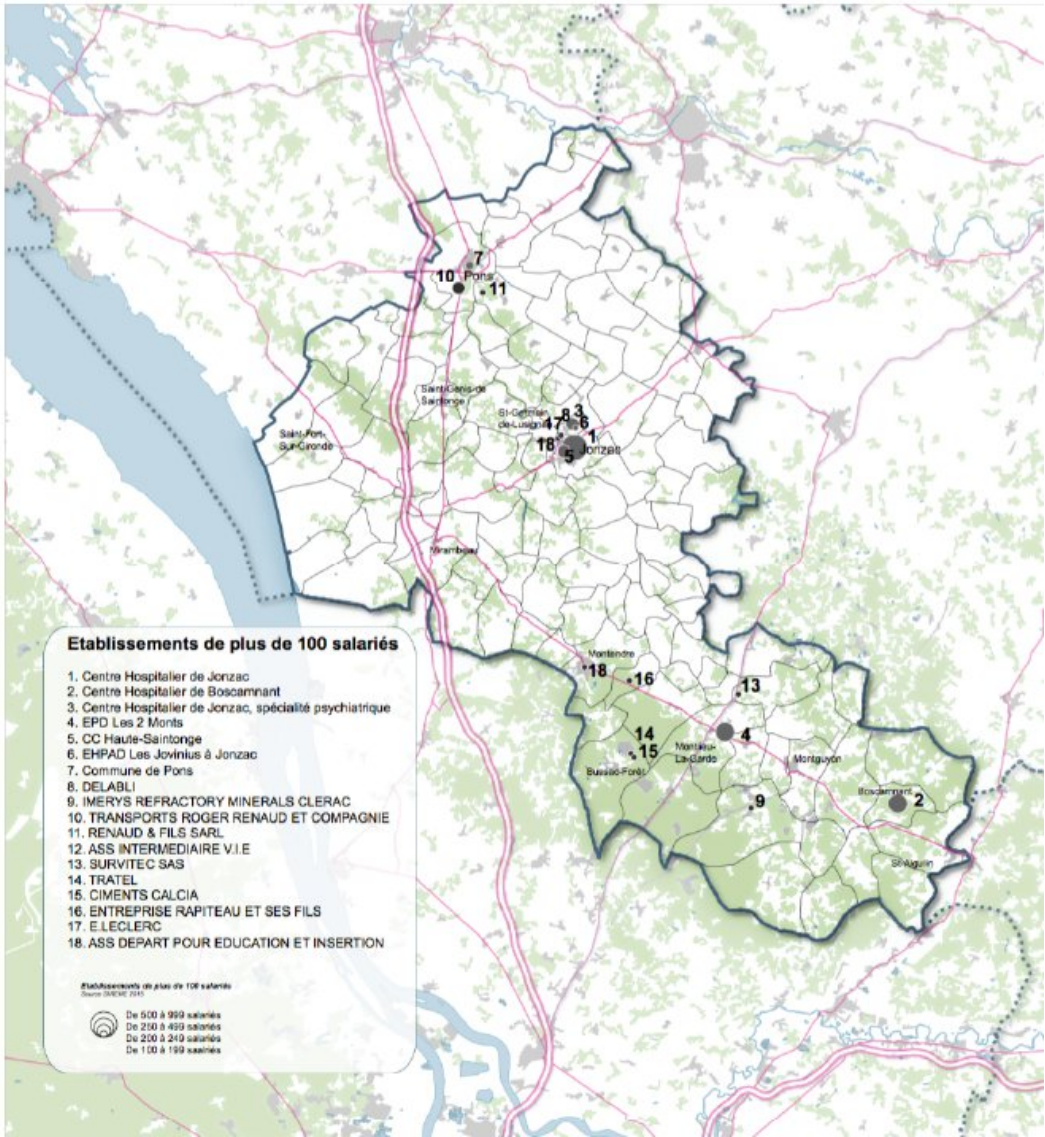
Des espaces de vie aux influences et dynamiques différenciées :

- Espace de vie de Jonzac**
 - Une influence du littoral et du Cognaçais
 - renforcée par l'activité touristique & thermique
 - sur l'axe La Rochelle-Saintes-Bordeaux
- Espace de vie de Pons**
 - Une influence du littoral et du Cognaçais
 - renforcée par une desserte optimale (A10, axe ferroviaire Saintes-Bordeaux)
- Espace de vie de Mirambeau, St-Genis de Saintonge**
 - Une attractivité des communes estuariennes
 - Une desserte optimale comme levier (A10)
- Espace de vie de Montendre**
 - Une attractivité résidentielle forte
 - renforcée par une desserte optimale (A10, axe ferroviaire Saintes-Bordeaux)
- Espace de vie de Montguyon**
 - Une attractivité résidentielle forte
 - Une organisation multipolaire articulée autour de la N10 et la D730 et l'axe LGV Paris-Angoulême-Bordeaux.
- Espace de vie de Saint-Aigulin**
 - Une attractivité résidentielle
 - entretenue par des relations étroites avec les territoires voisins
 - renforcée par son positionnement sur l'axe ferroviaire Angoulême-Bordeaux

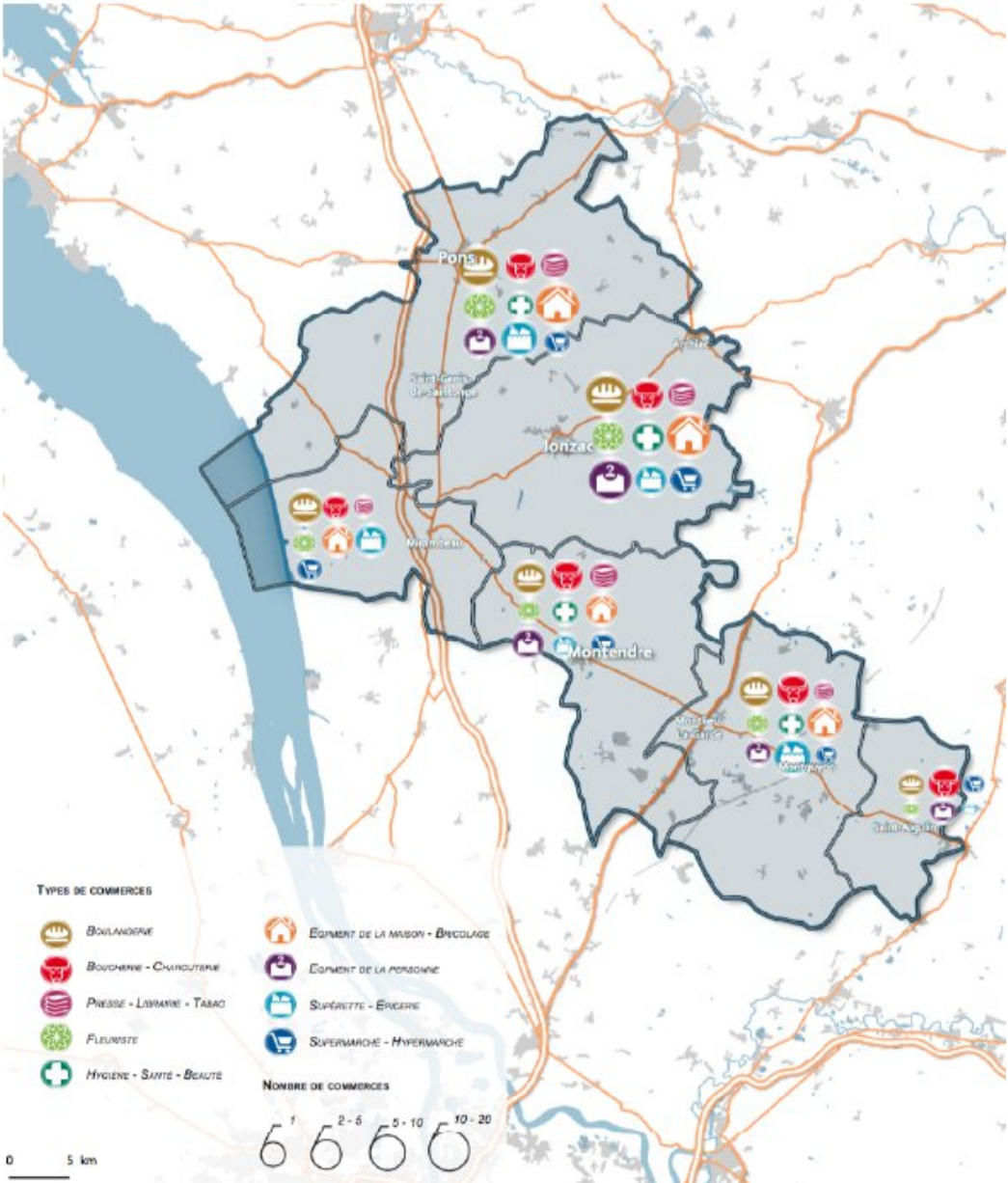


Le SCOT permet ainsi de mieux définir les fonctions de chaque pôle au sein de la Haute-Saintonge, afin de disposer d'un maillage pertinent en terme de services et de qualité de vie.

Les pôles d'activité économique présentant plus de 100 salariés (données SIRENE 2015) sont concentrés sur un axe nord-sud du territoire.



Le commerce de proximité à l'échelle des bassins du territoire
Source INSEE BPE 2016, traitement EAU



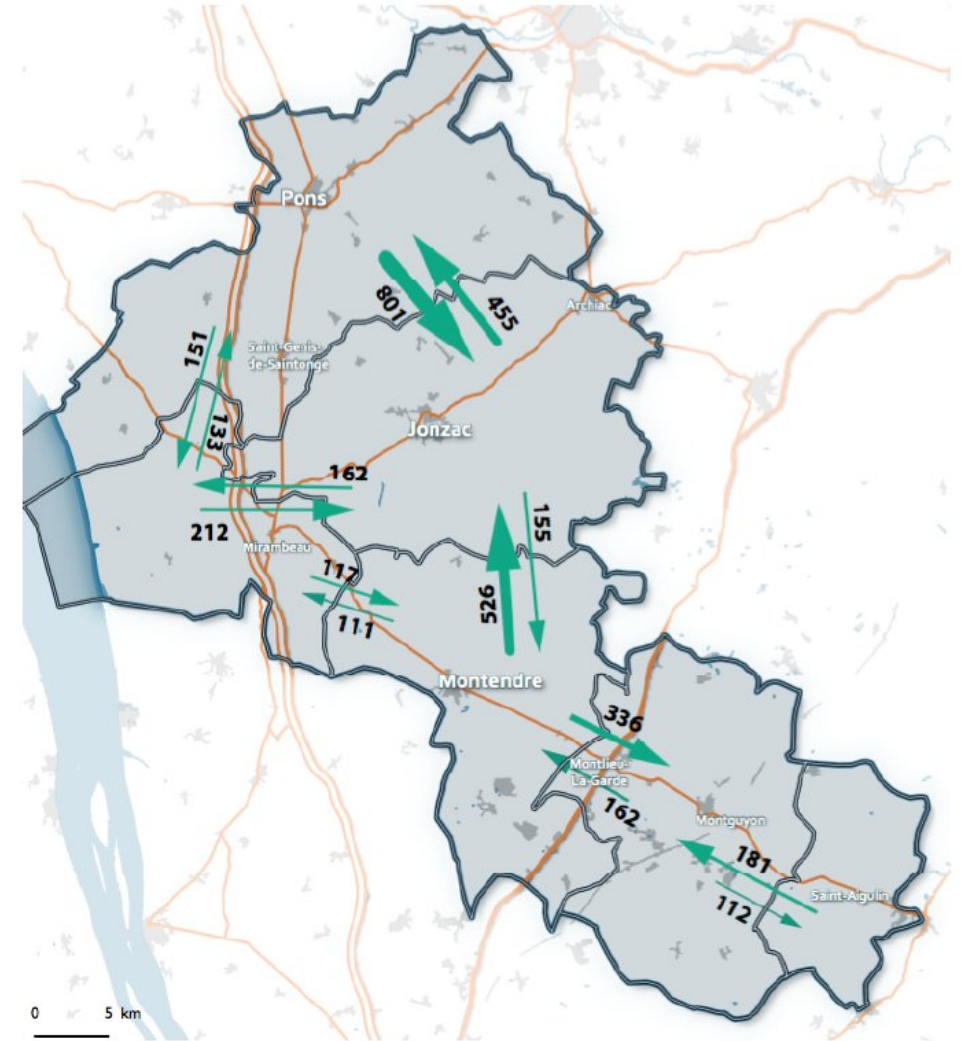
Statistiques de mobilité locale

Selon les données INSEE 2018, près de 29% des actifs ayant un emploi résident dans la commune de leur lieu de travail. Une donnée de 4 points en baisse par rapport à 2013 et dont la tendance serait à l'accentuation en raison du marché immobilier.

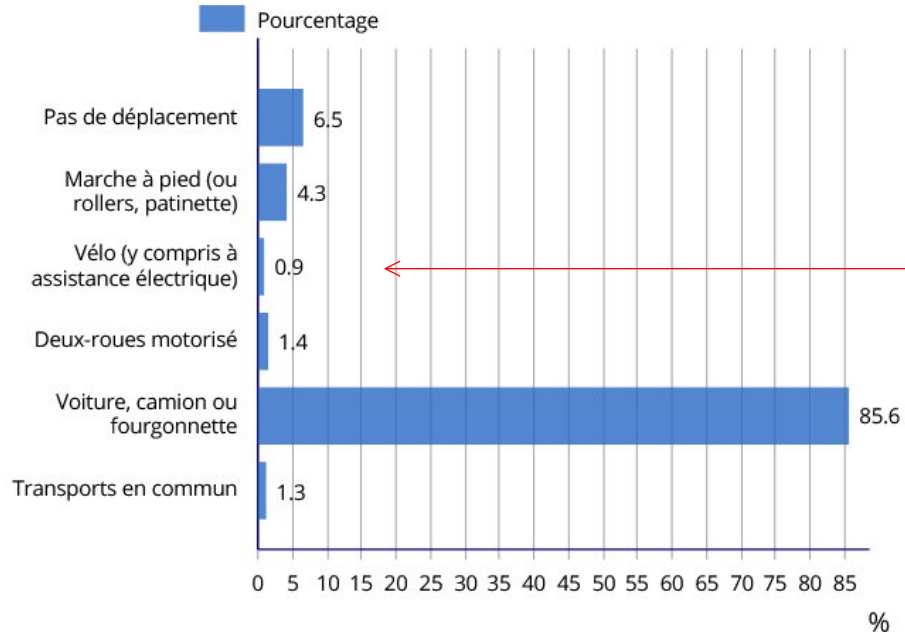
Sans surprise, l'Institut fait apparaître le véhicule individuel comme moyen de transport le plus utilisé sur le territoire, avec une baisse de l'utilisation des mobilités actives constatées en 2018, qui pourrait toutefois avoir évolué du fait du développement au niveau national des vélos et trottinettes électriques depuis deux ans.

Carte des migrations domicile-travail internes

Source : INSEE 2013, fichier mobilités professionnelles (flux > 100), traitement EAU



ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



! En baisse :
2% en 2016

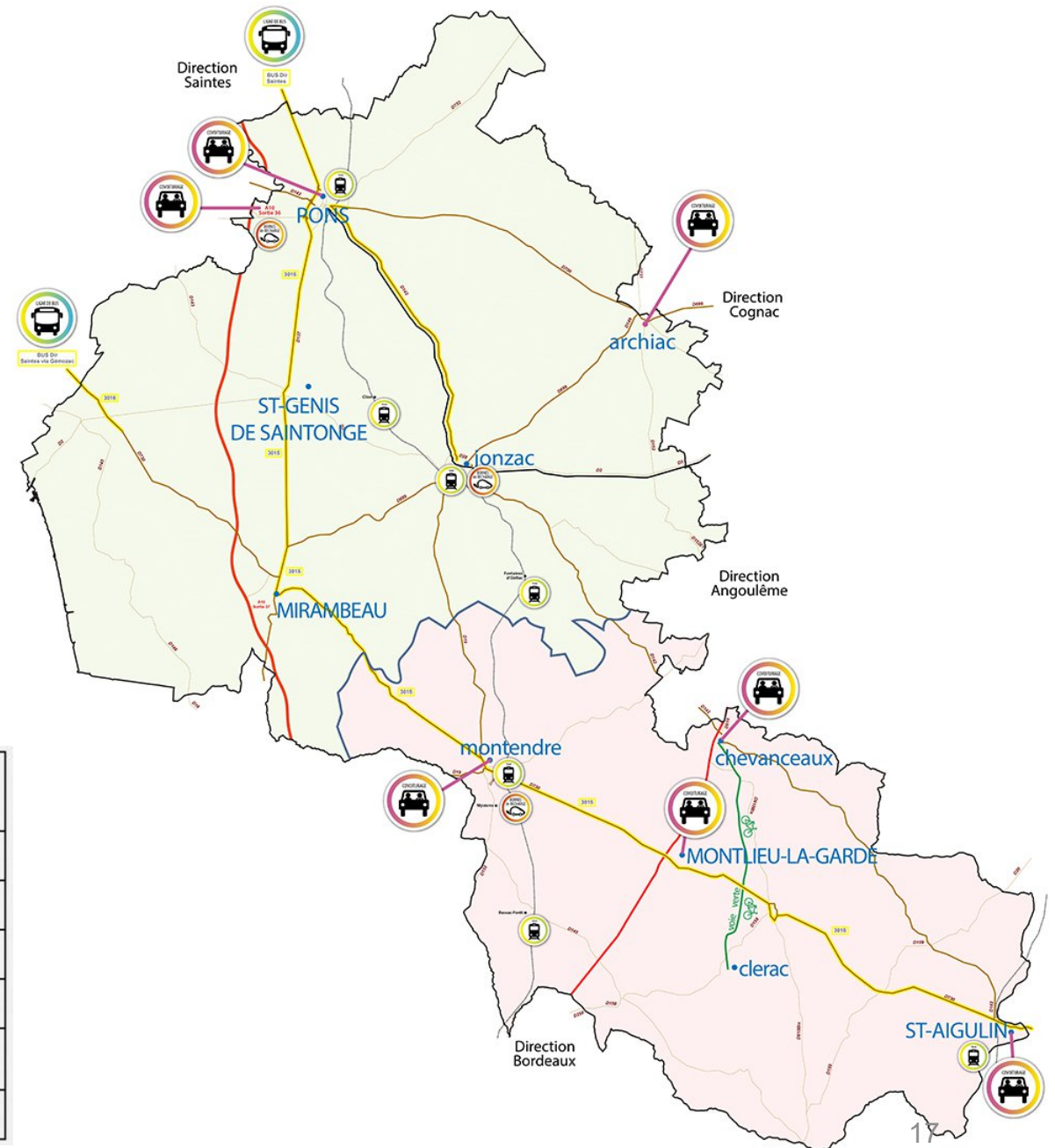
La carte de la mobilité non-active



Sur l'ensemble du territoire



Archiac	Le Tonneau 100 Route de Cognac	15 places
Chevanceaux	D 910	20 places
Montendre	Parking intermarché	8 places
Montlieu-la-Garde	Le Bourg	20 places
Pons Leclerc	Rue de Coudennes	15 places
Pons Bonnerme	46 Rue de Chantegeay, 17260 Jazennes	15 places
Saint Aigulin	Pont de la Dronne - RD 730	8 places



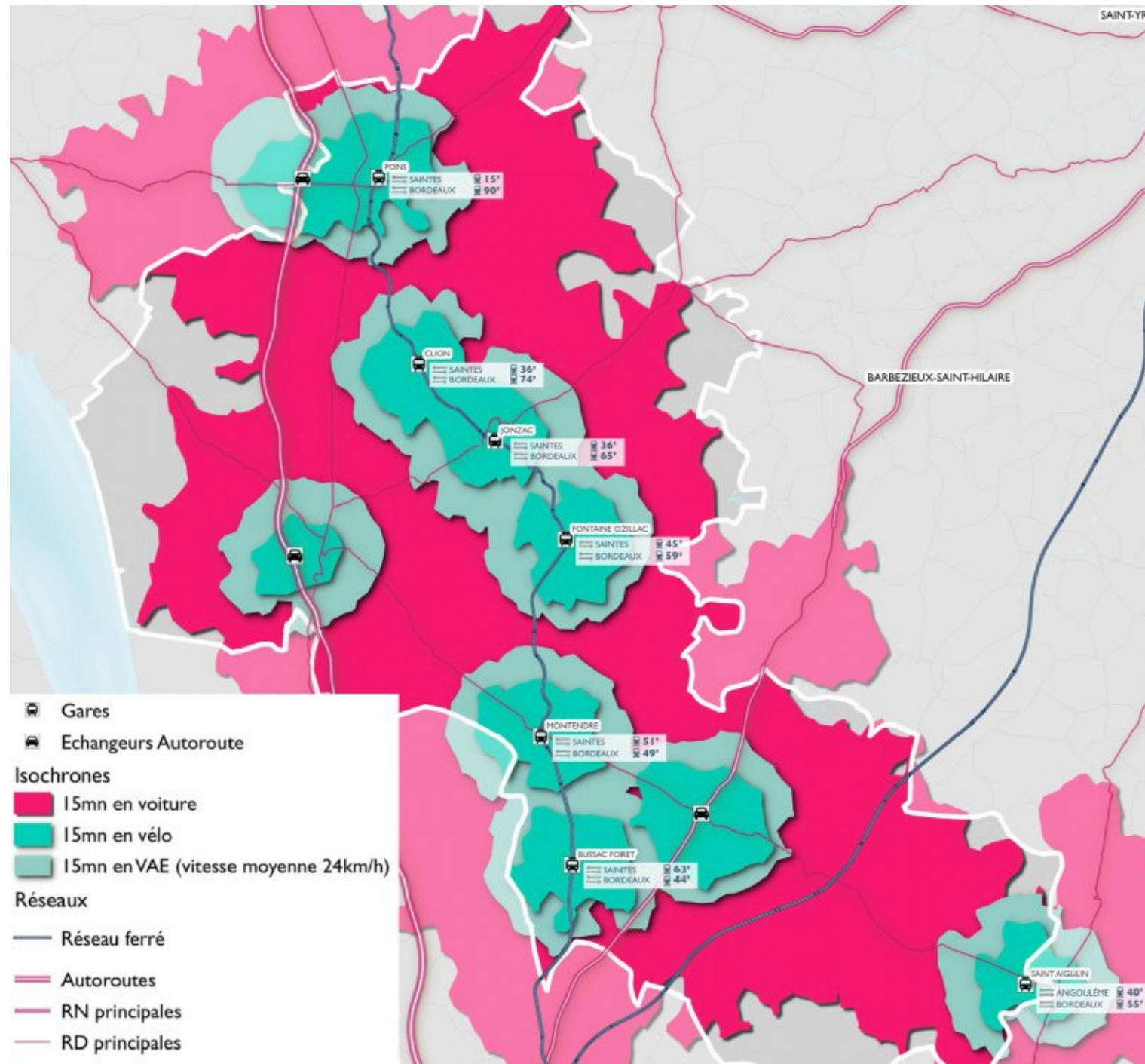
Les parcours réalisés en 15 min en fonction du mode de déplacement

Source : PADD Haute-Saintonge

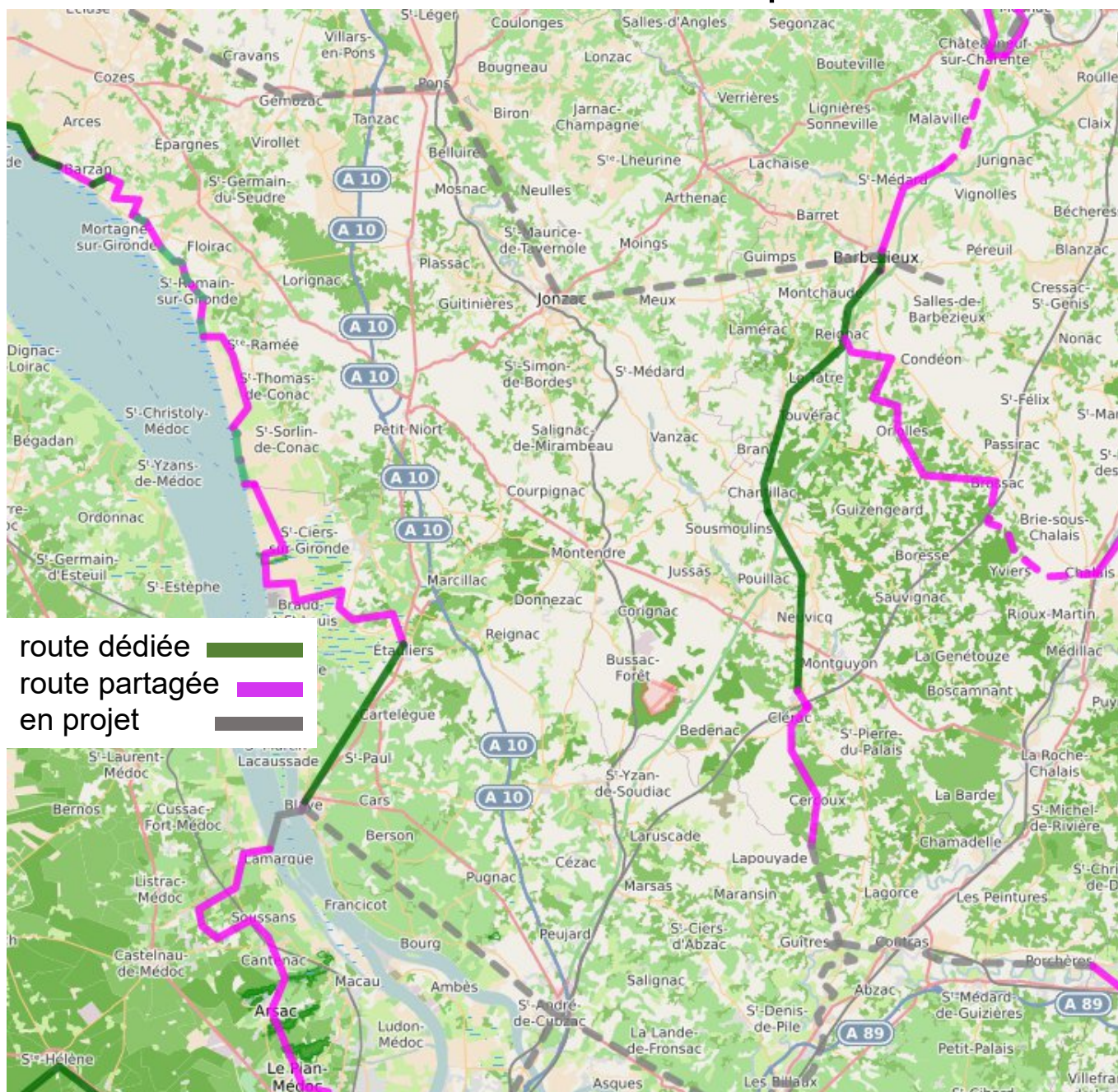
Les temps de déplacement vélos ci-contre sont basés sur les trajets existants, les plus directs, lesquels n'intègrent pas forcément, et même rarement, des aménagements adaptés à la pratique.

Cette carte permet également de visualiser les organisations inter-modales pouvant être articulées en fonction des lieux où se situent gare et autres transports collectifs, covoiturage, libre-service, etc.

Memo - étude INSEE 2019 : En moyenne le déplacement vélo pour se rendre à son travail est de 18 minutes.



Les itinéraires vélos en HS labellisés par l'AF3V



Les véloroutes répertoriées cyclotourisme



Cadres réglementaires et économiques (pages 20 à 28)

- Réglementation véloroute et voie verte
- Compétences de la Communauté de communes
- Éléments clés pour le vélo libre service (VLS)

Définitions et réglementation

(Cahier des charges national véloroutes et voies vertes du 5 janvier 2001)

■ Véloroute

- Itinéraire de moyenne et longue distance pour les cyclistes, permettant la pratique sécurisée, qu'elle soit utilitaire, touristique et de loisirs.
- Linéaire / continu / jalonné et balisé / sans dénivelé excessif (3 % maxi)
- Adapté à la pratique de tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés
- Entretenu
- Avec une offre de services liés.

Les véloroutes empruntent des voies vertes ou bien des voies à faible trafic (maximum 1000 véhicules/jour), des bandes cyclables, pistes cyclables et autres aménagements, de 2.50 à 5m de largeur.

■ Voie verte

- Aménagement cyclable disposant d'un régime de circulation particulier et défini dans le Code de la route comme suit : « routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (article R. 110-2) .
- Accessible au plus grand nombre (tous les utilisateurs visés par le code de la route) / sans grande exigence physique particulière / sécurisée et jalonnée.



Pour une voie réellement verte : enrobé ou stabilisé ?

Enquête AF3V, France Nature Environnement et CEREMA.

La pollution des eaux pluviales

Sur une route fréquentée par les voitures, le ruissellement des eaux de pluie entraîne avec lui hydrocarbures, huiles, métaux lourds et poussières de pneus et de plaquettes de freins jusque sur les bas-côtés. C'est cette pollution liée à l'automobile qui impose aux aménageurs de limiter le ruissellement par des techniques de gestion alternatives des eaux pluviales. Dans certains cas, ces eaux de ruissellement doivent être traitées avant un rejet au milieu naturel.

Lorsqu'une voie n'est fréquentée que par des piétons, des cyclistes et autres usagers des modes actifs, l'impact est nul. Les eaux qui s'écoulent de part et d'autre d'une voie verte en enrobé ne sont pas polluées. Elles peuvent même alimenter des mares et autres zones humides et ainsi, contribuer à la préservation de la biodiversité.

Les risques liés au relargage du matériau

Le relargage, c'est la libération des composants polluants d'un corps quand il est en contact avec un liquide.

Les données d'études en la matière sont nombreuses concernant l'enrobé. Les conclusions sont confirmées par le CEREMA : l'enrobé est un matériau inerte qui ne libère pas ses composants chimiques dans l'environnement.

Pour le stabilisé, même si les données scientifiques manquent sur le sujet, on peut au moins faire un premier constat : composé de sable et souvent de ciment, ce type de revêtement génère beaucoup de poussière... or le ciment contient des métaux lourds.

Conclusion : pour les voies destinées aux cyclistes et aux piétons, l'enrobé est moins polluant à l'usage.

Mode de déplacement	à vélo	en roller	jogging	à pied	TOTAL
Revêtement					
Un revêtement en enrobé est indispensable	82%	98%	67%	67%	84%
Un stabilisé compacté est acceptable	12%	2%	25%	25%	11%
Un stabilisé compacté est préférable	6%	0%	8%	8%	5%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

*Préférence pour le revêtement
en fonction du mode de déplacement*

L'analyse des fréquentations montre que pour 2 aménagements cyclables comparables, dont l'un est revêtu et l'autre pas, le nombre de passages varie d'un facteur de 5 à 10.

Durée de vie estimée des revêtements d'une voie verte	
Stabilisé compacté	4 ans
Stabilisé renforcé	6 ans
Enrobé	15 ans

Le champs de compétence de la CDCHS

- La CDCHS est soumise à la gestion des compétences obligatoires comme c'est le cas pour l'aménagement et l'organisation spatiale du territoire de la Haute-Saintonge (SCoT).
- La collectivité s'est accordée avec la région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice de la mobilité régionale et locale, pour évoluer et travailler conjointement dans un cadre partenarial en ce qui concerne la mobilité.
- La gestion de la voirie reste une compétence partagée entre les communes et le département.



Les coûts d'aménagements et de signalisation

Sources : Club des villes et territoires cyclables - ADEME

- Aménagements : Entre 300 et 400 euros le mètre linéaire pour une véloroute (180 euros en moyenne pour une piste cyclable)
- Signalisation : 2000 euros/km
- Mobilier : 200 euros pour chaque arceau de stationnement



Financements

- Etat

Lancement fin mai 2021 de la 4ème édition de l'appel à projets du « Fonds mobilités actives - aménagements cyclables » pour soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables pour les déplacements quotidiens des Français. Nul doute qu'une 5ème édition devrait être programmée pour 2022. Cet appel à projets vient en complément de la dotation de soutien à l'investissement (DSIL ou DSID) qui peut financer des aménagements cyclables non éligibles à l'appel à projets ou les cofinancer lorsqu'ils sont particulièrement structurants.

En Nouvelle-Aquitaine, 28 territoires situés en milieu urbain dense ou bien en zone rurale, ont ainsi déjà pu bénéficier d'un soutien à la réalisation de projets d'aménagements cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires.

- Région

Aides à l'itinérance Cyclable

- Département



Les chiffres-repères pour le vélo libre-service

Etude ADEME 2016

- La densité de pertinence d'un service VLS (vélo en libre service)= environ 7000 hab / km².
- La surface minimum de déploiement = environ 10 km² pour un système classique (15 km² pour un système de vélo électrique en libre service pour limiter le risque de concurrence sur des tranches de distances réalisables en vélo classique).
- 250 VLS pour 10 000 habitants.
- Entre 6 et 8 stations / km².
- Entre 1,8 et 2 points d'accroche par vélo.
- Les critères d'efficience en termes de fréquentation : a minima 3,5 à 4 rotations / jour / vélo.
- Coûts variant de 2200 euros / vélo / an à 2500 / vélo / an selon le territoire (incluent l'amortissement du matériel, ainsi que les coûts de gestion annualisés sur la durée du contrat), hors recettes tarifaires.
- La maintenance s'élève à 35 euros par mois pour un vélo électrique libre service, 17 pour un vélo classique.
- L'achat d'une batterie (à remplacer tous les 3 à 5 ans en usage normal) suppose un investissement de 500 à 800 euros.
- La borne de recharge et de blocage affiche un coût moyen à l'achat de 1200 euros.
- Le recettes de fonctionnement : couvrent en moyenne 1/3 des dépenses pour les locations libre-service.
- Location humanisée de vélos - Coût de la prestation (hors recettes) 200 € à 300 € / vélo / an ; 800 € / vélo à assistance électrique / an
- En cas de prestation privée, recettes pour la commune pour l'occupation du domaine public : 10 à 20 euros par vélo.
- Possibilité de délégation de service public.



Location de vélos à assistance électrique : 43 000 vélos sont ainsi disponibles pour les usagers en France

L'appel de la FV en faveur du VéloTaf

10 engagements pour développer le vélotaf grâce aux voies vertes

1. Créer des comités d'itinéraire avec les usagers, pour mieux prendre en compte leurs besoins en mobilité du quotidien
2. Employer des revêtements lisses et durables, pour encourager les déplacements utilitaires et favoriser l'inclusion sociale
3. Aménager les voies vertes en enrobé plutôt qu'en stabilisé, pour préserver l'environnement, grâce au meilleur bilan écologique de l'enrobé
4. Créer des corridors biologiques distincts des voies vertes, pour sauvegarder la biodiversité le long des voies
5. Supprimer les barrières inadaptées et les potelets dangereux, pour améliorer l'accessibilité universelle des voies vertes
6. Généraliser la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes, pour mieux sécuriser les intersections des voies vertes
7. Raccorder les voies vertes aux gares et aux stations de transports collectifs, pour renforcer l'intermodalité et fluidifier les déplacements
8. Prévoir une largeur de 5 m pour les voies vertes, pour faciliter la cohabitation entre les usagers, plus nombreux chaque année
9. Assurer l'entretien régulier et la maintenance hivernale des voies vertes, pour garantir la qualité de l'infrastructure toute l'année, comme pour le réseau routier et TER
10. Soutenir le projet Vélo expresS porté par l'AF3V, pour favoriser l'autonomie des publics précaires dans leur mobilité grâce aux voies vertes



Les labels territoriaux de la FFC

La Fédération Française de Cyclisme a lancé fin 2018 un dispositif visant à valoriser la qualité de l'offre cycliste offerte par les territoires, intercommunaux, communaux ou départementaux, qui se distinguent par une ambitieuse politique de développement du cyclisme pour tous les publics. Objectifs :

- Valoriser l'offre locale de cyclisme en matière d'espaces de pratique
- Augmenter l'attractivité ainsi que la visibilité du territoire labellisé
- Connaître et reconnaître de potentiels organisateurs d'événements sportifs
- Mettre en avant le savoir-faire d'un territoire en matière de performance sportive
- Promouvoir l'usage régulier du cyclisme dans le cadre d'une politique de santé publique et de mobilité (péri) urbaine
- Partager les valeurs du cyclisme, notamment celles du « vélo pour tous »

Deux niveaux de labellisation :



Le niveau de la label est déterminé à partir d'une grille de points organisée autour de 3 piliers :

- ✓ Equipements cyclistes
- ✓ Structuration de l'offre locale
- ✓ Organisation de compétition