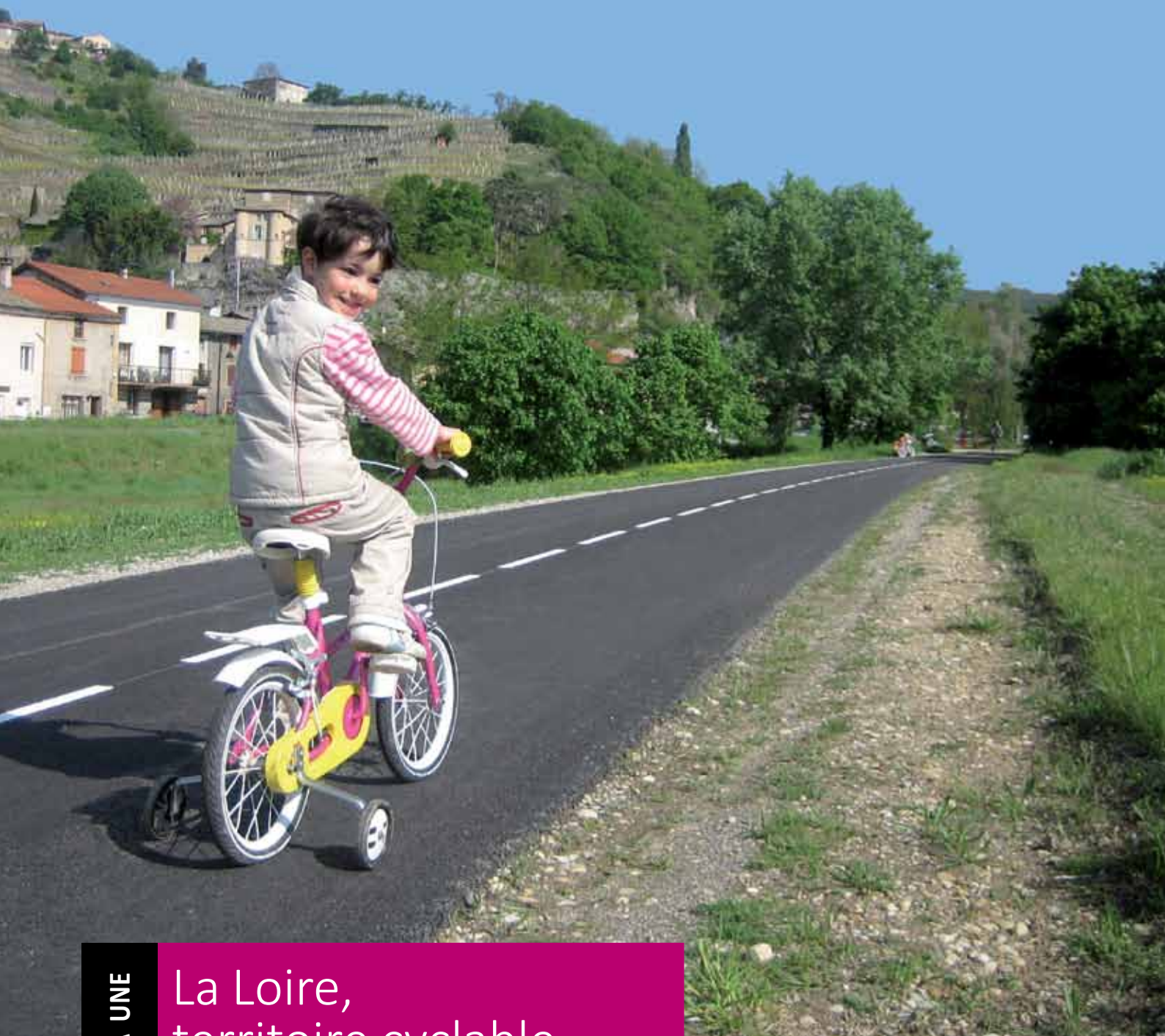


Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES

N° 45 AUTOMNE 2016



À LA UNE

La Loire, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

**La Manche se met
à l'hydrogène**

page 4

DOSSIER

**La V30, véloroute
de la Somme à la Marne**

page 12

PAUSE VÉLO

Avec **Brigitte et
Nicolas Mercat**

page 16





Édito

Chers territoires cyclables,

J'ai plaisir à vous présenter ce *Vélo & Territoires* n°45. Nous l'éditions peu de temps après nos 20^{es} Rencontres des Départements & Régions Cyclables pendant lesquelles l'énergie, la fidélité, la qualité de votre participation (et le plaisir partagé !) nous ont stimulés pour l'année à venir. À la lecture de ces pages, vous constaterez que le vélo et la construction d'un schéma national cohérent maillé est l'affaire de tous les niveaux de territoires, de tous les adhérents des DRC et au-delà.

Vous, lecteurs de *Vélo & Territoires*, êtes les bâtisseurs de la France à vélo de demain. Cette #FranceàVélo2030, il en a beaucoup été question lors des 20^{es} Rencontres, et particulièrement au travers de la déclaration "Les territoires à vélo". Le 22 septembre, elle a été signée par les représentants des grands réseaux nationaux d'élus, les fédérations touristiques et les représentants des usagers cyclistes : Régions de France, Assemblée des départements de France, Assemblée des communautés de France, Association des maires de France, Tourisme & Territoires, Destination Régions, Offices de tourisme de France, la FUB, la FFCT, l'AF3V... Depuis lors et jusqu'au 31 décembre 2016, tous les élus, représentants nationaux et acteurs économiques de la filière sont invités à apposer à leur tour leur signature pour une vision partagée de la France en 2030.

Pour construire cette France-là, les DRC veulent rassembler autour de quatre grands objectifs : contribuer à l'équilibre des territoires par l'achèvement du schéma national à l'horizon 2030 ; éduquer pour l'avenir et faire du vélo un outil de mobilité à part entière via l'éducation et la promotion ; faire de la France la première

destination mondiale pour le tourisme à vélo ; fédérer les acteurs nationaux pour amener la France au rang des grandes nations cyclables et porter une ambition européenne pour le vélo.

C'est ensemble que nous servirons cette vision de manière collégiale et cohérente. Je profite donc évidemment de cet éditto pour inviter tous les lecteurs, élus de territoires, à joindre leur voix à cette déclaration. Elle enregistrait 90 signataires début novembre, mais nous souhaitons aller plus loin ! La liste des signataires sera remise aux candidats aux élections présidentielles pour appuyer notre vision de la France 2030, à laquelle je souhaite associer l'ensemble des promoteurs du vélo en France.

En guise d'aperçu de la dynamique des territoires, ces façonneurs de la France à vélo de demain, je vous invite à découvrir l'initiative de la Manche, le portrait de la Loire, la véloroute V30 et à rêver, aussi, avec Brigitte et Nicolas Mercat, ces baroudeurs au patronyme évocateur parmi le monde du vélo en France, que l'on ne peut s'empêcher d'admirer.

Bonne lecture.

Chrystelle Beurrier

Présidente des Départements & Régions Cyclables
Vice-présidente du département de la Haute-Savoie
Conseillère départementale du canton de Sciez

Sommaire

INITIATIVE	4
La Manche se met à l'hydrogène	
TERRITOIRE CYCLABLE	6
La Loire	
ACTUS	10
Actus des DRC et Actus des territoires	
DOSSIER	12
La V30, véloroute de la Somme à la Marne	
PAUSE VÉLO	16
En compagnie de Brigitte et Nicolas Mercat	
PARUTIONS	18
AGENDA	19
Déclaration "Les territoires à vélo"	20

- Photo de couverture : Sur la ViaRhôna, dans le parc du Pilat ©FC-Parc du Pilat

Restez connecté aux DRC

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez Vélo & Territoires sur :
www.departements-regions-cyclables.org

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :
Départements & Régions Cyclables sur Facebook
@DRC_info sur Twitter
Politiques cyclables des territoires sur Scoop.it

Départements & Régions Cyclables

Hôtel du Département
 29-31 cours de la Liberté
 69483 LYON cedex 03
info@departements-regions-cyclables.org
 Tél. 09 72 56 85 05
www.departements-regions-cyclables.org

Vélo & Territoires

Directeur de la publication : Chrystelle Beurrier
Rédaction : Anthony Diao, Agathe Daudibon, Dorothée Franke, Camille Thomé
Correction : Madeleine Aslangul
Cartographie : Thomas Montagne
Conception et réalisation : Pierre Lortet
Crédits photos : L. Guette, FC- Parc du Pilat, D.Doguiet, CD42, DRC, F. Leonardi, V. Decorte, Bruno Gouhoury, Drôme Alsace, A. Buhler, Siméon Levaillant

Remerciements : Sophie Bougeard, Héloïse Caillard, Marion Souvignet, Jimmy Bouillot, Claire Blin, Jérôme Cavory, Laurent Lefebvre, Eric Lavoisy, Mathieu Baudoux, Abdoul Ly, Alice Parmentier, Pierre Labadie, Dorothée Maréchal

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 Manche se met à l'hydrogène

Projet Bhyke

Première collectivité française à avoir investi dans une station à hydrogène et à acheter des véhicules ad hoc, le conseil départemental de la Manche va aujourd'hui plus loin en testant en conditions réelles et sur trois ans le vélo à hydrogène. Explications.

Au commencement, il y a la convergence d'un contexte géographique, d'une volonté politique et d'une opportunité technologique. Le contexte est celui d'un territoire rural déterminé à ne pas réserver les solutions alternatives à la voiture aux seuls milieux urbains. En cohérence, la volonté est celle de « *décarboner la mobilité* », ainsi que le formule Valérie Nouvel, vice-présidente du conseil départemental de la Manche en charge de la Transition énergétique, du Développement et de l'Innovation. L'opportunité ? Elle est offerte en 2015 par l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) à l'occasion de l'appel à projets Titec (Transfert industriel et tests en conditions réelles), visant à soutenir des propositions innovantes dans le domaine de l'hydrogène-énergie et des piles à combustible.

Consortium. Déjà « moteur » sur ces thématiques – le conseil départemental de la Manche dispose depuis 2014 d'une flotte de véhicules à hydrogène – et attentive à celle des VAE, la collectivité s'entoure de plusieurs structures partenaires pour répondre à cet appel à projets. Autour de Manche Tourisme, le consortium public-privé réunit la société savoyarde Ataway, fournisseur de solutions d'approvisionnement en hydrogène pour des flottes de véhicules légers, la société biarrote Pragma, développeur d'un modèle de vélo à hydrogène apte à la production en série, le fabricant saint-lois de VAE

Easybike et l'association cherbourgeoise Cycloreca, qui facilite l'insertion professionnelle par l'aide à la mobilité. Le 2 février 2016, le projet manchois est adoubé par l'Ademe.

Hydrogène. De quoi s'agit-il exactement ? Pendant un peu plus de trois ans, la Manche va avoir l'opportunité de tester un nouveau modèle de vélo à hydrogène et les stations de recharge qui lui sont associées. Pourquoi l'hydrogène ? Parce que, pourtant fidèle à sa vocation d'outil de transition d'une mobilité motorisée vers une mobilité douce, le vélo électrique traditionnel a aussi montré qu'il demeurerait un outil perfectible sur au moins trois plans : le poids, l'autonomie et le temps de recharge des batteries. « *Un vélo à hydrogène peut rouler une centaine de kilomètres et met moins de trois minutes à se recharger, contre trois heures pour un VAE classique qui pèse plus lourd et roule moitié moins longtemps* », appuie Benjamin Tétart, le directeur de Manche Tourisme, expliquant au passage l'insertion de la syllabe « hy » dans « Bhyke », le nom qui caractérise ce projet.

« Un vélo à hydrogène peut rouler une centaine de kilomètres et met moins de trois minutes à se recharger »

Dynamique. Deux types d'usagers sont ciblés pour alimenter en retours d'expérience, sur cette séquence 2016-2018, ce que l'exhaustif dossier de presse consacré au sujet appelle le processus d'« acceptabilité sociale de ces vélos d'un genre nouveau » : les



Les prototypes présents sur le Tour de France 2016 pendant son passage dans la Manche

L'hydrogène, kezako ? (source : Ademe)

L'hydrogène produit à partir de ressources renouvelables peut apporter une contribution importante à la transition vers un modèle énergétique décarboné, notamment dans les secteurs du transport et du stockage d'énergie. Pour le premier cas, l'hydrogène est une solution d'ores et déjà disponible pour accompagner le développement de l'électromobilité. Le processus d'industrialisation déjà engagé doit se poursuivre pour permettre la baisse des coûts de certains composants et le développement d'innovations de produits et de services. Le déploiement de l'hydrogène-énergie doit se faire dans une logique de mise en adéquation entre les besoins en énergie des consommateurs et les ressources renouvelables d'un territoire.

touristes et les personnes en réinsertion. Le premier cas s'impose comme une évidence — ainsi, l'une des deux stations appelées à voir le jour d'ici la fin du premier semestre 2017 sera située à proximité immédiate du port de plaisance de Cherbourg-en-Cotentin, l'autre jouxtera l'office de tourisme de Saint-Lô Agglo, avec vocation à « s'intégrer dans un programme d'animation actuellement en cours d'élaboration », dicit M. Tétart. Le second, quant à lui, procède d'une réflexion profonde, intégrant autant les contraintes de déplacements liées au besoin d'honorer des entretiens d'embauche, des rendez-vous professionnels ou des formations, que des considérations liées à la vulnérabilité, à la cohésion sociale et au sentiment de valorisation que procure le fait de participer à une dynamique collective noble et innovante.

Prototypes. « Si vous disposez de quatre heures pour abattre un arbre, consacrez les trois premières heures à aiguiser votre hache ». Fidèles à cette ancienne maxime d'Abraham Lincoln, les différents partenaires du projet Bhyke consacrent les premiers mois de ces trois années à préparer le terrain. Entre les phases d'homologation

et de construction des stations et les multiples questions concrètes que cette mise en place inédite oblige à anticiper (maintenance, modalités de location, implication des intercommunalités...), l'agenda a coché le début de l'été 2017 comme date à partir de laquelle les usagers pourront effectivement enfourcher ces fameuses machines de paix. Dix vélos seront alors mis en service à Saint-Lô et dix autres à Cherbourg, avec à chaque fois une moitié de la flotte destinée aux touristes, l'autre aux personnes en réinsertion. Avant cela, le passage du Tour de France 2016 dans la région et la semaine d'animation qu'il véhicule en amont ont notamment permis de valoriser les premiers prototypes auprès des décideurs présents, Philippe Bas, le président du Conseil départemental, n'hésitant pas à essayer lui-même l'un de ces vélos. « Avranches et les îles anglo-normandes de Jersey et Guernesey ont déjà manifesté leur intérêt si l'expérience vient à être pérennisée », se réjouit Valérie Nouvel, dont l'allocution le 29 juin dernier aux 4^{es} Journées Hydrogènes organisées à Grenoble par l'Afhypac (Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible) a suscité un « vif intérêt auprès des autres régions participantes. » ■

Anthony Diaio

Le coût global du projet est de 723 048 € TTC dont :

- Ademe : 337 981 €
- Conseil départemental de la Manche : 75 748 €
- Agglomération de Saint-Lô : 50 000 €
- Cherbourg-en-Cotentin : 50 000 €
- Région Normandie : 50 000 €
- Région Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre de l'accompagnement au développement de la Société Pragma : 18 000 €.

(source : conseil départemental de la Manche)

La Loire, territoire cyclable

L'autre Loire à Vélo

Longtemps connu pour son bassin minier, sa sidérurgie et son industrie textile, le département de la Loire s'est doté en 2013 d'un Schéma cyclable et compte parmi ses vice-présidents Alain Laurendon, qui fut à la tête des DRC pendant un intérim de cinq mois à l'hiver 2016. L'occasion de faire le point sur une dynamique qui se met doucement en place, entre ambition raisonnée et réalisme concerté.



Alain Laurendon

Vice-président du conseil départemental de la Loire

Quelles sont les caractéristiques du territoire de la Loire ?

Pour moi, la Loire est un territoire résolument propice au vélo et sa pratique est bien avérée. Fort d'un patrimoine naturel et architectural varié, réparti sur l'ensemble du territoire départemental, l'enjeu de notre Schéma vélo consiste à structurer un bon maillage des itinéraires et à dépasser certaines contraintes techniques ou topographiques. C'est également un territoire qui met en relation des grands itinéraires européens comme l'EuroVelo 6 des fleuves au nord et la ViaRhôna / EuroVelo17 au sud-est. Il contribue également à la continuité sud de l'itinéraire national La Loire à Vélo. Entre plaines, vallées et montagnes, le cycliste a donc toute sa place. Il a simplement besoin d'être davantage sécurisé, conforté et reconnu.

C'est-à-dire ?

L'un des atouts du département est d'être traversé du nord au sud par la Loire sur près de 150 km. Ce fleuve emblématique chemine par endroits au travers de gorges qui compliquent les continuités cyclables en les rendant parfois difficilement accessibles pour les cyclistes les moins aguerris.

Quelle parade avez-vous trouvée à cela ?

L'une des grandes richesses du département est le mouvement associatif ligérien qui promeut les pratiques du vélo. De nombreuses associations d'usagers (cyclistes, randonneurs, rollers, etc.) ont été mobilisées dès l'élaboration du Schéma vélo sur les questions d'itinéraires, d'équipements cyclables et de difficultés techniques à résoudre. À titre personnel, je m'attache à ce que chacune contribue au quotidien à enrichir la réflexion départementale et à nous aider à trouver les meilleures solutions. Ainsi, sur le constat partagé que la Loire est favorable à l'itinérance douce – et dans l'attente de la mise en service des prochains aménagements cyclables –, les acteurs touristiques et institutionnels se préparent d'ores et déjà à accueillir cette nouvelle cible touristique.

Sur quels arguments vous appuyez-vous pour convaincre vos interlocuteurs et faire avancer ces thématiques ?

Plusieurs leviers permettent de défendre et de faire avancer la politique cyclable. Certains sont particulièrement convaincants, comme la possibilité de développer une économie touristique de proximité rentable, ou l'opportunité de promouvoir l'attractivité et la notoriété de la destination Loire. Par ailleurs, l'enjeu qui consiste à concourir à un meilleur cadre de vie et à une mobilité active peu coûteuse, bonne pour la santé et respectueuse de l'environnement, permet de convaincre et d'ancrer davantage l'action du Département sur une approche sociale et durable... Tout cela me rend optimiste car, globalement, la politique cyclable fait consensus. Elle va au-delà des convictions politiques, des collectivités concernées et des contraintes budgétaires. Sa mise en œuvre se poursuit en bonne intelligence, dans un contexte de partenariat et de mutualisation des moyens.

Que retirez-vous de votre expérience en tant que président par intérim des DRC entre décembre 2015 et avril 2016 ?

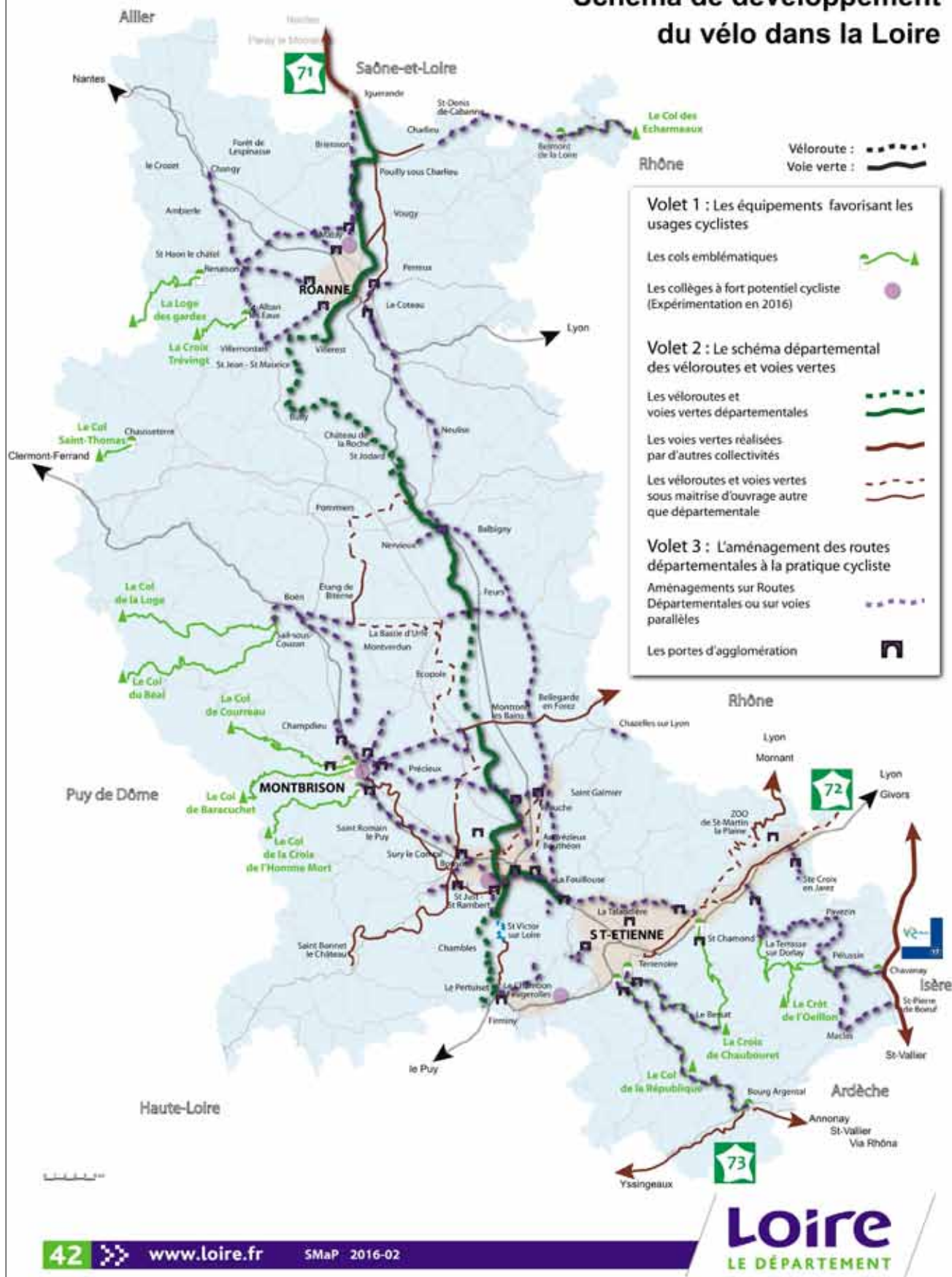
Je voudrais tout d'abord profiter de l'occasion qui m'est donnée pour saluer et remercier Françoise Van Hecke pour son action et son engagement à la tête des DRC. Lorsque je suis devenu président par intérim – en raison de mon statut de doyen des vice-présidents –, j'ai pu mesurer le travail et l'investissement des membres de notre association. Par leur dynamisme et notre volonté commune à fédérer les territoires, nous avons pu maintenir un maillage cyclable contribuant à ce que notre pays devienne une destination mondiale du tourisme à vélo. Nous sommes, pour ce fait, reconnus dans notre action sur le plan européen. C'est pourquoi nous nous devons de continuer à être sur le terrain et à montrer que notre politique cyclable demeure au cœur de nos priorités.

Par exemple ?

Pour les échéances de 2017, nous devons rappeler à tous les candidats l'importance d'une politique volontariste pour le vélo. Ces actions ont des retours sur investissements impressionnants, et de cela trop peu d'élus sont conscients. J'ajoute que ces engagements ne sont possibles qu'avec la volonté et la disponibilité des élus mais aussi et surtout le travail quotidien d'une équipe technique performante pilotée par Camille Thomé. Alors certes, il y a encore des défis à relever, mais là où il y a de la volonté, il y a une voie cyclable ! ■

[suite page 8]

Schéma de développement du vélo dans la Loire



Jean-François Gibert, directeur de l'Agence de développement et de réservation touristique de la Loire, pilote de la politique cyclable au titre de l'Agenda 21, et Jimmy Bouillot, chargé de missions et coordinateur de la mise en œuvre de la politique cyclable.

De quand date le déclic vélo sur le territoire ?



Jean-François Gibert et Jimmy Bouillot

Le président du Conseil départemental, Bernard Bonne, a décidé en avril 2009 de doter le Département d'une politique cyclable pour engager sur le territoire ligérien une dynamique vertueuse visant à créer un réseau d'infrastructures sûres,

dédiées à la pratique cyclable. Cette volonté a abouti à l'adoption d'un Schéma de développement du vélo dans la Loire lors du budget primitif 2013. Par ailleurs, cette politique répond aux préconisations des lois Grenelle I et II pour favoriser le développement des alternatives aux déplacements motorisés. Elle s'inscrit dans le plan d'actions de l'Agenda 21 du Département.

Quels sont les objectifs et les grands axes de cette politique cyclable ?

Les objectifs de la politique cyclable s'inscrivent dans une démarche de développement durable du territoire. Celle-ci s'appuie sur trois piliers fondateurs, avec une approche à la fois environnementale, sociale et économique.

Qu'entendez-vous par approche environnementale ?

Il s'agit ici de rendre plus accessibles les infrastructures aux déplacements à vélo, et de créer de nouveaux itinéraires véloroutes et voies vertes. L'idée est de les mailler aux grands réseaux régionaux et nationaux, mais aussi de participer à la promotion du vélo comme mode de déplacement.

Quid de l'approche sociale ?

L'objectif est de créer une offre structurée pour tous les usages cyclistes, et de favoriser une nouvelle offre de plein air et de pleine nature accessible au plus grand nombre.

Qu'entendez-vous enfin par approche économique ?

Il s'agit de favoriser l'impact dans le nord Roannais, avec un potentiel estimé de 227 000 passages et 720 000 € de retombées économiques directes et induites par an.

Qu'est-ce que cela représente en termes d'aménagements ?

L'objectif prioritaire est de créer une armature principale de deux grands axes véloroutes et voies vertes. L'un, nord-sud, se situe au plus près du fleuve Loire pour assurer la continuité de La Loire à Vélo et se connecter plus au nord avec l'EuroVelo 6 qui va de Nantes à Budapest. L'autre axe, d'est en ouest, assure la liaison entre les itinéraires ViaRhôna et La Loire à Vélo, ainsi qu'entre les agglomérations lyonnaise et stéphanoise. Il permet en outre une liaison entre les deux grands fleuves de France que sont la Loire et le Rhône.

À quel public s'adressent en priorité ces aménagements ?

Les actions du Schéma départemental ciblent un public varié. Elles s'adressent aux touristes, itinérants et excursionnistes, aux Ligériens pour les usages de loisirs, aux cycloportifs comme aux usagers du

quotidien, dont les collégiens. L'objectif est de promouvoir la pratique du vélo auprès du plus grand nombre, quel que soit l'âge, le mode et le lieu de vie de la personne. L'usage du vélo est appréhendé comme un enjeu de santé publique et de cohésion sociale.

Quel budget est consacré à cette politique cyclable ? Fonctionnez-vous en maîtrise d'ouvrage directe ?

La mise en œuvre du Schéma vélo permet de mobiliser une première enveloppe pluriannuelle de près de 7 millions d'euros. Les réalisations de la voie verte le long du fleuve Loire, des itinéraires cyclables sur routes départementales ainsi que du jalonnement des cols emblématiques, tout ceci relève d'une maîtrise d'ouvrage départementale. Dans le cadre d'une contractualisation, le Département accompagne techniquement et financièrement les projets vélo en lien avec le Schéma départemental qui sont portés par les communes et groupements de communes (EPCI).

À quelles difficultés êtes-vous confrontés ?

La principale difficulté consiste à assurer une homogénéité d'itinéraire, notamment le long du fleuve Loire. Les 150 km d'itinéraire, du nord du département (en connexion avec la Saône-et-Loire) en direction du sud vers la Haute-Loire, présentent des paysages certes variés mais avec des contraintes topographiques, quelques discontinuités d'emprises ainsi que plusieurs franchissements du fleuve Loire. Ceux-ci nécessitent des travaux complémentaires et une sécurisation du mode vélo parfois complexes et coûteux.

Combien de kilomètres d'aménagements ont été réalisés à ce jour ?

La phase opérationnelle du Schéma vélo a été enclenchée depuis près de trois ans. Elle a permis la réalisation de 9 km de voie verte intégrale dans la partie ligérienne de ViaRhôna, une opération cofinancée par le Département et réalisée sous maîtrise d'ouvrage communautaire avec la communauté de communes du Pilat rhodanien. Le jalonnement de 15 cols emblématiques répartis sur le département et représentant un linéaire total de 220 km a également été effectué.



Quelles sont les prochaines échéances à court et moyen terme ?

Conformément au plan d'actions du Schéma vélo, un itinéraire de 21 km de véloroute voie verte reliera la Saône-et-Loire au port de Roanne. Il utilisera successivement les emprises d'une ancienne voie ferrée, le franchissement de la Loire par le pont de Briennon et le chemin de halage du canal jusqu'à Roanne. Intégrée à l'itinéraire national V71 / Loire-amont, cette section d'aménagement, dont les études techniques et réglementaires sont en cours de finalisation, est à 90% en site propre et sera progressivement mise en service fin 2017, début 2018. Ce tronçon offrira à moyen terme, avec le tronçon de la Saône-et-Loire, une continuité de plus de 50 km de voie verte entre l'EuroVelo 6 plus au nord (au niveau de Digoin ou de Paray-le-Monial)

et la ville de Roanne au sud. Ce projet est soutenu par l'Union européenne au titre du Feder ainsi que par la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du "Plan Loire".

Toujours sur la V71 ligérienne, il est programmé la continuité de la véloroute voie verte du Roannais jusqu'aux portes de l'agglomération stéphanoise. L'itinéraire comptera plus de 100 km avec le phasage suivant : à l'échéance 2017-2018, avec le jalonnement d'une véloroute entre Roanne et Balbigny, au plus près du fleuve Loire sur 53 km ; puis, à moyen terme, avec une continuité de 50 km jusqu'aux portes de Saint-Etienne.

Combien de kilomètres au total vise à terme le Schéma départemental cyclable ?

Sur plus de 800 km identifiés au schéma sous maîtrise d'ouvrage départementale, près de 400 km d'itinéraires cyclables sur routes départementales nécessitent des aménagements (jalonnement uniquement ou bandes cyclables et jalonnement). Compte tenu du coût important de l'ensemble de ce programme, il est envisagé dans un premier temps de mettre en œuvre ces aménagements au fur et à mesure des opportunités de programmation, telles que les réhabilitations de chaussée ou les requalifications des ouvrages d'art.

Quel type de revêtement privilégiez-vous ?

Au niveau de la voie verte dans le nord Roannais, un revêtement de type enrobé est privilégié pour faciliter toutes les pratiques (vélo, rollers, PMR, etc.) Il s'agit du meilleur compromis au regard du coût des avantages en termes d'entretien et de pérennité. Une attention particulière sera portée sur la plateforme de la voie verte pour offrir un espace enherbé destiné aux randonneurs et aux joggers.

Qu'en est-il de la signalétique ?

Elle respectera la réglementation en vigueur et sera complétée par une charte d'identité visuelle vélo, déclinable sur certains mobiliers signalétiques comme les Relais d'information service, ainsi que sur les différents outils de promotion et de communication destinés aux cyclistes.

Un mot peut-être sur vos boucles cyclables ?

Une réflexion sur ce point doit être conduite en lien avec l'ensemble des acteurs et parties prenantes sur une échéance qui reste à définir.

Qu'en est-il de vos actions de communication, notamment autour de la marque Accueil Vélo ?

La démarche de mise en tourisme avec le développement de la marque Accueil Vélo a été initiée en 2016 par l'Agence de développement touristique (ADT), en anticipation de l'ouverture au public des prochaines infrastructures. L'objectif est de professionnaliser les acteurs de la filière afin qu'ils puissent répondre aux attentes de la clientèle vélo et de favoriser le développement d'activités connexes, telles la réparation et la location de cycles, le guidage ou l'accompagnement. En lien avec les structures touristiques du territoire (offices de tourisme, labels d'hébergement) et en prenant appui sur les retours d'expérience des départements voisins, le département de la Loire confie à l'ADT le pilotage, le conseil, l'évaluation et le suivi de la marque Accueil Vélo.

Comment articulez-vous votre politique cyclable avec celle des collectivités voisines ?

Pour assurer une bonne mise en réseau de nos itinéraires et bénéficier de conseils, nous avons effectivement engagé un travail partenarial avec les départements limitrophes à la Loire. Dans le nord, avec la Saône-et-Loire qui gère un itinéraire sur la V71 / Loire amont entre



l'EuroVelo 6 et Guérande, plusieurs rencontres techniques ont eu lieu entre les deux Départements pour partager et coordonner les caractéristiques des aménagements. L'enjeu est d'offrir une continuité de confort et de service à l'utilisateur, quelle que soit la limite administrative de son parcours.

Plus au sud, un travail doit être engagé de la même manière avec le département de la Haute-Loire pour assurer la continuité de la voie verte le long du fleuve Loire et permettre un bouclage de la V71 au niveau de Lavoûte-sur-Loire, près du Puy-en-Velay.

Par ailleurs, plusieurs contacts avec le département de l'Allier ont permis de bénéficier de leurs retours d'expérience concernant l'aménagement de leur voie verte sur le chemin de halage du canal latéral entre Diou et Digoin. De notre côté, nous avons accueilli une délégation de techniciens du département du Puy-de Dôme, qui travaille sur un projet VV sur la V70 le long du fleuve Allier, pour partager avec eux nos premières expériences sur les volets fonciers, techniques et réglementaires de nos aménagements cyclables.

Des enquêtes de fréquentation ont-elles été menées sur le territoire de la Loire ? Si oui, quelles tendances révèlent-elles ?

À ce jour, nous ne disposons pas de relevés de fréquentation vélo. En revanche, le futur aménagement de la voie verte dans le nord Roannais intégrera la mise en place de compteurs vélo sur des portes d'entrée de l'itinéraire. Ces équipements nous permettront de bénéficier d'éléments d'observation, notamment en termes de fréquentation. ■

Propos recueillis par Anthony Diaio

La Loire en bref

Préfecture	Saint-Étienne
Superficie	4 780 km ²
Population	756 700 habitants
Densité	158,3 hab./km ²
Président	Bernard Donne

Pour en savoir plus

www.loire.fr et www.loiretourisme.com

Actus des DRC

Retrouvez les actus complètes sur www.departements-regions-cyclables.org

Déclaration "Les territoires à vélo"

Dévoilée en ouverture des 20^{es} Rencontres DRC le 22 septembre à Strasbourg, la déclaration "Les territoires à vélo" a déjà été signée par des partenaires nationaux de premier rang que sont : l'ARF, l'ADF, l'AdCF, l'AMF, Destination Régions, Tourisme & Territoires, Offices de tourisme de France, la FUB, la FFCT et l'AF3V. Ses signataires s'engagent à contribuer à la construction de la #FranceàVélo2030 autour d'objectifs partagés et convergents. Ouverte pour signature jusqu'au 31 décembre 2016, les DRC invitent les élus de tous les territoires, parlementaires, acteurs de l'activité économique, touristique et de la mobilité durable à s'emparer de cette déclaration et à la relayer.

Rétrospective :

20^{es} Rencontres DRC en Alsace

Les 20^{es} Rencontres DRC en Alsace, territoire emblématique pour le vélo, ont réuni près de 250 élus et techniciens des collectivités, représentants nationaux et européens, promoteurs du tourisme à vélo, acteurs de l'économie du vélo et partenaires associatifs issus de plus de 70 territoires. Au menu : un programme exceptionnel concocté par Alsace à vélo et les DRC pour débattre et balayer les sujets au cœur de l'actualité vélo, les célébrations du 20^e anniversaire des Rencontres, 2 découvertes cyclables et une feuille de route #FranceàVélo2030.



Un partenariat VNF / DRC au service du développement du tourisme fluvestre

Le tourisme fluvial et le tourisme à vélo sont intimement liés par les produits touristiques qu'ils proposent et par les réseaux sur

lesquels ils s'appuient. Conscients de leurs enjeux communs, les DRC et Voies navigables de France (VNF) ont signé une convention de partenariat à l'occasion des 20^{es} Rencontres DRC. Pour croiser les regards et intensifier la complémentarité entre les 2 réseaux une journée d'échange DRC / VNF sera organisée le 27 mars 2017 à Paris. Objectif : la création d'une véritable culture "fluvestre" en France.

Lancement d'une dynamique sur les véloroutes du sillon alpin

Les V62 et V63 suivent sur 350 km les belles cluses des lacs du Bourget et d'Annecy et la vallée de l'Isère sinuant entre 3 parcs naturels régionaux. La moitié du linéaire est déjà réalisé, principalement en voies vertes. Sur proposition des 4 départements concernés (Haute-Savoie, Savoie, Isère, Drôme), les DRC ont accepté de porter à partir de juillet 2016 le lancement et l'animation du comité d'itinéraire de ces 2 véloroutes, en vue de leur mise en tourisme au fort potentiel régional.

Le nouveau site Internet des DRC, esthétique et ergonomique

Les DRC ont dévoilé leur nouveau site Internet à l'occasion de leurs 20^{es} Rencontres en Alsace. Plus esthétique et ergonomique, cette nouvelle vitrine valorise le dynamisme du réseau DRC pour plus d'actions et de partenariats.

Fiche-action "De la sortie scolaire au voyage éducatif à vélo"

Dans le cadre de leur partenariat avec la FUB, les DRC ont publié une fiche-action intitulée *De la sortie scolaire au voyage éducatif à vélo*. Ils y invitent les collectivités à s'impliquer auprès

des établissements scolaires pour faciliter et valoriser les actions pédagogiques autour du vélo. Les bénéfices que les élèves tirent des sorties scolaires ou voyages à vélo sont multiples. La fiche propose outils et solutions pour faciliter l'élaboration de ces projets pédagogiques.

La Véloodyssée a du souffle encore pour 4 ans

A l'aube d'un troisième cycle de partenariat de 4 ans, La Véloodyssée tente de résoudre une équation : comment garder la collégialité en travaillant autrement ? Le collectif de la partie française de l'EuroVelo 1 sent que ses partenaires s'essouffent en période de tensions budgétaires et de réorganisations territoriales. L'heure est venue de passer un cap et d'inventer une nouvelle gouvernance pour le prochain chapitre. Perspectives de travail et ambitions à l'horizon 2020 étaient au programme du comité de pilotage du 6 octobre auquel les DRC étaient invités.

L'expérimentation de l'IKV dans le secteur public

Alors que le décret d'application de l'Indemnité kilométrique vélo (IKV) dans la fonction publique se fait attendre, un premier pas encourageant vient d'être franchi. Une expérimentation de 2 ans est en cours pour les agents relevant des ministères de l'Environnement, du Logement et des établissements publics qui en dépendent. Avant même la publication de ce décret spécifique à la fonction publique, certaines collectivités ont voté un vœu ou délibéré en faveur de l'IKV pour leur personnel. Le département de Seine-Saint-Denis et la région Centre-Val de Loire ont adopté le principe et suspendent son application à la sortie du décret. Le département de l'Isère, quant à lui, a délibéré en faveur de l'IKV en mai 2015 et l'alloue depuis à ses agents à titre expérimental. Le Conseil des ministres du 2 novembre fait figurer le « *lancement d'une concertation avec les collectivités territoriales intéressées par la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo* » comme une action concrète susceptible d'être mise en œuvre dès maintenant. L'intérêt démontré des collectivités sur ce sujet serait susceptible d'accélérer la publication dudit décret.

Actus des territoires

Partagez vos actualités avec les DRC : info@departements-regions-cyclables.org

Inauguration de La Véloscénie dans les Yvelines

Le 13 septembre, les partenaires de La Véloscénie se sont réunis à Chevreuse (78) pour inaugurer l'itinéraire de Paris au Mont-Saint-Michel (450 km) dans sa totalité. L'ouverture du tronçon entre Versailles et Rambouillet finalise en effet la continuité de La Véloscénie qui n'était jusqu'ici praticable que des portes de l'Île-de-France au Mont-Saint-Michel.

Île-de-France : conférence régionale du vélo

Élus, associatifs, entreprises et collectivités franciliens se sont réunis en conférence régionale vélo le 28 septembre à Paris dans le cadre de l'élaboration du futur "plan vélo" de la région Île-de-France. L'occasion de lancer une grande consultation publique sur le web pour recueillir les besoins et les suggestions des usagers quant à l'utilisation des 50 millions d'euros de budget régional.

À voir sur www.iledefrance.fr/plan-velo-regional

Le vélo en Baie de Somme fait sa vidéo

Le syndicat mixte Baie de Somme et Somme Tourisme viennent de sortir "La Baie de Somme à vélo" : un avant-goût en vidéo de balades bucoliques le long de la baie et au cœur de son arrière-pays.

À visionner sur www.baiecycllette.com

Nantes Métropole expérimente un nouveau type d'aménagement cyclable

Une piste cyclable large et protégée de la circulation automobile a été aménagée autour d'un giratoire dans le cadre du nouveau plan vélo 2016-2020 de Nantes Métropole. Cet aménagement expérimental s'accompagne d'un changement de priorité sur le giratoire, rendu possible par le PAMA. Désormais, les véhicules entrant ou sortant des voies et bretelles se raccordant à l'anneau doivent céder le passage aux vélos, et non l'inverse.



Haute-Saône : inauguration sur la V50

Le 12 octobre, le département de la Haute-Saône a inauguré la passerelle de franchissement de la Saône, sur le barrage d'Apremont et une section de la V50, en amont du barrage. Le chantier de la passerelle a duré 4 mois et a nécessité un investissement de 296 000 €. Le tronçon de 6,6 km entre le hameau d'Essertey et le barrage, aménagé en enrobé par le Département, assure la continuité de la V50 entre la Haute-Saône et la Côte-d'Or.

La vallée du Lot à vélo se structure

À l'initiative de l'Entente Interdépartementale du Bassin du Lot plus de 60 personnes se sont réunies à Cahors le 29 septembre pour lancer le projet d'itinéraire "la vallée du Lot à vélo". Consciente de l'importance de la mobilisation des acteurs du territoire pour la réussite du projet, l'Entente souhaite mettre en place un comité de pilotage élargi à tous les partenaires concernés par l'itinéraire afin qu'ils puissent y être associés dès le départ.

Eductour "itinérance et filière vélo en Oisans"

Co-organisé par la CCI de l'Isère et la communauté de communes de l'Oisans, un eductour a présenté les projets et la politique de l'Oisans en matière de vélo auprès des professionnels du tourisme, le 22 septembre. Au

programme : une matinée de réunion et une après-midi sur le terrain. Bénéficiant d'une notoriété internationale forte liée principalement à l'Alpe d'Huez, cette journée a mis en lumière la richesse de la filière vélo sur ce territoire qui se veut "la capitale mondiale du tourisme à vélo de montagne".

100 km de plus sur L'Indre à Vélo

La destination Centre-Val de Loire à Vélo s'étend. L'Indre à Vélo, connectée à La Loire à Vélo via les châteaux d'Azay-le-Rideau et de Chenonceaux, a doublé sa distance. Grâce à l'aménagement d'une section de 100 km permettant de rejoindre Jeu-les-Bois dans l'Indre, ce sont désormais 200 km d'itinéraire cyclable sécurisé et balisé pour découvrir à vélo les petites routes bucoliques de la Touraine et du Berry au cœur de la vallée de l'Indre.

Plus d'infos sur www.marandovelo.fr

Les retombées économiques de l'Avenue Verte London-Paris en Seine-Maritime

Le département de Seine-Maritime a mené une étude sur la fréquentation, les modes d'utilisation et les retombées économiques de l'Avenue Verte London-Paris sur son territoire. Résultats ? Plus de 1,6 M€ de retombées économiques directes, près de 38 000 cyclistes en 2015 dont 2 cyclistes sur 5 sont en séjour, 76 % des usagers sont français et l'itinéraire cyclable est commercialisé par 17 tour-opérateurs.

La V30, véloroute de la Somme à la Marne

Un maillon structurant en cours d'aménagement



De la baie à la vallée de la Somme, de la cathédrale d'Amiens à celle de Reims en passant par l'abbaye de Vauclair, le chemin des Dames et les coteaux et caves de Champagne... la V30, de Saint-Valéry-sur-Somme à Condé-sur-Marne, relie un patrimoine naturel et culturel d'exception sur 343 km. Quels sont les enjeux pour cette véloroute nationale qui traverse deux régions et trois départements ?

Quelles sont ses perspectives de développement ? Portrait.

V30 : carte d'identité

Sur 343 km, de la baie de Somme à la Marne, la V30 parcourt les Hauts-de-France et une partie de la région Grand Est. Elle traverse deux villes, Amiens et Reims et des territoires ruraux le long de la vallée de la Somme, à proximité du chemin des Dames, le long du canal de l'Aisne à la Marne et dans les coteaux champenois. La V30 est un itinéraire de connexion : elle relie l'EuroVelo 4 dans la baie de Somme, à l'EuroVelo 3 dans l'Aisne et la V52/Paris-Prague à Condé-sur-Marne. Cet itinéraire national, réalisé à 38 %, présente un avancement hétérogène d'un territoire à un autre.

Un développement à plusieurs vitesses

Alors que la V30 est avancée dans le département de la Somme (58 % de réalisé), elle enregistre 18 % et 28 % de sections réalisées respectivement dans l'Aisne et la Marne. Comment expliquer ces écarts ? La V30 dans le département de la Somme a bénéficié du

coup d'accélérateur du Grand Projet Vallée de Somme de 2008 à 2015 et du statut structurant de cet axe à l'échelle du Département et de la Région. Les départements de l'Aisne et de la Marne ont, eux, priorisé d'autres itinéraires que la V30 au cours des dernières années : l'EuroVelo 3 dans l'Aisne et la V52 dans la Marne. Le projet

de V30 n'y est pour autant pas mis de côté, bien au contraire, en témoignent les aménagements réalisés et projets en cours. L'aménagement de la V30 dans ces 3 départements est avant tout question d'enjeux locaux. La V30 peine à convaincre de sa dimension nationale.

La mobilisation est avant tout poussée par des enjeux locaux, voire départementaux. Difficile alors de dégager une vision globale pour cet itinéraire.

Enjeux départementaux

La grande majorité des territoires concernés par la V30 sont mobilisés à son sujet. Mais cette mobilisation est avant tout poussée par des enjeux locaux, voire départementaux. Difficile alors de dégager une vision globale pour cet itinéraire. Relier les points d'intérêt du territoire : c'est un premier fil rouge pour la V30.



Qu'il s'agisse de diffuser l'attractivité de la baie de Somme et d'Amiens vers l'est du territoire pour la Somme, ou bien de relier des pôles touristiques majeurs pour l'Aisne (Center Parcs, abbaye de Vauclair, Coucy-le-Château, ...) et la Marne (Reims, La Champagne à vélo, la vallée de la Marne, ...), la V30 structure, diffuse et valorise les territoires qu'elle traverse. Maillage et connexion : voilà le deuxième atout de la V30. La véloroute de la Somme à la Marne connecte en effet les territoires entre eux. Au croisement d'itinéraires cyclables majeurs tels que l'EuroVelo 4/Tours de Manche ou l'EuroVelo 3/La Scandibérique, la V30 se connecte aussi à leurs clientèles, notamment en provenance du Benelux, de l'Angleterre ou de Paris par le sud. A l'est, la connexion avec la V52/Paris-Prague intéresse aussi, d'autant plus qu'elle constitue une autre connexion vers Paris et l'EuroVelo 3. Ainsi, la V30 relie les territoires entre eux en même temps que leurs atouts. Une fois sa continuité garantie, elle représentera alors une nouvelle offre complémentaire des itinéraires déjà existants. D'autant plus qu'elle se connecte à la V32, de Lille à Paris, dont une partie est déjà développée en tant que Véloroute de la mémoire, opérationnelle d'Amiens à Arras.

Dans la Somme : une véloroute aménagée

Dans le département de la Somme, la V30 se nomme Véloroute de la Vallée de la Somme. Aménagés à 58 %, les 162 km de V30 ont fait l'objet d'importants investissements portés en parité par le Département et la Région, soutenus par l'Europe. La partie située sur le

canal de la Somme de Saint-Valéry-sur-Somme à Péronne, dont le Département est gestionnaire, comporte les portions d'aménagement les plus importantes (73% de réalisé). Les emprises sont continues dans leur totalité mais pas encore aménagées entièrement. Les sections réalisées présentent une largeur moyenne de 2,5 m revêtues en stabilisé renforcé, en dehors des zones à forte circulation et en agglomération qui sont enrobées au liant végétal. Les aménagements restant seront réalisés par tranches entre 2017 et 2020 sous maîtrise d'ouvrage départementale. Entre Péronne et Ham, la continuité pourrait être assurée par une section de 23 km le long du canal du Nord.



Signalisation directionnelle et de rabattement touristique dans la Somme

[suite page 14]



Le long du canal de la Somme

Des négociations sont en cours entre le Département et Voies Navigables de France pour mettre en place une convention de superposition de gestion. Une autre section de 11 km sera nécessaire sur des voies à faible trafic pour atteindre Ham et la frontière avec l'Aisne. La Véloroute fait également l'objet d'une signalisation directionnelle et touristique continue et homogène. Elle est valorisée sur le site Internet du Département, celui de Somme Tourisme et à travers un topoguide sorti en février 2016 aux éditions Ouest-France, *La Somme en roue libre, de la source à la baie*.

La marque nationale Accueil Vélo est déployée dans 15 établissements labellisés le long de l'itinéraire en octobre 2016, démarche qui va se poursuivre pendant l'hiver. Des maisons éclésiastiques ont également été réhabilitées le long du parcours au service de la véloroute. L'objectif du Département ? Connecter la Véloroute de la Vallée de la Somme à l'Aisne avec à la fois le raccordement de l'itinéraire à l'EuroVelo 3/La Scandibérique, et le rapprochement de la source de la Somme à Fonsomme, à proximité de Saint-Quentin. La Véloroute de la Vallée de la Somme est donc un projet particulièrement structurant dans la Somme, conduit avec une logique de valorisation du patrimoine naturel et paysager de la vallée. Le Département est à titre d'exemple nominé aux Victoires du Paysage pour la médiation paysagère, culturelle et historique mise en place tout au long de la vallée à travers des belvédères.



Multiplicité des usages à Ailly-sur Somme, sur le canal de la Somme

Dans l'Aisne : des projets en cours

La V30 dans l'Aisne représente 118 km dont 55% sont prévus en site propre et 45 % en site partagé. A ce jour, deux sections sont réalisées avec un concours financier de 50 % de la Région : l'une en superposition avec l'EuroVelo 3/La Scandibérique de Tergnier à Abbécourt (13 km) ; l'autre sur la Voie verte de l'Ailette entre Monampteuil et l'abbaye de Vauclair (18 km). Ces deux sections sont promues sur le site départemental dédié à la randonnée. Les

87 km restant font l'objet d'une déclaration de projet en cours d'instruction auprès de la Direction départementale territoriale (DDT), puisque leur impact environnemental appellera des mesures compensatoires. Sous réserve d'un avis favorable de la DDT, le Département pourra lancer une déclaration d'utilité publique avant d'engager les aménagements, dont il est entièrement maître d'ouvrage sur des emprises départementales ou communales. La priorité est actuellement mise sur la finalisation des aménagements relatifs à l'EuroVelo 3 par le Département.

Par ailleurs, une autre déclaration d'utilité publique est en cours dans le sud du département sur la V52. Des arbitrages, notamment d'ordre budgétaire, devront ensuite être rendus, afin de planifier les futurs aménagements. La V30 suscite une attente locale forte, parce qu'elle connecte de nombreux points d'intérêt du territoire. Autre atout : l'itinéraire connecte l'Aisne au bassin de vie de Reims vers l'est et à l'attractivité de la côte picarde à l'ouest.



L'abbaye de Vauclair à vélo

Dans la Marne : des priorités à redéfinir

De Cormicy à Condé-sur-Marne, la V30 dans la Marne s'étend sur 63 km dont 75% sont inscrits en site propre et 25% en site partagé. 17 km de V30 sont réalisés dans la Marne, soit l'intégralité de l'emprise sous maîtrise d'ouvrage de Reims Métropole, avec des cofinancements de la Région, de l'Etat et de l'Europe. L'itinéraire, dit "Coulée Verte", fait l'objet d'une appellation et d'une signalisation directionnelle strictement locale et de Relais d'information service. Une étude de faisabilité a été produite sur les sections non-réalisées, sous maîtrise d'ouvrage départementale, qui sont par ailleurs inscrites dans le schéma départemental.

Pour le moment, les itinéraires prioritaires à l'échelle départementales jusqu'en 2017 sont le tronçon de V52 de Dormans à Condé-sur-Marne et la section de V16 au sud du département. La Marne ne s'est pas engagée à ce jour sur les 2 sections de V30 à aménager que sont Cormicy<>Reims et Sillery<>Condé-sur-Marne. De plus, une section de l'itinéraire connaît un gros point dur. Au niveau de Billy-le-Grand, le canal y longe un tunnel souterrain sur 2 km où se croisent à proximité une autoroute, une voie ferrée et une voie rapide. Les itinéraires alternatifs se situent sur la montagne de Reims et présentent de forts dénivelés. A l'heure actuelle, les aménagements de la V30 dans la Marne se limitent donc aux frontières de l'agglomération de Reims qui va elle-même voir ses limites évoluer au 1er janvier 2017 en devenant communauté urbaine et en intégrant 144 communes. La V30 traverse les coteaux de Champagne, une destination déjà promue à l'échelle régionale : La Champagne à vélo.

En l'absence de continuité, l'offre locale sur Reims Métropole fait l'objet d'une valorisation par le CRT Champagne-Ardenne, reprise par ailleurs dans le cadre d'une offre d'itinérance à vélo reliant les itinéraires en site propre entre eux par des voies à faible trafic. A titre d'illustration, l'itinéraire "De l'Ardenne à la Champagne par la Montagne de Reims" ne suit le tracé de la V30 qu'à Reims. Une fois continue, la V30 permettra de connecter la destination La Champagne à vélo aux principaux marchés émetteurs de touristes à vélo : l'Angleterre par la côte picarde, la Belgique, les Pays-Bas et Paris par l'EuroVelo 3. Ces liaisons seraient alors complémentaires de celles déjà envisagées vers le nord (Belgique et Pays-Bas) par la V34 puis La Meuse à Vélo, et vers Paris via la V52.

Des Régions mobilisées mais en repositionnement

Les régions Hauts-de-France et Grand Est sont en recomposition, ce qui appelle à une convergence des dispositifs préexistants et une redéfinition des priorités régionales. Jusqu'ici, les deux Régions ont participé au financement des aménagements déjà réalisés sur la V30, à hauteur de 7 millions d'euros pour les Hauts-de-France et au titre du CPER pour la région Grand Est. Elles accompagnent aussi la promotion de leurs itinéraires cyclables. La région Hauts-de-France a lancé un appel à projet "Développer le vélotourisme en Picardie" en soutien au développement des services vélo dont la location. La région Grand Est anime la promotion de la destination La Champagne à vélo et la labellisation des services. Picardie et Champagne-Ardenne, fondues dans Hauts-de-France et Grand Est, avaient toutes deux des objectifs de réalisation de schémas régionaux véloroutes et voies vertes, dans lesquels les itinéraires européens et nationaux étaient prioritaires. A noter que l'intégration des nouveaux schémas régionaux des véloroutes

L'intégration des nouveaux schémas régionaux
des véloroutes et voies vertes
dans les schémas prescriptifs des Régions
confirmerait leur engagement sur ce sujet.



Sur la voie verte de l'Ailette à Chamouille

et voies vertes dans les schémas prescriptifs des Régions, d'ici 2017 pour celui sur l'économie et l'innovation (SRDEII), et 2019 pour celui sur l'aménagement et le développement durable (SRADDET), confirmerait l'engagement des Régions sur ce sujet.

Objet de nombreuses initiatives locales, la V30 pourrait voir son avancement augmenter très rapidement au gré des projets d'aménagements des départements de la Somme et de l'Aisne principalement. Quelle sera alors la portée donnée à cet itinéraire de connexion et de liaison ? La nécessité d'une promotion et d'une identité propre à la V30 se fera-t-elle sentir ? L'avancement des aménagements en Hauts-de-France encouragera-t-il une réalisation plus rapide en Grand Est ? Quoiqu'il arrive, la réussite de la V30 dépendra de la vision partagée des parties prenantes autour du projet. ■

Agathe Daudibon



Sur la véloroute de l'Ailette à Pargny-Filain, dans l'Aisne

Pause en compagnie de témoins avisés de l'époque et du vélo...



Brigitte et Nicolas Mercat

C'est au cours de l'une de leurs étapes, aux confins de la Chine et du Tibet, que ces militants par l'exemple de la cause du vélo ont pris le temps de répondre ensemble à cette "Pause". Beau témoignage nourri de décennies d'expériences.



À l'échelle d'une vie, cela ressemble à du récidivisme. D'octobre 1990 à décembre 1991, Brigitte et Nicolas Mercat avaient déjà parcouru en tandem les quelque 23 000 km reliant Paris à la ville sud-africaine du Cap. La poste restante et les diapositives étaient alors leurs principaux liens avec les personnes laissées en chemin. À l'été 2002, âge d'or des cyber-cafés, les deux époux décident de rempiler. Ils sont accompagnés cette fois de leurs trois enfants de 9, 7 et 5 ans et parcourent ensemble pendant quatorze mois les routes d'Amérique du Sud, de Nouvelle-Zélande, de Nouvelle-Calédonie, d'Indonésie et d'Europe de l'Est. Le 6 mars 2016, le cofondateur d'Altermodal/Inddigo, et sa compagne, spécialisée dans le tri des déchets et l'insertion de personnes en difficulté, s'élancent à nouveau depuis leur base chambérienne, direction cette fois la route de la soie et le soleil levant. Entre dons de soi et d'observation, visas à prévoir et codes locaux à assimiler, une seule certitude : leur retour au premier trimestre 2017 passera par le Transsibérien et ses 9 200 km reliant Vladivostok à Moscou. Avant cela, leur programme tient en trois mots : pédaler, rencontrer et (s')interroger sur « le monde qui nous entoure et que nous ne faisons que traverser ».

• C'est votre troisième voyage au long cours après ceux de 1990 et de 2002. Quel est le dénominateur commun entre ces trois aventures ?

Au départ nous voulions partir tous les dix ans, mais les circonstances de la vie et les contraintes professionnelles ont fait qu'il a parfois fallu décaler les départs. En 1990 nous avions 25 ans. En 2002, nous voyagions avec les enfants. Cette fois notre dernier a passé son baccalauréat en juin. Tous ont pris leur envol alors nous reprenons la route là où nous l'avons laissée... Notre objectif à chaque fois reste de nous accorder un temps de respiration et de rencontres. Appuyer sur le bouton "reset" par rapport à nos vies trop rapides. Rechercher la lenteur et les fondamentaux, tout ce qui fait le sel véritable de l'existence : trouver de l'eau, manger, dormir, sentir le passage des saisons, comme lorsque nous basculons en quelques jours de 50°C au Turkménistan à la neige des hauteurs tibétaines. Alors oui, aujourd'hui, avoir Internet et une

carte bleue est un luxe qui n'existait pas à l'époque. Mais tout cela est presque secondaire. Quand vous avez pédalé des heures voire des jours loin de tout, une douche chaude, même chauffée à la bouilloire, ça n'a pas de prix.

• Qu'est-ce qui vous marque le plus, au cours de ce voyage-ci ?

Ce qui nous frappe c'est le regard que posent sur nous les gens que nous croisons. Le monde des voyageurs à vélo a évolué à une vitesse sidérante. Il y a trente ans, nous passions pour des fous ; aujourd'hui c'est moins le cas. Alors oui, il y a toujours des endroits où nous sommes les seuls touristes et où les gens nous regardent avec des yeux ronds comme des soucoupes, mais de façon générale l'effet "d'incongruité" est moindre. De notre côté, nous avons aussi appris quelques rudiments de turc, de farsi et de mandarin. Ça aide à briser la glace.

• Croisez-vous beaucoup de voyageurs à vélo ?

Bien plus qu'en 1990 ou 2002, c'est certain. La communauté des gens qui voyagent à vélo est aujourd'hui une réalité. Jusqu'au Kirghizistan, par exemple, nous avons rencontré beaucoup de Français et – c'est amusant de le constater puisque nous venons de la même région –, parmi eux, beaucoup de Rhônalpins. Il y a un côté initiatique dans les voyages à vélo. Quelque part, c'est un peu la même démarche qu'en montagne.

• Quels sont vos autres motifs d'étonnement ?

C'est presque un lieu commun à tous les voyageurs mais nous restons frappés par la beauté du monde et la diversité des cultures que nous rencontrons. Nous prenons plusieurs claques quotidiennement, d'autant que de loin en loin nous parviennent les échos de l'actualité relative à l'accueil fait en France aux migrants. Partir loin et longtemps, c'est se souvenir à quel point sous nos latitudes "hospitalité" et "bienveillance" paraissent aujourd'hui des mots d'un autre temps. Au fil des rencontres, ces vertus reprennent sens. L'Albanie, l'Iran (même

*« Le monde du voyage à vélo
a évolué à une vitesse sidérante »*

si là-bas le statut des femmes en général mais aussi par rapport au vélo nous pose question, ainsi que nous l'avons écrit sur notre blog*), les pays d'Asie centrale, la Chine : d'un coup notre chère Europe nous paraît bien petite, et surtout bien loin. Cela nous laisse volontiers songeurs quant à notre rapport à l'inconnu et à l'étranger. Peut-être qu'en France, quelque part, nous avons trop à perdre, et que du coup notre premier réflexe est de demeurer sur la défensive et sur notre quant-à-soi... Reste que, au passage, tout cela nous permet de mieux mesurer la chance d'y être nés.

• ***Vous êtes aussi des militants du vélo. Quelles pistes de réflexion sont apparues au cours des premiers mois de ce voyage ?***

Nous avons rencontré beaucoup de cyclistes locaux, notamment en Turquie, en Iran et surtout en Chine. En Chine, 95 % des voyageurs à vélo que nous avons croisés étaient chinois. Là-bas, aller à Lhassa est un classique des voyages à vélo. L'itinéraire draine jusqu'à 200 personnes par jour, même si l'accès est impossible à certaines époques de l'année. L'essor du marché chinois du tourisme à vélo et les possibilités qui s'offrent à la destination France en Chine sont deux vrais sujets de réflexion. Songez qu'une ville comme Korla est passée de 400 000 à 1,3 million d'habitants en cinq ans ! Le rouleau compresseur chinois est en marche et, avec lui, le développement des loisirs, le pouvoir d'achat, etc. Il y a en Chine une gigantesque classe moyenne et un réseau routier exceptionnel. En ville, partout où nous avons circulé, il y avait des bandes cyclables de quatre à cinq mètres de large ! Qui plus est, le vélo à assistance électrique est en train de supplanter le vélo traditionnel. En ville, dans le Xinkiang tout est électrique. Ce sont des vélos maniables, avec un siège arrière bas, qui permet d'accompagner des enfants à une vitesse de 30 km/h. Ce sont quasiment des mini-scooters.

• ***Qu'en est-il des autres pays traversés ?***

Nous avons vu sur notre parcours beaucoup de vélos en libre service en ville, et de nombreux touristes à vélo venus d'Ukraine ou de Russie, de République tchèque ou de Pologne. Au Kirghizistan et au Tadjikistan, nous avons croisé peu de cyclistes locaux mais avons découvert que ces deux pays étaient en train de devenir des destinations phares du tourisme à vélo, avec des cyclistes venus d'Europe mais aussi des États-Unis ou de Nouvelle-Zélande... Ces pays ont pour atout des vols moins chers que pour les pays alentour et, dans le cas du Kirghizistan, la fin depuis deux ans de l'obligation de visa. Les voyageurs, ensuite, se transmettent l'info...

• ***Justement : comment communique-t-on autour du vélo d'un pays à l'autre ?***

Globalement, dans ces pays, les sites Internet traditionnels s'effacent peu à peu devant la toute puissance de la blogosphère, avec des leaders d'opinion qui influent beaucoup sur le développement du bouche à oreille. C'est une sorte de conseil direct aux voyageurs : sur les itinéraires mais aussi sur les visas, le prix des vols, les hébergements, etc.,

à la façon de ce que nous pouvons trouver dans un magazine comme *Carnets d'aventures*... Autre chose frappante : il n'y a pas de jalonnements cyclables à proprement parler dans ces pays. La progression se fait à l'aide des smartphones. Même au Tibet les gens ont tous un smartphone ! Encore une fois, Internet a vraiment bouleversé la donne. Les jeunes que nous croisons ont les mêmes aspirations et les mêmes références que nos enfants, mais pas les mêmes débouchés ni les mêmes opportunités.

• ***Toutes ces observations vous donnent-elles des idées qui seraient transposables en France ?***

Complètement. Il y a sans doute de la place en France pour des itinéraires plus rustiques qui, pour donner un ordre d'idées, seraient entre voies vertes et chemins ruraux, par exemple dans le Massif central. Il y a aussi des choses à retenir en matière d'hébergement, ainsi que nous avons pu l'observer à Och au Kirghizistan, où 30 à 50 personnes pouvaient être hébergées dans un lieu comprenant à la fois des chambres hôtelières, un dortoir, une pelouse pour le camping, des

tables sous un espace couvert, une cuisine et des yourtes de six à huit lits. Chacun choisit la gamme qui lui convient. Car n'oublions pas que l'essentiel reste de trouver un abri avec si possible une cuisine et... de quoi brancher un chargeur. Dans les secteurs où l'offre est très faible, les paysans ouvrent leurs portes et proposent une offre qui peut ressembler à celle de la Fédération nationale Accueil paysan. Il n'y a pas à dire, au Kirghizistan, ils ont compris beaucoup de choses !



Passage d'un col à 4 250 m, au Pamir

• ***Qui dit nouveaux horizons dit nouvelles perspectives ?***

C'est le but de ce voyage. Cette prise de recul nous permet par exemple de nous souvenir que, en matière de voyage à vélo, les gens ne s'équipent pas juste pour essayer, et qu'il y a un vrai frein économique à lever sur la question de la location des sacoches. Par ailleurs, il serait opportun que nous soyons attentifs à l'émergence de ces nouvelles clientèles potentielles que constituent les cyclistes venus de Chine, mais aussi de Pologne, de Roumanie ou de République tchèque. Ce sont des gens qui ont besoin d'être rassurés sur la possibilité de voyager pas trop cher en France, par exemple grâce au réseau des Warm Showers [réseau d'échange d'hébergement entre cyclistes]. Car il ne faut jamais oublier qu'une part importante des cyclistes, notamment en Chine, qui partent à l'aventure jeunes seront dans quelques années l'élite de leur pays, les potentiels décideurs de demain. Si leur première impression est bonne, qui sait si, lorsqu'ils deviendront des voix qui comptent à l'échelle nationale voire internationale, ça ne jouera pas plus tard en faveur du développement du vélo... ■

Propos recueillis par Anthony Diau

* blog pour connaître l'itinéraire, lire les récits des étapes et voir des centaines de photos : bnmercat.wixsite.com/velomercatour



ÉTUDE D'ÉVALUATION SUR LES SERVICES VÉLOS

Étude très complète en 9 cahiers : un rapport de diagnostic, des cahiers techniques (les locations, les vélos en libre service, les aides à l'achat de VAE, les vélos-écoles, les stationnements, le vélo en entreprises, les ateliers d'autoréparation), une synthèse des résultats, des infographies.

À télécharger sur le [site de l'Ademe](#)



RAPPORT D'ACTIVITÉ DES DRC

Publié à l'occasion de l'assemblée générale des DRC, ce rapport rend compte des activités des DRC dans tous ses domaines de compétence et d'action au cours de l'année 2015-2016.

À télécharger sur le site des DRC onglet [Ressources / Vie de l'association](#)



LES VILLES "RESPIRE" DE DEMAIN

L'ambition de ce guide du Réseau Action Climat est de repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire en donnant aux collectivités le déclic pour réguler le trafic routier et agir sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. 4 leviers d'action sont proposés.

PDF de 56 pages à télécharger sur www.rac-f.org



LA WALLONIE À VÉLO PAR LES VOIES VERTES !

Un carnet de route décrivant quatre longues véloroutes/voies vertes, systématiquement déclinées en étapes tout public (une quarantaine de kilomètres en moyenne), toujours complétées de suggestions d'escapades collatérales.

150 pages. 14,90 €
Editions Ouest-France



PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS DANS LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Présentation des possibilités d'intégration des modes actifs à la démarche de PDU qui s'appuie sur les retours d'expérience de cinq autorités organisatrices de la mobilité, de tailles et de profils variés, pour illustrer concrètement la palette des actions en faveur de la marche et du vélo.

20 €. À télécharger sur le [site du Cerema](#)



VERS UNE MOBILITÉ PROPRE ET INTELLIGENTE

Etat des lieux et tendances sur le thème du transport et de l'environnement en Europe publié par l'Agence européenne pour l'environnement.

PDF de 37 pages à télécharger sur www.eea.europa.eu



COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES

Au-delà de la dévitalisation urbaine, cet ouvrage observe les conséquences, sur le territoire, de la manière dont on se déplace. Partout, la voiture reste considérée comme une obligation, un dû. Or, parce qu'elle occupe de l'espace et génère bruit et pollution, la motorisation asphyxie les villes. Il n'y a pas de solutions miracles, mais des petits pas et des décisions empreintes de sobriété peuvent contribuer à sauver les villes.

208 pages. 18 €. Édition Rue de l'échiquier.



DES VÉLOS DANS LA VILLE

Le directeur de l'EHESP publie un livre portant un regard novateur sur la place du vélo dans les villes. Une centaine de photos autour de 7 chapitres thématiques visent à mettre en lumière la façon dont le vélo transforme la ville : quand le vélo habille la ville, quand le vélo habite la ville, quand le vélo s'abîme en ville, quand le vélo s'abrite en ville, quand le vélo s'amuse en ville, quand le vélo veille en ville et quand le vélo se fait la malle.

65 pages. 18 €. Presses de l'EHESP.

8-10
FÉVRIER
2 0 1 7

**5^e CONGRÈS SUR LE VÉLO D'HIVER
MONTRÉAL / CANADA**

Plus d'infos sur www.wintercycling.org



16-19
MARS
2 0 1 7

**SALON DESTINATIONS NATURE
PARIS**

Plus d'infos sur www.randonnee-nature.com



27
MARS
2 0 1 7

**JOURNÉE D'ÉCHANGE VNF – DRC
PARIS**

Plus d'infos sur www.departements-regions-cyclables.org



28-30
AVRIL
2 0 1 7

**CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE
DES USAGERS DE LA BICYCLETTE - NANTES**

Plus d'infos sur www.fub.fr



**31 MAI -
2 JUIN**
2 0 1 7

**EUROPEAN CONFERENCE ON MOBILITY
MANAGEMENT 2017 - MAASTRICHT / PAYS-BAS**

Plus d'infos sur www.ecomm2017.com



3-4
JUIN
2 0 1 7

**FÊTE DU VÉLO
PARTOUT EN FRANCE**

Plus d'infos sur www.feteduvelo.fr



13-16
JUIN
2 0 1 7

**VELO-CITY 2017 : THE FREEDOM OF CYCLING
ARNHEM-NIJMEGEN / PAYS-BAS**

Plus d'infos sur ecf.com



5-6
OCTOBRE
2 0 1 7

**21^{es} RENCONTRES DRC
CHARENTE-MARITIME / LA ROCHELLE**

Plus d'infos sur www.rencontresdrc2017.com



12-13
OCTOBRE
2 0 1 7

**21^e CONGRÈS DU CLUB DES VILLES
ET TERRITOIRES CYCLABLES - PARIS**

Plus d'infos sur www.villes-cyclables.org



