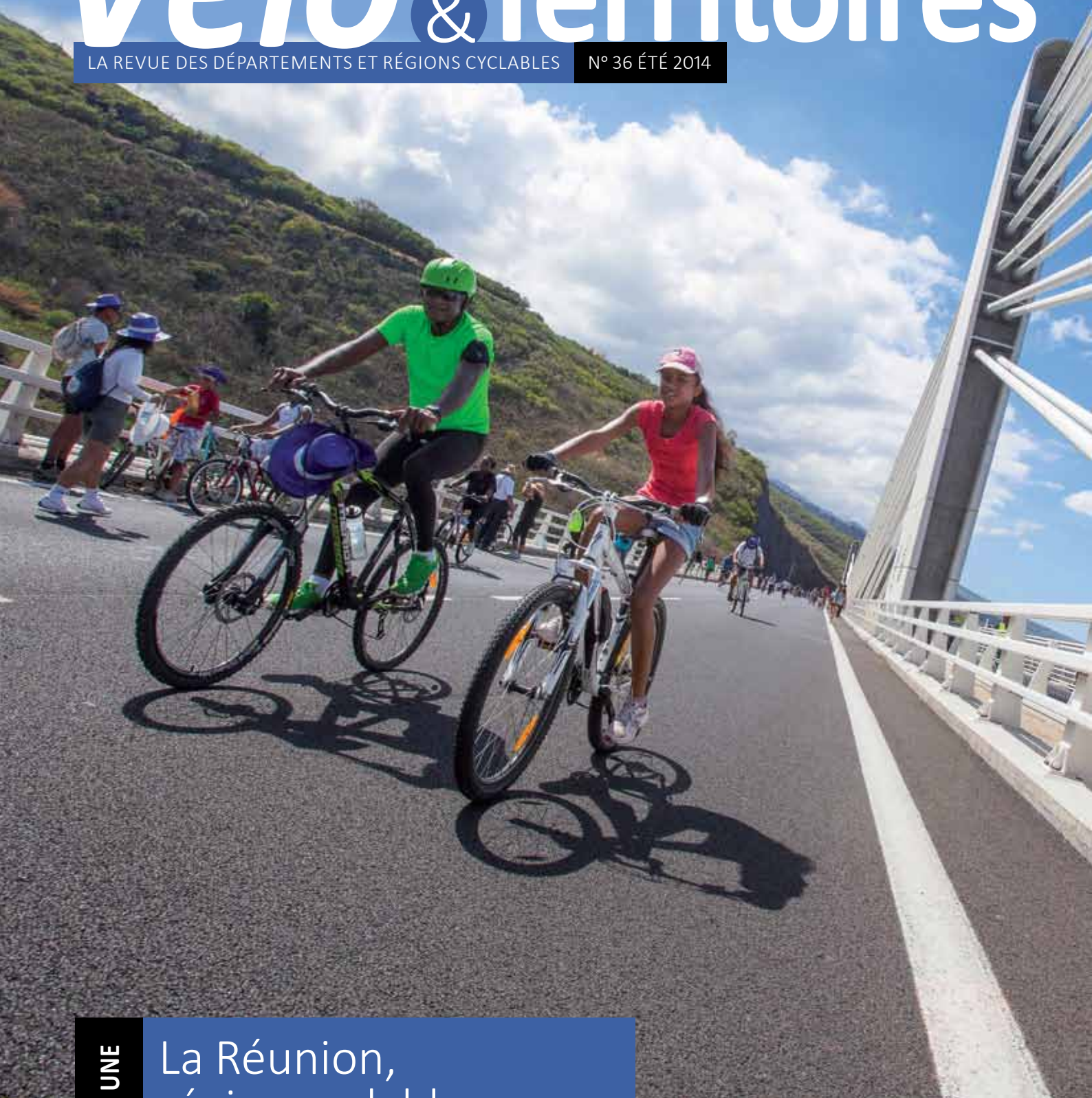


Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES

N° 36 ÉTÉ 2014



À LA UNE

La Réunion, région cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

La Tournée verte

page 4

DOSSIER

L'Alsace à vélo

page 12

PAUSE VÉLO

En compagnie de **Olivier Razemon**

page 16



Edito



Chers amis des Territoires cyclables,

Le vélo en France connaît un succès grandissant d'année en année. Le vélo attire, intéresse, se déploie dans les villes et dans les campagnes. Son image prend de nouvelles facettes : parfois touristique, il peut être à la mode en milieu urbain, mais aussi sportif pendant le Tour de France.

Les indicateurs du vélo sont globalement au vert. Le marché des vélos à assistance électrique explose, même si celui du vélo a tendance à stagner en période de crise. Les passages de cyclistes recensés par les compteurs permanents des grands itinéraires sont importants : 104 par jour et par compteur en moyenne en 2013, sur l'EuroVelo 4 et l'EuroVelo 6. Reportages et autres articles sur le tourisme à vélo sont chaque année plus nombreux...

Tout cela donne comme l'impression que le changement est en marche et que l'heure du vélo a sonné en France. Encore faut-il pouvoir étayer cette impression. Comment rendre compte de la fréquentation des itinéraires cyclables en France ? C'est là tout le sens de la Plateforme nationale des fréquentations lancée par les Départements & Régions cyclables l'année dernière. Cette plateforme mutualise les compteurs posés localement sur les grands itinéraires français et leur donne une visibilité nationale. À l'été 2014, elle regroupe 216 compteurs partagés par 33 collectivités, et a déjà permis de publier les premiers chiffres 2013 sur 3 grands itinéraires européens en France : l'EuroVelo 1, l'EuroVelo 4 et l'EuroVelo 6. Une publication prochaine des chiffres complets pour 2013 renforcera cette année "zéro", référence pour les prochaines publications.

Quantifier le nombre de passages sur les itinéraires cyclables français est une chose, évaluer l'investissement consenti par les collectivités dans la mise en place de politiques cyclables et la réalisation d'aménagements vélo en est une autre. Une enquête Territoires a été réalisée entre mai et septembre 2014 par les DRC pour faire le point sur les actions et financements engagés par les collectivités pour le vélo.

Les résultats de l'étude seront livrés lors des 18^e Rencontres des DRC, à Lille. En période de réforme des collectivités, il est d'autant plus important de rappeler l'action des Départements et des Régions pour le vélo. Les investissements réalisés sont justifiés et permettent le développement du vélo en France. Il est crucial que le vélo, dans tous ses aspects, trouve sa place dans les débats en cours et que les actions menées puissent être continuées et amplifiées dans les années à venir.

Depuis quinze ans, les Départements & Régions cyclables accompagnent les collectivités dans leurs politiques cyclables. De l'élaboration de guides techniques à l'appui aux comités d'itinéraires, de la participation aux dynamiques nationales jusqu'à la coordination d'EuroVelo en France... Les Départements & Régions cyclables s'efforcent, depuis 1999, de promouvoir "la culture vélo" en France. Le réseau porte l'objectif d'achever la réalisation du schéma EuroVelo en France pour 2020. Cet objectif sera atteint si et seulement si les porteurs de projet concernés se fédèrent et que les investissements sont au rendez-vous. État, collectivités, Europe, les moyens pourront être divers, mais les résultats seront les mêmes : plus de vélos, de meilleures retombées économiques, plus de santé, plus de sécurité, un meilleur cadre de vie...

Alain Spada

Président des Départements et Régions cyclables
Conseiller général du Var

Sommaire

INITIATIVE	4
La Tournée verte	
TERRITOIRE CYCLABLE	6
La Réunion	
ACTUS	10
En bref et en brèves	
DOSSIER	12
L'Alsace à vélo	
PAUSE-VÉLO	16
En compagnie de Olivier Razemon	
PARUTIONS.	18
AGENDA.	19
Didacticiel ON3V	20

- Photo de couverture : la route des Tamarins réservée une fois l'an aux modes doux – cyclistes, rollers, marcheurs, etc, qui affluent par milliers / © David Chane See Chu / Région La Réunion

Restez connecté aux DRC

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez Vélo & Territoires sur :

departements-regions-cyclables.org

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :

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

@DRC_info sur **Twitter**

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

Départements et Régions cyclables

Hôtel du Département

29-31 cours de la Liberté

69483 LYON cedex 03

info@departements-regions-cyclables.org

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

www.drc-info.org

Vélo & Territoires

Directeur de la publication : Alain Spada

Rédaction : Anthony Diao, Agathe Daudibon

Correction : Madeleine Aslangul

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Pierre Lortet

Crédits photos : David Chane See Chu, Camille Thomé, Joël Damase, Etienne Leborgne, Laurent Bouvet, CG67, ADT Bas-Rhin, ADT Haut-Rhin

Remerciements : David Chane See Chu, Elodie Hoarau, Ingrid Saillard, Christian Fleith

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

La Tournée verte

Le chant et le pignon

Quatre musiciens dans le vent. L'expression forgée du temps des Beatles est aujourd'hui remise en selle par l'initiative des Pieds s'entêtent, un groupe qui porte bien son nom.

Les Pieds s'entêtent est un quatuor musical venu de Rouen. Caroline Geryl à la batterie, Charlotte Patel au violoncelle et sa cousine Linda Patel à la flûte traversière encadrent le mètre quatre-vingt-douze d'Arnaud Lamuré, âme du groupe, préposé à la guitare et au chant. Leur répertoire ? Un pêle-mêle de compositions originales et de classiques de Georges Brassens. 18 chansons par concert à raison d'1 h 15 par représentation. En 2014, leur tournée est déjà riche de 27 étapes et tout porte à croire que d'autres ne tarderont pas à être bookées.

Jalons. Car *Les Pieds s'entêtent* ont lancé à l'été 2013 un concept osé : rallier à vélo chacune des communes où ils doivent jouer ! La première *Tournée verte* – c'est son nom – a ainsi traversé 4 régions et 8 départements, pour 9 concerts qui résonnent aujourd'hui comme autant de jalons d'une histoire en marche. « *Cela fait vingt ans que je me déplace à vélo, resitue Arnaud Lamuré, 38 ans. J'ai commencé à jouer à 18 ans dans les bars et les salles de ma région. Ces années-là, j'étais déjà sensibilisé aux questions environnementales, mais le vélo était avant tout pour moi le moyen le plus économique pour me rendre d'une ville à l'autre.* » Et le chanteur de se souvenir de ses parties de cache-cache avec les contrôleurs, lorsqu'il n'avait d'autre choix que de poursuivre sa route en train à une époque où ceux-ci étaient rarement aménagés pour cela...

Léger. C'est en 2013, après cinq années sur les routes et quelque 100 000 km parcourus, que les quatre musiciens se sont interrogés. « *On the road again* » plusieurs semaines par an façon Bernard Lavilliers, c'est bien, mais quel en est le bilan carbone ? Malgré une logistique incompressible lourde – quatre enceintes coaxiales, une console de mixage, des projecteurs, un violoncelle, une batterie... –, le groupe a décidé qu'il était possible de voyager léger. Le pas décisif fut franchi lorsqu'une C-zéro leur fut prêtée. « *Au début les filles étaient sceptiques, rigole Arnaud. Je les ai invitées à me suivre à bord de cette voiture électrique pendant que moi je pédalais à leurs côtés.* » L'espace à bord de la Citroën étant somme toute étroit, les filles en sont descendues tour à tour pour ne plus y laisser que

le matériel pendant qu'elles-mêmes se tiraient la bourre en pédalant cheveux au vent aux côtés d'Arnaud. Exit le camion des débuts. La Tournée verte était née.

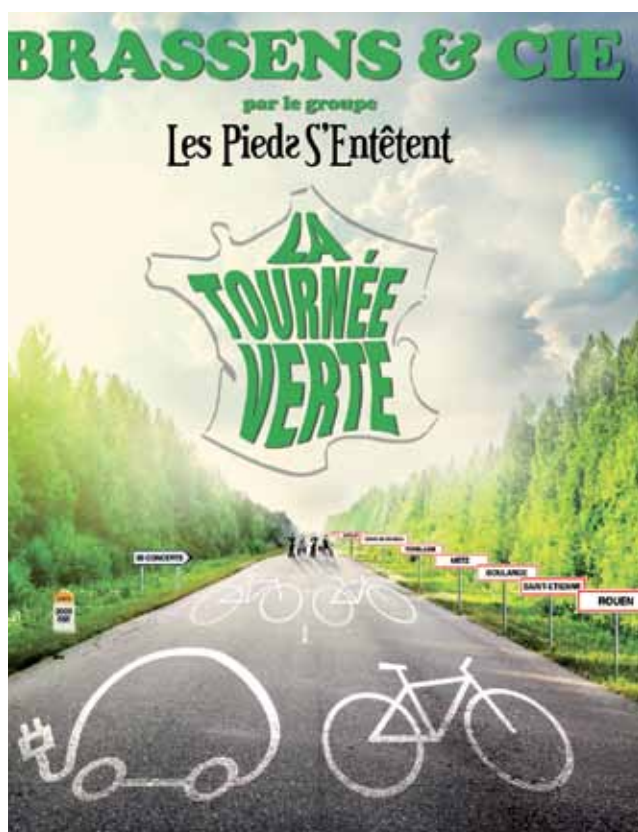
Les quatre musiciens
sont à vélo et le matériel les suit
dans une voiture électrique.



Fraîcheur. L'organisation est aujourd'hui rodée. Les quatre musiciens sont à vélo et le matériel les suit dans une voiture électrique conduite par un technicien et une attachée de production – une Nissan Leaf pour 2014. Pour des raisons évidentes de fraîcheur physique à conserver tout au long d'une tournée estivale, le groupe a décidé de démarrer progressivement – 20 km maximum pour la première date – et qu'au delà de 70 km de distance d'une commune à l'autre, le transport s'effectuerait en train. L'autre point sur lequel



la production doit veiller à la présence sur le parcours de bornes de recharge du véhicule. À vide, la Nissan Leaf a 200 km d'autonomie. Chargée comme elle l'est, cette jauge est diminuée de moitié. Sachant qu'il faut compter huit heures pour recharger intégralement un véhicule, c'est peu de dire que l'élaboration de la feuille de route du combo est riche en $E = mc^2$.



Crédibilité. Un an après le coup d'envoi de la première Tournée verte, quel est le bilan ? Un nombre de dates multiplié par trois dès le début de l'été, des références comme l'Ademe ou des collectivités territoriales qui se muent en partenaires et, surtout, une crédibilité croissante, fruit d'un bouche-à-oreille de plus en plus élogieux – si loin de l'image de “musiciens de plage” qui leur collait à la selle à leurs débuts cyclistes. « Leur concept m'a séduit et je les ai aussitôt contactés, appuie Hervé Féron, député-maire de Tomblaine (Meurthe-et-Moselle). Notre commune est village départ du Tour de France pour la seconde édition de rang cette année, poursuit l' élu, enthousiaste. Je trouvais important de proposer ce type de spectacle en amont à nos administrés. La complexité de leur calendrier nous a contraints de caler une date plusieurs semaines avant le passage du Tour, mais qu'importe ! Ce concert était gratuit et au bord de l'eau, car l'écologie doit selon moi rester joyeuse si nous voulons être volontaristes ! »

Brassens. Et la musique dans tout cela ? Pour les Pieds s'entêtent, l'honneur et le plaisir de jouer se gagne à la force des mollets. Et ils se gagneront de plus en plus à mesure que le groupe affiche sa ferme intention d'entraîner les prochaines Tournées vertes sur des itinéraires emblématiques comme Londres-Paris, Paris-Bruxelles ou Paris-Berlin... Il se pourrait alors qu'ils fassent finalement mentir le Georges Brassens qui structure leur répertoire, lorsqu'il disait que « les braves gens n'aiment pas que l'on suive une route qu'eux ». ■

Pour en savoir plus :

<http://latourneeverte.com/>
contact@latourneeverte.com

La Réunion

Elle fut, avec la Picardie, l'une des premières régions à justifier le "R" des DRC. Dotée d'un Plan vélo depuis mai dernier, La Réunion décline, à 9 000 km de Paris, le Plan national. Des actions ambitieuses pour valoriser la pratique, sous toutes ses formes, et infléchir sa politique de déplacements.



© David Chane See Chu / Région Réunion

Fabienne Couapel-Sauret,
Vice-présidente du conseil régional de
La Réunion, déléguée aux Transports,
aux Déplacements et au Trans Eco Express

• **Quelles étapes ont conduit au séminaire de lancement du 23 mai dernier à Saint-Denis ? ***

La Région Réunion – dont l'implication pour promouvoir le vélo depuis 2010 est reconnue – a réalisé une étude globale à l'échelle du territoire. Cette étude s'inscrit dans le prolongement du Plan national vélo. Elle vise à faire du vélo un véritable outil d'aménagement et de mobilité, en incitant à la pratique sous toutes ses formes : utilitaire, touristique et sportive. Le Plan vélo piloté par la Région a été élaboré par l'ensemble des partenaires institutionnels, associatifs et sportifs. Il a permis de définir un diagnostic, quatre grandes orientations stratégiques et enfin un plan d'action.

L'enjeu du séminaire du 23 mai était donc de réunir l'ensemble des partenaires et de communiquer au grand public le plan d'actions en présence d'experts.

• **Quel bilan en tirez-vous ?**

Le bilan est réellement positif. La mobilisation a été forte et les 20 actions emportent l'adhésion. Il s'agit de créer des aménagements sécurisés, continus et lisibles comme les boucles urbaines et les boucles de loisir, mais aussi de déployer une offre de services coordonnés. Il s'agit enfin de promouvoir le vélo dans un but de développement économique et touristique.

• **Quelles sont les spécificités territoriales à connaître pour bien appréhender les enjeux de la mise en place du Plan régional vélo ?**

La Réunion est un territoire insulaire classé au Patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco. Son relief est caractérisé par une bande littorale ainsi que par un cheminement plus escarpé sur ses hauteurs. La pratique sportive du vélo est déjà bien développée et de nombreuses courses et manifestations sportives sont organisées chaque année. Il est essentiel de sensibiliser toutes les collectivités pour faire du vélo un outil d'aménagement mais aussi de développement économique, avec la valorisation de métiers existants et

la création de nouvelles filières. La cohérence et la cohésion sont revendiquées par l'ensemble des partenaires. Chef de file, la Région met en place un cadre d'aides financières pour permettre aux communes et intercommunalités de bénéficier de fonds régionaux et européens et de décliner les actions qui sont conformes au PRV.

• **Que représente pour La Réunion l'inscription à une dynamique telle que celle des DRC ?**

La Réunion est une destination touristique et sportive où la pratique du vélo se fait toute l'année. Elle n'est pas assez valorisée, comme d'ailleurs la plupart des outre-mer. Adhérer aux DRC permet de mieux faire connaître les atouts de La Réunion et d'échanger avec les autres membres sur les bonnes pratiques toute l'année et particulièrement lors de la rencontre annuelle. Les DRC sont un excellent relais auprès des instances nationales et européennes.

• **Le chemin à parcourir pour mener à bien ce projet vous paraît-il plus ardu que celui qui a déjà été parcouru pour en arriver là ?**

Au contraire ! Le fait d'avoir fédéré l'ensemble des partenaires est une première à La Réunion. Cela va multiplier l'énergie et les intelligences pour faire de La Réunion une île cyclable. Les collectivités comprennent mieux désormais l'intérêt d'aménager les cités autour des modes doux et du transport en commun pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. La Région a une vision d'ensemble. A travers le Schéma régional des infrastructures de transport, elle propose une offre intermodale de transports où le vélo détient une place incontournable avec les transports collectifs comme le TEE (Trans Eco Express). En outre la décision en 2010 de réaliser la Voie vélo régionale (VVR), un linéaire de bandes et pistes cyclables de 220 km faisant le tour de l'île et dont le taux de réalisation avoisine plus de 90 km, a entraîné une prise de conscience de cette politique volontariste portée par la Région. Elle est incitative.

• **Et vous ? Trouvez-vous vous-même le temps de pratiquer le vélo ?**

Je pratique régulièrement le vélo comme mode de déplacement. J'utilise un VAE ce qui me permet de limiter les contraintes dues aux pentes et aux routes escarpées. En outre la pratique du vélo permet de réaliser des économies. Le poste déplacement est en effet important dans le budget des familles. Enfin, avoir pour cadre l'océan Indien, la montagne et un climat agréable presque toute l'année, je dois dire que ce n'est que du bonheur. ■

Propos recueillis par A. D.

* Un compte-rendu de ce séminaire est à lire sur le site des DRC : www.departements-regions-cyclables.org/page/en-regions--p-71.html





Jean-Claude Futhazar

Directeur général adjoint au Développement durable du conseil régional de La Réunion

• Le Plan régional vélo répondait-il à une demande des administrés ou s'agit-il d'une volonté régionale ?

La volonté régionale n'est que le reflet de l'attente des administrés, et le Plan régional vélo vise à mieux coordonner les actions des différentes collectivités. Force est de constater que dans les communes où des pistes ont été aménagées, la pratique du vélo est très importante. Depuis 2010, la Région a pris

l'initiative de fermer sur 20 km une 2x2 voies un dimanche dans l'ouest. Le but est de proposer aux usagers une route libre pour les modes doux. Cette manifestation attire entre 10 000 et 20 000 personnes chaque année. Elle montre l'attente forte des usagers de disposer de sites sécurisés pour la pratique du vélo ou de la marche.

• Quelles sont les grandes lignes de ce plan ?

Le Plan régional vélo se décline selon quatre orientations stratégiques. Nous souhaitons tout d'abord coordonner de manière plus efficace l'action des collectivités afin d'arrêter d'agir au coup par coup, tout en proposant aux usagers une démarche cohérente de développement de l'offre vélo et des services associés. Cette coordination va se mettre en place à travers une nouvelle gouvernance à l'initiative de la Région dans ce secteur, avec la tenue chaque année d'un séminaire vélo permettant de faire un point d'étape dans l'avancement du plan d'actions. La deuxième orientation consiste à élaborer un SDIC (Schéma directeur des itinéraires cyclables) qui a vocation à décliner l'offre globale de la Voie vélo régionale sur le littoral mais aussi à l'intérieur de l'île ainsi que dans les centres urbains. Le SDIC va préciser sur la prochaine période 2015-2020 les principaux aménagements qui seront réalisés en concertation avec toutes les collectivités à travers cinq boucles urbaines et cinq boucles de loisirs bien réparties sur le territoire, pour améliorer l'offre à la disposition des usagers. La Région a prévu, au prochain programme européen du Feder, une ligne de financement pour soutenir ces projets.

• Quid de la troisième orientation ?

Nous souhaitons accompagner le développement de l'offre de services et de produits en complément des infrastructures. Ceci permettra à la dimension économique de ne pas être oubliée, car elle est créatrice d'activités et d'emplois.



• Qu'en est-il de la partie communication ?

C'est l'objet de notre point quatre : "Communiquer et sensibiliser à la pratique du vélo". Cela concerne d'abord le milieu scolaire – écoles, collèges et lycées – pour inciter les jeunes à se rendre à vélo à l'école, mais aussi avec des manifestations grand public comme l'opération "route libre". Le séminaire vélo, qui vient d'être programmé avec une journée grand public un samedi pour sensibiliser les usagers, entre aussi dans le cadre de ces actions. Les clubs sportifs ainsi que les associations organisent de nombreuses manifestations toute l'année.

• Quels sont les atouts et les handicaps du territoire réunionnais ?

Les atouts sont d'abord une population jeune – plus de 220 000 personnes sont en milieu scolaire ou étudiant – et un climat favorable à la pratique du vélo toute l'année. Les handicaps sont au nombre de deux. Il y a, d'une part, l'insuffisance globale de routes. Si nous le comparons avec la métropole, l'ensemble du réseau routier national, départemental et communal est inférieur de 50 % par rapport au nombre d'habitants. Et il y a, d'autre part, le relief, puisque beaucoup de côtes et de pentes rendent la pratique assez sportive. Du fait de ces contraintes, le vélo à assistance électrique est bien adapté à notre territoire.

• Combien de kilomètres sont aménagés à ce jour ?

La Voie vélo régionale réalisée par le Conseil régional doit faire une "boucle" de 220 km autour de l'île. 90 km sont actuellement en service et 30 km environ sont à l'étude pour une réalisation à moyen terme. En zone urbaine, quelques villes ont réalisé des pistes cyclables mais l'offre n'est pas encore suffisante, sans compter l'absence de parkings sécurisés pour cette pratique. Dans les hauts de l'île, environ 100 km de pistes VTT sont en service.

• Combien de kilomètres sont visés à terme ?

Pour la période 2014-2020, la prochaine contractualisation avec l'État et l'Europe prévoit environ 30 km de Voie vélo régionale, cinq boucles urbaines représentant environ 50 km de voie financée, cinq boucles de loisirs représentant environ 50 km de voie financés, et 10 km en accompagnement de pistes forestières. Cette offre sera complétée avec les 30 km de voies réservées aux bus, mais aussi ouvertes à la pratique du vélo. A long terme, il faudra réaliser le bouclage de l'île avec la Voie vélo régionale sur 220 km et disposer dans les 24 communes de pistes cyclables pour les déplacements urbains. Il reste donc encore de nombreux aménagements à réaliser.

• Quel est le public visé par ces aménagements ?

En ville, ces aménagements concernent principalement la population locale et les jeunes pour les trajets domicile-travail ou domicile-école. Pour la Voie vélo régionale et les boucles de loisirs, c'est d'abord pour une pratique de loisirs ou des trajets domicile-travail pour les sportifs, et également la clientèle touristique.

• S'agit-il de sites propres ou partagés ?

Lorsque cela est possible, ce sont des sites propres. Les bandes cyclables ne sont retenues que si l'emprise ne permet pas de faire de sites propres. Sur les 90 km de la VVR, 40 sont ainsi en sites propres.

• Quels sont les revêtements choisis ? La signalétique ?

En général il s'agit d'enrobés où les bandes cyclables sont de couleur. Dans le cadre du Plan régional vélo, une nouvelle signalétique est proposée aux collectivités pour informer les usagers.



La voie verte d'Etang-Salé-les-Bains qui mène à Saint-Pierre

• Quel budget ce plan représente-t-il ?

Pour sa mise en œuvre sur la prochaine contractualisation 2014-2020, le budget se répartit comme suit : 10 millions d'euros du Feder sont réservés pour ces aménagements ; la Région consacre chaque année environ 4 millions d'euros pour les aménagements cyclables, soit 20 millions d'euros entre 2015 et 2020 ; enfin certaines communes volontaires pour réaliser les boucles urbaines et certains EPCI vont compléter les financements pour réaliser ces aménagements. Au total, entre 30 et 50 millions d'euros seront mobilisés entre 2015 et 2020.

• Quel rôle justement jouent les communes et les EPCI ?

Lors de l'élaboration du Plan régional vélo, 20 des 24 communes étaient présentes et sensibilisées pour développer l'offre de vélo sur leur territoire. Quant aux cinq EPCI de l'île, toutes souhaitent développer une offre. D'où le choix de proposer cinq boucles de loisirs dans le cadre du Plan régional vélo, à décliner dans chaque EPCI.

• Quelles sont les échéances les plus immédiates ?

Après la large concertation réalisée pour élaborer le Plan régional vélo, il s'agit maintenant de le rendre opérationnel avec une consultation officielle des 24 communes et des cinq EPCI pour choisir les cinq boucles de loisirs qui seront financées par le Feder à partir du second semestre 2014. Nous envisageons ensuite de faire approuver ce PRV en assemblée plénière du Conseil régional avant la fin de l'année. Nous pourrions alors procéder à sa mise en œuvre avec un groupe technique associant les communes et les EPCI, ainsi qu'avec un séminaire vélo annuel pour faire un point d'étape sur sa mise en œuvre.

• Et vous, trouvez-vous le temps de pédaler ?

Oui, essentiellement le week-end pour faire de petites courses en ville mais aussi des boucles de loisirs. En revanche je ne prends pas le vélo pour aller travailler, car mon trajet domicile-travail représente 40 km de route à faire chaque jour ! ■

Propos recueillis par A. D.

La Réunion en bref

Préfecture	Saint-Denis
Superficie	2 512 km ²
Population	840 000 habitants
Densité	335 hab./km ²
Président	Didier Robert (UMP)

Pour en savoir plus

www.regionreunion.com

www.reunion.fr

Trois questions à Hervé Lemahieu, directeur des Routes au conseil régional de La Réunion

• Quel enjeu représente la Voie vélo régionale (VVR) ?

Le réseau armature de la voirie à La Réunion est structuré autour de l'île pour des raisons de relief. C'est la raison pour laquelle la VVR, qui suit globalement ce réseau, constitue, comme le réseau national, le réseau armature sur lequel les collectivités et les EPCI comptent s'appuyer pour développer leurs propres réseaux. D'autre part, la Région étant l'initiatrice du Plan vélo, nous nous devons d'être moteur.

• Pourquoi ce tour de l'île ne relève-t-il pas de la même direction que celle en charge des orientations stratégiques du Plan vélo ?

Les orientations stratégiques sont menées par la Direction générale adjointe au développement durable. La VVR est quant à elle portée par une direction générale adjointe opérationnelle compte tenu de ses compétences, mais elle n'est

que le conducteur d'opération du maître d'ouvrage, qui est la Direction générale adjointe au développement durable.

• Quels seront les enjeux pour la Région, une fois l'aménagement achevé ?

Nous n'avons pas de chiffres de la fréquentation actuelle. Celle-ci aurait toutefois considérablement augmenté en ce qui concerne les loisirs, c'est-à-dire ce qui relève du sport et de la famille, mais pas assez en ce qui concerne les déplacements utilitaires. Les enjeux à terme sont donc de deux ordres. Il y a l'ordre économique — où il est question du tourisme et des activités autour du sport. Et il y a l'ordre stratégique sur le plan de l'exemple que la Région veut montrer à travers cet aménagement pour rendre l'île cyclable, une île qui se veut exemplaire en matière de développement durable et qui fait ce qu'elle dit, ainsi qu'en attestent notamment nos actions en faveur de l'autonomie énergétique, de la conservation de la biodiversité et des ressources. ■

Propos recueillis par A. D.

En bref et en brèves

Retrouvez les actus plus complètes sur www.drc-info.org

Les chiffres de la Plateforme nationale des fréquentations

Les DRC ont dévoilé les premiers chiffres de la plateforme nationale des fréquentations (PNF) le 18 juin. La première restitution des données 2013 constitue l'année zéro des chiffres de ce nouvel outil. Cette publication a donné un aperçu de la fréquentation sur trois itinéraires français majeurs : La Véloodyssée / EuroVelo 1, l'EuroVelo 4 et l'EuroVelo 6. Le constat est clair : les grands itinéraires sont non seulement une filière touristique à part entière, génératrice de retombées économiques locales et de création d'emplois non-délocalisables, mais aussi le support d'une mobilité active et de loisirs de proximité.

Télécharger le dossier de presse
sur le site des DRC / Espace presse

Rencontres DRC

Les 18^{es} Rencontres des DRC auront lieu les 25 et 26 septembre à Lille, accueillies par la Région Nord-Pas de Calais, et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais. L'édition 2014 a pour thème "Le vélo, le changement en mouvement".

Plus d'infos sur www.drc-info.org

Club itinéraires

La prochaine réunion du Club itinéraires aura lieu le 13 novembre à Paris. Organisée en partenariat entre le Rn2d, la Coordination interministérielle pour le vélo, la DGE et les DRC, cette 4^e édition aura pour but de rassembler les coordinateurs et acteurs des grands itinéraires cyclables français, de faire le tour de l'actualité qui les concerne et de favoriser le partage de connaissances.

Plus d'infos sur www.drc-info.org

Semaine européenne de la mobilité

Du 16 au 22 septembre 2014 aura lieu la 13^e édition de la Semaine européenne de la mobilité. Au niveau européen, la SEM (Mobility week) repose sur un appel à projets lancé par la Commission européenne à destination des collectivités locales et territoriales afin de les inciter à mettre en place et promouvoir auprès du grand public des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle. En 2013, 105 collectivités françaises ont participé, plaçant la France au cinquième rang en Europe. Pour inscrire vos actions menées tout au long de l'année et/ou vos événements organisés dans le cadre de la Semaine de la mobilité, allez directement sur www.mobilityweek.eu, rubrique "registration" (en anglais). Vous pouvez également suivre toute l'actualité de la semaine sur www.bougezautrement.gouv.fr. Cet événement est soutenu par les DRC au niveau national.

MOVE Week

Du 7 au 13 octobre 2014 aura lieu la MOVE Week. La MOVE Week c'est une campagne annuelle européenne qui cherche à célébrer et promouvoir les activités physiques et sportives ainsi que leurs impacts bénéfiques dans nos sociétés occidentales. En 2012, la première MOVE Week a rassemblé des individus, organisations et villes d'Europe dans une grande célébration du sport et de l'activité physique. Cette édition test s'est déroulée avec plus de 100 événements organisés au sein de 23 pays avec environ 140 000 participants. Pour participer à l'édition 2014, il vous suffit d'organiser une action "Sports pour Tous" telle que : journée portes ouvertes, initiations, tests physiques... ou de valoriser vos rencontres sportives organisées sur cette semaine en vous inscrivant sur le site dédié.

Plus d'infos sur <http://france.moveweek.eu>



La Véloscénie, c'est reparti pour quatre ans !

Le comité d'itinéraire de la Véloscénie s'est réuni le 19 juin à Pontorson afin de déterminer « comment continuer la Véloscénie ? ». Les partenaires s'y sont engagés à poursuivre leurs efforts pour quatre ans, de 2015 à 2018. Les participations financières vont évoluer d'une participation au prorata des kilomètres qui était difficile à gérer à une participation forfaitaire par niveau de collectivité. Cette décision apportera une solidité financière et une simplification administrative au projet. Du côté des actions à mener, les efforts de la coordination se concentreront sur la création d'une véritable stratégie de communication, la finalisation et le renforcement des infrastructures, de la signalisation, du développement de services et de l'intermodalité. Une nouvelle action également : l'observation de la fréquentation, avec une enquête terrain envisagée pour 2017. L'engagement pour la Véloscénie a été clairement réaffirmé au cours de cette réunion. Les partenaires doivent maintenant confirmer officiellement et poursuivre ensemble leurs efforts.

Plus d'infos sur www.veloscenie.com

La notice de numérisation des véloroutes et voies vertes

Les DRC mettent à la disposition de leurs adhérents une notice de numérisation terrain des véloroutes et voies vertes. Le but ? Offrir un outil permettant de reprendre les fondamentaux du géostandard véloroutes



et voies vertes dans les numérisations des itinéraires. Cette notice a été réalisée à l'attention des organismes publics et privés amenés à numériser les itinéraires cyclables dans le cadre d'un SIG ou à des fins de promotion ou de valorisation touristique.

Espace adhérents des DRC,
onglet "Téléchargements"

Le Canal des Deux-Mers à vélo : un nouveau produit touristique

Les partenaires du Canal des Deux-Mers à vélo se sont réunis le 25 avril à Montauban, à l'invitation de l'ADT du Tarn-et-Garonne, chef de file de l'itinéraire. Cette réunion du comité de pilotage a permis d'adopter le nom officiel de l'itinéraire, de faire l'état des lieux du partenariat et de valider le plan d'actions 2014-2015. Les principales actions vont s'engager au cours des prochains mois, à l'aide notamment d'un financement de l'État dans le cadre du contrat de destination Tarn-et-Garonne.

Plus d'infos sur www.drc-info.org

2^e conférence "EuroVelo, voies vertes et tourisme à vélo"

Le 19 septembre 2014 aura lieu la 2^e conférence conjointe entre l'ECF et l'AEVV à Bâle, en Suisse. Cet événement s'intégrera à la clôture du projet européen "Département – EuroVelo 15" et à d'autres événements organisés sur la même période à Bâle, comme la réunion des centres nationaux de coordination pour EuroVelo et l'organisation d'un important SlowUp.

Plus d'infos sur www.eurovelo.org

EuroVelo 3

Le second comité de pilotage de l'EuroVelo 3 a eu lieu le 4 juillet à Bordeaux. Treize partenaires (Régions et Départements) sont d'ores-et-déjà engagés dans le projet. Les premiers groupes de travail se sont réunis tout au long de l'année et un coordinateur national, Ugo Boscolo, a été embauché par la Région Île-de-France, chef de file du projet. Les actions devraient maintenant s'accélérer en 2014 et 2015 avec la signature des conventions et les premières contributions des partenaires. Les chantiers principaux seront ceux de l'identité de l'itinéraire, de la charte de signalisation ou encore du site Internet pour une ouverture de l'itinéraire en juin 2016.

Plus d'infos sur www.drc-info.org

Vidéo ON3V

Un didacticiel vidéo sur l'Observatoire national des voies vertes vient d'être réalisé. Cette vidéo de 3 minutes 30 explique et valorise l'ON3V, encourage le partage de données par les collectivités et fait connaître le géostandard VVV. Cofinancée par les DRC et le ministère de l'Écologie. Cette vidéo peut être visionnée, téléchargée et transmise à partir du site des DRC.

Plus d'infos sur www.drc-info.org

23 mars 2015 : Journée DRC sur les données SIG vélo

La prochaine Journée DRC se déroulera le lundi 23 mars 2015 à Paris. Cette deuxième journée thématique à destination des techniciens des collectivités portera sur "les données SIG vélo". La participation à la Journée DRC est gratuite pour les adhérents au réseau.

Prochainement, plus d'infos sur www.drc-info.org

Nouvel adhérent : l'Aude

Le département de l'Aude a adhéré aux DRC en avril dernier. L'Aude s'est par la même occasion engagé dans le projet du Canal

des Deux-Mers à vélo. Les Départements & Régions cyclables comptent maintenant 74 adhérents : 65 Départements, 7 Régions et 2 EPCI. Bienvenue à l'Aude !

Publications de plusieurs fiches actions DRC

Au cours des derniers mois, plusieurs fiches actions internes au réseau DRC ont été réalisées. De portée technique, ces fiches ont pour but d'apporter un éclairage sur des thématiques ciblées : implantation d'un dispositif de comptage ; évaluation qualitative des fréquentations ; label tourisme et handicap ; vélo et collèges.

Espace adhérents des DRC,
onglet "Téléchargements"



Velo-City 2015

Du 2 au 5 juin 2015, le grand congrès mondial du vélo, Velo-City, se déroulera à Nantes. Ville "vélo-friendly" à la croisée de deux EuroVelo-routes majeures (EV1 et EV6), Nantes attirera l'attention de la planète vélo sur la France et celle des acteurs français sur la meilleure expertise du vélo au monde. Plus de 1 000 congressistes sont attendus à Velo-City 2015 avec pour ligne éditoriale "Le vélo comme créateur de futur". A un an de l'échéance, le site Internet de Velo-City 2015 a été lancé et l'appel à contribution ouvert. Jusqu'au 31 octobre 2014, vous pouvez proposer en ligne des sujets au sein des 4 thématiques proposées : Résilience, Mode de vie, Bénéfices inattendus et Partage.

Plus d'infos sur www.velo-city2015.com

L'Alsace à vélo

La vitesse supérieure

Forte de son leadership de fait au niveau national en matière cyclable, l'Alsace enfonce le clou en se structurant encore davantage. Explications.



En avril 2011, *Vélo & Territoires* n°24 consacrait un dossier à la politique cyclable du conseil général du Bas-Rhin. Christian Weissgerber, alors en charge du Plan vélo au sein de l'unité Aménagement routier du CG67, concluait son témoignage par ces mots : « *Comme a coutume de le dire Bernard Schneider* [alors à

la tête de la direction départementale des Routes, des Transports et des Déplacements, NDLR], *il ne suffit pas d'ouvrir des pistes cyclables pour voir affluer les cyclistes. Le système vélo doit convaincre par son côté pratique.* »

La sentence n'est pas restée un vœu pieu. À cette époque déjà, une étude de positionnement touristique était dans les tuyaux. Elle avait été initiée quelques mois plus tôt par l'État, la Région Alsace et les conseils généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Elle s'inscrivait dans le cadre de la Stratégie commune de développement du tourisme en Alsace pour la période 2012-2014. Son échelle était non plus seulement départementale, mais régionale, voire européenne, le passage combiné sur le territoire alsacien de quelque 330 km de l'EV6, de l'EV15 et de l'EV5 rendant incontournable la prise en compte de cette dimension.

Locomotive. Deux points sont ressortis de cette étude. D'abord, le constat selon lequel le territoire alsacien,

locomotive dont la réputation n'est plus à faire au niveau hexagonal, était « *bon sur les infrastructures, mais avec encore tout à faire en matière de promotion* ». Ensuite, la préconisation d'un plan d'action portant sur la mise en tourisme des infrastructures existantes sur l'ensemble du territoire alsacien. Ce projet de partenariat est intitulé "Alsace à vélo" et le département du Bas-Rhin se propose d'en assurer la coordination.

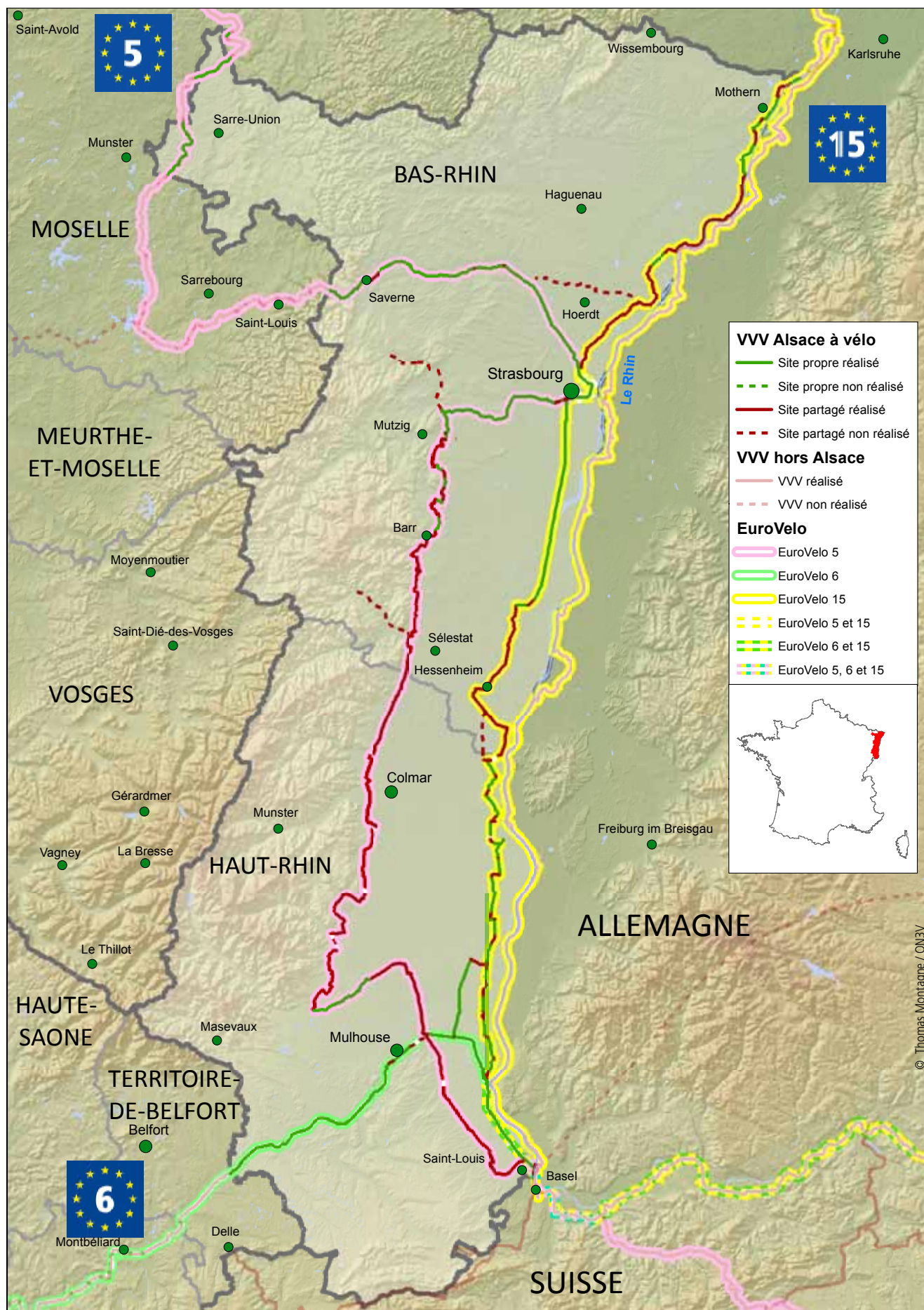
Pilotage. Le plan proprement dit recouvre quatre aspects – infrastructures, services, communication et promotion, et enfin évaluation. Il mobilise pas moins de dix partenaires : l'État (par l'entremise de la direction régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi), la Région Alsace, les conseils généraux du

Bas-Rhin et du Haut-Rhin, les communautés urbaines ou d'agglomération de Strasbourg, Colmar et Mulhouse, les comités et observatoire régionaux du Tourisme d'Alsace, et enfin les agences de développement touristique du Bas-Rhin et de Haute-Alsace. La gouvernance est assurée par un comité de pilotage – présidé par le conseil général du Bas-Rhin représenté par

Alfred Becker, vice-président –, mais aussi un comité technique, deux comités d'itinéraires (celui de la Véloroute Rhin et celui de la véloroute Vignobles d'Alsace) et enfin un coordinateur, en la personne de Stéphanie Leibel-Thépot, chef de projet Tourisme à la direction du Développement économique, territorial et international au sein du CG67. « *Notre spécificité est de mobiliser deux techniciens par partenaire,*

« Notre spécificité est de mobiliser deux techniciens par partenaire. L'un est issu de la branche infrastructures, l'autre du tourisme. Cela permet de créer du dialogue entre les deux directions. »

[suite page 14]



souligne Stéphanie Leibel-Thépot. *L'un est issu de la branche infrastructures, l'autre du tourisme. Cela permet de créer du dialogue entre les deux directions.* » Autre enjeu de taille : le dépassement des identités et des chartes graphiques locales pour « *tous se regrouper derrière la bannière Alsace* », selon l'expression d'Alfred Becker.

Chiffres. Rien de tel pour fixer un cap que de s'appuyer sur des chiffres fiables. Tel était l'objet de l'étude de fréquentation et de retombées économiques des EuroVéloroutes n°5 et n°15 en Alsace, effectuée auprès de quelque 3 000 sondés entre avril et octobre 2013 par Inddigo-Altermodal et Symetris pour le compte de l'observatoire régional du Tourisme d'Alsace, dans le cadre du point 4 du plan d'action. Cette vaste enquête a fait ressortir plusieurs données particulièrement parlantes. 45 millions de km sont ainsi parcourus chaque année à vélo sur ces deux itinéraires ; 1,5 million de personnes ont emprunté l'EV5 et l'EV15 en 2013, dont 75 % de touristes étrangers. 10,7 millions d'euros de retombées économiques annuelles ont ainsi été générées, soit 24 000 euros de retombées par km et 105 euros de dépenses par jour et par personne. « *Les touristes représentent 3,2 millions de km parcourus, soit moins de 10 % des flux enregistrés, mais 50 % des retombées économiques* », relève aussi l'enquête.

Dynamique. Succès des Slow Up de juin 2013 et 2014, implantation du réseau Movelo en Alsace, lancement d'un site Internet trilingue, inauguration en mai 2014 de la Véloroute du Vignoble, création d'une cinquantaine de boucles locales d'ici la fin 2014, travail sur le référentiel Accueil Vélo, lancement d'une appli mobile, réalisation de kakemonos, installation de RIS au niveau des gares en 2015, implication dans le projet franco-germano-suisse de tourisme Upper Rhine... Même en l'absence de budget propre, la dynamique est amorcée au rythme « *chronophage mais nécessaire pour garder la pression* » (dixit Stéphanie Leibel-Thépot) d'une centaine de réunions par an pour les techniciens. Se reposer sur ses lauriers ? Ce n'est pas le genre de la maison. De l'avantage d'être entouré de voisins stimulants comme la Suisse, l'Allemagne ou les Pays-Bas... ■



Kakémonos de promotion de l'Alsace à vélo



Deux passages de la Véloroute du Vignoble / EV15 : Dambach-la-Ville et Colmar



Trois questions à Alfred Becker, vice-président du CG67 en charge du pôle Aménagement du territoire, président du comité de pilotage de L'Alsace à vélo

• Quels enjeux représente l'Alsace à vélo ?

Nous sommes partis des objectifs fixés au niveau européen par l'ECF. Ces objectifs portaient sur l'aménagement, les itinéraires et la fréquentation. Or, dans notre région, il y avait un potentiel exceptionnel basé sur les gros investissements déjà réalisés ainsi que sur une pratique importante. L'étape suivante consistait à mettre en ordre de marche l'ensemble des acteurs, qu'il y ait une cohérence entre voisins. Tous derrière le drapeau Alsace ! Dix autorités étaient appelées à travailler ensemble. Il importait donc de développer une vision partagée, une cohérence, une méthode, le tout dans une démarche globale de notoriété pour vendre notre région.

• Sur quel point en particulier comptez-vous mettre l'accent ?

La marque Alsace est une vitrine importante. L'Alsace est la première région cyclable de France. Les gens viennent pour l'Alsace davantage que pour les seuls Bas-Rhin ou Haut-Rhin. Notre stratégie est donc de devenir le premier choix, d'autant que nos voisins allemands et suisses ont un pouvoir d'achat élevé... Ça c'est pour le principe. Il est généreux. Maintenant, il est important de mettre nos actes en accord avec notre discours. L'un des grands enjeux pour nous est de proposer des services. Nous avons sur ce point une bonne marge de

progression, au niveau des points d'eau, des toilettes, de la diversité d'hébergement, des possibilités de sécher ses vêtements, des parkings sécurisés...

• Quid de la suite au moment où se profile la perspective d'une réforme territoriale ?

Le temps et les moyens plus justes imposent des choix. Nous sommes en outre actuellement dans un bouillonnement de réformes territoriales. Pour l'heure, nous poursuivons avec détermination notre feuille de route en attendant d'avoir des indications plus concrètes sur ce maelström de redécoupage annoncé. Le parcours cyclable relèvera-t-il de la Région en 2017 ? L'année 2015 s'annonce importante pour se repositionner sur ces questions. Pour l'heure, je préside ce comité de pilotage avec un seul objectif : continuer à avancer. Il m'arrive également d'aller porter la bonne parole lors de réunions ici et là. Je le fais de bonne grâce car je pratique le cyclotourisme donc je prêche aussi pour ma paroisse ! Je trouve important que les élus soient présents et qu'ils ne comptent pas leur temps. L'Alsace à

vélo représente un véritable enjeu de développement, en particulier sur la question du qui fera quoi. C'est aussi comme cela que raisonne Stéphanie Leibel-Thépot, notre coordinatrice. Elle est de ces personnes qui se lèvent tous les matins avec la conviction de pouvoir faire quelque chose pour L'Alsace à vélo. Partant de là, ce beau projet ne peut pas ne pas avancer. ■

Propos recueillis par A. D.



© DR



La passerelle des Deux-Rives, entre Strasbourg et Kehl, sur l'EV15 / Véloroute Rhin

© ADT Bas-Rhin

Pause en compagnie d'un témoin avisé de l'époque et du vélo...



© Laurent Bouvet

Olivier Razemon

Plume réputée sur les questions cyclables mais pas seulement, il pourrait porter ses prochains travaux sur les questions de paupérisation et de désertification des centres-villes. Entretien décoiffant avec un chroniqueur "impatience" de l'époque et de ses carences.

Journaliste au plus près des dossiers de la mobilité – son blog *L'interconnexion n'est plus assurée* est hébergé par le site Internet du quotidien *Le Monde* et compte en moyenne selon son éditeur « 300 000 visites uniques par mois » –, Olivier Razemon a publié au printemps dernier *Le pouvoir de la pédale*. Sous-titré *Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, cet essai militant était pour *Vélo & Territoires* l'occasion de lui tendre le micro.

• Quand êtes-vous tombé dans la marmite vélo ?

D'abord le vélo n'est pas une marmite, mais un moyen de déplacement [sourire]. Voici une vingtaine d'années que je me déplace à vélo dans Paris comme ailleurs et je constate un paradoxe. De tous les moyens de déplacement, c'est celui qui émerge, ne serait-ce que par sa robustesse et sa fiabilité, mais aussi pour son incidence sur l'économie locale, la santé de chacun ou le partage de l'espace. Et pourtant, il n'est toujours pas pris au sérieux. Un article paru il y a quelques jours évoquait la "mode" du vélo. Or, le vélo n'est pas une mode. C'est plutôt la solution de bon sens la plus appropriée aux préoccupations contemporaines.

• Depuis quand écrivez-vous sur le vélo ?

Dans *Le Monde*, depuis plusieurs années déjà. J'ai écrit, avec mes deux co-auteurs *Les transports, la planète et le citoyen* paru

en 2010. Mon blog, sur le site du *Monde*, a plus de deux ans. Le premier article est paru le 21 mars 2012.

• Ce blog est un lieu d'échange avec vos lecteurs. Est-ce chronophage ?

La tenue du blog est effectivement un boulot à part entière, y compris la partie dédiée aux commentaires. C'est un lieu où se télescopent de nombreuses expériences. En général, chacun y défend le moyen de transport qu'il utilise tous les jours. Or les catégories ne sont pas étanches. Scooteristes, cyclistes, piétons ou automobilistes : il n'y a pas une rivalité entre les usagers, mais une concurrence entre les moyens de transport.

• Qu'avez-vous découvert en écrivant sur le vélo ?

En voyageant régulièrement, je découvre que les enjeux sont les mêmes partout. A la campagne, en ville ou dans un quartier périurbain, en France, ailleurs en Europe ou sur un autre continent, que

l'on soit un hipster connecté ou le propriétaire d'un biclou rouillé, l'équation reste identique : on ira toujours trois à cinq fois plus vite à vélo qu'à pied.

Une autre découverte est l'impact économique du vélo. Le cycliste va au plus simple. Il privilégie les commerces de proximité aux grandes surfaces situées hors des villes. Il préférera une halte chez le boulanger, chez le pharmacien, puis chez le boucher, tout simplement parce que c'est plus rapide. Le vélo est un excellent remède pour l'économie locale aujourd'hui malmenée. De fait, il existe très

**« Le vélo n'est pas une mode.
C'est la solution la plus appropriée
aux préoccupations contemporaines. »**

De quoi “vélo” est-il le nom ?

« En français, le vélo est l'apocope de “véloce”, très usité à la fin du 19^e siècle. Ce terme, lui-même abrégé de “vélocipède”, doit son nom à la vitesse, *velocitas* en latin. Ce vélo, anagramme de love, lové dans “développement” et le début d’“évolution”, circule dans le monde francophone, mais aussi en Suisse alémanique. En letton, on dit *velosipēds* et en bulgare ou en russe, *velosiped*. Pour nommer la chose, d'autres langues utilisent le mot “roue”, ou ses dérivés. C'est le cas en allemand, *Fahrrad* (la roue qui avance), abrégé *Rad* dans la vie courante, en lituanien, *dviratis* (deux roues), en finnois, *polkupyörä* (la roue sur le sentier), ou



encore *kola* en tchèque ou en slovène. De nombreuses langues désignent l'objet par le mot “cycle”, le cercle, du latin *cyclus* et du grec *kyklos* : *cykeln* en suédois, *cyklen* en danois, ou *sykkel* en norvégien. Le vélo étant composé de deux roues, on l'a baptisé bicycle, ou bicyclette, *bicicleta* en espagnol et en portugais, *bicycletta* en italien, *bicykel* en slovaque et *bicycle* en anglais, le plus souvent abrégé en bike. En polonais, on nomme la chose *rower*, comme le fabricant de machines à coudre Rover, inventeur de la chaîne, plus connu pour sa destinée de constructeur automobile. L'origine du mot néerlandais *fiets* (ou *fyts* en frison) utilisé aux Pays-Bas, en Flandre, mais aussi informellement dans certaines régions d'Allemagne, comme à Münster, est plus incertaine. On relie parfois cette appellation à un fabricant de voitures, E.C. Viets, mais celui-ci semble avoir commencé son activité quelques années après la généralisation du vocable. Peut-être s'agit-il d'une abréviation des mots français “vélocipède” ou “vitesse”. D'autres auteurs affirment que *fiets* provient de l'allemand *Vize-Pferd* (vice-cheval), c'est-à-dire un objet à deux-roues presque aussi rapide que le cheval. En langue dilua, pratiquée au Burkina Faso, les premiers vélos arrivés après la colonisation, dans les années 1920, ont été baptisés *nèguèso*, ce qui signifie “cheval de fer”. En chinois, enfin, le *zixingche* est composé de trois caractères signifiant respectivement “seul”, “fonctionner”, et “véhicule”. Quelque chose comme “le véhicule qui fonctionne seul”. »

Extrait. *Le pouvoir de la pédale*. Editions Rue de l'Échiquier.

peu d'hypermarchés excentrés aux Pays-Bas, le pays le plus cycliste d'Europe.

• Quel lectorat visez-vous ?

Ce livre s'adresse aux décideurs, tout le monde étant décideur car nous faisons tous des trajets. Certes les élus, à tous les niveaux, et les dirigeants d'entreprise sont des leviers importants, car leurs décisions entraînent beaucoup de conséquences. Mais il est tout aussi utile, par exemple, de peser lors d'une assemblée générale de copropriétaires pour demander la mise en place d'arceaux ou de locaux pour les vélos dans la copropriété. Agir, c'est convaincre à chaque niveau de la chaîne de décision.

• Y a-t-il des cycles dans le cycle ? En clair, dans quelle phase sommes-nous aujourd'hui ?

Aujourd'hui, l'important est d'aménager – ou de ne pas aménager, si l'aménagement dessert plus qu'il ne sert. L'important doit rester l'intérêt général, et non la somme des intérêts particuliers, sur le mode « *moi j'ai le droit de passer* ». Il faut en outre de la pédagogie à tous les niveaux. Je suis réservé, par exemple, sur l'utilité d'une indemnité kilométrique pour les cyclistes. En même temps, cela fait parler du vélo. Et puis entendre un ministre reprendre ces arguments, c'est mesurer le chemin accompli.

• Votre livre *Le pouvoir de la pédale* s'achève sur un chapitre assez sombre, qui relève de l'anticipation...

Oui, c'est vrai, mais cela correspond à ce qui est en train de se passer dans certaines villes. Mon ouvrage, tiré à 2 500 exemplaires initialement, vient d'être réimprimé. J'ai apporté une mise à jour dans la partie finale en évoquant la décision du maire de Béthune, au printemps 2014, de rendre la Grand-Place, piétonne depuis vingt ans, à la circulation automobile. A Thionville, ce sont des pistes cyclables qui ont été détruites. A Saint-Etienne, on verbalise les cyclistes. J'évoque aussi cette histoire à Cagnes-sur-Mer où, en 2012, le maire a limité sur les pistes cyclables de la commune la vitesse des vélos à 10 km/h, au motif que les usagers seraient forcément des cyclistes de compétition dont la vitesse serait dangereuse pour les piétons. Le plus étonnant, c'est peut-être l'âge de ces maires. Celle de Thionville a 44 ans, celui de Béthune 38, celui de Saint-Etienne 42. Rien n'est jamais acquis... ■

Pour en savoir plus, voir le blog et la page FaceBook d'Olivier Razemon :

<http://transports.blog.lemonde.fr>

www.facebook.com/linterconnexion

Propos recueillis par A. D.



LE VÉLO POUR LES NULS

Tout savoir sur le vélo : apprendre à en faire, connaître les règles de sécurité, entretenir sa machine, faire des économies au quotidien, partir sur les itinéraires de France et d'Europe...

380 pages, 22,95 €. Éditions First



LE RETOUR DE LA BICYCLETTE

Une histoire des déplacements urbains de 1817 à... 2050, racontée par Frédéric Héran, maître de conférences en économie et chercheur en sociologie.

160 pages, 17,90 €. Collection Cahiers libres Éditions La Découverte



À BICYCLETTE

Joann Sfar décrit avec humour et petits dessins son Tour de France – le centième de l'histoire de la Grande Boucle – effectué avec la caravane, pour et avec France Inter.

320 pages, 26,50 €. Éditions Gallimard / France Inter



CYCLOTOURISME À L'ÉCOLE

Fruit de la collaboration entre les ministères de l'Éducation nationale et des Sports, l'USEP et la FFCT, l'ouvrage, destiné aux enseignants et éducateurs, comprend 24 séquences pédagogiques.

80 pages, 18 €. À commander à la librairie FFCT : boutique@ffct.org



DE NANTES À ROYAN

11 étapes sur 600 km de pistes littorales balisées et 5 escapades dans les îles, le Marais poitevin et l'estuaire de la Gironde.

144 pages, 14,90 €. Collection Vélo Guides, éditions Ouest-France



SUR LES CHEMINS DE LA GRANDE GUERRE

11 étapes et 5 escapades, dont des itinéraires transfrontaliers, pour découvrir les sites du conflit.

144 pages, 14,90 €. Collection Vélo Guides, éditions Ouest-France



LES MARCHÉS DE LA LOCATION DE CYCLES

Quelles opportunités pour les fabricants sur un marché jeune où 85% des acteurs ont démarré leur activité à partir de 2000 ?

197 pages, à télécharger sur : www.dgcis.gouv.fr



LA FRANCE À VÉLO

Le Petit Futé décline son guide en 2 versions : papier et numérique. Une application pour smartphone est offerte avec la version papier.

14,95 € en version papier.
9,90 € en version numérique
<http://boutique.petitfute.com>

21
SEPTEMBRE
2 0 1 4

LESSONS FROM THE DEMARRAGE – EUROVELO 15 – RHINE ROUTE PROJECT – BÂLE

Plus d'infos sur : www.eurovelo.org



16-22
SEPTEMBRE
2 0 1 4

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ Partout en France

Plus d'infos sur : www.bougezautrement.gouv.fr et www.mobilityweek.eu



25-26
SEPTEMBRE
2 0 1 4

18^{es} RENCONTRES DES DRC "Le vélo : le changement en mouvement" – LILLE

Plus d'infos sur : www.drc-info.org



29
SEPTEMBRE
5
OCTOBRE
2 0 1 4

SEMAINE EUROPÉENNE NOW WE MOVE MOVE Week 2014 – Partout en France

Plus d'infos sur : <http://france.moveweek.eu>



2
OCTOBRE
2 0 1 4

CONCEPTION D'ESPACES DE STATIONNEMENT VÉLOS SÉCURISÉS AVEC LA FUB – PARIS

Plus d'infos sur : www.fubicy.org



16
OCTOBRE
2 0 1 4

LE VÉLO À LA CONQUÊTE DES VILLES EUROPÉENNES 4^e édition. "Comment changer de braquet" – STRASBOURG

Plus d'infos sur : <http://stras.me/colloque-velo>



13
NOVEMBRE
2 0 1 4

4^e CLUB ITINÉRAIRES PARIS

Plus d'infos sur : www.drc-info.org



10-12
FÉVRIER
2 0 1 5

WINTER CYCLING CONGRESS LEEWARDEN – PAYS BAS

Plus d'infos sur : wintercyclingcongress2015.org



23
M A R S
2 0 1 5

2^e JOURNÉE DRC "Les données SIG vélo" – PARIS

Plus d'infos sur : www.drc-info.org



3-5
J U I N
2 0 1 5

VELO-CITY GLOBAL 2015 "Cycling the way to our future" – NANTES

Plus d'infos sur : www.velo-city2015.com



