CORTETIO ITES LA REVUE DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES N° 34 HIVER 2014



INITIATIVE

Une seconde chance grâce au Vélib'

DOSSIER

La journée **Club itinéraires**

page 14

PAUSE VÉLO

page 16

En compagnie de Jean-Pierre de Mondenard



page 4

Edito



Chers Territoires cyclables,

ous avons quitté 2013 dans une France aux véloroutes et voies vertes en ébullition. Les projets se multiplient et se concrétisent chaque jour, comme vous aurez l'occasion de le constater dans ce nouveau Vélo & Territoires. En 2014, je nous souhaite une année qui aille encore au-delà de ce bilan, pour plus de vélos sur nos véloroutes et voies vertes et plus de visibi-

lité pour ce moyen de transport, de loisir et de tourisme, cher à notre réseau. Surtout, je nous souhaite des avancées, avec un plan national "Mobilités actives" et une nouvelle programmation budgétaire européenne et nationale.

Frédéric Cuvillier, le ministre délégué aux Transports, devrait rendre public son plan national d'actions "Mobilités actives" au printemps 2014. Les premières réunions de travail auxquels les DRC ont été associés laissent présager que les moyens mis en œuvre ne seront pas à la hauteur des objectifs poursuivis. Les DRC se mobilisent pour que cette impression ne soit pas confirmée par les faits (voir la dernière de couverture de ce numéro). Il est grand temps qu'en France une vision nationale porte également les politiques cyclables. Le gouvernement doit prendre la mesure des enjeux et mesurer tous les avantages du vélo pour agir mieux et plus fort, à son niveau.

Une autre manière d'agir sera de prendre en compte les projets cyclables dans les nouvelles programmations budgétaires 2014-2020. Nous vous en parlons depuis quelques mois maintenant, des enjeux importants se présentent aux collectivités en ce moment. A la fin du printemps, les cartes des financements nationaux et européens seront rebattues, et il faudra attendre la réévaluation des enveloppes à mi-parcours pour bénéficier à nouveau d'une telle opportunité. A l'heure de la finalisation de ces documents stratégiques, les projets cyclables peuvent être défendus, détails techniques à l'appui. Il est donc encore temps de soutenir les projets d'aménagements cyclables dans les CPER 2014-2020 et les programmes opérationnels européens. La force des projets vélo réside aussi dans leur transversalité et leur inscription possible dans les volets innovation, développement économique, tourisme et transport de ces documents stratégiques.

Enfin, dernière échéance politique du premier trimestre 2014, les élections municipales et européennes, respectivement en mars et mai, seront l'occasion de réaffirmer l'enjeu sociétal qu'est le vélo pour les Français. Pour des villes apaisées, durables et humaines, le vélo est une solution, il doit être présent dans les programmes des candidats. Du côté de l'Europe, la reconnaissance du vélo comme moyen de transport à part entière passera par une mobilisation des eurodéputés qui seront élus en mai prochain.

Des défis importants nous attendent cette année. Tâchons d'être à leur hauteur tous ensemble. En attendant, je vous invite à découvrir ce numéro d'hiver de *Vélo & Territoires*, son optimisme et ses perspectives. Meilleurs vœux 2014.

Alain Spada

Président des Départements et Régions cyclables Conseiller général du Var

Une seconde chance grâce au Vélib'
territoire cyclable
ACTUS
DOSSIER
PAUSE-VÉLO
PARUTIONS
AGENDA
Plan national "Mobilités actives"

• Photo de couverture : la plage d'Arromanches © G. Wait / Calvados Tourisme

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.departements-regions-cyclables.org

Vélo & Territoires

Directeur de la publication : Alain Spada Rédaction: Anthony Diao, Agathe Daudibon Correction: Madeleine Aslangul

Cartographie: Thomas Montagne Conception et réalisation : Pierre Lortet

Crédits photos: G. Wait, Julien Rizzo, JCDecaux, CG14, Thierry Houyel, P. Gawandtka, Conseil régional de Nord-Pas-de-Calais, Agathe Daudibon,

Jean-Pierre de Mondenard, Nadia de Ronne

Remerciements: Pierre Foulon, Paul Chandelier, Marianne Fresnais, Anne Jolibois, Elie Daguet, Sally Friedrich, Jean-Pierre de Mondenard,

Valérie Bréhier-Jaunâtre

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)

Une seconde chance grâce au Vélib'

JCDecaux expérimente...

« Au lieu de raturer un passé que rien ne peut abolir, essayez de construire un présent dont vous serez ensuite fier. » Inscrite sur la façade de l'Association d'aide pénale, la citation d'André Maurois colle comme un gant à la démarche initiée depuis un an par les différents acteurs concernés par les vols ou le vandalisme sur les vélos en libre service. Explications avec Pierre Foulon, directeur des Relations contractuelles pour les vélos en libre service chez JCDecaux.



n octobre 2009, un article du New York Times rapportait que 80 % des 20 600 Vélib' mis en circulation depuis juillet 2007 avaient subi des vols ou du vandalisme, dont 11 800 sur la seule année 2009. La seule parade à l'époque fut une campagne d'affichage dessinée par Cabu : « Casser un Vélib', c'est facile... Il ne peut pas se défendre ». Après un léger mieux, la statistique remonta à 9 000 en 2012 - dont un Vélib' mystérieusement retrouvé dans les rues

de... Bamako (Mali), à quelque 4 000 kilomètres de son point de départ! Avec 1 500 réparations par jour mobilisant 10 ateliers et 400 salariés à plein temps, la coupe de JCDecaux, gestionnaire de l'équipement, ne tarda pas à être pleine. « Si les ateliers de réparation de Vélib' ne travaillaient plus pendant dix jours, il n'y aurait plus de Vélib' en état de circuler dans Paris », se murmurait-il à l'époque.

Cambouis. Entre la mairie de Paris, JCDecaux et les services de la Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ), la convergence d'intérêts apparaît comme une évidence. En décembre 2012,

JCDecaux signe une convention avec le parquet de Paris et la PJJ. Pierre Foulon, directeur des Relations contractuelles pour les vélos en libre service chez JCDecaux, en résume l'idée. « Nous sommes

confrontés ici à des primodélinquants. Ils ont été interpellés soit au moment où ils volaient un vélo, soit parce qu'ils utilisaient un vélo volé, soit parce qu'ils dégradaient du matériel. Plutôt que de passer en jugement, le procureur leur propose de réparer directement au bénéfice de la victime les conséquences des actes délictueux qu'ils ont commis. » Un principe de pollueur-payeur adapté à la solvabilité des mineurs. En clair : mettre les mains dans le cambouis et constater in situ le surcroît de travail que leur acte peut occasionner. Outre la triple condition de minorité, de flagrant délit de vandalisme et de premier contact avec la justice, un quatrième critère est requis pour que la mesure devienne effective : l'aval des parents de l'intéressé.

Depuis février 2013, une quarantaine d'adolescents primodélinquants sont passés par les deux ateliers de réparation des 12^e et 13e arrondissements de Paris.

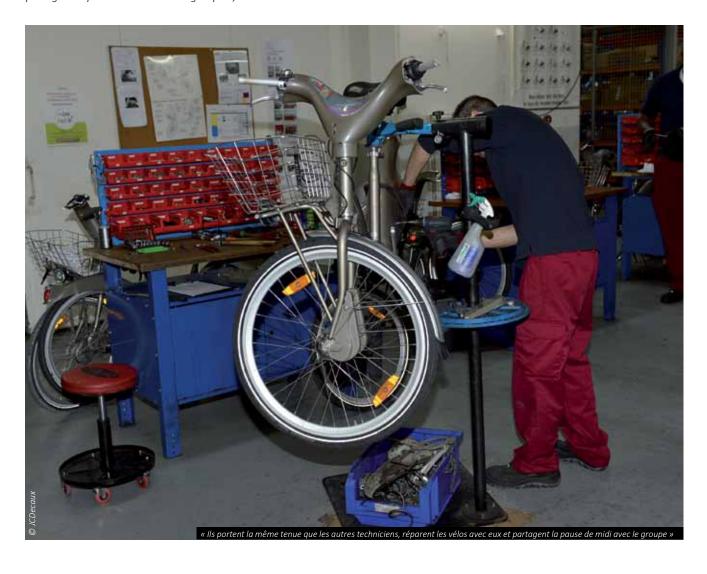
Vertus. Ancien avocat au barreau de Paris, Pierre Foulon connaît les vertus pédagogiques des mesures alternatives aux poursuites. Il en connaît aussi le point de bascule. « Il faut à tout prix éviter que le mineur vive l'expérience comme une punition, souligne-t-il. Cette mesure doit au contraire être vécue comme une première prise de contact avec le monde du travail, doublée d'une prise de conscience. » Depuis février 2013, une quarantaine d'adolescents âgés de 13 à 19 ans sont ainsi passés par les deux ateliers de réparation des 12^e et 13e arrondissements de Paris. Compte tenu de leur âge, les vacances scolaires sont le moment le plus indiqué pour les accueillir

dans ces ateliers. Leur prise en charge se fait par binômes, sur 48 h et du lundi au vendredi, sur la même fourchette horaire - 8 h / 16 h 15 – que leur tuteur, lequel est accompagné d'un membre de



l'association AAPé (Association d'aide pénale). « Ils portent la même tenue que les autres techniciens, réparent les vélos avec eux et partagent la pause de midi avec le groupe », détaille Pierre Foulon. Responsabilité. Un débriefing avec les intéressés clôt l'expérience. Il est l'occasion de constater que les tenants et les aboutissants du geste délictueux sont mieux compris. Le chiffre annoncé de 0 % de récidive incite à penser que le chemin est le bon. « Il y a même une plus-value que je n'imaginais pas, se réjouit Pierre Foulon, c'est que les équipes elles-mêmes se sentent valorisées de se voir confier la responsabilité de ces mineurs. » Cette réussite est appelée à faire tâche d'huile puisque des conventions similaires ont été signées en décembre avec le parquet et la PJJ de Seine-Saint-Denis et ceux du Rhône et de l'Ain, et que d'autres sont en cours de discussion du côté de Toulouse, Nancy et Nantes. « Ces opérations s'inscrivent dans une démarche plus globale de responsabilité sociétale de notre groupe, conclut Pierre Foulon. Elles concernent également des partenariats avec des collèges situés en zone sensible de Seine-Saint-Denis et du 20e arrondissement de Paris. La prochaine étape à l'étude sera celle des stages de sensibilisation avec ces interlocuteurs-là. »

Pour en savoir plus : pierre.foulon@jcdecaux.fr



Le Calvados

département cyclable

Alors que se profilent les cérémonies de célébration des 70 ans du débarquement de Normandie, zoom sur la politique cyclable du Calvados, huitième département le plus visité par les Français, réputé pour son lait, ses pommes et bientôt ses itinéraires à vélo!



Paul Chandelier Vice-président du Conseil général Conseiller général du canton de Thury-Harcourt.

• Quand s'est produit le déclic vélo dans le département du Calvados ?

La véritable prise de conscience date du 19 juin 2001. C'est ce jour-là qu'a été approuvée la Charte départementale pour l'environnement. Et c'est dans le cadre de cette charte que l'assemblée départementale s'est fixée, entre autres priorités, l'élaboration d'un plan départemental en faveur du vélo. Celui-ci a été voté en 2004, et une augmentation significative des moyens financiers et humains alloués à ce plan a été décidée en 2011.

• Quelles sont les grandes lignes de ce plan vélo ?

Même si dans les faits nous constatons beaucoup de déplacements domicile-travail – avec les problématiques d'éclairage que cela occasionne – notre objectif initial est avant tout de développer la pratique du vélo loisir, le vélo famille. Or qui dit public familial dit impératif de sécurité – et c'est la raison pour laquelle nous travaillons avec des associations d'usagers comme l'association Dérailleurs ou telle association de tandem pour malvoyants. Ces interlocuteurs ont des attentes précises et nous nous efforçons d'y répondre. Nous insistons également sur la dimension pédagogique. Notre patrimoine peut en effet être abordé sous l'angle historique, économique voire géologique. C'est la raison pour laquelle nous misons sur la création d'un vaste réseau de véloroutes et de voies vertes sur l'ensemble du territoire départemental. Ceci posé, notre plan vélo s'articule autour de sept axes qui en constituent le squelette.

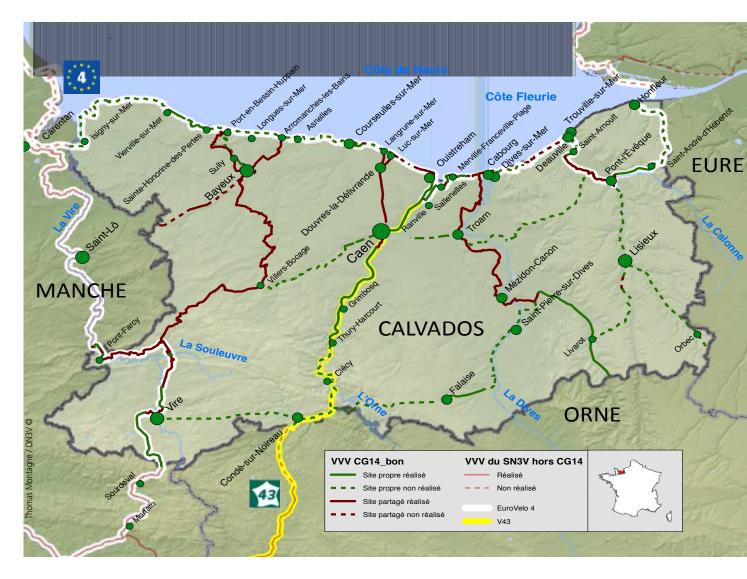
• Quels sont ces axes?

Le premier vise à assurer la continuité sur l'ensemble des 120 km du littoral du Calvados, ainsi qu'un axe nord-sud traversant la Suisse normande. Ces itinéraires sont inscrits au Schéma régional et ressortent comme une priorité départementale. Le deuxième axe consiste à créer des liaisons structurantes départementales ainsi que des continuités vers le sud, l'idée étant de desservir les principaux sites naturels et touristiques et de se connecter aux départements voisins. Nous cherchons également à développer les liaisons entre la ville et la mer en reliant – et c'est le troisième point – le littoral aux principaux pôles urbains et touristiques. Les quatrième, cinquième et sixième axes concernent la sécurisation des sorties d'agglomération, l'accès et le stationnement des vélos dans les collèges, ainsi que l'accompagnement des collectivités locales pour la création de boucles cyclables de proximité. Le septième et dernier axe, enfin, englobe les aspects communication et promotion de ce plan vélo. Le but reste en effet de faire vivre et valoriser ces itinéraires.

Quelles sont les réalisations à ce jour sur le territoire du Calvados?

Les 26 km réalisés en 2013 portent à 335 le nombre de kilomètres aménagés. Rapportés aux 717 km inscrits, le Calvados a donc achevé à ce jour 47 % du linéaire total. Sur ce total, les voies vertes représentent 106 km, les pistes cyclables 36 km, les bandes cyclables 2 km et les voies partagées 191 km.

– S'agissant de la Véloroute littorale du Bessin : l'idée était de rouvrir un cheminement accessible aux circulations douces le long des falaises du Bessin, après la fermeture en 2001 du sentier littoral. Un premier tronçon sur le secteur mythique des plages d'Omaha Beach a été réceptionné à l'été 2013 entre Sainte-Honorine-des-Pertes et Vierville-sur-Mer. Les sections Arromanches—Asnelles, Arromanches—Longues-sur-Mer et Porten-Bessin—Sainte-Honorine-des-Pertes font l'objet d'études de conception. Les travaux sont programmés dans le courant de cette année.



- S'agissant de la portion reliant Caen à la Côte de Nacre : la liaison est effective. Elle permet de relier la cité de Guillaume le Conquérant et son patrimoine historique (l'abbaye aux Hommes, l'abbaye aux Dames, le Mémorial) à Langrune et Luc-sur-Mer en passant par Douvres-la-Délivrande.
- S'agissant de la portion reliant Caen à la baie de l'Orne : il s'agit d'une voie verte en enrobé lisse. Elle longe le canal de l'Orne sur l'ancien chemin de halage en direction soit de Ouistreham, soit de Merville-Franceville en passant par Ranville ou encore Sallenelles et sa Maison de la nature et de l'estuaire.
- S'agissant de la véloroute littorale reliant Pont-l'Evêque à Deauville : la contrainte ici était d'imaginer un itinéraire en retrait dans les terres. Les travaux réalisés en 2012 ont permis de relier Pontl'Evêque à Saint-Arnoult. La section Saint-Arnoult—Deauville est quant à elle en cours d'étude.
- S'agissant de la véloroute littorale reliant Cabourg à Dives : les travaux d'aménagement de la voie verte de l'estuaire de la Dives ont été achevés en février 2012. Ils permettent de prolonger la véloroute déjà en service entre Caen et Cabourg.

- S'agissant de la voie verte de la Calonne : elle relie Pont-l'Evêque à Saint-André-d'Hébertot et emprunte un parcours à travers le pays d'Auge, célèbre pour sa campagne vallonnée et ses paysages
- S'agissant de la voie verte de la Suisse normande : nous quittons ici l'axe de l'EV4 pour rejoindre celui de la V43. Cette voie a été aménagée le long de la voie ferrée entre Caen et Clécy pour remettre en valeur la vallée de l'Orne et relier l'axe principal nord/sud du département. Une première section de 13 km a été inaugurée en juillet 2013 entre l'agglomération caennaise et Grimbosq. Une deuxième section de 10 km est en cours de réalisation entre Grimbosq et Thury-Harcourt. A terme, cet itinéraire de 37 km constituera un axe structurant de notre plan vélo. Il permettra de relier, via la V43, le littoral à la Suisse normande, à l'Orne mais aussi à La Rochelle.

• Quid de la véloroute reliant les plages du Débarquement au **Mont-Saint-Michel?**

Ce projet a été initié par les départements de la Manche et du Calvados, en partenariat avec les collectivités locales. Il est consultable

[suite page 8]



sur le site de France Vélo Tourisme. Il a vocation à servir de produit d'appel à l'échelon national et international pour le tourisme à vélo. Côté Calvados, l'itinéraire principal permet de relier Arromanches et Port-en-Bessin aux itinéraires de la vallée de la Vire en direction du Mont-Saint-Michel. Ces aménagements ont fait l'objet en juin 2013 d'une inauguration commune aux deux départements. Pour ce qui concerne la portion qui relie Bayeux à Port-en-Bessin, la liaison se fera par une voie verte. Un premier tronçon Bayeux–Sully a été réalisé au printemps 2013. La période 2014-2015 sera consacrée à l'établissement du dossier d'enquête publique nécessaire pour la suite de l'itinéraire jusqu'à Port-en-Bessin.

• Le plan vélo évoque enfin la véloroute qui relie la Côte fleurie au pays d'Auge...

Il y a deux sections de voies vertes dans la partie comprise entre la Côte fleurie et le marais de la Dives, royaume des hérons et des cigognes et traversé par le parc et les jardins de Mézidon-Canon. L'itinéraire se poursuit ensuite par de petites routes à travers le pays d'Auge avant de rejoindre une ancienne voie ferrée réaménagée en voie verte. Cette voie longe la vallée de la Vire et ses vallons, ses prairies et ses vaches normandes. Une véritable invitation à s'intéresser au patrimoine local!

Le CG14 en bref

Préfecture Caen

5 548 km2

Population 685 000 habitants 124 hab./km2

Pour en savoir plus

www.calvados.fr www.calvados-tourisme.com

• Quelles sont les difficultés auxquelles vous vous trouvez confrontés dans la mise en place de ce plan vélo?

Nous sommes confrontés à quatre types de difficultés. La première concerne le relief, avec en particulier les territoires vallonnés du pays d'Auge ou du bocage virois. La deuxième difficulté est relative à l'aspect foncier et aux procédures d'expropriation, comme c'est le cas sur la véloroute littorale du Bessin. La troisième difficulté est d'ordre géotechnique, c'est-à-dire qu'elle concerne la gestion et le suivi de l'effondrement des falaises – et c'est à nouveau le cas avec la véloroute littorale du Bessin. La quatrième difficulté, enfin, n'est pas la moindre. Elle concerne la protection des habitats d'espèces protégées. C'est le cas par exemple dans le cadre de la voie verte de la Suisse normande, où des contraintes spécifiques liées à la préservation de la biodiversité s'imposent. Elles nécessitent des investigations et des procédures technico-réglementaires supplémentaires, qui impactent le planning et le budget des opérations, voire jusqu'à la faisabilité même de certains aménagements.

Quel type de revêtement privilégiez-vous ?

Le choix se fait en fonction du territoire, des usages attendus, des contraintes paysagères et techniques et des problématiques liées à l'entretien. Les voies vertes départementales alternent ainsi entre stabilisé et enrobé. Ce dernier revêtement est privilégié lorsque le vélo cohabite par exemple avec le roller – mieux vaut régler un problème de cohabitation qu'un problème de fréquentation!

• La signalétique est-elle harmonisée sur l'ensemble du territoire ?

Oui. Nous avons un cahier des charges départemental pour la signalisation vélo. Il est largement inspiré des recommandations du Certu et nous le complétons avec une charte graphique spécifique pour la signalisation complémentaire de type totems, RIS ou panneaux pédagogiques.

• Quel budget est alloué à cette politique cyclable ?

Notre budget s'élève à 3 millions d'euros par an.

• Comment cela se passe-t-il avec la région Basse-Normandie ?

La Région participe à hauteur de 15 % aux travaux inscrits sur le Schéma régional – c'est-à-dire l'axe littoral et celui de la V43. Ce partenariat a par exemple été très important pour la concrétisation de la voie verte de la Suisse normande.

• Et avec les départements voisins ?

Nous avons des relations avec le conseil général de la Manche notamment pour la véloroute Plages du Débarquement-Mont-Saint-Michel ainsi que pour le Tour de Manche (projet Cycle West). Nous échangeons également avec le conseil général de l'Orne, s'agissant notamment de la V43.

• Qu'en est-il des communes ?

La majorité des itinéraires du plan vélo départemental empruntent des emprises communales. Ces projets sont donc naturellement établis avec une large concertation locale. Nous parlions tout à l'heure du squelette, il s'agit ici de la chair du projet. Administrativement, les travaux et la gestion ultérieure des aménagements sont régis par des conventions entre les communes et le Conseil général.

[suite page 10]



Quid enfin des EPCI ?

Certains itinéraires du plan vélo départemental ont été fléchés comme relevant d'une maîtrise d'ouvrage déléguée. C'est le cas d'une partie de la véloroute Plages du Débarquement-Mont-Saint-Michel, qui a été aménagée par les collectivités locales du Bessin (Bayeux Intercom, Val-de-Seulles, Villers-Bocage Intercom et Trévières), avec l'appui technique et financier du conseil général du Calvados. Dans le même ordre d'idées, les collectivités du sud pays d'Auge viennent de valider un plan vélo qui pourra déboucher sur la concrétisation d'aménagements cyclables éligibles à une subvention du conseil général du Calvados à hauteur de 50 %.

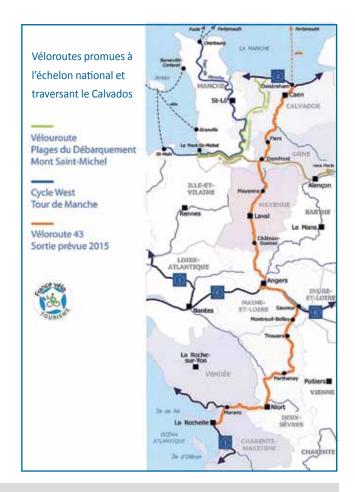
Existe-t-il des chiffres quant à la fréquentation de ces itinéraires?

Oui, car nous avons un réseau de compteurs de fréquentation. L'itinéraire de référence aujourd'hui est la voie verte de la Suisse normande. Elle compte 350 000 usagers par an.

Une dernière question : trouvez-vous vous-même le temps d'enfourcher le vélo ?

Moins qu'à l'époque où j'arrivais à me garder un moment le samedi après-midi. Mais j'ai aujourd'hui trois petits-enfants et la voie verte passe aux portes de chez moi. En matière de déplacements, c'est mieux qu'une Rolls!

Propos recueillis par A. D.



Vélo et Débarquement

En 2004, le lancement du plan vélo du Calvados coïncidait avec les festivités des 60 ans du Débarquement. Dix ans plus tard, l'itinéraire phare de la Région relie précisément les plages du Débarquement au Mont-Saint-Michel. « Cet itinéraire a été inauguré le 1^{er} juin 2013, soit un an avant les cérémonies du 70° anniversaire », expliquent Elie Daguet et Anne Jolibois, respectivement chef du service Environnement et responsable des filières Sport et Loisirs nature du Plan départemental des itinéraires de promenade et randonnée. L'itinéraire s'étend sur 230 km et forme un Y puisque l'un des points de départ se situe à Utah Beach (Manche) et se prolonge via Carentan, Saint-Lô et Pont-Farcy, tandis que les deux autres sont fixés à Port-en-Bessin et Arromanches (Calvados) et traversent Bayeux et Villers-Bocage. La jonction des deux branches s'opère au niveau du viaduc de la Souleuvre. La route continue ensuite par Vire, Sourdeval, Mortain, Saint-Hilaire, Ducey et se termine par les 5 km majestueux face au Mont-Saint-Michel immortalisés par les caméras de télévision en juillet dernier à l'occasion d'un contre-la-montre du 100^e Tour de France.

Ce projet ambitieux a été piloté par Calvados Tourisme et soutenu par la région Basse-Normandie. Il a coûté 4,8 millions d'euros (1 million d'euros pour le Calvados, 3,8 millions d'euros pour la Manche). « S'agissant du Calvados, le Conseil général fut seul maître d'ouvrage sur la portion Villers-Bocage-viaduc de la Souleuvre, poursuit Anne Jolibois. En revanche les quatre communautés de communes du Bessin se sont portées maîtres d'ouvrage pour les 67 km reliant Arromanches et Port-en-Bessin à Villers-Bocage, et la Région et le Département ont cofinancé ce tronçon à hauteur de 40 % chacun. » L'ouverture de cet itinéraire tombe à point nommé. Du 5 juin au 21 août 2014, la Normandie sera en effet le théâtre des commémorations du 6 juin 1944. Cellesci seront d'autant plus émouvantes qu'elles seront peut-être l'une des dernières grandes cérémonies d'anniversaire en présence d'un nombre important de dépositaires du "souvenir vivant", selon les mots du CDT du Calvados. En 2004, 20 chefs d'Etat et de gouvernement étrangers avaient fait le déplacement pour le 60e anniversaire et 400 anciens combattants avaient été décorés d'un insigne de la Reconnaissance.

Plus d'informations sur

www.calvados-tourisme.com

En bref et en brèves

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

Les contrats de destination

À l'heure actuelle, trois contrats de destination ont été signés : "Alsace", "Tarn-et-Garonne" et "Centenaire de la Grande Guerre". Cet outil pourrait s'avérer pertinent dans le cadre du développement du tourisme à vélo à l'échelle régionale ou nationale.

Mais de quoi s'agit-il ? Le site du ministère du Tourisme (DGCIS) présente le dispositif ainsi : « Dans le cadre de sa politique nationale en faveur du secteur du tourisme, le Gouvernement a souhaité proposer aux acteurs territoriaux un outil rénové de développement touristique et de coopération : les contrats de destination. Fédérant acteurs publics (Etat, collectivités territoriales, institutionnels du tourisme, CCI) et privés (hébergeurs, transporteurs, prestataires d'activités sportives et de loisirs...) d'un même territoire autour de thématiques identifiées, les contrats de destination ont pour objectif de construire une offre touristique cohérente et lisible, en France et à l'international. Ils reposent sur une identité forte de territoire et s'appuient sur une stratégie locale partagée par les acteurs locaux et répondant aux attentes de la clientèle. Le contrat de destination se développe sur plusieurs années, sous forme d'actions portant sur la structuration de l'offre, la qualité d'accueil, la promotion de la destination sur les marchés cibles et l'observation des marchés et des retombées économiques. »

Plus d'infos sur www.dgcis.gouv.fr et www.atout-france.fr/contratsdestination

Les données véloroutes et voies vertes ont leur standard national

Le 22 janvier 2014, la Commission nationale de validation des données pour l'information spatialisée (Covadis) a validé le standard des données véloroutes et voies vertes (VVV). Formalisé par les DRC et le Certu, ce géostandard va maintenant être diffusé auprès des producteurs de données sur les véloroutes et voies vertes. Son application, notamment dans l'Observatoire national des VVV, favorisera l'utilisation et les échanges de données véloroutes voies vertes à l'échelle nationale.

Plus d'infos sur le site des DRC et sur www.certu.fr

Lancement du forum technique des DRC

Début 2014, les DRC ont lancé un forum de discussion. A partir du site Internet des DRC et munis de leurs codes d'accès, les adhérents peuvent dorénavant partager, consulter ou échanger des avis techniques classés par thématiques : Véloroutes et voies vertes, Signalétique, Évaluation ou encore Aspects juridiques... Le forum facilite les échanges experts et capitalise sur les connaissances disponibles dans tous ces domaines.

Plus d'infos sur le site des DRC / Forum

La collectivité territoriale de Corse, nouvelle adhérente aux DRC

Après l'adoption de son schéma directeur cyclable en mars 2013, la collectivité territoriale de Corse a adhéré aux Départements & Régions cyclables. Septième Région à rejoindre le réseau, la Corse porte à 73 le nombre d'adhérents aux DRC.

Une Journée DRC dédiée à l'évaluation. Réservez la date!

La première Journée DRC sur le thème de l'évaluation des fréquentations cyclables aura lieu le 16 juin à Paris. Cette journée technique sera l'occasion d'évoquer en deux temps la question de l'évaluation. La première demi-journée concernera le volet touristique. La seconde s'attardera sur la fréquentation relevant de la mobilité à vélo. De portée technique, cette journée s'adresse avant tout aux agents des collectivités adhérentes des DRC. L'invitation officielle à cette première Journée DRC sera prochainement disponible.

Plus d'infos sur le site des DRC

Une "Croisière cycliste" sur l'EuroVelo 6



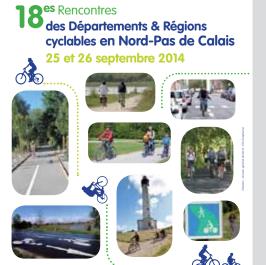
L'AF3V organise une randonnée cycliste reliant Vienne, la capitale autrichienne, à Nantes par l'EuroVelo 6, du 30 mai au 14 juillet 2014. 55 étapes pour parcourir 2 222 km! Cette croisière a pour but de promouvoir le réseau EuroVelo ainsi que Nantes, ville hôte de Velo-City 2015. Pour conserver le concept d'un voyage familial permettant de profiter des attraits touristiques des régions visitées, chaque étape sera limitée à une cinquantaine de kilomètres en moyenne.

Infos et inscription sur : www.af3v.org

[suite page 12]

18^{es} Rencontres DRC 2014 à Lille

Le vélo : le changement en mouvement sera le thème des 18^{es} Rencontres des Départements & Régions cyclables à Lille, les 25 et 26 septembre 2014.



Pour changer, justement, ces Rencontres ne seront pas accueillies par une, mais par trois collectivités : le conseil régional de Nord-Pas-de-Calais, le conseil général du Nord et le conseil général du Pas-de-Calais.

Nord-Pas de Calais Nord

CYCLABLES

Le programme détaillé de l'édition 2014, en cours de réalisation, sera disponible prochainement sur le site des DRC. Le réseau et les collectivités hôtes sont déjà mobilisés autour de l'organisation de ce congrès qui s'annonce très prometteur. Rendez-vous à Lille les 25 et 26 septembre!

Plus d'infos sur le site des DRC

Les Régions invitent à se réunir autour de la ViaRhôna

La ViaRhôna doit relier le Léman à la Méditerranée. Les 819 km de l'itinéraire en France existent dans les esprits depuis longtemps et sur le territoire... à 34% (chiffres ON3V). Il devenait donc urgent pour les 3 Régions et 10 Départements français concernés de convenir d'une stratégie collective. Le 10 décembre 2013, à l'invitation des trois Régions et en présence de quatre élus régionaux, l'ensemble des collectivités partenaires de la ViaRhôna se sont réunies en ce que l'on pourrait qualifier de comité d'itinéraire fondateur. Les contours de ce comité d'itinéraire se précisent en ce moment et la dynamique semble bien lancée pour une ouverture en 2016. Par ailleurs, une candidature visant à intégrer la ViaRhôna au réseau EuroVelo a été formalisée entre les partenaires français et suisses et déposée auprès de l'ECF fin décembre.

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

La Drôme récompensée pour son génie écologique sur la ViaRhôna

Le département de la Drôme a été récompensé pour le projet ViaRhôna-du Léman à la Méditerranée dans le cadre du prix 2013 "Infrastructures pour la mobilité et biodiversité" organisé par l'IDRRIM. Pour Pascal-Eric Chomel, directeur adjoint des Déplacements de la Drôme : « Ce prix constitue une reconnaissance de la qualité de notre travail sur la ViaRhôna. Plus largement, il reconnaît la cohabitation possible entre les véloroutes voies vertes et les espaces naturels sensibles. »

Ce cas d'école vient étayer le propos du cahier de recommandations pour la réalisation des aménagements cyclables dans les espaces protégés, réalisé par le ministère du Développement durable en octobre 2011. Ce document est téléchargeable sur le site des DRC (onglet "Parutions") ou sur le site du ministère.

Plus d'infos sur le site des DRC ou sur

www.developpement-durable.gouv.fr

Tour de Manche à vélo : l'aventure devrait continuer en 2014

Une quarantaine de partenaires du projet européen Cycle West étaient réunis le 19 novembre 2013 à Rennes à l'occasion du séminaire de clôture du projet. « Nous sommes réunis pour un moment fort : la clôture de tout le travail accompli en commun, ce qui ne veut pas dire sa fin », a introduit Maria Vadillo, présidente du CRT Bretagne. Le bilan incontestablement positif du projet a fait place à des échanges sur les perspectives de poursuite de l'initiative. Conclusion : une coordination du Tour de Manche (TDM) et Petit Tour de Manche (PTM) devrait être maintenue en 2014.

Plus d'infos sur le site des DRC, onglet "Itinéraires", puis "Tour de Manche"

Nord-Pas-de-Calais: la région se dote d'un plan vélo

Le 21 novembre 2013, le conseil régional de Nord-Pas-de-Calais a adopté son plan vélo à l'unanimité. Document cadre de la politique cyclable de la Région, il rationalise son action dans le but d'augmenter la pratique du vélo à l'horizon 2020. « Ce plan vélo régional ambitionne la mise en place d'une démarche plus territoriale qu'institutionnelle, indique Paulo-Serge Lopes, conseiller régional en charge de la politique vélo et vice-président des DRC. Le constat a été fait que chaque grande collectivité adoptait une politique vélo de son côté. Notre volonté ici est de mettre en cohérence l'ensemble des actions menées pour favoriser le développement du vélo en Nord-Pas-de-Calais. »



Qualité des itinéraires cyclables : certification et labellisation

D'avis de cycliste, tous les aménagements cyclables ne se valent pas selon l'usage qui en est fait (utilitaire, loisirs ou itinérance). Comment alors garantir aux différents types d'utilisateurs la qualité attendue ? Comment éviter d'éventuelles mauvaises surprises pour certains usages? Mais aussi comment épauler les maîtres d'ouvrage pour réaliser les meilleurs aménagements possibles suivant le public visé ? Ce sont là les questions soulevées par deux initiatives indépendantes : la certification des EuroVelo-routes portée par l'ECF en Europe et la labellisation des véloroutes et voies vertes portée par l'AF3V en France. Quelles sont leurs différences ? Leurs complémentarités ? Éléments de réponses...



La certification EuroVelo

Le réseau EuroVelo comprendra à terme un linéaire de 70 000 km répartis sur toute l'Europe. Garantir un niveau d'aménagement et de service équivalent sur un tronçon français de l'EuroVelo 6 et son équivalent autrichien est un enjeu essentiel pour l'ECF, porteuse du projet EuroVelo. Elle a donc élaboré un standard de certification européenne des EuroVelo. « La méthodologie de la certification européenne est prête, le travail de terrain pour la certification pilote sur la Véloroute Rhin est achevé », assure Adam Bodor, directeur d'EuroVelo à l'ECF. Le but de cette démarche ? « Du côté des professionnels de la filière, la certification européenne permet d'avoir une meilleure visibilité des tronçons praticables (...). Les cyclistes, de leur côté, pourront vérifier quelles routes correspondent le mieux à leur besoin sur la base d'un standard européen. » La certification sera rendue publique par l'ECF directement et ne pourra être réalisée sur le terrain que par des experts formés. L'audit se déroulera uniquement sur les itinéraires volontaires dans la mesure où les comités d'itinéraire EuroVelo eux-mêmes financeront cette certification pour un coût qui reste encore à déterminer. L'évaluation concernera uniquement les EuroVeloroutes réalisées ou continues sur au moins 1 000 km et aura

une durée de validité de 5 ans. Elle sera communiquée sur le site d'EuroVelo et sa carte. Les prochaines étapes ? « Dès que les améliorations mineures qui ont été proposées seront validées, nous publierons la première certification de la Véloroute Rhin et la communiquerons à des millions de cyclistes européens. J'espère que de nombreuses EuroVelo-routes suivront », conclut Adam Bodor.

Le projet de labellisation en France porté par l'AF3V

Côté français, l'AF3V mène depuis 2012 une réflexion sur un label français des véloroutes et voies vertes (VVV), inspiré du modèle allemand de l'ADFC. De sa propre initiative, l'association d'usagers des VVV a déjà élaboré une grille d'évaluation qui comprend 19 critères (sur les bases du cahier des charges national des VVV), formé des sillonneurs dans les régions et procédé à l'évaluation de 50 itinéraires et 2 000 km de VVV. Éric Brouwer, président de l'AF3V : « Notre motivation est partie du constat du développement de nombreux aménagements et avec cela, d'une grande disparité dans la qualité des véloroutes et voies vertes. Il nous semblait nécessaire de prévenir l'usager sur la qualité des aménagements. De plus, cet outil propose un avis indépendant pour défendre, au sein des collectivités, la mise en place d'aménagements adaptés au tourisme à vélo. » La labellisation sera faite par une commission ad hoc de l'AF3V sur la base d'éléments recueillis sur le terrain par des sillonneurs bénévoles de l'association. La démarche vise à terme l'ensemble des VVV françaises de façon indépendante des porteurs de projet euxmêmes. Prochaines étapes du projet en cours ? « Après une consultation des partenaires au cours de l'hiver, nous prévoyons un lancement de notre label AF3V au printemps 2014 en même temps qu'une présentation des premiers itinéraires labellisés. »

Certification, labellisation, quelle différence?

La différence majeure entre les deux systèmes réside dans le point de vue. La certification EuroVelo audite en fonction de la demande et du financement des porteurs de projets d'itinéraires, là où l'AF3V procède à une démarche systématique, exhaustive et indépendante par l'intermédiaire de son réseau local. A terme, l'ensemble des itinéraires français devraient se voir décerner un label AF3V de 1 à 5 pétales indépendamment des objectifs poursuivis par les maîtres d'ouvrage. Dans les deux cas, l'évaluation se fait selon le point de vue d'un cycliste : itinérant côté EuroVelo, familial côté AF3V. Les deux dispositifs sont établis pour contribuer et influer sur la qualité d'ensemble des itinéraires pour les usages précités. Ni l'un ni l'autre ne prendra en considération les contraintes réglementaires et environnementales imposées aux maîtres d'ouvrage pour émettre une appréciation. Les DRC rendront compte de l'évolution de ces deux démarches à leurs adhérents.

En savoir plus : www.eurovelo.org et www.af3v.org

La journée Club itinéraires

Retour sur les témoignages croisés de la table-ronde "Itinéraires et schémas régionaux : où en est-on ?". Entre enjeux communs et premiers enseignements.

omment pérenniser un itinéraire ? A quelles questions se retrouvent confrontés les comités d'itinéraire ? Quelles ✓ réponses sont apportées par les porteurs de projet ? C'est à quelques-unes de ces interrogations qu'ont essayé de répondre les intervenants de la journée Club itinéraires du 14 novembre 2013. Retour sur des problématiques dans l'air du temps.

- La V43. La véloroute 43 relie la Manche à l'Atlantique. Elle part de Ouistreham (Calvados) et se termine 608 km plus loin à La Rochelle (Charente-Maritime). Cet itinéraire coordonné par l'ADRT des Deux-Sèvres traverse trois parcs naturels régionaux et propose des interconnections avec l'EV4, la Véloscénie, La Loire à vélo et La Vélodyssée, ainsi que la possibilité de liaisons par bateau avec l'Angleterre. Le premier comité d'itinéraire s'est tenu en juillet 2013 et le premier comité de pilotage en novembre 2013. L'ouverture de l'itinéraire est prévue pour 2015.
- Le schéma régional des véloroutes et voies vertes d'Aquitaine. Un premier schéma a été adopté en 2003, avant d'être révisé en 2013 pour tendre vers un linéaire de 2 680 km. 1 500 km restent à réaliser pour un budget estimé à 23 millions d'euros, selon la coordination régionale.
- La V80 ou la Véloroute de l'Entre-deux-Mers. Cet itinéraire s'étend sur 550 km et concerne 3 régions et 6 départements. 90 % du linéaire est en voie verte. « Le point faible est que l'itinéraire n'est pas aménagé dans l'Aude, même si la réalisation est inscrite au schéma cyclable, explique Marie-Luce Blanc de l'ADT82, structure

chef de fil du comité d'itinéraire. Dans l'Hérault, seuls 13 km ont été aménagés. Enfin, le problème du chancre coloré sur les platanes va changer complètement le paysage sur des longs tronçons. » En 2014, les partenaires de l'itinéraire mettront l'accent sur la cartographie de l'itinéraire, la mutualisation du site Internet et la labellisation Accueil Vélo.

- L'EV3 en France. C'est la plus longue EuroVelo-route de France avec 1583 km compris entre Jeumont (Nord) et Saint-Jean-Piedde-Port (Pyrénées-Atlantiques). Elle concerne 6 régions, 18 départements et un bassin de 7 millions de personnes vivant à moins de 5 km de l'itinéraire – dont 4,8 millions sur la seule Île-de-France. Elle croise l'EV1, l'EV6, la V43 et la V80. La région Île-de-France coordonne le comité d'itinéraire pour l'EV 3.
- Le schéma régional de Basse-Normandie. Ce schéma a été initié en 2002. Il intègre les plans départementaux du Calvados et de la Manche, et notamment les trois itinéraires phares que sont le Tour de Manche, la Véloscénie et la véloroute des Plages du Débarquement. Il s'appuie également sur la marque Accueil Vélo et bénéficie de la stratégie globale de développement de la destination Normandie à vélo, où le tourisme vélo est une priorité.
- La Véloscénie Paris-Mont-Saint-Michel. Cet itinéraire traverse 4 régions, 8 départements et 3 parcs naturels régionaux, soit 440 km de pistes cyclables depuis la cathédrale Notre-Dame de Paris jusqu'au Mont-Saint-Michel. Le pilotage du projet est assuré par Manche Tourisme.



Les mots-clés du débat

Financer. Stéphan Barrault, à propos de la Véloscénie : « Nous sommes partis sur 250 000 € sur trois ans, avec une grosse intervention de l'Etat au départ pour lancer les actions. Notre montage est un forfait fixe pour les Départements et les Régions, ainsi qu'un prorata au kilomètre. Nous sommes ici en deçà des montants de participation mis en place sur les autres itinéraires. La majorité des partenaires ont mis du budget supplémentaire sur leurs fonds propres pour compléter. Au final, nous arrivons à peu près à un seuil équivalent à 10 000 € par partenaire, et c'était utile. Il vaut donc mieux ne pas rogner au début puisque, sur le long terme, les ressources sont de toute façon indispensables. »

Coordonner. Gwenaële Duval, à propos de l'EV3 : « Coordonner un itinéraire d'une telle longueur est une vraie difficulté. Il va nous falloir trouver les leviers pour mobiliser solidement, car les partenaires ne veulent justement pas complexifier le projet. Un comité d'itinéraire fondateur en juin 2013 a abouti à un Copil [Comité de pilotage] tout aussi fondateur début novembre. Nous faisons une distinction claire entre les partenaires qui sont financeurs et ceux qui ne le sont pas. Aujourd'hui, trois Régions et cinq Départements – soit plus d'un tiers des partenaires – se sont prononcés favorablement. Les choses se mettent en place progressivement. J'assure l'intérim pour l'instant, mais une coordination à temps plein est prévue dès 2014. »

Dépersonnaliser. Sabine Andrieu, coordinatrice de La Vélodyssée : « Sur La Vélodyssée, nous avons mis en place un comité directeur pour répondre aux besoins décisionnels entre deux Copil. Ce comité directeur est composé de trois directeurs de structures partenaires. L'historique et la continuité sont ainsi maintenus. Et l'on évite la personnalisation. »

Justifier. Stéphan Barrault, à propos de la Véloscénie : « *Dans* la Manche, une enquête a été menée pour justifier l'investissement auprès des financeurs. Entre le Tour de Manche, la Véloscénie ou la véloroute des Plages du Débarquement, nos compteurs affichent une hausse de fréquentation de 40 %. Ce chiffre parle aux investisseurs et pose la question, lorsque plusieurs itinéraires concernent un même territoire, de multiplier les participations. »

Inciter. Gwenaële Duval, à propos de l'EV3 : « Nous avons de grosses discontinuités d'itinéraires rien qu'en Île-de-France. Les partenaires franciliens ne sont pas forcément mobilisés alors même que l'Île-de-France dispose de 12 millions de touristes potentiels. Un travail de motivation et d'argumentation va donc devoir être mené. On peut aussi avoir des discontinuités dues à la non participation de certains territoires au projet. Il va falloir argumenter là aussi, et nous sommes dotés d'un vrai levier : le déploiement d'Accueil Vélo ne sera accordé par le coordonnateur que si les partenaires financent la démarche. »

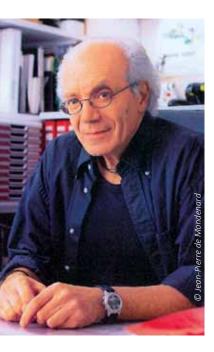
Procéder par phases. Stéphan Barrault, à propos de la Véloscénie : « Il y a une phase de lancement, une phase de consolidation et une phase ultérieure. Nous en sommes à la phase de consolidation et ses enjeux en termes de gouvernance. Des changements de pilotes de Cotech [Comité technique] se sont faits sur l'EV1. Ils ont permis la mobilisation des territoires. Les communautés de communes sont également demandeuses... »

Planifier. Willy Aubineau, à propos de la V43 : « Nous avons veillé à ce qu'il y ait une répartition géographique entre Nord et Sud. Les partenaires sont vraiment mobilisés. 2013 a été une année importante avec la mise en œuvre du projet et un Copil à venir. L'objectif est d'ouvrir l'itinéraire en 2015, ce qui permet d'avancer certains travaux d'aménagement notamment. Des Cotechs complémentaires pourraient être constitués sur la question des bases de données par exemple, avec la mobilisation d'autres compétences au sein des collectivités. Les Cotechs travailleront à la mise en place d'un site Internet dédié et l'élaboration d'une signalisation commune. Des réflexions sur l'« après » devront être menées pour anticiper le fonctionnement des trois années qui suivront. »

Prioriser. Isabelle Prévost, à propos du SR3V de la région Aquitaine : « La clé du succès est d'identifier les objectifs communs et de se répartir les tâches. Sur le terrain, il faut être d'accord sur un minimum. Mais surtout, il faut que nous sachions prioriser. »

Répartir. Jennifer Chicoyneau de Lavallette, à propos du SR3V de la région Basse-Normandie : « Les missions sont réparties. Les Départements assurent la maîtrise d'ouvrage ou à défaut accompagnent les EPCI. Ils sont largement impliqués dans le développement des itinéraires et ce sont eux les évaluateurs du développement d'Accueil Vélo. La Région quant à elle assure la coordination de la stratégie régionale pour le développement de la destination "La Normandie à vélo". La Région accompagne techniquement et financièrement l'ensemble des réalisations. Ce qui est bien, chez nous, c'est cette capacité à fonctionner collégialement. L'ensemble des institutions ont une volonté de faire ensemble. »

Équilibrer. Stéphan Barrault, à propos de la Véloscénie : « Manche Tourisme a assuré la coordination de l'ensemble des partenaires, avec une personne à temps plein. Nous avons en outre pris en charge des groupes de travail sur la communication et la promotion. Il faut veiller à une répartition plus équilibrée de la charge de travail entre les partenaires. »



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

Jean-Pierre de Mondenard

Le docteur de Mondenard est un stakhanoviste.
« Pas de ciné, pas de théâtre, pas de resto. Je travaille et je pédale. »
Ses rares vacances ? Sur une selle et à la montagne, toujours.
Malgré une parenthèse de douze années pour se consacrer
à son autre passion — le trail — ce médecin
de 70 ans connaît le vélo et ses dérives comme personne.

Créateur en 1994 de la mythique rubrique *Sur le front du dopage* de la revue *Sport & Vie*, Jean-Pierre de Mondenard a beaucoup écrit sur ces questions et sur bien d'autres encore. Amoureux de la petite reine et des cols qui sentent bon l'acide lactique, il nous livre son regard sur une époque qui se dope. Très bénéfique.

• Quel type de cycliste êtes-vous ?

Je roule 100 km tous les deux jours, en général seul et de préférence l'après-midi. Cela représente quatre sorties hebdomadaires et 18 000 km par an. Par ailleurs j'écris beaucoup sur le vélo. Je collabore ou ai collaboré à seize revues cyclistes depuis quarante ans, à raison d'une demi-douzaine d'articles par mois. Mes écrits les plus connus concernent le dopage, mais ils ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Je suis médecin. Le cœur de mon travail porte donc sur la santé.

• Comment liez-vous les deux, le vélo et la santé?

Devant un problème de pathologie lié à l'activité musculaire, beaucoup de médecins se contentent de prescrire des anti-inflammatoires et du repos. Combien de confrères recherchent vraiment le geste qui est à l'origine du mal ? C'est sur ce geste que j'entends travailler. C'est lui qu'il faut soigner en priorité — le reste n'est que la conséquence. Cette approche m'a d'ailleurs valu d'être considéré "inclassable" par une étude de la Sécurité sociale. L'essentiel de mes prescriptions contiennent en effet non pas des médicaments, mais de l'Elastoplast et des séances de kiné! Le corps doit rester un partenaire, pas un adversaire. Être un bon médecin, pour moi, c'est à la fois savoir être pratique et avoir pratiqué. En clair, il faut avoir la main.

• Comment en êtes-vous venu à écrire sur le vélo ?

Il y a deux approches : en amont et en aval. Tout le monde sait que le tabac tue et pourtant 25 % des cardiologues fument. Pour moi, la prévention commence par montrer l'exemple. Le vélo est utilisé depuis longtemps pour la rééducation cardiovasculaire. Ses bienfaits en la matière sont reconnus. Dans les années 70, j'étais médecin sur le Tour de France et j'intervenais en parallèle auprès de l'Association des jeunes diabétiques (AJD), un organisme qui proposait des vacances éducatives à des enfants et adolescents insulinodépendants, dont ceux qui étaient sous ma responsabilité avaient 10 à 15 ans. J'ai introduit le vélo dans la maison temporaire de Vendôme (Loir-et-Cher) et nous avons commencé à effectuer des balades régulières.

Chaque année, à la fin du mois, une sortie phare, de plus en plus longue, était proposée aux volontaires. La première année, à la fin du séjour, nous avons roulé 75 km d'une traite et la dose d'insuline dont avaient besoin ces adolescents a chuté de 100 unités à 25. Au bout de trois ans, lors de la sortie cycliste de fin de vacances, nous avons roulé 200 km en une journée et ces mêmes ados ont réussi à effectuer le parcours sans leur dose quotidienne d'insuline. C'était la démonstration qu'une activité d'endurance telle que le vélo facilitait le passage du glucose dans la cellule malgré la carence en insuline. L'AJD était dirigée par le professeur Henri Lestradet, une référence sur les questions du diabète juvénile. C'est lui qui, au vu de ces résultats, m'a encouragé à publier dans la presse médicale mais aussi grand public.

Comment organisez-vous vos journées pour concilier toutes vos activités ?

Je me lève à 6 heures. Je commence par une revue de presse... à ma façon. Je recherche des faits, des dates, des noms et des substances. Et j'archive tout cela, de sorte que j'ai chez moi l'équivalent de la Bibliothèque nationale sur les sujets qui m'intéressent... En faisant cela, je ne me vois pas comme un Don Quichotte, mais plutôt comme un décodeur. J'ai la chance d'être médecin, pratiquant et historien du dopage. Cette triple casquette me donne les outils pour décoder les mensonges permanents liés à ces questions. Et puis je pars rouler tous les deux jours. Ça oxygène l'esprit!

« La lutte anti-dopage

ne progressera pas

tant qu'elle sera aux mains

du monde du sport »

Je ne crois pas. Le public qui se masse au bord de la route pendant le Tour de France ne vient pas uniquement pour l'épreuve spor-

tive. Il vient aussi et souvent avant tout pour le spectacle de la caravane et pour sortir la grand-mère. Et puis je vais vous dire une chose : j'ai monté en août dernier le mont Ventoux (1 912 m). Lorsque je le montais dans les années 80, personne ne me dépassait et je ne dépassais personne car il était très peu fréquenté par les adeptes de la petite reine. Cet été, lorsque je suis arrivé au sommet, je me suis cru

en pleine heure de pointe du côté de la place de la Concorde! Alors, je me suis renseigné auprès de l'office du tourisme. En été, il grimpe désormais environ 650 cyclistes par jour sur ces pentes! Le désamour est donc tout à fait relatif, même s'il est vrai qu'à l'inverse je vois moins de monde sur les routes de Seine-et-Marne et que les audiences télé n'ont plus rien à voir avec ce qu'elles étaient avant l'affaire Festina... Les gens informés font la part des choses. Ils ne roulent plus pour ressembler à ceux qu'ils ont vu. Ils roulent pour voir à quoi ça ressemble de rouler.

• Contre le dopage, tout reste encore à faire...

La lutte antidopage est une défaite permanente. Depuis ses débuts au milieu des années 60, elle a toujours été larguée par les dopeurs. La réalité, c'est que de nombreuses substances restent encore indécelables. Ou celles qui sont décelables aujourd'hui

sont restées indétectables par les radars analytiques pendant plusieurs décennies. Le dopage est un masque. Un masque d'amphétamines pour repousser la fatigue, un masque d'antalgiques pour nier la douleur, un masque d'ÉPO pour suroxygéner le sang. Ce masque, je veux le voir tomber et c'est un travail de fourmi. Le bilan d'une année de contrôles antidopage positifs

> recense une quarantaine de substances sur les quelque 300 qui sont interdites. Ma question est : où sont les 260 autres? N'apparaissent-elles pas parce que personne n'y touche ou parce que nous ne savons pas encore les détecter? Lorsque je raisonne dans l'absolu, je ne peux que constater qu'au fil des quelque cinquante années de lutte, le dopage n'a fait que croître. Mais cette hausse

ne touche pas que le sport. C'est toute la société qui est concernée par la médicalisation. Est-ce que pour autant mes prises de position contre le dopage dès le début des années 70, et pendant plus de quatre décennies, n'ont servi à rien ? Je ne le crois pas. Nous sommes sortis des années d'omerta. Elle est sans doute là, la victoire.

Pour le reste, la lutte antidopage ne progressera pas tant qu'elle sera aux mains du monde du sport. Or, en 2014, la chasse aux tricheurs est toujours dans le giron des instances fédérales internationales et nationales. A-t-on déjà vu dans une entreprise une même personne cumuler les fonctions de PDG et de délégué syndical?

Propos recueillis par A. D.











STATIONNEMENT DES VÉLOS DANS LES ESPACES PRIVÉS

Le vol étant l'un des premiers obstacles au développement de la pratique du vélo il est primordial que les cyclistes puissent disposer d'un garage sécurisé à leur domicile comme dans les entreprises. Ce guide, ébaboré par un groupe comprenant à la fois des usagers et des techniciens, est mis à disposition du public.

à télécharger sur le site des DRC

SOUND OF CYCLING -**URBAN CYCLING CULTURES**

Ce magazine est la production conclusive de la conférence européenne Velo-City 2013 qui s'est déroulée à Vienne. Il présente une vision globale sur les tendances contemporaines du vélo urbain et du vélo en général. Très complète, cette publication de 130 pages revient sur juin 2013 à Vienne, décrété "mois du vélo".

à télécharger (en anglais) sur

www.velo-city2013.com

INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE **VÉLO: ENJEUX, IMPACTS**

La Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) a étudié la mise en œuvre d'une incitation financière à l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail. Le rapport quantifie les avantages qu'elle procurerait à la société et les coûts qu'elle lui ferait porter et décrit les enjeux budgétaires associés.

à télécharger sur le site des DRC

LA LOIRE À VÉLO

Après Les Cycles de l'amour, Jean-Claude Martinez nous emmène sur les rives de La Loire à vélo grâce à ses superbes photos en noir et blanc accompagnées par des textes de Marie-Bernard Amirault-Deiss. Voyagez avec les deux auteurs amoureux du fleuve et de cet itinéraire à vélo qui se classe parmi les plus prestigieux du monde

191 pages , 130 photos Suerte Éditions. 26 €



LES AVANTAGES SANITAIRES DE LA PRATIQUE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Cette étude de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) montre que les bénéfices de l'activité physique l'emportent sur tous les autres bénéfices et risques.

à télécharger sur le site des DRC



PROMOTING WALKING AND CYCLING

D'importants changements politiques multisectoriels sont nécessaires pour permettre aux aires urbaines britanniques d'augmenter substantiellement leur niveau de pratique de la marche et du vélo. Ils sont détaillés dans cet ouvrage (en anglais).

£ 21,59 + frais de port

www.policypress.co.uk



GUIDE TECHNIQUE VÉLO DÉPARTEMENTAL

Le conseil général du Morbihan synthétise l'ensemble des règles juridiques, techniques, administratives et financières utiles à la mise en œuvre d'aménagements cyclables dans le département. Ce guide est à destination des élus et partenaires.

à télécharger sur le site des DRC



À VÉLO, VITE!

Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, révèle toute la puissance du vélo pour aborder les nouveaux défis du 21e siècle et donne les clés pour créer les conditions de l'usage du vélo en tant qu'outil d'émancipation, de partage et de transition énergétique.

144 pages , 16 € en librairie et e-commerce **NOVEMBRE**

2 0 1 3

M A I 2 0 1 4

ASSISES NATIONALES DU TOURISME

Plus d'infos sur : www.assises-tourisme.gouv.fr



1er_7

AVRIL 2 0 1 4

SEMAINE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

PARTOUT EN FRANCE

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



23-25

2 0 1 4

CONGRÈS DE LA FUB

TOULOUSE

Plus d'infos sur : www.fubicy.org



27-30

2 0 1 4

VELO-CITY GLOBAL 2014

ADELAÏDE, AUSTRALIE

Plus d'infos sur : www.velo-city2014.com



30

2 0 1 4

CROISIÈRE CYCLISTE DE VIENNE À NANTES ARRIVÉE À NANTES PRÉVUE LE 14 JUILLET

Plus d'infos sur : www.af3v.org



2 0 1 4

SEMAINE NATIONALE DU VÉLO À L'ÉCOLE ET AU COLLÈGE

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



2 0 1 4

1re IOURNÉE DRC

PARIS

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



25-26 **SEPTEMBRE**

18es RENCONTRES DES DRC

"Le vélo : le changement en mouvement" - LILLE

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



13

2 0 1 4

4° JOURNÉE CLUB ITINÉRAIRES

PARIS

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



NOVEMBRE 2 0 1 4



JUIN 2 0 1 5 **VELO-CITY GLOBAL 2015**

NANTES

"Open your mind, enjoy the ride, cycling the way to our future"





Plan national "Mobilités actives"

 initiative lancée en juin 2013 par Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, devrait déboucher sur la publication d'un plan d'actions sur les mobilités actives en 2014.

L'objectif de ce plan d'actions : soutenir le développement de l'usage des modes actifs et du vélo. Les DRC sont associés aux travaux préparatoires de ce plan et ont transmis leurs demandes au Gouvernement :

• Affirmer les véloroutes et voies vertes comme outils de mobilité active quotidienne tout autant que comme réseau de tourisme et de loisirs.

- Faire inscrire le Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) dans le Schéma national des mobilités durables, assorti d'un investissement de 7 millions d'euros par an sur dix ans.
- Soutenir l'inscription des modes actifs et du vélo dans les financements européens et les contrats de projets État-Régions.
- Améliorer les conditions de réalisation du SN3V dont les autorisations et instructions dépendent des services de l'État (DREAL, DDTM, DIR) et de ses établissements publics (VNF, ONF, RFF).
- Disposer d'une véritable politique nationale pour la promotion du tourisme à vélo en France.



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.departements-regions-cyclables.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

