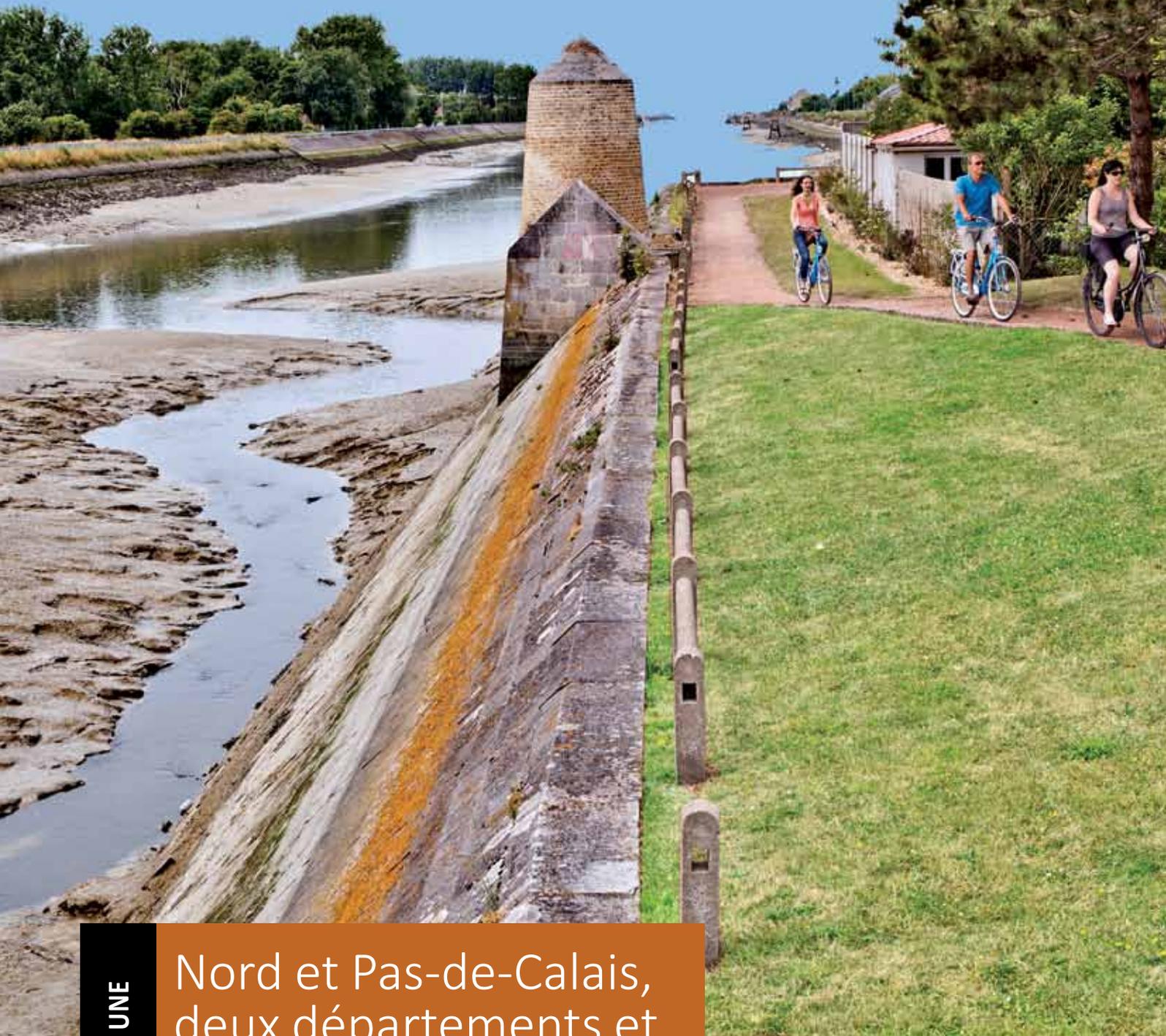


Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES

N° 37 AUTOMNE 2014



À LA UNE

Nord et Pas-de-Calais, deux départements et une région cyclables

PAGE 6

INITIATIVE

Cyclo-biblio

page 4



DOSSIER

Velo-city 2015

page 12



PAUSE VÉLO

En compagnie de
Suzanne Lareau

page 16





Édito

Chers amis des Territoires cyclables,

Les Rencontres DRC 2014 poussent à un constat : ça bouge dans les collectivités côté vélo. Sur l'infrastructure, l'animation, la mobilité, le tourisme : les territoires s'engagent toujours plus pour le vélo.

Les DRC, de leur côté, tentent d'accompagner au mieux cet engagement depuis leur création. En 2015, tout l'enjeu sera de faire connaître cet engagement au plus grand nombre, avec des occasions à ne pas manquer : le congrès mondial du vélo, "Velo-city", du 3 au 5 juin 2015 à Nantes, et les élections cantonales puis régionales.

La publication récente du rapport d'activité 2013-2014 des DRC le montre : notre réseau est très dynamique. Articulés autour de préoccupations centrales, les actions et partenariats des DRC sont nombreux et prolifiques. Quels sont-ils ? L'information, par les outils de communication des DRC. Le contenu, avec la publication d'études, de fiches-actions techniques. L'échange, grâce aux événements comme le Club itinéraires. Les nombreux comités d'itinéraires EuroVelo en France. La Journée DRC ou les traditionnelles Rencontres annuelles. La technicité, par l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes ou la Plateforme nationale des fréquentations. Sans oublier la collaboration européenne et la collégialité du réseau. Fort de ces acquis, les DRC comptent bien poursuivre leurs actions pour soutenir encore plus les politiques cyclables portées par leurs adhérents.

Car du côté des territoires, les choses bougent pour le vélo. Ainsi, la Région Nord-Pas-de-Calais, main dans la main avec les Départements du Nord et du Pas-de-Calais et en partenariat avec les agglomérations, travaille au développement cohérent du vélo sur son territoire (voir page 6). D'autres exemples de bonnes pratiques nous sont venus des Rencontres DRC de septembre 2014 : le Finistère et l'embarquement des vélos dans les cars, la Drôme avec la réalisation d'aménagements exemplaires en espace naturel sensible, la Charente-Maritime et son plan liaisons douces et intermodalité, ou bien encore le Luberon avec son offre de vélos à assistance électrique à l'échelle d'un parc régional. Les territoires grouillent de bonnes idées. Les investissements ne sont pas en reste. N'oublions pas que ce sont les collectivités territoriales qui sont les premières à investir pour le développement du vélo en France.

Qu'en est-il de l'État et de son engagement fort pour le vélo et les modes actifs ? En mars dernier, le plan d'action Mobilités actives et ses 25 mesures était publié, mais il semble que les changements gouvernementaux successifs lui ont mis un sérieux coup de frein. Aujourd'hui, parmi les 25 mesures mises en place, il y a la possibilité de réserver un billet de TGV avec

vélo sur Internet (même si la place qui lui est réservée reste bien petite...). Le vélo s'est également imposé dans l'Accord de partenariat signé entre la France et la Commission européenne sur les fonds européens alloués à la France pour 2014-2020. Autre avancée, l'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo, vingt ans après sa mise en place en Belgique. Récemment, l'Assemblée nationale a étendu cette mesure pour les entreprises volontaires au-delà de l'expérimentation dans la loi sur la transition énergétique, sous réserve que le Sénat ne modifie pas le texte. Enfin, l'Insee vient de dissocier vélo et deux roues motorisés dans ses enquêtes. Les esprits évoluent, le vélo se fait une place dans les rouages nationaux, pas toujours à la mesure de nos attentes, avec des investissements qui ne sont toujours pas au rendez-vous. Avec des CPER à l'arrêt et une faible prise en compte du vélo dans le volet transport, les perspectives de cofinancement de projet vélo par l'État sont plus qu'incertaines.

La tenue de Velo-city, du 3 au 5 juin 2015 à Nantes, sera peut-être l'occasion de passer à la vitesse supérieure. La France n'a pas à rougir de son action pour le vélo. Les réalisations se multiplient, les mentalités changent, les territoires sont fortement engagés pour le développement du vélo. Ce congrès sera l'occasion d'en faire état. Mais il permettra aussi d'enrichir les Français de l'expertise et de la richesse des politiques vélo des pays les plus avancés. La dernière fois que la France a accueilli ce congrès, c'était en 2003. Depuis, de formidables développements se sont produits. Profitons de cette occasion en 2015 pour nous donner les moyens d'atteindre nos objectifs fixés pour 2020 : réalisation du schéma EuroVelo, augmentation de la part modale, priorité à cet investissement d'avenir.

Rendez-vous à Nantes pour Velo-city 2015 avec de bonnes nouvelles !

Alain Spada

Président des Départements et Régions cyclables
Conseiller général du Var

Sommaire

INITIATIVE	4
Cyclo-biblio	
TERRITOIRE CYCLABLE	6
Nord et Pas-de-Calais	
ACTUS	10
En bref et en brèves	
DOSSIER	12
Velo-city 2015	
PAUSE-VÉLO	16
En compagnie de Suzanne Lareau	
PARUTIONS.	18
AGENDA.	19
La Plateforme nationale des fréquentations.	20

- Photo de couverture : à vélo le long du littoral, photothèque du département du Nord - / Jean-Luc Cornu

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 : Xavier Julian
Conception et réalisation : Pierre Lortet
Crédits photos : Jean-Luc Cornu, Andrey Lentin, SwissMobile, Studio Ah, Philippe Houzé, CG59, DRC, Eventus, Vélo Québec, Eco-compteur, Ville de Nantes, JD-Billaud
Remerciements : Tiphaine Eslan, Laure Doidj, Mélissa Petit, Elodie Leconte, Marie Perreau

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)

Cyclo-biblio

Le vélo à la page



© photos Andrey Leutin

Du 6 au 14 août 2014, une centaine de cyclistes venus de 16 pays sont remontés ensemble de Montpellier à Lyon. Leur particularité ? Tous ou presque étaient bibliothécaires.

Le projet s'intitulait Cyclo-biblio. Il constituait la quatrième édition d'un programme plus vaste lancé en Finlande en 2011 et intitulé Cycling for Libraries. Comme son nom le laisse à penser, Cycling for Libraries est une conférence internationale à vélo – ou plutôt une "non-conférence", puisque, si le but est de profiter du cadre informel pour créer du dialogue et de l'échange, la spontanéité est encouragée et les PowerPoints recalés à l'entrée. « *Dans les conférences, le plus important se dit souvent... après la conférence* », rappelle ainsi Anne Guégan, responsable adjointe à la bibliothèque de Sciences, Techniques et Sports de l'université de Poitiers, et présidente de l'association française créée pour l'occasion. Cette "non-conférence" s'adresse aux bibliothécaires et à leurs sympathisants. Son but est double. Il s'agit d'une part de promouvoir les bibliothèques – une forme de prosélytisme louable que les anglophones nomment *advocacy* – et, d'autre part, d'échanger sur les pratiques en vigueur d'un établissement, d'une ville ou d'un pays à un autre. Comme le précise dans sa note d'intention Jean-Philippe Aynie, l'un des organisateurs de cette édition 2014, « *les bibliothèques, c'est vivant, c'est enthousiasmant... à condition d'en sortir, d'aller voir aussi ce qui se fait ailleurs de temps en temps !* ». Dont acte.

En cortège. En 2011, la première édition de Cycling for Libraries eut lieu entre Copenhague et Berlin. En 2012 ce furent les Etats baltes, de Vilnius à Tallin. En 2013, le parcours relia cette fois Amsterdam à Bruxelles. En 2014, pour cette toute première incursion en France, le choix de la date pouvait surprendre. Début août, c'est parfait pour le vélo, mais n'est-ce pas précisément la quinzaine de

relâche des bibliothèques de l'Hexagone ? L'écueil n'a pas échappé aux organisateurs. « *Notre choix s'était porté sur ces dates en raison de la tenue juste après notre arrivée du Congrès de l'IFLA, l'International Federation of Library Associations. Cet événement a rassemblé 4 000 personnes du 16 au 22 août à Lyon* », rappelle Lara Jovignot, co-organisatrice de Cyclo-biblio. En charge de la

« Les bibliothèques, c'est vivant, c'est enthousiasmant... à condition d'en sortir, d'aller voir aussi ce qui se fait ailleurs de temps en temps ! »

politique documentaire aux bibliothèques de la ville de Lausanne, cette Suissesse est tombée en 2013 dans la marmite Cycling for Libraries – que les initiés appellent entre eux "C4L" – après avoir tapé sur Google l'équation "bibliothèque + vélo", ses deux principaux centres d'intérêt. C'est elle qui avait cette année le redoutable privilège d'ouvrir le cortège, sur la base des repérages effectués deux mois plus tôt avec l'appui d'associations comme l'AF3V, les sections locales de la FUB et des associations de voyageurs à vélo.



Lara Jovignot, co-organisatrice de Cyclo-biblio, en tête du cortège

Échanger. L'itinéraire retenu allait à contre-courant des aoûtiers, remontant de Montpellier en Avignon, puis rejoignant la ViaRhôna entre Pont-Saint-Esprit et Lyon, avec des escales de prestige comme le musée Médard à Lunel, le Carré d'art à Nîmes ou le palais des Papes en Avignon. Des étapes d'environ 70 km en moyenne, des vélos loués à Lunel et récupérés par le loueur à Lyon, des repas pris sur les places des villages ou le parvis des bibliothèques – et préparés par un cuisinier finlandais venu spécialement en camion –, des nuitées à l'hôtel ou dans les internats de lycées agricoles : les occasions d'échanger furent nombreuses et fécondes, fidèles à l'esprit des fondateurs. Disséminés de loin en loin, des "facilitateurs" avaient pour mission de relancer la discussion, en anglais ou en français, les deux langues les plus communément parlées dans le "peloton". Le thème 2014 s'intitulait "Hors les murs" et se déclinait en autant de discussions liées à l'avenir de la profession à l'heure du virage numérique, à la formation tout au long de la vie, à la censure, au marketing... Le voyage fut régulièrement relayé par les médias locaux et 17 bibliothèques ou médiathèques furent ainsi visitées. À défaut de public, les participants auront au moins eu l'occasion d'échanger presque à chaque étape avec des élus du cru – pas moins de cinq élus ayant par exemple fait le déplacement lors de la visite de la médiathèque *La passerelle* à Bourg-lès-Valence.

Militant. Une des particularités de cette édition 2014 fut le recours à l'autofinancement. Jusqu'ici les participants finlandais étaient par exemple défrayés et effectuaient le parcours sur leur temps de travail. Cette année les subventions ne couvrirent que 1 500 des 33 000 euros de budget. Si 3 500 euros furent récoltés via la plateforme *Kiss Kiss Bank Bank*, le reste fut de la poche des participants. Mais les choses précieuses ont-elles vraiment un prix ? Comme le résume Anne Guégan, « *la plupart des participants ont comme moi deux casquettes : celle de militant vélo et celle de militant pour les livres. Ces deux univers ont des valeurs en commun et c'est ce qui rend cette expérience si stimulante.* » ■

Propos recueillis par Anthony Diao



Pour en savoir plus :

www.cyclingforlibraries.org

media@cyclingforlibraries.org

Nord et Pas-de-Calais

Des hôtes chaleureux

Nord et Pas-de-Calais : deux Départements et une Région. Ils étaient, les 25 et 26 septembre derniers, les hôtes plébiscités des 18^{es} Rencontres des DRC.

Cinq ans et 17 numéros de *Vélo & Territoires* ont passé depuis notre précédent focus sur ces territoires [cf. *V&T* n°20]. Quel bilan tirent-ils de leur organisation conjointe des Rencontres 2014 ? Où en sont-ils de leur politique cyclable ? Ce sont les questions que nous avons posées à Nicolas Kobylinski, David Duthoit et Alain Deneuville, représentants respectifs de chacune de ces trois collectivités.

Nicolas Kobylinski

chargé de mission Vélo à la Région Nord-Pas-de-Calais

Sur les Rencontres 2014

Notre bilan est très positif, tant au niveau des participants – 300 pour 74 collectivités dont 42 Départements – que de la thématique (“Le vélo, le changement en mouvement”). Nombre de techniciens de la Région se sont intéressés à la problématique vélo. Nous avons été très contents de voir un élu comme Bertrand Ringot venir assister à l’assemblée générale du mercredi. Le vendredi, le retard d’une demi-heure pris par le TER en raison d’une locomotive vétuste n’aura pas altéré la bonne humeur générée la veille, notamment par la prestation des carnavaliers de Dunkerque lors du dîner. Je crois savoir que les élus comme les techniciens ont bien apprécié les deux journées et la soirée.

Sur la co-organisation

Par souci de simplicité, l’idée de départ était de proposer la candidature de la Région et d’y associer nos deux partenaires départementaux. À la réflexion, il est vite apparu que, quitte à être associées, autant que ces deux collectivités participent carrément ! En matière cyclable, nous avons déjà signé un protocole d’accord avec le Département du Pas-de-Calais en 2009. Un autre avec le Nord devrait intervenir en 2015. À l’arrivée, notre grande satisfaction reste d’avoir réussi à éviter l’usine à gaz qu’aurait pu constituer

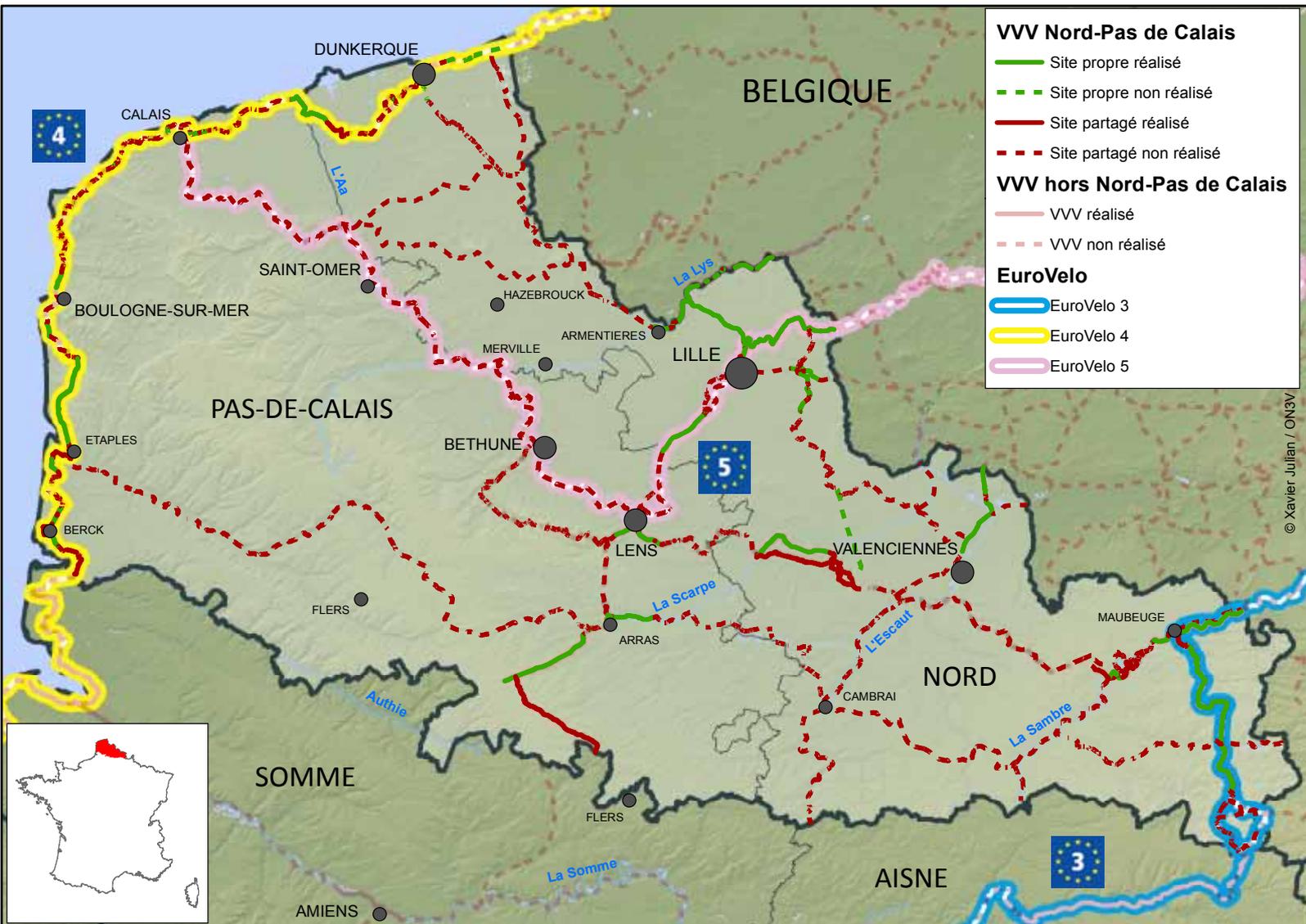
la question du respect des délais. Comme l’a redit notre conseiller régional Paulo-Serge Lopes, nous nous sommes fait mutuellement confiance. La symbolique de ce travail main dans la main était très forte et c’est la raison pour laquelle nous avons fait appel à la direction de la Communication et de l’Événementiel pour nous accompagner.

Sur la participation

Près de 300 personnes ont assisté à ces Rencontres 2014. Nos élus n’ont pas pu répondre présent autant que nous le souhaitons du fait de travaux en cours sur la question de la réforme territoriale et d’engagements auprès de l’Association des maires de France. En revanche, côté communication, nous avons eu droit à une belle couverture médiatique, puisque même France 3 est venue filmer la route 31. Je tiens ici à saluer le travail considérable abattu par Camille Thomé et Agathe Daudibon des DRC, ainsi que Mélissa Petit et Loïc Marteau au conseil régional Nord-Pas de Calais.



© Jean-Luc Cornu



Sur la politique cyclable

La Région Nord-Pas-de-Calais, ce sont avant tout trois EuroVelo-routes (l'EV3, EV4 et EV5) réparties sur 450 km, deux itinéraires nationaux répartis sur 100 km, et six itinéraires régionaux répartis sur 650 km. Notre Plan vélo régional a été adopté le 21 novembre 2013 et vise à terme 1 200 km de véloroutes et voies vertes (650 km dans le Nord, 550 km dans le Pas-de-Calais et 120 km pour Lille Métropole Communauté urbaine). Cela représente pour la Région un budget d'1,1 million d'euros par an en moyenne sur la période comprise entre 2007 et 2013, avec une participation à hauteur de 50 % pour un plafond de 70 000 euros/km. Nous espérons également parvenir à ce que les modes doux recouvrent d'ici à 2020 70 % des déplacements compris entre 1 et 3 km, et la majorité des déplacements inférieurs à 10 km d'ici 2050. Maintenant, comme le rappelait Paulo-Serge Lopes lors de sa présentation aux Rencontres, « en 2012 seuls 23 % des itinéraires du schéma régional avaient été réalisés, et 8 % seulement de ce schéma avaient été financés dans le

respect du cahier des charges. À ce rythme moyen d'investissement (15 km/an), il faudrait entre 60 et 75 années supplémentaires pour réaliser la totalité du schéma régional »...

Ce Plan vélo est à rattacher à notre schéma régional Climat Air Énergie, dont l'objectif est de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Notre Plan vélo repose essentiellement sur trois axes. Nous cherchons tout d'abord à développer le vélotourisme, en travaillant notamment sur la continuité de nos itinéraires, sur l'itinérance touristique et sur la viabilité en termes de fréquentation et de retombées économiques. Nous cherchons ensuite à favoriser la pratique quotidienne, en encourageant par exemple l'intermodalité avec les TER – 39 de nos gares sont ainsi équipées d'abris-vélos sécurisés, que la Région cofinance pour moitié à hauteur de 250 000 euros. Nous cherchons enfin à inciter au changement des pratiques, en engageant notamment des actions de sensibilisation au niveau des jeunes. L'objectif est qu'à terme 200 lycées soient équipés en garage à vélo.

[suite page 8]



© photothèque CG59 / PH. Houzé

Sur la démarche CAP Vélo

Si le principe préexistait à la co-organisation des Rencontres 2014, il s'inscrit néanmoins dans la continuité. L'idée serait d'élargir le comité de pilotage annuel des véloroutes et voies vertes à l'ensemble des actions des collectivités relatives au vélo. Le tout serait rebaptisé CAP Vélo Nord-Pas de Calais, CAP signifiant "Comité annuel des partenaires". Comme l'a rappelé Paulo-Serge Lopes, ceci permettrait d'organiser une fois par an un rendez-vous de la "dynamique vélo". Ce rendez-vous serait copiloté par l'État et la Région, avec l'Ademe, le conseil général du Nord, des intercommunalités comme Lille Métropole Communauté urbaine, la Communauté urbaine de Dunkerque ou la Communauté urbaine d'Arras.



David Duthoit
Responsable du service Études
et Programmation à la direction
générale de l'Aménagement durable
du Département du Nord

Sur les Rencontres 2014

Nous avons enregistré une participation record de 300 congressistes. Pour la première fois dans l'histoire des DRC, deux Départements et une Région se sont réunis pour organiser les Rencontres annuelles. C'était notre volonté de défendre ensemble notre territoire pour asseoir son image de terre de vélo. C'est la raison pour laquelle les lieux ont été partagés : l'assemblée générale s'est tenue dans le Nord, les ateliers à l'Hôtel de Région et la balade, sur le territoire du Pas-de-Calais. Par ailleurs, la soirée au nouveau vélodrome couvert Jean-Stablinski de Roubaix a connu un franc succès. Elle a commencé par une initiation et un baptême à vélo et s'est achevée par l'intervention des carnavaliers de Dunkerque. C'était un clin d'œil, une manière de dire que chez nous, d'abord on travaille, ensuite on s'amuse. Et nous avons remis ça le lendemain au Louvre-Lens à la fin de la balade à vélo, puisque nous avons fait venir une baraque à frites et de la bière – un passage presque obligé par chez nous...

Sur la co-organisation

Ce fut une expérience riche, tant sur le plan technique que sur le plan financier. Nous avons eu en tout une dizaine de réunions pour tout finaliser, et avons pu compter sur les précieux conseils des DRC. Les premiers retours du questionnaire de satisfaction sont très positifs.

Sur la politique cyclable

Dans le cadre de l'Agenda 21, le Département du Nord est engagé depuis 2006 dans une démarche Route durable. En 2013, plus de 1 200 Nordistes ont pris part à des ateliers citoyens. Ceux-ci ont débouché en juin 2013 sur l'adoption du Schéma Mobilité Liberté 2030. Il poursuit trois objectifs : liberté de déplacement, mobilité pour tous et une démarche socialement responsable. C'est dans ce cadre qu'intervient le Plan départemental cyclable. Adopté en 2013, il entend lui aussi répondre à trois objectifs : améliorer la desserte cycliste des pôles d'échanges ; assurer une continuité d'itinéraires ; identifier les points sensibles des itinéraires les plus fréquents. Comme l'a rappelé aux Rencontres Jean Schepman, notre vice-président en charge du Développement durable : « *le Département du Nord a d'ores et déjà aménagé 610 km de routes départementales – c'est-à-dire 361 km de bandes cyclables et 249 km de pistes cyclables – et 95 km de voies vertes. Nous espérons bien atteindre d'ici à 2030 les 2 000 km d'aménagements cyclables.* »



Alain Deneuille
Chargé d'études en aménagements
cyclables à la direction de la Mobilité
et des Transports du Département
du Pas-de-Calais

Sur les Rencontres 2014

À mon niveau je dirais que ça a été super à tous points de vue. Le Département du Nord a été super et la Région au top. La balade du vendredi était organisée sur notre territoire. Le beau temps a été au rendez-vous et nous avons veillé à ce que l'ensemble de l'itinéraire soit jalonné et fléché, en plaçant qui plus est des agents aux carrefours potentiellement dangereux. 170 participants à la balade de 25 km entre Billy-Montigny et Louvre-Lens, 300 la veille à Lille : c'est déjà une grande fierté pour nous d'avoir réussi à faire venir autant de gens dans le Nord !

Sur la politique cyclable

Notre Schéma directeur de la mobilité a été mis en place en 2012. Il concerne 250 km de véloroutes, 82 km de voies vertes et 2 182 km de boucles cyclotouristiques. L'initiative locale est privilégiée et des partenariats conjoints permettent d'accompagner les communes



© Jean-Luc Cornu



et les communautés de communes. Ce schéma poursuit quatre objectifs. Le premier objectif est de trouver un maillage territorial pour les déplacements quotidiens, qui implique une continuité et une cohérence entre le réseau cyclable départemental et les réseaux locaux. Le deuxième objectif du schéma départemental est d'accompagner la mise en place d'un réseau cyclable jalonné et sécurisé conduisant aux collèges et aux gares du département. Le troisième objectif concerne les véloroutes et voies vertes régionales et européennes. Nous souhaitons les accompagner et veiller à leur connexion avec les réseaux cyclables locaux et les réseaux de transports en commun. Le quatrième objectif, enfin, consiste à valoriser les principaux sites touristiques du département et les équipements associés – le Grand Site des Deux-Caps, Louvre-Lens, le château d'Hardelot, le parc d'Olhain... Comment ? Par la création d'accès par les voies douces ainsi que par la réalisation de points relais pour les vélos. Cette politique est engagée même si, comme partout, la question du financement reste cruciale.

Nous mettons également l'accent sur le vélo à l'école. À ce titre, une étude pilote a été menée en 2013 lors de la Semaine européenne de la mobilité. Elle visait à recenser les itinéraires empruntés et les difficultés rencontrées par les collégiens se rendant en cours à vélo. Cette étude a eu pour cadre le collège de la commune d'Ardres. En juin 2014, nous avons lancé le même type d'étude sur un autre établissement du département, le collège de Marck. Ces deux études nous servent de socle pour travailler sur ces questions.



Sur I3VT (cf. Dossier de témoignages "Des Euros pour le vélo", janvier 2013)

Le projet I3VT a été officiellement clos le 17 octobre 2014 à Courtrai. L'objectif de mise en commun sur la thématique des itinéraires transfrontaliers a bien été atteint, avec des échanges réguliers en français et en flamand. La Région Haute-Normandie s'est également manifestée dans l'optique de la liaison transfrontalière entre Roscoff et les Pays-Bas (EuroVelo 4). Nous devrions bientôt disposer des résultats d'une enquête qualitative et quantitative, pour laquelle une quarantaine de capteurs ont été disposés côté français. D'une façon générale, les huit partenaires de ce projet initié en 2012 ont l'intention de continuer à se voir et à travailler ensemble. ■

Propos recueillis par Anthony Diaio

Le Nord en bref

Préfecture	Lille
Superficie	5 743 km ²
Population	2 620 067 habitants
Densité	443 hab./km ²
Président	Didier Manier (PS)

Pour en savoir plus

www.lenord.fr

Le Pas-de-Calais en bref

Préfecture	Arras
Superficie	6 671 km ²
Population	1 462 807 habitants
Densité	218 hab./km ²
Président	Michel Dagbert (PS)

Pour en savoir plus

www.pasdecalais.fr

La Région Nord-Pas-de-Calais en bref

Préfecture	Lille
Superficie	12 414 km ²
Population	4 052 156 habitants
Densité	325 hab./km ²
Président	Daniel Percheron (PS)

Pour en savoir plus

www.nordpasdecalais.fr

En bref et en brèves

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

La ViaRhôna avance !

Les acteurs de la ViaRhôna se sont réunis le 11 juillet en Haute-Savoie pour faire le bilan du Comité d'itinéraire lancé en décembre 2013. Lors de cette réunion, les participants ont réaffirmé leur désir de voir le projet aboutir et fait le point sur l'avancée des travaux.

Côté promotion-marketing, l'itinéraire bénéficie du travail mené depuis plusieurs années par Rhône-Alpes Tourisme, avec beaucoup de médias déployés, des guides commercialisés et un site en marque blanche. En termes de déploiement de services touristiques, les prestataires sont là et confirment le potentiel, sans nécessairement souhaiter se conformer unanimement au standard "Accueil vélo" pour l'heure. Côté infrastructures, il reste beaucoup de travail, et cela prendra encore du temps. Le comité de pilotage a permis d'arbitrer le sort de certains points noirs, cependant il faudra trouver une solution provisoire à de nombreux tronçons. Car les aménagements restent des préalables à tout développement de l'itinéraire : la continuité est primordiale pour accueillir correctement les touristes à vélo du monde entier. La dynamique bien lancée, la candidature EuroVelo qui avance

et la coopération étroite qu'entretiennent les 3 Régions font espérer un itinéraire à la hauteur des attentes du public pour 2017.

Plus d'infos sur le site des DRC, onglet Itinéraires/ViaRhôna

Deux candidatures françaises pour intégrer EuroVelo

La ViaRhôna (EuroVelo 17) et l'extension de l'EuroVelo 8 en Corse sont maintenant reconnues officiellement comme candidates à EuroVelo. Première étape franchie pour ces deux candidatures françaises à intégrer EuroVelo. S'enclenche maintenant la deuxième étape qui consiste en un suivi régulier de l'avancement des itinéraires candidats pendant un an et demi. En fonction de leur avancement effectif, la décision sera prise par



l'ECF d'intégrer ou non définitivement ces nouveaux itinéraires fin 2015 au schéma des véloroutes européennes.

Vélo et financements européens

En août 2014, l'Accord de partenariat entre la France et la Commission européenne a été validé. Ce document cadre donne les grandes lignes de l'utilisation qui sera faite des fonds européens en France pour la période 2014-2020. Succès de la campagne européenne des DRC ? Probablement, car l'Accord de partenariat mentionne le vélo à plusieurs reprises. Dans le diagnostic d'une part, avec le rappel du rôle des transports dans les émissions de gaz à effet de serre et l'identification de la mobilité durable comme solution à cet enjeu. L'utilisation des modes doux et le développement des grands itinéraires sont mis en avant à cette occasion (page 63) : « Les grands itinéraires cyclables du Schéma national des véloroutes et voies vertes dont 7 itinéraires européens, qui permettent de créer du lien entre les espaces urbanisés et les campagnes, restent encore largement à réaliser. Outre leur utilisation par les résidents proches, ces voies cyclables sont aussi

Comment bien utiliser la marque "EuroVelo" ?

« EuroVelo est coordonné au niveau européen par la Fédération européenne des cyclistes, qui est aussi propriétaire de la marque déposée. Afin de développer au mieux le réseau pour un tourisme durable et la mobilité, les EuroVelo-routes devraient faire le plus possible l'objet d'une communication uniforme et coordonnée. »* Pour cela, l'ECF a formalisé des règles sur l'utilisation du terme et de l'image d'EuroVelo. Quelles sont les règles à connaître ? Comment faire bon usage d'EuroVelo ?

Le mot "EuroVelo" est une marque. Il ne doit pas être modifié pour s'adapter aux normes nationales. C'est-à-dire : pas d'accent, deux majuscules, en un seul mot et pas de marque de pluriel. EuroVelo doit toujours s'écrire ainsi. "Eurovélo",

"EuroVélo", "eurovélos", "eurovéloroute", etc., sont donc à proscrire. Pour ce dernier cas, les DRC préconisent l'adaptation "EuroVelo-route".

Logo générique, site Internet global, identifiants, code couleur par itinéraire, plaquettes promotionnelles... des normes générales sur l'identité de la marque sont disponibles gratuitement en téléchargement. La règle à suivre : seuls les itinéraires et tronçons officiels et reconnus par l'ECF et ses relais nationaux peuvent bénéficier des éléments graphiques rattachés à la marque EuroVelo.

Concrètement, comment ça marche ? Dans le cadre de la publication d'un topoguide, l'utilisation d'EuroVelo devra être autorisée par le Centre national de

coordination pour EuroVelo, en France, les DRC. Ces derniers s'assureront que les tronçons figurant dans le topoguide respectent le tracé officiel au niveau français, en lien avec les coordinations d'itinéraires lorsqu'elles existent.

Les comités d'itinéraires ou les démarches régionales, à l'instar des EV1, EV6, EV3 ou des coordinations de type Alsace à vélo ou Voies vertes de Bretagne, relais et garants de la mise en œuvre et de la promotion des itinéraires au niveau local, disposent d'une autorisation permanente d'utilisation de la marque, dans le respect des règles d'utilisation, en lien avec les DRC.

Plus d'infos sur le site des DRC, onglet véloroutes voies vertes / EuroVelo

* "EuroVelo corporate design, guidance for partners". Manuel d'EuroVelo 2012.

utilisées par les touristes itinérants, qui génèrent des retombées économiques importantes pour les territoires traversés. »

Dans le diagnostic, le tourisme d'itinérance est également identifié comme une filière économique à encourager. D'autre part, le vélo se retrouve dans le descriptif des objectifs thématiques. Le développement du vélo comme mode de déplacement non-polluant est mentionné dans l'objectif thématique 4 (page 121) : « *augment(er) la part de la population utilisant les transports en commun, y compris ferroviaire urbain et interurbain, et d'autres modes doux ou alternatifs de transport (vélo, co-voiturage, etc.)* ». Enfin, le tourisme figure dans l'objectif thématique 6 sous l'angle de la valorisation et de la promotion du patrimoine culturel et paysager. Ces orientations nationales devront maintenant être reprises à l'échelle régionale pour permettre le cofinancement de l'Europe pour les projets vélo. Certaines Régions ont d'ores-et-déjà fait ce choix dans leur programme opérationnel, d'autres vont l'inscrire dans leurs programmes opérationnels plurirégionaux comme sur la Loire et le Rhône-Saône.

Plus d'infos sur le site des DRC
onglet VVV/Financements

Un post-it, une actualité (retour des Rencontres)

Au cours des Rencontres 2014, un poster du schéma national des VVV a été mis à disposition des congressistes pour que ceux-ci partagent leurs actualités ou leurs projets à court terme. Le résultat ? Tout d'abord, on constate une forte concentration de l'actualité recensée sur la moitié nord de la France, la vallée du Rhône et la limite sud de la France. Ensuite, le rôle moteur des grands itinéraires est prégnant comme pour l'EuroVelo 4, l'EuroVelo 6, l'EuroVelo 8, l'Avenue verte London Paris, la ViaRhôna, la V43 ou encore le Canal des Deux Mers à Vélo. Enfin, les actualités partagées concernent



en majorité des réalisations d'aménagements de 2014 ou prévus pour 2015. À suivre sur le site des DRC.

Fiche-action "Promouvoir le vélo au collège"

Penser le vélo comme un mode de déplacement quotidien est un enjeu qui dépasse les logiques individuelles pour les ouvrir sur un intérêt collectif. Le Département, en vertu de ses compétences et de son échelle d'intervention, constitue un maillon précieux de la construction d'une politique cyclable. Il a un rôle pédagogique essentiel à jouer auprès d'un public en âge de devenir autonome dans ses déplacements : les collégiens. Une fiche-action à destination du réseau des DRC a été réalisée par la FUB.

A télécharger sur l'Espace adhérents des DRC, onglet Téléchargement

Le projet Démarrage est fini

Le 19 septembre, à Bâle, s'est déroulée la conférence européenne "Pédalez sans frontières" pour clore le projet européen Démarrage. De 2011 à 2014, ce projet a permis de regrouper la totalité des acteurs de l'EuroVelo 15 pour en faire la route la plus aboutie du schéma européen. Dans le cadre de ce projet ont été développés : une identité et signalisation communes, des outils de communication et de marketing communs, un site Internet dans le sillon de son équivalent européen et une certification européenne appelée à se diffuser à l'ensemble des itinéraires EuroVelo.

Conclusion : la Véloroute Rhin / EV15 est la première EuroVelo-route certifiée et constitue le premier exemple de système de management à long terme anticipé par les partenaires. Un contrat de partenariat lie les partenaires pour la période 2015-2017 sur la base d'un plan d'action coordonné par l'ECF. Ce modèle est une forme d'organisation de type comité d'itinéraire à la française. L'ensemble des actions menées dans le cadre de ce projet ont un intérêt à être répliqués à d'autres projets EuroVelo au niveau transnational et national.

Rencontres 2014 : "Le changement en mouvement" illustré

Les 18^{es} Rencontres des DRC ont réuni quelque 300 congressistes, les 25 et 26 septembre derniers. Une belle réussite d'organisation, de contenu et de convivialité pour ces Rencontres accueillies par la Région Nord-Pas-de-Calais et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais.



"Le vélo, le changement en mouvement" a servi de fil conducteur à la première journée. L'occasion d'évoquer en quoi le vélo peut être vecteur du changement, mais également comment s'adapter aux changements structurels des collectivités pour maintenir les politiques cyclables. Rôle de l'innovation ou encore bons ingrédients pour impulser le changement par le vélo, les thématiques étaient nombreuses : intermodalité, gouvernance et financement, bonnes raisons du changement, communication, vélos à assistance électrique ou encore les aménagements vélo. Tout ce qu'il fallait pour bien rendre compte de l'actualité mouvante et riche du vélo dans les collectivités.

Cette année, les DRC ont joué pleinement la carte du changement sur le fond et sur la forme. Plus dynamiques, plus participatifs, 2 ateliers nouvelle formule ont été testés. Leur principe ? Huit présentations courtes suivies d'un temps d'échange en face à face avec chaque intervenant. Autre nouveauté : des séances itinéraires ciblées sur deux EuroVelo (l'EV5 le matin et l'EV4 l'après-midi). Ces réunions informelles ont permis de réunir les collectivités concernées et d'imaginer le potentiel, les enjeux et les objectifs à court terme de ces itinéraires. Enfin, chaque représentant de collectivité a pu partager son actualité en termes de réalisations cyclables sur une carte du schéma national des véloroutes et voies vertes.

Rendez-vous aux 19^{es} Rencontres des DRC, les 24 et 25 septembre 2015, dans la Drôme.

Velo-city 2015

Nantes la jolie

Du 2 au 5 juin 2015, Nantes Métropole accueillera la 23^e édition de Velo-city. C'est la seconde fois, après Paris en 2003, que la conférence de référence de la planète vélo est organisée en France. C'est aussi la première fois qu'une ville de moins d'un million d'habitants est choisie par l'ECF pour être l'hôte d'une manifestation de cette ampleur.

Velo-city, qu'est-ce que c'est ?

Il s'agit d'une série de conférences organisées par l'European Cyclists' Federation et ses quelque 80 associations membres réparties sur 40 pays. La première conférence eut lieu en 1980 à Brême, la dernière en juin 2014 à Adelaïde. Chacune de ces conférences accueille un millier d'acteurs du vélo en moyenne (ingénieurs, aménageurs, architectes, etc.). Après avoir longtemps alterné rythme annuel et rythme biennal, Velo-city est devenue annuelle depuis 2010. La conférence se tient sur le territoire européen les années impaires – Séville en 2011, Vienne en 2013 – et les années paires sur les autres continents (Vancouver en 2012, Adelaïde en 2014, en attendant Taipei City en 2016). Comme le rappelle Annie-Claude Thiolat, chef de projet à La Cité, le Centre des Congrès de Nantes, qui copilote l'événement, les raisons de participer à cette édition 2015 sont nombreuses : « C'est l'occasion de nouer des liens et de donner de la visibilité à votre action ou vos recherches sur le thème du vélo, mais aussi d'échanger avec des gens venus de nombreux pays, notamment francophones, quant à vos pratiques respectives. Et c'est enfin l'occasion de découvrir la 6^e ville de France ! ».

Pourquoi Nantes ?

« Nous étions déjà dans la short-list au moment de la désignation de la ville organisatrice pour l'édition 2013 », se souvient Jacques Garreau, maire de la commune de Bouaye et vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements doux. Deuxième derrière Vienne cette année-là, la ville où se croisent l'EV1 et l'EV6 est revenue à la charge, forte d'atouts nouveaux. « Lors de notre précédente candidature, l'ECF nous avait rendu visite à l'automne



Jacques Garreau, en charge des déplacements doux

2012. À l'époque nous mettions en avant des engagements plutôt que des réalisations, et nos interlocuteurs devaient nous croire sur parole. Lorsque nous avons candidaté à nouveau, ils n'ont pu que constater que nos engagements avaient été tenus, notamment à travers l'exemple de la réalisation d'un axe structurant en centre ville. Cette crédibilité nouvelle, ajoutée à notre ténacité et à notre assiduité à chaque édition de Velo-city, ont sans doute beaucoup compté au moment du choix final au printemps dernier à Adelaïde. » Autres éléments de poids dans la balance, l'accueil en 2013 – et pour la première fois en Europe – du 10^e sommet Ecocity, ainsi que la désignation la même année comme Capitale verte de l'Europe et le statut de 5^e au palmarès Copenhagenize 2013 des villes du monde les plus "velo-friendly". « Enfin, conclut l'élu, le fait d'être passés de 2 % de part modale dans les déplacements en 2008

[suite page 14]



Le "vélo-totem", dispositif de comptage permanent et visible de tous, installé sur l'axe structurant, au centre de Nantes

à 4,5 % en 2012 est un message fort envoyé aux autres villes de taille équivalente : oui il est possible de développer le vélo sans être forcément une capitale, et oui nous espérons que ce qui est en train d'être fait à Nantes soit dupliqué ailleurs ! »

Qui pilote le projet ?

Si d'une édition à l'autre l'ECF reste l'organisateur de l'événement Velo-city, les rôles sur place se répartissent comme suit : Nantes Métropole assure la conduite éditoriale du projet, tandis que la Cité des Congrès – officiellement rebaptisée La Cité, Nantes Events Center depuis 2010 – en dirige la production. « *Nous avons l'habitude de travailler ensemble*, explique Hadrien Bedok, chef du service Déplacements et directeur du programme pour Nantes Métropole. *Nous avons par exemple déjà travaillé avec La Cité pour l'organisation en 2013 d'événements comme Ecocity ou le Forum mondial des droits de l'homme.* » Le budget total de l'événement s'élève à 1,5 million d'euros.

Quel est le programme de Velo-city 2015 ?

S'il est encore prématuré d'avancer le déroulé exact de ces journées de juin, les grandes lignes de cette 23^e édition sont cependant connues. « *Nous avons principalement deux buts*, expose Jacques Garreau. *Au niveau des congressistes, nous souhaitons qu'ils repartent de Nantes avec des idées fortes et la même envie de faire avancer les choses chez eux que celle qui nous a animés à notre retour de l'édition de Copenhague en 2010, d'où nous étions revenus avec la conviction que la création d'axes structurants était le moyen le plus adapté pour rendre le vélo plus visible et plus sûr. Au niveau local, notre but est de mobiliser chacune des 24 communes qui constituent la communauté urbaine Nantes Métropole, afin que cette année 2015 soit vraiment une année dédiée au vélo dans toute l'agglomération.* » Plusieurs leviers ont d'ores et déjà été envisagés pour permettre de mener à bien ces deux objectifs. Le premier

levier consiste à profiter de cette édition nantaise pour valoriser un modèle de développement qui servirait de référence à d'autres villes de taille intermédiaire. Le deuxième levier entend mettre l'accent sur l'usage de la langue française – même si un système de traduction simultanée par casque permettra d'échanger dans d'autres langues – pour créer une ouverture vers le public francophone, sur quelque continent qu'il se trouve. Le troisième levier, enfin, vise à fédérer autour du thème "Le vélo, créateur du futur", avec tout ce que cet intitulé implique comme invitation à phosphorer ensemble sur les sociétés de demain.

Qu'est-ce que l'Appel à contribution ?

Alors que quelque 1 500 participants et exposants sont attendus à Velo-city 2015 – dont une cinquantaine de stands installés au centre de La Cité – le très documenté site Internet de l'événement affichait, du 2 juin au 31 octobre 2014, la possibilité de répondre à un Appel à contribution. Car l'aspect interactif et collaboratif de la conférence n'est pas un vain mot. Il débute même très en amont, puisque c'est le contenu même de ces journées de juin qui est ouvert aux propositions. Afin de ne pas se

dispenser, celles-ci sont toutefois déclinées autour de deux axes transversaux et de quatre thématiques – "Le vélo comme créateur du futur" restant le fil rouge des débats.

Le premier axe pose le vélo comme un "outil de transition". Il est à relier aux enjeux de changement climatique, de relocalisation ou de raréfaction des ressources naturelles. Le second axe, pour sa part, interroge sur le partage de l'espace public. Il en fait même une condition préalable à un usage démocratique du vélo. Ces deux axes se déclinent en quatre thématiques : la résilience – c'est-à-dire la capacité à « *absorber une perturbation, qu'elle soit climatique, sanitaire ou conflictuelle* » –, les modes de vie, le partage et les bénéfices attendus ou "sérendipité" (définie

« *Notre but est de mobiliser chacune des 24 communes qui constituent la communauté urbaine Nantes Métropole, afin que cette année 2015 soit vraiment une année dédiée au vélo dans toute l'agglomération.* »



comme étant « l'art de faire une découverte inattendue par accident, par sagacité ou par hasard ». Les contributions retenues seront annoncées fin décembre 2014. Elles seront ensuite réparties dans des ateliers dédiés, dont les intitulés sont en eux-mêmes déjà tout un programme : atelier Dynamo, atelier Roue libre, atelier Contre la montre, Double sens cyclable (battle) et Café Dring Dring (speed dating). « L'édition 2014 en Australie a drainé moins d'Européens que d'habitude du fait de la distance et de la durée du voyage, conclut Jacques Garreau, qui était du voyage à Adelaïde. Il y a donc une grosse attente autour de cette édition française, qui coïncide avec le début de mandat de beaucoup d'élus et donc une raison de plus pour venir y trouver de nouvelles idées... De surcroît, Nantes Métropole et La Cité ont déjà démontré ces dernières années que nous avons les épaules pour organiser des événements de cette ampleur. Du 2 au 5 juin prochain, Nantes sera "The place to be" ! » ■

Propos recueillis par Anthony Diao

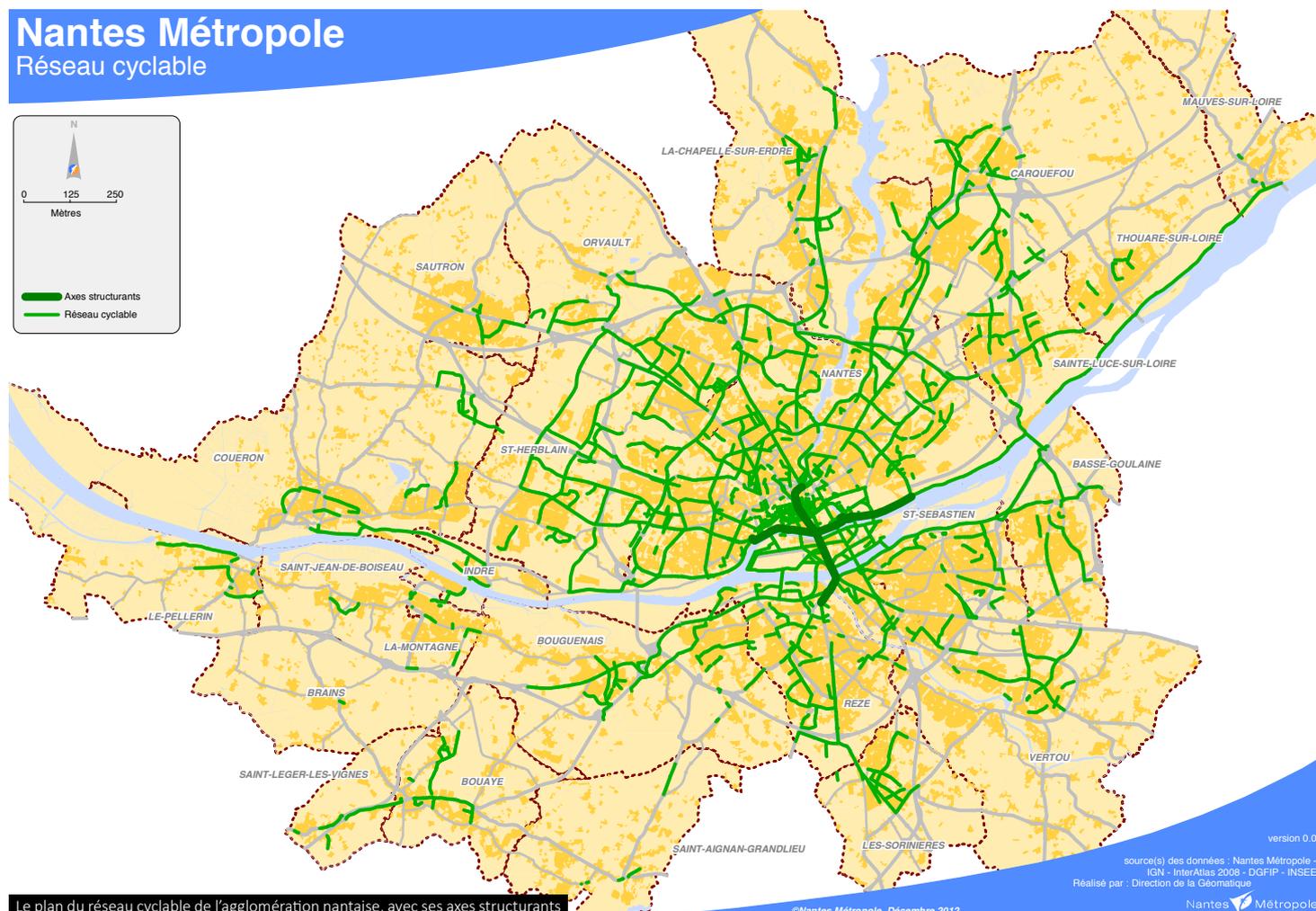
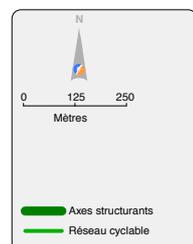
Pour en savoir plus www.velo-city2015.com

Les chiffres-clés du vélo à Nantes

- 1 calculateur d'itinéraires à vélo
- 1 vélo-totem pour comptabiliser les cyclistes
- 50 vélos de location Effia, dont 20 électriques
- 103 stations libre-service "Bicloo" dans Nantes centre
- 275 vélos de location NGE, dont 120 électriques
- 300 Vélocampus en location pour les étudiants
- 470 km de bandes et pistes cyclables
- 800 vélos en libre-service "Bicloo"
- 900 places en Véloparc
- 1 127 places de vélos abritées
- 1 200 passages en vélo par jour en moyenne au niveau du vélo-totem de la place Ricordeau (contre 500 en 2010)
- 3 500 passages en vélo par jour en moyenne sur le Cours des Cinquante-Otages
- 4 605 locations de vélos en libre-service "Bicloo" par jour en moyenne
- 6 500 appuis-vélos
- 10 000 abonnés "Bicloo"

Nantes Métropole

Réseau cyclable



Le plan du réseau cyclable de l'agglomération nantaise, avec ses axes structurants

©Nantes Métropole, Décembre 2012

version 0.0
source(s) des données : Nantes Métropole -
IGN - InterAtlas 2008 - DGFiP - INSEE
Réalisé par : Direction de la Géomatique

Nantes Métropole

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



Suzanne Lareau

Entrée à Vélo Québec à 20 ans pour un stage en vélotourisme, la Canadienne Suzanne Lareau en dirige le volet événementiel, de 1989 à 2001, avant de devenir la présidente directrice générale de cet organisme, créé en 1967 pour promouvoir le vélo à des fins de transport, de loisir et de tourisme. Rencontre avec une femme de conviction.

• À quel moment le vélo est-il apparu dans votre parcours ?

Je m'y suis mise sérieusement à 19 ans. Bien sûr, comme tout le monde, j'ai fait du vélo étant enfant. Entre 15 et 18 ans je suis même passée au Solex. Mais c'est vraiment à 19 ans que j'ai commencé à partir à vélo, notamment sur les Laurentides, le week-end avec des amis. C'étaient des sportifs comme moi. Nous faisons du ski l'hiver et travaillions comme sauveteurs l'été. Et puis je me suis dit que si j'arrivais à faire comme cela des sorties de 80 km, pourquoi est-ce qu'un jour je ne mettrais pas ces distances bout à bout pour effectuer un tour du monde ? De fil en aiguille le vélo est ainsi devenu mon moyen de transport privilégié, aussi bien en vacances que pour mes déplacements quotidiens.

• Vous étiez nombreux à vous déplacer à vélo à cette époque-là à Montréal ?

Loin de là. Comme j'ai coutume de le dire, nous étions si peu nombreux que nous nous reconnaissons tous dans la rue. Lorsque je voyais un vélo attaché à un poteau, je savais à qui il appartenait ! Fort heureusement cela a changé aujourd'hui...

• Que répondez-vous à ceux qui invoquent l'argument de la neige comme raison de ne pas faire de vélo à Montréal ?

Je dirais que c'est une façon facile de dénigrer le vélo. Là-dessus je tiens à dire deux choses. D'abord, une étude a montré qu'en moyenne, seuls 5 à 8 % des trajets domicile-travail sont effectivement affectés par les intempéries. *A contrario*, ce sont donc 92 à 95 % des trajets qui ne le sont pas... Ensuite, la neige à Montréal, c'est de début décembre à la mi-mars. Une fois que les camions de déneigement sont passés, il est tout à fait possible de pédaler. Et quand bien même vous arrêteriez pendant ces quatre mois, il reste encore huit mois pour faire du vélo ! Regardez aux Pays-Bas ou en Scandinavie : c'est justement dans les pays où la pluie est reine que le vélo est roi. Cela doit nous donner à réfléchir sur ce qui relève de l'argument et ce qui relève de l'excuse [Sourire].

• Vous avez beaucoup voyagé à vélo. Quelles idées avez-vous ramené de ces voyages ?

Mes voyages en Europe ont toujours été inspirants. Le premier remonte à 1983. À partir des années 90 j'ai participé aux conférences Velo-city. Elles m'ont conduite à Bâle, Milan, Strasbourg,



Munich, Copenhague... Ce sont des lieux qui m'impressionnent par la qualité et le souci de bien aménager l'espace urbain. Le calme qui s'en dégage est le résultat du transfert modal qu'ont pu permettre ces aménagements en faveur des cyclistes et des piétons. Il y a beaucoup moins de bruit que dans des villes comme Montréal ou même Paris... L'avance qu'ont sur nous les pays du nord de l'Europe est renversante.

• À quoi cela est-il dû ?

D'une manière générale, les pays européens ont une particularité par rapport à nous. L'espace y est plus restreint, la densité plus importante et donc les gens sont plus nombreux pour partager les coûts. Cette caractéristique leur donne carrément une longueur d'avance. J'ai par exemple été surprise lors d'une balade autour de Toulouse en 2012, de voir qu'absolument tous les petits villages des alentours étaient précédés par des ralentisseurs. Ce sont des choses beaucoup plus rares à la sortie de Montréal par exemple. Tout cela nous fournit des arguments pour avoir une oreille plus attentive de la part du ministère des Transports et des municipalités.

• Voici environ trente-cinq ans que vous êtes investie dans le vélo. Quel bilan en tirez-vous et comment envisagez-vous la suite ?

J'aurai effectivement passé l'essentiel de ma vie de travail sur ces problématiques. Il y a trente-cinq ans, le vélo était surtout

considéré comme un jouet pour les enfants. Il est devenu un enjeu pour les adultes. La crise pétrolière des années 70 a permis de prendre conscience de la question de la mobilité urbaine, dont l'importance va crescendo en ce début de 21^e siècle. En vingt ans, le nombre de voitures à Montréal a doublé et pourtant 54 % des Québécois font aujourd'hui du vélo. Il y a également une montée de la pratique cyclosportive au Québec. La Route verte a débuté en

1995, aujourd'hui elle s'étend sur 5 000 km. Il y a beaucoup de nouveaux circuits, notamment le long du Saint-Laurent. L'usage du vélo en ville, du moins à Montréal, a connu une belle percée depuis 2005.

L'important à présent est d'al-

louer des crédits. Car la volonté c'est bien beau, mais c'est dans l'allocation des crédits qu'on mesure le réel intérêt des gouvernements pour le vélo... Après, je préfère être pragmatique que dogmatique. Être pro-vélo ne doit pas forcément rendre anti-voiture. L'essentiel est que les Québécois aient mordu dans le vélo – et c'est le cas. Si tout continue sur ce tempo, je suis optimiste pour la suite ! ■

Propos recueillis par Anthony Diao

« C'est dans l'allocation des crédits qu'on mesure le réel intérêt des gouvernements pour le vélo. »

Pour en savoir plus www.velo.qc.ca



L'ALSACE À VÉLO

Après le succès d'une première édition épuisée en deux saisons, ce second tome de *L'Alsace à vélo* ajoute 33 nouvelles balades pour découvrir la belle région du nord au sud.

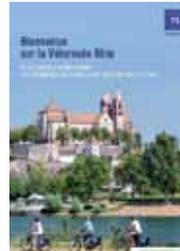
18 €. Éditions du Donon



FICHE ACTION "PROMOUVOIR LE VÉLO AU COLLÈGE"

Réalisée par la FUB, cette quatrième fiche technique produite pour le réseau technique des DRC s'adresse aux techniciens des départements.

4 pages téléchargeables sur le site des DRC / Espace adhérents (muni des codes d'accès)



BIENVENUE SUR LA VÉLOROUTE RHIN

Guide pratique pour les vélotouristes de l'EuroVelo 15, de la source du fleuve à son embouchure, soit 1 233 km de plaisir à vélo.

88 pages téléchargeables sur www.demarrage.eu/uploads/media



RAPPORT D'ACTIVITÉ DRC

Publié à l'occasion de l'assemblée générale des DRC, ce rapport rend compte des activités des DRC au cours de l'année 2013-2014.

Téléchargeables sur le site DRC onglet Qui sommes nous



ET SI ON UTILISAIT LE VÉLO ?

La DRIEA étudie le potentiel des déplacements motorisés facilement transférables vers le vélo en Île-de-France, en considérant les boucles de déplacements, du départ du domicile jusqu'au retour.

6 pages téléchargeables sur www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



A GLOBAL HIGH SHIFT SCENARIO

Analyse du potentiel d'une utilisation plus importante des transports publics, de la marche et du vélo dans la problématique des émissions de gaz à effet de serre.

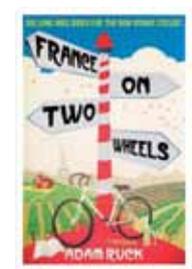
Téléchargeable (en anglais) sur www.itdp.org, onglet Library/ Reports



LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN ÎLE-DE-FRANCE

Évolutions récentes 2007-2012, et bilan des enjeux pour un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes actifs.

58 pages téléchargeables sur www.iau-idf.fr



FREE ON TWO WHEELS

Ce nouveau guide touristique concerne 6 itinéraires phares français, décrit par un connaisseur anglais du vélo.

8,92 £, Short Books (en anglais). www.france2wheels.com

13
NOVEMBRE
2 0 1 4

**4^e CLUB ITINÉRAIRES
PARIS**

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

13/11

22
NOVEMBRE
2 0 1 4

**FORUM DU VOYAGE À VÉLO DE PIGNON SUR RUE
LYON**

Plus d'infos sur www.pignonsurrue.org

3-4
FÉVRIER
2 0 1 5

**ENTRETIENS DU CEREMA
Territoires et villes durables - LYON**

Plus d'infos sur www.evenements.cerema.fr



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



28-29
M A R S
2 0 1 5

**VEL'OSONS
Forum du voyage à vélo – CHAMBÉRY**

Plus d'infos sur rouelibre.net/velosons



1-7
A V R I L
2 0 1 5

**SEMAINE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
Partout en France**

Plus d'infos sur www.developpement-durable.gouv.fr

1/04

1-5
J U I N
2 0 1 5

**SEMAINE DU VÉLO À L'ÉCOLE ET AU COLLÈGE
Partout en France**

Plus d'infos sur www.eduscol.education.fr/semaine-du-velo



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



6-7
J U I N
2 0 1 5

**FÊTE DU VÉLO 2015
Partout en France**



24-25
SEPTEMBRE
2 0 1 5

**19^{es} RENCONTRES DES DRC
DRÔME**

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



La Plateforme nationale des fréquentations

Un outil en plein développement

- 244 compteurs partagés sur la PNF en octobre 2014
- Un outil de mutualisation au service des collectivités et regroupements de collectivités
- Une livraison des chiffres nationaux de la Plateforme à partir de 2014
- Plus d'informations sur le site des DRC onglet Observatoires/Plateforme nationale des fréquentations

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES

Conseil général du Rhône
29-31 cours de la Liberté
69483 LYON cedex 03

tél. +33 (0)4 72 61 36 26
fax +33 (0)4 72 61 79 77

www.drc-info.org
info@departements-regions-cyclables.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :
DRC/Départements & Régions cyclables sur Facebook
@DRC_info sur Twitter
Politiques cyclables des territoires sur Scoop.it

Carte des adhérents DRC

