



Dans cette édition :

[Dossier véloroute](#)

- [Définitions](#)
- [Histoire du projet](#)
- [Mise en tourisme](#)
- [Préparer son voyage](#)

[Conférence du tourisme](#)

[Accidentologie vélo et piéton](#)

[Actualités ferroviaires](#)

[Programme Music 2](#)

[Les collégiens et le vélo](#)

[Vélo dépasse la voiture](#)

[Liens utiles pour voyager à vélo](#)

[Agenda](#)

[Il y a encore du boulot](#)

Nous contacter :

5-7 place Jules Ferry
05000 Gap
04 84 13 19 01
07 81 96 04 30
contact@mobilidees.org

A la Une : dossier véloroutes

Le dossier de ce numéro est consacré aux deux aménagements cyclables - La Durance à vélo et la V 64- de type véloroute du département des Hautes-Alpes en cours de développement. Mobil'idées joue un rôle moteur dans ces projets.

Quelques définitions

Véloroute : Les véloroutes sont « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. [...] Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. Elles peuvent être d'intérêt local, départemental, régional, national ou européen. Les véloroutes relient les territoires entre eux et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions ».

Elles sont implantées sur des itinéraires agréables, sans grand dénivelé (sauf justification notamment liée aux contraintes topographiques) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Les véloroutes empruntent des pistes cyclables, des voies vertes, des bandes cyclables, des voies à faible trafic et autres aménagements favorisant la pratique du vélo. Elles privilégient également l'utilisation du réseau de petites routes à faible circulation en y limitant si besoin, voire en y interdisant, le transit motorisé.

Les véloroutes s'inscrivent dans un maillage structuré, elles permettent de relier des zones urbaines et rurales, des quartiers, des pôles d'activité économique et des sites touristiques. Elles sont un élément clé dans l'aménagement, y compris l'urbain et le péri-urbain, en repensant l'espace public pour favoriser les modes de déplacement actifs et décongestionner les routes et les transports en commun.

Schéma National des Véloroutes : Schéma directeur cyclable de niveau national, qui sert de référence pour le développement des schémas cyclables régionaux, départementaux et locaux, ainsi que des véloroutes européennes du réseau EuroVelo. Alors que la première version du SNV comptait 13 000 km d'itinéraires de principe, sa version 2023 en dénombre 26 115 km répartis en 59 itinéraires dont 10 EuroVelo.

Voie verte : route aménagée en site propre d'une largeur comprise entre 3 et 5 mètres réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. A la différence d'une piste cyclable qui est réservée aux cycles. S'il fallait établir une hiérarchie, la voie verte prime car c'est l'aménagement cible. Tous les grands aménagements plébiscités sont des voies vertes quasi intégrales.

A la Une : Dossier véloroute (suite)

Histoire du projet

Comment est née La Durance à vélo ?

En 2019, La Durance à vélo s'appelait encore la V862, elle existait dans l'esprit de ses défenseurs qui rêvaient de voir le département des Hautes-Alpes parcouru par des cyclistes. Membres de la Commission Lobbydoyer (pour *lobbying* et *plaidoyer*) et bénévoles de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V), ils y ont cru et porté le projet au niveau départemental. Mobil'idées a noué une relation de partenariat avec le Département des Hautes-Alpes et s'est vu missionnée de la coordination du projet. La mission Conseil en mobilité est née.

Rôle de Mobil'idées

La Région Sud et l'État, via la Convention interrégionale du Massif des Alpes (CIMA) sont venus compléter le financement de la mission. Mobil'idées a accompagné toutes les phases du projet, depuis la définition du tracé, l'animation territoriale des EPCI situés sur l'itinéraire, la construction de l'identité visuelle, le choix du nom et, enfin, depuis l'inauguration qui a eu lieu en mai 2023, la mise en tourisme.

Mobil'idées réunit les collectivités territoriales depuis 5 ans pour construire, brique après brique, des itinéraires vélo qui maillent le territoire. Le projet initial s'étoffe progressivement de boucles locales (à venir : Le Buëch à vélo), de variantes, de tronçons plus accessibles en termes de dénivelé (projet d'itinéraire en fond de vallée) et également d'un nouveau projet : la **V64**, née il y a deux ans dans l'objectif de relier la métropole de Grenoble à celle de Marseille.

Comment les collectivités territoriales participent aux projets ?

Les collectivités territoriales participent activement à la réalisation des différents volets des projets :

1. le Département des Hautes-Alpes a assuré le financement de l'agence de communication chargée de définir l'identité visuelle de La Durance à vélo (La Dàv), comprenant le logo et la charte graphique ;
2. la Région Sud a mandaté Vélo Loisir Provence pour réaliser le Schéma directeur de signalisation de La Dàv, le document cadre qui identifie les différents niveaux de pôles sur l'itinéraire et indique les mentions à apposer sur les panneaux.

Avancement

Aujourd'hui, La Durance à vélo est jalonnée du Monêtier-les-Bains à Sisteron. L'inauguration de la partie haut-alpine de l'itinéraire a réuni élu.es, presse et citoyen.nes sur les balcons de la Durance pour réaliser un tronçon de l'itinéraire, avant la cérémonie devant le plan d'eau d'Embrun. A l'automne 2024, l'itinéraire s'étendra jusqu'à Manosque, traversant ainsi également les Alpes de Haute-Provence. En Basse Durance, des aménagements réalisés par le SMAVD (Syndicat Mixte d'Aménagement du Val de Durance) émaillent le tracé, avec notamment une voie verte située entre Mallemort et La Roque d'Anthéron.

La V64, elle, devrait voir le jour en 2027. Inscrite au Schéma national des véloroutes, elle traverse cinq Départements sur les territoires de deux Régions et partage 180 km d'itinéraire commun avec La Durance à vélo.

En quoi ces projets correspondent à l'engagement de l'association ?

Pour Mobil'idées, et pour nos financeurs, l'animation territoriale de ces véloroutes a un parti pris : travailler à la mise en place d'itinéraires touristiques à vélo ouvre la voie aux mobilités quotidiennes. Les intercommunalités traversées par une véloroute peuvent prétendre à d'importants financements régionaux et étatiques pour mettre en place des voies vertes sécurisées et propices à la mobilité du quotidien. Projets ambitieux dans nos territoires de montagne, ces derniers sont confrontés à la rareté du foncier en fond de vallée. Un défi que Mobil'idées et les collectivités sont prêtes à relever !

A la Une : dossier véloroutes (suite)

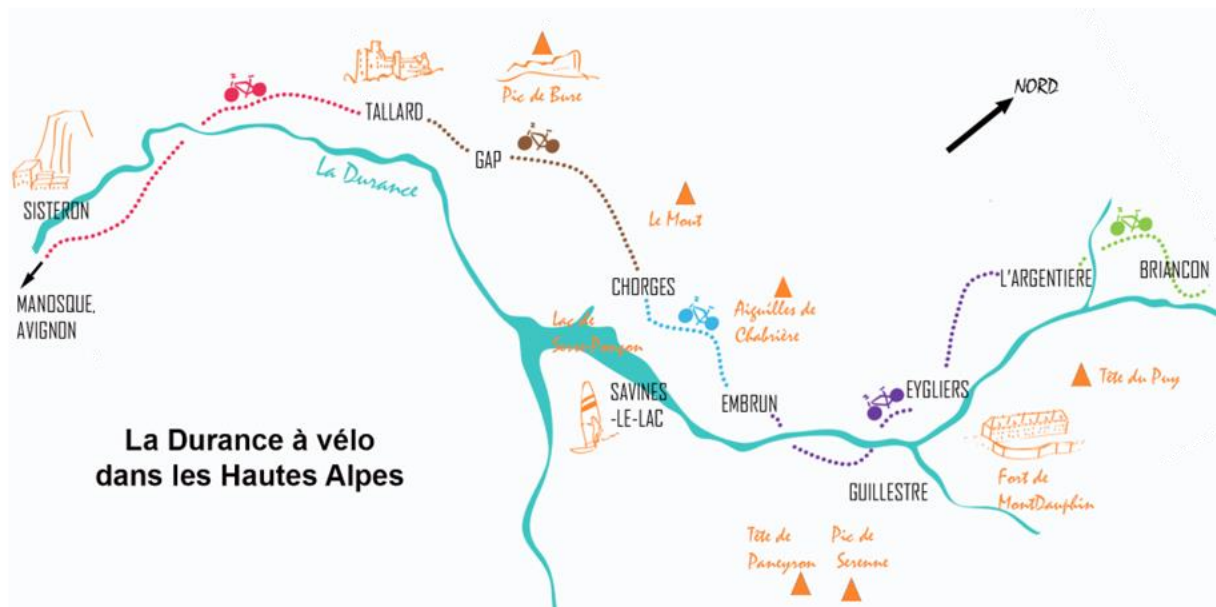


Figure 1 - Source Site La Durance à vélo

Mise en tourisme de la Durance à vélo

L'itinéraire de La Durance à vélo est entièrement jalonné et donc opérationnel dans les Hautes-Alpes. Mobil'idées travaille conjointement avec le Département des Hautes-Alpes et l'Agence de Développement des Hautes-Alpes pour faire rayonner La Durance à vélo dans le 05 et très au-delà ! De plus, Mobil'idées anime la dynamique des Ami.es de La Durance à vélo (ADAV), groupe composé de collectivités, acteurs du tourisme, du vélo, hébergeurs et citoyen.nes ... Des rencontres annuelles sont organisées dans l'objectif de structurer la destination touristique de La Durance à vélo en prenant en compte les spécificités de l'écosystème local et de ses parties prenantes. Alors si vous aussi, vous souhaitez vous familiariser à cet itinéraire et pourquoi pas en parler autour de vous, voici une liste la plus exhaustive possible des outils déjà créés !

Des outils pratiques :

- La trace GPX [à télécharger sur le site de Alpes Rando](#).
- Le dépliant carte de La Durance vélo dans les Hautes-Alpes [à télécharger sur ce lien](#) ou à récupérer au local de Mobil'idées.
- Des suggestions d'étapes à trouver sur le [le site internet](#) ou [sur le site de l'AF3V](#) qui propose un descriptif précis de 4 tronçons.
- Liste des services (alimentation, hébergements, location de vélos ; transports de bagages etc.) [à trouver sur ce lien](#), triés par secteur et localisation !*

*Notamment les établissements labellisés « Accueil vélo »

Label Accueil vélo

Une centaine d'hébergements et prestataires de services sont labellisés "Accueil vélo" dans les Hautes-Alpes.

Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance.

Accueil Vélo, c'est la garantie pour le cycliste d'un établissement disposant d'équipements adaptés aux cyclistes : abri vélo sécurisé, kit de réparation, avec un accueil chaleureux (informations pratiques, conseils, itinéraires, météo etc...) et qui fournit des services dédiés aux voyageurs à vélo : transfert de bagages, lessive et séchage, location et lavage vélo !

En savoir plus sur le [Label Accueil Vélo](#), [les structures labellisés dans les Hautes-Alpes](#) et [les modalités d'obtention du label dans le 04&05](#).

A la Une : dossier véloroutes (suite)

Des outils pour se donner envie / voyager:

- [Les podcasts](#) : Écoutez les pérégrinations d'Antoine Guirimand et Suzon Lejeune le long de la Durance à vélo, et allez à la rencontre des habitant.es et acteurs.trices locaux.
- [La correspondance à vélo](#) : *“Malo, Chiara et Valentine ont équipé leurs bicyclettes pour accompagner la Durance depuis ses visages agités des Hautes-Alpes jusqu’au seuil de ses jeux de Provence. Ils partagent...”* - Textes : Suzon Lejeune – Illustrations : Marion – Graphisme : pictoligne.fr

Des outils pour rayonner :

- Des salons début 2024 : [Osez le voyage à vélo](#), les 9&10 mars à Lyon ; L'[Outdoormix festival](#), du 17 au 20 mai à Embrun ; [Un dimanche en Durance](#), le 2 juin à Tallard
- Un reportage dédié dans l'édition spéciale été du magazine l'Échappée
- Un Spot radio diffusé sur les radios locales et régionales tout au long de l'été
- Un encart publicitaire de le magazine Carnets d'aventures

D'autres outils sont à venir ...

Il n'y a plus qu'à enfourchez vos vélos !

Préparer son voyage sur la Durance à vélo

I - Du matériel pour se mettre en selle

Vous prévoyez ou aimeriez prévoir un voyage itinérant à vélo ?

Mobil'idées met à disposition de ses adhérent.es plusieurs objets qui pourraient vous être utiles :

- la location de vélos à prix libre : les modèles de vélos à louer sont recensés dans [le catalogue disponible sur le site web de Mobil'idées](#)

→ pour procéder à leur location, il suffit de remplir [le formulaire en ligne](#) (ou d'en faire la demande lors d'une permanence) ; nous vérifions la disponibilité des vélos puis vous faisons un retour ; ensuite, vous n'avez plus qu'à venir le(s) chercher au local de Mobil'idées aux horaires d'ouverture avec le chèque de caution correspondant ; et au retour, vous ramenez le vélo, vous reprenez votre chèque de caution et vous versez le montant que vous souhaitez dans notre caisse rouge !

- la location de sacoches (avant, arrière, de guidon, de selle), de porte-bagages et de housses de transport : voir le matériel disponible dans le catalogue

→ pour les louer, même procédure que pour les vélos

- la location de cartes IGN : voir la liste disponible dans le catalogue

→ pour les louer, il suffit d'indiquer vos nom et prénom, ainsi que la date de retour prévue, sur la feuille scotchée sur la bibliothèque au rez-de-chaussée du local, avant de prendre la ou les cartes dont vous avez besoin.

N'hésitez pas à profiter de ces ressources !

II – Des idées pour se lancer

En mai, un cycle de deux Apéros « Voyager à vélo » s'est ouvert à Mobil'idées !

Les objectifs ?

- Donner la parole à une personne volontaire pour partager son expérience d'un voyage à vélo en l'illustrant avec des photos
- Répondre à une thématique construite autour des besoins primaires que met en lumière le voyage à vélo
- Rendre accessible le voyage à vélo en partageant des souvenirs, des craintes, des questions, des envies...

II – Des idées pour se lancer

En mai, un cycle de deux Apéros « Voyager à vélo » s'est ouvert à Mobil'idées !

Les objectifs ?

- Donner la parole à une personne volontaire pour partager son expérience d'un voyage à vélo en l'illustrant avec des photos
- Répondre à une thématique construite autour des besoins primaires que met en lumière le voyage à vélo
- Rendre accessible le voyage à vélo en partageant des souvenirs, des craintes, des questions, des envies...

Ces deux sessions ont ainsi développé les questions suivantes :

Jeudi 16 mai : Retour sur le voyage de JérémY en Géorgie

=> En voyage à vélo, où est-ce qu'on dort ?

- les différentes options de bivouac,
- comment choisir son spot de bivouac,
- le matériel,
- les bons et les mauvais plans...
- comment répondre à son besoin primaire de dormir

Jeudi 23 mai : Retour sur le voyage d'Anet de Paris à Istanbul

=> En voyage à vélo, comment on mange ?

- le matériel, les ustensiles,
- les bonnes recettes, les recettes efficaces,
- la logistique des courses,
- la préparation et cuisson des repas,
- la conservation des aliments,
- la gestion de l'eau,
- comment répondre à son besoin primaire de manger

Une quinzaine de personnes étaient présentes à chaque événement, permettant de croiser les ressentis, les bons conseils (cf les méthodes éprouvées pour se protéger des chiens errants), les techniques de chauffage, de cuisson...

Merci pour tous ces partages ! On espère à très vite autour de vos voyages itinérants de l'été 2024 !

Conférence nationale du Tourisme

Destination France à vélo – Cap vers 2030 : une stratégie à étoffer en intégrant les dimensions sociale et environnementale

Les 12 et 13 juin dernier, Mobil'idées a participé à la Conférence nationale du Tourisme à vélo organisée à Grenoble par Vélo & Territoires, une association d'envergure nationale dont l'objectif est de développer l'usage du vélo dans les territoires.

Au programme ? Des ateliers thématiques autour du ciblage de la clientèle cycliste, des solutions apportées à la problématique de la nuitée unique et des différents types de gouvernance mis en place pour mutualiser les énergies dans les territoires.

L'objectif partagé par Vélo & Territoires ? Faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo à horizon 2030 en s'appuyant sur 27 mesures élaborées par un collectif d'une cinquantaine d'organismes privés et publics. Les 13 mesures phares sont disponibles dans ce dépliant en ligne. La déclinaison de cette stratégie nationale est ensuite proposée aux acteurs présents dans les territoires.

Mobil'idées ne se reconnaît pas entièrement dans cette stratégie. En effet, pour notre association, l'enjeu de développement du tourisme à vélo ne peut pas être qu'économique : l'essence-même du projet doit prendre en compte les dimensions sociale et environnementale de la mobilité, en facilitant l'accès à cette dernière et l'autonomie des pratiquant.es, et en portant les sujets du réemploi, de l'articulation avec la mobilité quotidienne ou encore de la cohésion sociale des territoires..

Accidentologie cyclistes et piétons dans les Hautes-Alpes

[Fichier BAAC](#)

Chaque année, à l'automne, le fichier national BAAC qui détaille les accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre est mis à jour avec les données portant sur l'année précédente. Ce fichier recense les accidents qui se sont produits sur la voie publique et qui, d'une part, impliquent au moins un véhicule et d'autre part ont fait au moins une victime ayant nécessité des soins. Les données collectées comprennent les caractéristiques des véhicules impliqués, la localisation et les circonstances de l'accident et la gravité des blessures.

D'un point de vue pratique, ces données permettent de disposer d'informations très utiles pour déterminer les principales causes d'accident impliquant des cyclistes ou des piétons et de fournir des indices sur les dispositions à prendre pour réduire la fréquence des accidents.

Accidents dans les Hautes-Alpes impliquant un cycliste

En 2022 il y eu 30 accidents enregistrés dans le département des Hautes-Alpes impliquant un vélo ou une trottinette (31 en 2021) dont deux un vélo électrique et deux une trottinette électrique :

- **Localisation** : 15 accidents ont eu lieu sur le territoire de la commune de Gap. 19 accidents en agglomération.
- **Gravité** : 13 accidents ont entraîné un passage à l'hôpital, 17 ont donné lieu à des blessures légères.
- **Age des cyclistes** : 5 cyclistes avaient moins de 20 ans, 6 entre 21 et 40 ans (1 trottinette), 7 entre 41 et 60 ans, 11 plus de 60 ans (1 trottinette)
- **Type de trajet** : 4 accidents ont eu lieu sur un trajet domicile-travail, 1 sur un trajet domicile-école, 16 dans le cadre d'un déplacement pour les loisirs, 2 pour effectuer des courses
- **Circonstances de l'accident** : Sur les 30 accidents, 28 sont dus à la collision avec un véhicule motorisé. Les différentes configurations rapportées sont : le véhicule motorisé tournait (1 cas), il effectuait un dépassement (1 cas), il s'insérait dans la circulation (5 cas) , il effectuait une marche arrière (1 cas). En ce qui concerne le vélo il tournait (1 cas), il se déportait (1 cas), il effectuait un dépassement (2 cas), il coupait la chaussée (1 cas) et il était à contresens (2 cas dont 1 trottinette). Trois accidents ont eu lieu de nuit ou au crépuscule/aube.

Accidents impliquant un piéton

En 2022 il y eu 21 accidents enregistrés dans le département des Hautes-Alpes ayant entraîné la blessure d'un piéton :

- **Localisation** : 15 accidents se sont produits sur le territoire de la commune de Gap. Tous les accidents ont eu lieu en agglomération.
- **Gravité** : 11 accidents ont entraîné un passage à l'hôpital, 9 ont donné lieu à des blessures légères. Un piéton a été tué.
- **Age des cyclistes** : 4 piétons avaient moins de 20 ans, 2 entre 21 et 40 ans , 3 entre 41 et 60 ans et 13 plus de 60 ans
- **Type de trajet** : 3 accidents ont eu lieu sur un trajet domicile-travail ou durant un déplacement professionnel, 14 lors de déplacements pour les loisirs, deux accidents se sont produits alors que le piéton allait effectuer des courses
- **Circonstances de l'accident** : 11 piétons ont été renversés sur un passage piéton, 3 sur un trottoir ou un accotement, 7 en traversant la chaussée. Dans deux cas le véhicule effectuait une marche arrière, dans deux cas il tournait et un cas il s'est déporté.). Trois accidents ont eu lieu de nuit.

Actualités ferroviaires (ligne Gap-Durance)

Le contrat de plan état-régions, qui définit pour la période 2023-2027 le volume d'investissements dans les infrastructures de transport de la région Auvergne Rhone Alpes, a été signé en mai 2024. 490 millions € sont alloués aux routes de compétence régionale et 430 millions aux infrastructures ferroviaires dont 174 millions d'euros pour le maintien des petites lignes exploitées (ce qui inclue les lignes Gap-Grenoble et Gap-Valence). On ne connaît pas encore à ce jour la ventilation par ligne de cette dernière somme. Mais la confédération Aurail, qui réunit dix-huit organisations de défense des usagers du train de la région, estime que cette somme suffira à peine à maintenir ces petites lignes ouvertes et exclura toute modernisation. Ce choix budgétaire a donc **un impact direct sur l'avenir de la ligne Gap Grenoble dont une partie de la voie doit être absolument renouvelée pour que la ligne puisse rester ouverte.**

[Article du site Rail Sud](#)

[Relevé des incidents](#) sur le site du collectif de l'Etoile de Veynes

Les incidents affectant la régularité de la ligne Gap-Grenoble sont toujours aussi fréquents comme l'atteste le relevé hébergé par le site du [collectif de l'étoile de Veynes](#) et mis à jour par des usagers.

Programme MUSIC 2

Toutes les infrastructures que nous utilisons pour nous déplacer nécessaires aux déplacements sont financées simultanément par les collectivités locales, les régions, l'État et l'Union Européenne.

M.U.S.I.C. (acronyme de Mobilité Urbaine Sûre, Intelligente et Consciente) est un programme financé par l'Union Européenne ([FEDER](#) : 80%) et des fonds publics nationaux devant permettre d'augmenter la compétitivité des alternatives à l'utilisation de la voiture sur le périmètre de la communauté d'agglomération Gap-Tallard-Durance et de la ville italienne jumelée de Pinerolo.

MUSIC 1 (2014-2020) avait notamment financé la fameuse navette électrique autonome de Gap remise quelques jours après sa mise en service.

MUSIC 2 est le deuxième volet de ce programme. Il finance des investissements effectués entre mai 2023 et août 2024 dans la communauté d'agglomération Gap-Tallard-Durance à hauteur de 700 k€+. Selon le document disponible sur le site de celle-ci cette somme finance sur cette période :

- le projet de la véloroute la Durance à vélo (à hauteur de 220 k€)
- le schéma directeur de mobilité et le plan de mobilité simplifié (89 + 40 k€)
- une carte des itinéraires cyclables (8 k€),
- des outils de diffusion numérique des aménagements cyclables (7 k€),
- le schéma vélo intercommunal (20 k€),
- 9 des 17 panneaux d'information IRIS installés sur les véloroutes (50 k€),
- des places de stationnement pour les vélos : 30 racks de 6 places (pince roues ...) et 70 arceaux pour équiper les 28 écoles élémentaires de la communauté d'agglomération (45 k€),
- 10 stations de 5 arceaux pour la recharge de vélos électriques (65 k€).
- Il reste plus de 150 k€ dont l'affectation n'est pas connue.

[Article sur la navette électrique autonome](#)

[MUSIC sur le site européen Interreg](#)

[Présentation du programme MUSIC 2](#)

[Fiches des actions MUSIC 2](#)

Les collégiens et le vélo

Le vélo délaissé par les collégiens français

Alors qu'aux Pays-Bas, 76 % des élèves du secondaire utilisent le vélo pour se rendre dans leur établissement scolaire, en France la dépendance vis à vis des autres modes déplacements est très forte avec un taux d'utilisation moyen du vélo de 2% pour les lycéens. Or il a été démontré que, tout en participant à l'apaisement des villes, la pratique quotidienne du vélo par cette population permettait de lutter contre le fléau de la sédentarité (73% des jeunes de 11 à 17 ans n'atteignent pas 60 minutes d'activité physique quotidienne), favorise l'apprentissage de l'autonomie par les adolescents et contribue à former des adultes plus aptes à adopter ce mode de transport dans leurs déplacements.

Des causes multiples

Une étude menée à l'échelle nationale par l'[ADEME](#) en septembre 2022 et destinée à établir un diagnostic et à définir les moyens permettant d'encourager la pratique du vélo au sein de cette population a mis en évidence l'insuffisance des infrastructures cyclables aux abords et dans les établissements scolaires (parking à vélos). Plusieurs autres facteurs contribuent à freiner la pratique du vélo. De manière générale sont mis en cause l'image du vélo (pas suffisamment « sympa »), l'influence des parents devenu très sensible aux risques ainsi que l'effet de groupe. L'image sportive du vélo et le sentiment d'insécurité constituent des freins supplémentaires pour les filles qui utilisent encore moins souvent que les garçons ce mode de déplacement. Le rapport détaille une vingtaine de préconisations portant sur les aménagements aux abords et dans les établissements scolaires, des actions de sensibilisation et d'apprentissage des élèves et la planification des actions à l'échelle de l'établissement scolaire, du département et de la région.

Situation dans les Hautes-Alpes

Nous ne disposons pas d'étude sur la pratique du vélo par les collégiens pour se rendre dans leur établissement dans les Hautes-Alpes et à Gap en particulier. Mais il est évident que celle-ci est bien inférieure à ce qu'elle pourrait être même en tenant compte des dénivelés qui caractérisent ces territoires et de l'éloignement du domicile qui impose d'autres moyens de transport pour une fraction importante des collégiens hauts-alpins. Les facteurs mis en avant par l'étude nationale et donc les pistes pour modifier cet état de fait sont donc complètement pertinents.

Un exemple à suivre : le plan « collèges à vélo » de la Gironde

Les Hautes-Alpes pourraient s'inspirer de la stratégie du département de la Gironde, qui est déjà en pointe sur le sujet (13% des collégiens se rendent dans leur établissement scolaire à vélo). Ce département a engagé un « plan collèges à vélo » départemental afin d'encourager l'usage quotidien du vélo, notamment par les lycéens et les collégiens. Le département a défini les aménagements prioritaires à réaliser dans un rayon de 5 km autour des établissements scolaires et défini un schéma cyclable pour chacun des 105 collèges du département.

[Etude de l'ADEME sur la pratique du vélo par les collégiens](#)

[Plan « Collèges à vélo » de la Gironde](#)



Figure 2 Au collège de l'Estey en Gironde 85% des collégiens se déplacent en vélo . Crédit photo Claude Petit - Journal Sud-ouest

Le vélo dépasse la voiture à Paris

Si dans les villes moyennes comme Gap, la part modale du vélo reste très faible faute d'investissements dans un plan d'aménagements cyclables cohérent, il en va tout autrement dans la plupart des grandes agglomérations françaises car une politique volontariste y a été menée. Ainsi Paris, où le vélo était un mode de déplacement confidentiel il y a deux décennies, a en partie rattrapé son retard sur les grandes métropoles d'Allemagne, des Pays-Bas et du Danemark. La situation est toutefois contrastée entre Paris intra-muros et la grande couronne (départements 77,78,95).

En décembre 2023 ont été publiés les premiers résultats d'une étude portant sur le mode de déplacement des habitants de la région Ile de France dont la plupart des habitants font partie de l'agglomération parisienne. Réalisée par [l'Institut Paris Region](#) (agence régionale d'urbanisme et de l'environnement) les données ont fait grand bruit dans les milieux intéressés par la pratique du vélo car elles indiquent que les habitants de Paris intra-muros sont désormais plus nombreux à utiliser le vélo que la voiture pour leurs déplacements.

En excluant les déplacements à pied la ventilation des modes de déplacement des habitants de Paris intra-muros passe à 19,6 % pour le vélo, 60,7 % pour les transports en commun et 16 % pour la voiture. Cela représente 426 000 déplacements à vélo quotidiens pour les parisiens. Les habitants des départements 92,93 et 94 (petite couronne) effectueraient de leur côté 833 000 déplacements à vélo par jour ouvré. La part modale du vélo tombe à 2/3% dans les départements de la Grande couronne.

[Premiers résultats de l'étude sur les déplacements en Ile de France](#)

	Nombre quotidien	Vélo	Voiture	Transport en commun	Marche à pied
Déplacements des habitants de Paris intra-muros toutes destinations confondues	6 920 000	11 %	9 %	34 %	44 %
Déplacements dont l'origine et la destination sont dans Paris intramuros		11,2 %	4,3 %	30 %	53 %
Déplacements des habitants de la petite couronne (départements 92, 93 et 94 toutes destinations confondues	14 878 000	10 %	24 %	30 %	33 %
Déplacements entre Paris et la petite couronne		14 %	11,8 %	66 %	5,5 %

Toutefois la méthode utilisée pour effectuer ces comptages est en partie expérimentale (utilisation des traces GPS d'un échantillon de personnes censé être représentatif) et ses résultats sont contestés par certains.

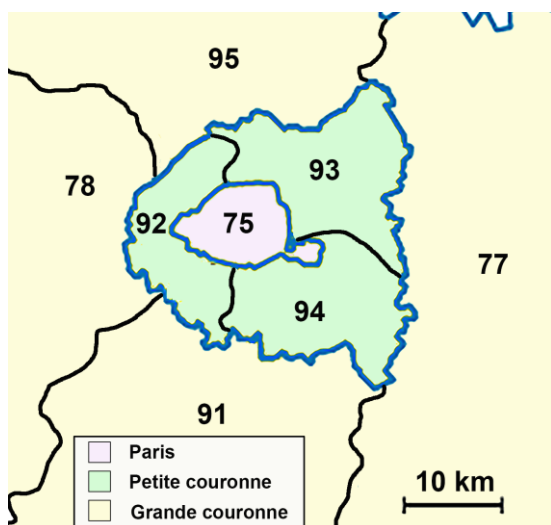


Figure 3 Paris, petite couronne et grande couronne



Figure 4 Heure de pointe rue de Rivoli à Paris. Crédit photo : Jacques Pasquier (Wikipédia)

Liens utiles pour votre voyage en vélo

En complément du dossier sur les véloroutes, vous trouverez dans cet article une liste de liens utiles commentés vous permettant de préparer votre voyage à vélo.

Tu as le temps, le matériel, tu as envie ou besoin de partir. Et maintenant, où aller ? Comment y aller ? Où dormir ? En solitaire ou en équipe ? Voici une petite compilation de « bonnes ressources* », à enrichir lors des prochains apéros-voyager à vélo organisés par l'association !

SE METTRE EN ROUTE (mais quelle route?)

Site incontournable*, celui de l'AF3V, l'Association Nationale des Usagers des véloroutes et voies vertes (<https://www.af3v.org/les-voies-vertes/carte-du-schema-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/>), association à laquelle Mobil'idées adhère. L'AF3V représente les usagers des véloroutes et voies vertes auprès des pouvoirs publics et œuvre au développement d'un réseau d'aménagements de qualité et accessibles à tous. On y trouve des informations pratiques pour préparer son voyage et bien sûr on y trouve sa voie verte ! Nous avons d'ailleurs la chance de compter, parmi les adhérents de Mobil'idées, le délégué départemental de l'AF3V.

L'application Géovélo permet de préparer un itinéraire cycliste sécurisé (ou le plus possible), mais également de découvrir ou organiser des balades et voyages plus longs.

<https://geovelo.app/fr/>

Pour voyager en Europe, il y a le site EuroVelo, le Réseau Européen des Routes Cyclables. On y trouve les tracés de 19 Véloroutes, des témoignages de cyclistes et des offres touristiques pour des circuits « tout faits » <https://fr.eurovelo.com/>

Pour voyager un peu partout : le site Cyclo Camping International permet de s'informer, de se rencontrer, et de communiquer entre voyageuses et voyageurs à vélo. <https://www.cyclo-camping.international/fr>

Le « WikiCycloPays » a pour objectif de partager les retours d'expérience des voyageurs et voyageuses ayant parcouru à vélo différents endroits du globe. <https://wikicyclopays.cyclo-camping.international/index.php?title=Accueil>

Tu peux aussi tester le site Wikiloc sur lequel tu peux rechercher un itinéraire par lieu, mais aussi par mode de déplacement ou activité de A comme « aviron » à V comme « VTT » en passant par « pied nu » ou « handbike » <https://fr.wikiloc.com/itineraires>

ALLER AU POINT DE DÉPART (si tu ne pars pas de chez toi)

Surtout, pense à anticiper car le vélo ne sera presque jamais accepté sans réservation, et il faudra parfois payer (de 1 à 3 € pour certains TER jusqu'à 10 € dans les TGV et OUIGO et même 18,99 € avec Flixbus).

Si tu optes pour la SNCF, voici la page qui donne toutes les informations sur la modalité « train + vélo » <https://www.sncf-voyageurs.com/fr/voyagez-avec-nous/train-et-velo/votre-velo-a-bord/>

Les informations sont également présentes sur ce site (qui en contient d'autres que je te laisse découvrir) : <https://www.francevelotourisme.com/conseils/velo-transports/train-avec-velo>

Tu peux envisager de te déplacer en bus (blabla ou flixBus). Attention toutefois, les vélos à assistance électrique ne sont pas bienvenus (voire interdits).

Tu peux prendre connaissance de toutes les précisions sur cette page :

<https://enrouelibre.fr/velo-en-flixbus-bus-blablacar/>

N'hésite pas à profiter d'être sur ce site pour explorer les autres ressources à disposition.

Si tu dois utiliser les transports en commun, à part avec un vélo pliant –mais je doute que ce soit ton type de vélo préféré pour voyager- cela risque d'être difficile. Il faudra surtout éviter les heures de pointe, et éventuellement prévoir ton plus beau sourire pour enjôler le conducteur ou la conductrice.

Quelques exceptions comme à Saint-Etienne, où on peut se déplacer en tramway avec son vélo le dimanche et les jours fériés. Dans le métro parisien, il est possible d'emprunter la ligne 1 les dimanches et les jours fériés, jusqu'à 16h30.

DORMIR

Le "Cyclo-Accueil-Cyclo" (CAC) est une liste de personnes volontaires pour héberger (endroit pour dormir + douche) les cyclo-voyageurs qui passeraient par chez eux. Tous les détails : <https://www.cyclo-camping.international/cac/>

Le site Warmshowers est une communauté de plus de 185 000 cyclistes et hôtes - hôtesse à travers le monde. Tu peux t'inscrire pour accueillir des cyclistes ou rechercher un hébergement. Il y a également de quoi partager ses aventures <https://www.warmshowers.org/>

J'ajoute deux sites commerciaux qui ne sont pas spécialisés dans l'accueil des cyclistes mais qui sont dans l'esprit de respect des personnes et de la planète qui t'anime probablement :

- Accueil paysan propose, comme son nom l'indique, de trouver un hébergement « à la ferme » en individuel ou à plusieurs, en camping ou en dur. Il est souvent possible de réserver de bons repas préparés à partir des produits de la ferme <https://www.accueil-paysan.com/fr/>
- Greengo, site français comme son nom ne l'indique pas, propose des hébergements « écoresponsables ». Parmi les filtres de recherche, il y a par exemple « séjour compatible sans voiture », « gare à moins de 10 km » ou « repas option végétarienne ».

<https://www.greengo.voyage/>

EN EQUIPE

Chaque été, L'AlterTour propose de partir pour un ou plusieurs jours, en alternant trajet à vélo, actions militantes et visite de lieux alternatifs. Pas besoin d'être championne ou champion, les itinéraires sont accessibles à tout le monde. Lorsque l'été est terminé, les bénévoles préparent la saison suivante : tu peux demander à Lucas, il t'en dira plus si tu veux te lancer dans le projet. <https://www.altercampagne.net/>

** ceci n'engage que la rédactrice, sachant qu'elle n'a aucun intérêt personnel ou financier à les présenter dans cet article.*

En bonus, s'il faut convaincre quelqu'un de t'accompagner, tu peux lui faire lire cet article : https://reporterre.net/Les-vacances-a-velo-Ca-m-a-fait-un-bien-fou?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_quotidienne

Agenda

28 septembre Festival annuel de Mobil'idées : Le Dérailleur

L'association Mobil'idées vous donne rendez vous pour sa fête annuelle, le **festival Dérailleur**, au [camping de la Baie St Michel](#) de [Chorges](#) le **samedi 28 septembre** ! (toute la journée à compter de 10 heures). Au programme des activités pour tous les âges telles que manège à vélo, courses à vélo amusantes, conférences sur les mobilités douces, espace massage, vélo-smoothie... Un concert est prévu le soir. Des foodtrucks permettront de se nourrir sur place et l'hébergement est possible au camping dès vendredi soir.

Mobil'idées hors de l'atelier !

L'équipe de Mobil'idées sera présente sur plusieurs évènements cet été pour assurer des animations. Retrouvez-nous au 4 coins du département pour tester dans la bonne humeur la flottille de vélos rigolos ou notre manège à vélos mais aussi pédaler pour produire de l'énergie et alimenter un concert ou mixer vos fruits dans un bon smoothie !

Evénement	Date	Heure	Lieu	Matériel d'animation
CDSA 05	10 au 14 Mai			Vélo Smoothie
Ville d'embrun	05/05/24	journée	Embrun	Manège + vélos rigolos + vélo smoothie
Asso Cajet	25/05/24			Vélo smoothie
Fête du vélo Seyssinet	16/05/24	Après midi et Soirée	Seyssinet	Manège + vélos rigolos
Tournée en Isère	16 Mai – 17 Juin			Manège + vélos rigolos
Com Com Dignes (Fête Seynes les Alpes)	08/06/24			Vélos rigolos A + Carla + Tandem + Cargo
CPTS	11/06/24	APREM	St Bonnet en Champsaur	vélo smoothie
Alpes Epic	24/06/24	Aprém et soirée	A définir	Vélectrogène
Bar Radis	21 au 22/06	Journée	Grenoble	Vélectrogène
Médiathèque Tallard	11/07/24			Vélo smoothie
Izoard Animation	28/07/24	Journée	Arvieux	Manège + vélos rigolos + vélo smoothie
Animation Vars	15/07/24	Matin	Vars	Vélos rigolos
Tour de France Dévoluy	17/07/24	Journée	Dévoluy	Manège + vélos rigolos + vélo smoothie
Animation Vars	29/07/24	Matin	Vars	Vélos rigolos
Concert La Walpine	26/07/24	Soir	Pont du fossé	Vélectrogène
Animation Vars	05/08/24	Matin	Vars	Vélos rigolos
Animation Vars	19/08/24	Matin	Vars	Vélos rigolos

Y a encore du boulot ! : le carrefour des Cèdres

Le point noir du réseau cyclable de Gap le plus cité

Notre association a réalisé en 2023 un sondage auprès d'une centaine d'usagers du vélo ([Synthèse des résultats ici](#)) notamment pour identifier les principales lacunes dans les aménagements cyclables de l'agglomération de Gap. Le point noir le plus cité est le carrefour des Cèdres.

Le **carrefour des Cèdres est le carrefour le plus fréquenté de la ville**. Du fait des contraintes topographiques il est un point de passage obligé pour les personnes se déplaçant dans la ville ou voulant la traverser quel que soit leur mode de déplacement. Aux heures de pointe, de nombreux véhicules l'empruntent, dont une proportion élevée de poids-lourds et bus.

Malgré l'**absence d'aménagements cyclables** quelques cyclistes n'ayant pas froid aux yeux se lancent quotidiennement dans ce carrefour dont des parents se rendant à l'école avec des enfants sur le porte bagage arrière. Ils prennent le risque d'emprunter ce rond-point faute d'alternative (ou pour éviter de longs détours). On observe également que les cyclistes moins aguerris ou moins téméraires empruntent les trottoirs (comportement stigmatisé par certains...) et les passages cloutés pour éviter de côtoyer les véhicules motorisés.



Figure 6 Aux heures de pointe, les poids lourds et les bus représentent une part significative du trafic



Figure 5 Si les cyclistes les plus expérimentés n'hésitent pas à se lancer dans le trafic, beaucoup préfèrent emprunter les trottoirs et les passages piétons.

Un aménagement cyclable manquant et pourtant crucial

L'absence d'aménagement cyclable au niveau de ce carrefour est inexplicable :

- Le carrefour des Cèdres est un **point clé de la principale artère cyclable de la ville** qui va de Tokoro à Micropolis en passant par le centre-ville.
- Il n'existe **pas d'itinéraire alternatif** pour les cyclistes.
- La **densité du trafic** sur toutes les routes convergeant vers ce rond-point, le nombre de poids-lourds, les doubles voies des routes d'accès et du rond-point lui-même sont autant de **facteurs rendant son utilisation par les cyclistes très dangereuse**.
- Il est abondamment prouvé que la **dangerosité d'un aménagement**, même s'il ne concerne qu'une petite fraction d'un parcours, est le **premier facteur contribuant à limiter l'usage du vélo**.
- Le diamètre du site du carrefour des Cèdres est suffisamment important pour **réaliser des aménagements permettant aux cyclistes de le traverser en sécurité**.

Faudra-t-il un accident grave de cycliste pour que la municipalité traite ce carrefour de tous les dangers ?