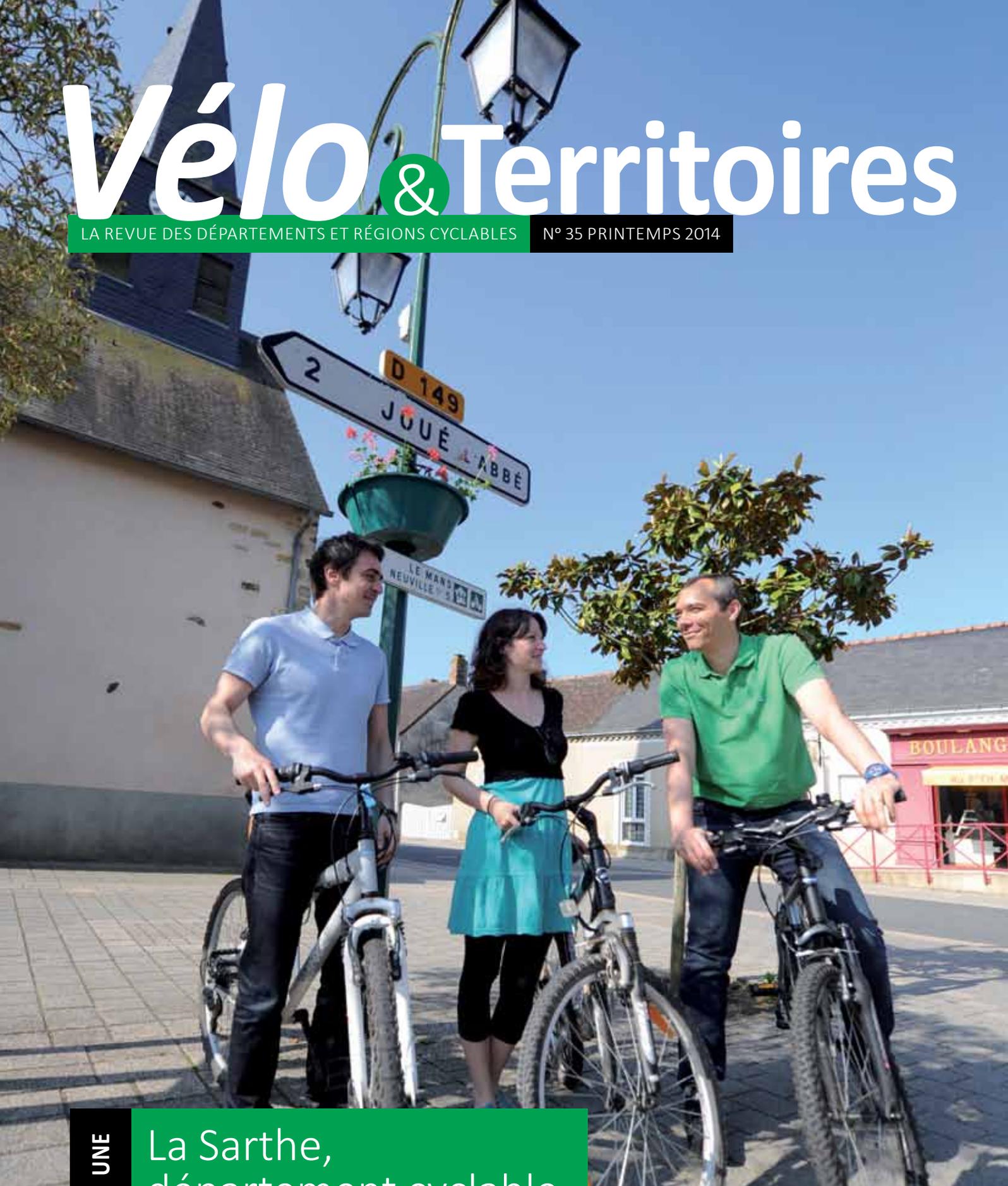


Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES

N° 35 PRINTEMPS 2014



À LA UNE

La Sarthe, département cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

**Le pôle ressources
Sports de nature**

page 4

DOSSIER

**L'EuroVelo 3
versant sud**

page 12

PAUSE VÉLO

**En compagnie de
Shannon Galpin**

page 16



Edito



Chers amis des Territoires cyclables,

Le vélo est une question de choix : choix politiques, choix citoyens, individuels ou collectifs...

Le véritable changement est provoqué par ces choix.

Et en cette période électorale, les DRC choisissent le vélo, pour mettre le changement en mouvement, et y consacrent le thème de leurs 18^{es} Rencontres en septembre prochain.

Le choix du vélo, nous le faisons dans nos travaux au quotidien. Convaincus de l'intérêt du vélo pour nos territoires, nous nous efforçons de soutenir son développement et de lui apporter la visibilité qu'il mérite. Très concrètement, nous travaillons à l'évaluation des fréquentations cyclables en France. En juin 2014, les premiers échantillons de fréquentations nationales 2013 sur certains itinéraires phares seront publiés. En parallèle, les DRC organiseront la première Journée DRC pour leurs adhérents sur la thématique des évaluations touristiques et utilitaires, le 16 juin. Cette thématique est au cœur des attentes de nos adhérents, nous faisons le choix de nous y consacrer.

Concernant les comités d'itinéraires, des dynamiques sont enclenchées ou en cours de structuration sur les 7 Euro-Velo-routes qui traversent la France. Peu de pays européens peuvent se targuer du même résultat ! Les DRC, qui ont créé les comités d'itinéraire, s'efforcent d'accompagner au mieux ces initiatives, avant tout portées par les collectivités.

Autre projet en cours : la réalisation d'une enquête sur les politiques cyclables des territoires en 2014. Car mieux connaître l'action des Régions et des Départements en faveur du vélo permettra de partager les bonnes pratiques et d'encourager l'État à se mobiliser encore plus et mieux pour les modes actifs. Quelles que soient les options retenues pour les modifications structurelles et administratives de la France, il faudra maintenir cette capacité à agir pour le vélo.

Ce travail de fond est mené de concert avec une sensibilisation aux bénéfices du vélo. Trouver les bons arguments est de nature à faire évoluer les comportements, à faire pencher la balance en faveur de la mobilité active.

C'est pourquoi les DRC ont entamé une collaboration avec la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette) sur la thématique du vélo au collège. L'éducation, voilà un domaine prioritaire pour faire changer les comportements. Apprendre à faire du vélo donc, mais aussi apprendre à connaître ses bénéfices pour la santé. Qu'il s'agisse d'améliorer la qualité de l'air ou d'augmenter l'activité physique, le vélo constitue une solution, un choix à promouvoir. Le 14 avril 2014, l'Organisation mondiale de la santé rappelle que l'usage du vélo pourrait sauver 10 000 vies chaque année dans les grandes villes européennes. Un atout non négligeable pour les citoyens de l'Union.

L'avenir de nos territoires, de nos villes et de nos vies sont entre nos mains à tous, dans les urnes. Les récentes élections municipales ont exprimé un mécontentement contre la politique de rigueur et la politique en général. Je fais le souhait que pour les élections européennes de mai 2014, les citoyens français se mobilisent pour un vote en faveur d'une politique cyclable forte en Europe. Les DRC ont relayé une enquête européenne auprès des candidats aux élections, afin de connaître leur position vis-à-vis du vélo. Soyez attentifs à l'actualité du réseau et vous serez informé de ses résultats. Pour ma part, je serai attentif à ce que mon candidat au Parlement européen s'engage pour le vélo. Je ferai le choix de voter EuroVelo, car le Parlement européen est trop en retard sur la politique vélo !

Alain Spada

Président des Départements et Régions cyclables
Conseiller général du Var

Sommaire

INITIATIVE	4
Le pôle ressources national Sports de nature	
TERRITOIRE CYCLABLE	6
La Sarthe	
ACTUS	10
En bref et en brèves	
DOSSIER	12
L’EuroVelo 3, versant sud	
PAUSE-VÉLO	16
En compagnie de Shannon Galpin	
PARUTIONS.	18
AGENDA.	19
18 ^{es} Rencontres des DRC	20

- Photo de couverture : à vélo dans la Sarthe © Bernard Larvol / CG72

Restez connecté aux DRC

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

departements-regions-cyclables.org

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

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

@DRC_info sur **Twitter**

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

Départements et Régions cyclables

Hôtel du Département
29-31 cours de la Liberté
69483 LYON cedex 03

info@departements-regions-cyclables.org

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

www.drc-info.org

Vélo & Territoires

Directeur de la publication : Alain Spada

Rédaction : Anthony Diao, Agathe Daudibon, Camille Thomé

Correction : Madeleine Aslangul

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Pierre Lortet

Crédits photos : Bernard Larvol, Pôle ressources national Sports de nature, Thierry Bedos, DRC, Altermodal, Sébastien Laval, J.J. Brochard, B. Bloch, CDT64, Claudia Lopez, Sarah Menzies, Tony Di Zino, Ph. Houzé

Remerciements : Travis Beard, Nathalie Blin, Ugo Boscolo, Ophélie Chalouah, Lucie Desnos, Frédéric Fougeray, Etienne Leborgne, Emilie Lemaistre, Laurent Lefebvre, Tony Di Zino, Claudia Lopez, Sarah Menzies, Sylvie Transon, Patricia Pélériaux

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)

Le pôle ressources national Sports de nature

L'expertise en réseau

Le 20 février 2014, le ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative a fêté les dix ans des pôles ressources nationaux. L'occasion de faire un point sur la place qu'y occupe le vélo.

Dans la continuité de la loi sur le sport du 6 juillet 2000, le ministère des Sports dispose de quatre pôles ressources nationaux pour mettre en œuvre sa politique. Chacun de ces pôles est rattaché à un lieu précis et dispose d'un champ d'action délimité. Le pôle Sport et Santé est ainsi hébergé dans les locaux du ministère, tandis que le pôle Sport et Handicap relève du CREPS (Centre de ressources, d'expertise et de performances sportives) de Bourges. Plus au sud, le pôle Sport, Éducation, Mixités et Citoyenneté est hébergé par le CREPS d'Aix-en-Provence. Le pôle Sports de nature, enfin, est basé au CREPS de Vallon-Pont-d'Arc. C'est ce dernier pôle, créé en 2003, qui concerne le vélo au premier chef.

Expertise. Comme ses trois homologues, le rôle du pôle Sports de nature s'appuie sur trois axes : expertise, mutualisation et mise en synergie.

Comme ses trois homologues, son action se veut transversale. Elle s'adresse en priorité aux institutionnels : fonctionnaires de la fonction publique d'État ou territoriale, élus locaux, dirigeants et responsables associatifs – le pôle travaille avec 33 fédérations délégataires d'activités de sports de nature. Au total, onze personnes animent ce réseau d'acteurs du sport, dont le foisonnant portail Internet est passé de 42 000 visites en 2005

à 364 000 en 2013. Leur responsable, Thierry Bedos, liste quatre domaines d'expertise : « *L'accès aux lieux de pratique, l'accompagnement et le développement d'une offre de qualité, le rôle éducatif et le développement coordonné des pratiques* ». 76 000 éducateurs sont ainsi recensés dans le champ des sports de nature dont 45 000 sont en activité. Appliquée au vélo, cette quadruple expertise se manifeste, par exemple, par les contrats

de plan État-Région lors des dossiers de financement CNDP (Centre national pour le développement du sport), la structuration de l'encadrement – selon Thierry Bedos, quelque « *600 moniteurs sont aujourd'hui syndiqués* » – ou la mise en place d'outils juridiques, techniques et pédagogiques tel l'ouvrage collectif de référence *Le droit des sports de nature*, publié en 2006. « *Depuis dix ans que ce pôle existe, nous sommes passés de 20 millions de pratiquants à 25 millions, avec une vraie mixité entre les pratiques sportive et utilitaire du vélo.* »

« Depuis dix ans que le pôle Sports de nature existe, nous sommes passés de 20 millions de pratiquants à 25 millions, avec une vraie mixité entre les pratiques sportive et utilitaire du vélo »

De plus en plus d'événements sont organisés autour de ces pratiques, qui nous permettent de toucher jusqu'à des publics non fédérés. Et nous qui travaillons sur les retombées économiques et sociales des sports de nature, avons, avec le vélo, un levier considérable. Nous avons en effet publié en 2009 un memento selon lequel le ratio de dépenses par pratiquant y est plus important que la moyenne. C'est un enjeu. »



© Pôle ressources national Sports de nature

Un réseau de référents sports de nature au service des porteurs de projets vélo

Europe. En 2009, le réseau s'europanise. C'est la création de ENOS (European Network of Outdoor Sports), concrétisée lors d'une première conférence à Annecy, en 2011, puis une deuxième à Liptovsky Mikulas en Slovaquie – la prochaine est prévue en 2015 en Irlande du Nord et sera parrainée par le Slovaque Michal

Martikán, double champion olympique de canoë. Selon la *Lettre du réseau* n° 90, publiée en octobre 2013, ENOS représente aujourd'hui « 6 pays impliqués régulièrement (Royaume-Uni, Tchéquie, Finlande, Slovaquie, France, Allemagne), 9 pays européens partenaires, une relation étroite avec le Canada, des structures universitaires majoritairement représentées, une relation régulière avec les unités Sport, Environnement et Tourisme de la Commission européenne et 164 expériences dans la base ENOS Expériences. »

Et le vélo dans tout ça ? Il demeure plus que jamais l'un des piliers de la Sainte Trinité des sports de nature, aux côtés de la randonnée pédestre et des activités nautiques. Il est à ce titre au cœur de la feuille de route 2014-2017 du pôle, laquelle table notamment sur une offre de services élargie et structurée, une hausse de 5 % de la pratique sportive de nature organisée dans les associations et, à l'échelon communautaire, une implication dans le volet sportif du programme européen Erasmus+. ■



© Thierry Bedos / photothèque sportsdenature.gouv.fr

Pour en savoir plus : www.sportsdenature.gouv.fr

La Sarthe

Terre de naissance ou de passage d'Antoine de Saint-Exupéry, de François Fillon ou de Jo-Wilfried Tsonga, la Sarthe est un département où il fait bon voyager... une fois les itinéraires aménagés. Zoom sur une collectivité qui a mis un coup d'accélérateur sur le développement de ses véloroutes.



© Bernard Larval / CG12

Yann Dréan,
chef du bureau Action économique
et touristique du conseil général
de la Sarthe

• **Comment la Sarthe est-elle venue au vélo ?**

Le département de la Sarthe présente de nombreux atouts pour la pratique cyclable et ceci pour deux raisons principales. Tout d'abord, la volonté politique du Département de s'appuyer sur les activités de plein air et de pleine nature. Ensuite la richesse et la diversité de nos paysages.

• **La Sarthe est également connue pour ses épreuves cyclistes...**

Le département de la Sarthe est, en effet, une terre de vélo depuis de très nombreuses années. Le Conseil général est ainsi partenaire et coorganisateur du Circuit cycliste Sarthe-Pays de la Loire – anciennement Circuit cycliste de la Sarthe. Ce circuit a été créé en 1953 et compte à son palmarès les plus grands champions.

• **A quand remonte le tout premier aménagement cyclable ?**

A l'année 2002. Cette année-là, une première voie verte de 8,9 km a été créée. Elle relie les communes du Lude – connue pour son château Renaissance et la beauté de ses jardins – et Luché-Pringé, l'une des plus anciennes paroisses du Maine. Cet itinéraire a été complété en 2011 par une seconde voie verte de 10 km. Cette prolongation permet de relier La Flèche, commune connue pour son Prytanée militaire où repose le cœur d'Henri IV et qui est aussi la ville de naissance du compositeur Léo Delibes. Cette liaison financée par le Conseil général permet de circuler à vélo entre Le Lude et La Flèche sans emprunter les grands axes de circulation.

• **D'autres aménagements ont suivi, semble-t-il...**

Oui. 12 km de voie verte ont également été inaugurés en juillet 2011 entre Mamers et Les Mées. Cette voie verte dite du Saosnois est aménagée sur le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Mamers à La Hutte. Elle est jalonnée et sécurisée, accessible aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Elle est surtout une invitation à découvrir la vallée du Rutin – classée site Natura 2000 –, les peintures classées monument historique de l'église de Vezot ou encore la motte féodale de Saint-Rémy-du-Val.

• **Ces aménagements s'inscrivaient-ils dans un schéma ?**

A ce moment-là, pas encore. C'est en effet au cours de cette même année 2011 que l'assemblée départementale a décidé d'apporter un soutien massif aux circulations douces en créant un axe "véloroute et voies vertes en Sarthe" structurant pour le Département et reliant les grands itinéraires Loire à Vélo au sud et Paris – Mont-Saint-Michel au nord. Cette décision a été concomitante avec l'engagement de la collectivité départementale et des acteurs sarthois dans l'élaboration d'un schéma départemental pour le développement économique et touristique de notre territoire pour les années 2012-2016. Ce plan a été adopté à l'unanimité. Le projet *Sarthe à vélo* y figure en bonne place aux côtés des autres actions de valorisation et de développement des filières touristiques.

• **Quelles ont été les chevilles ouvrières de la mise en œuvre de cette politique ?**

Le projet *Sarthe à vélo* a fait l'objet du soutien des élus départementaux et notamment de Jean-Pierre Vogel, président de la commission de l'Emploi, du Développement économique et touristique, et de Louis-Jean de Nicolăy, président de notre agence de développement Sarthe Développement.

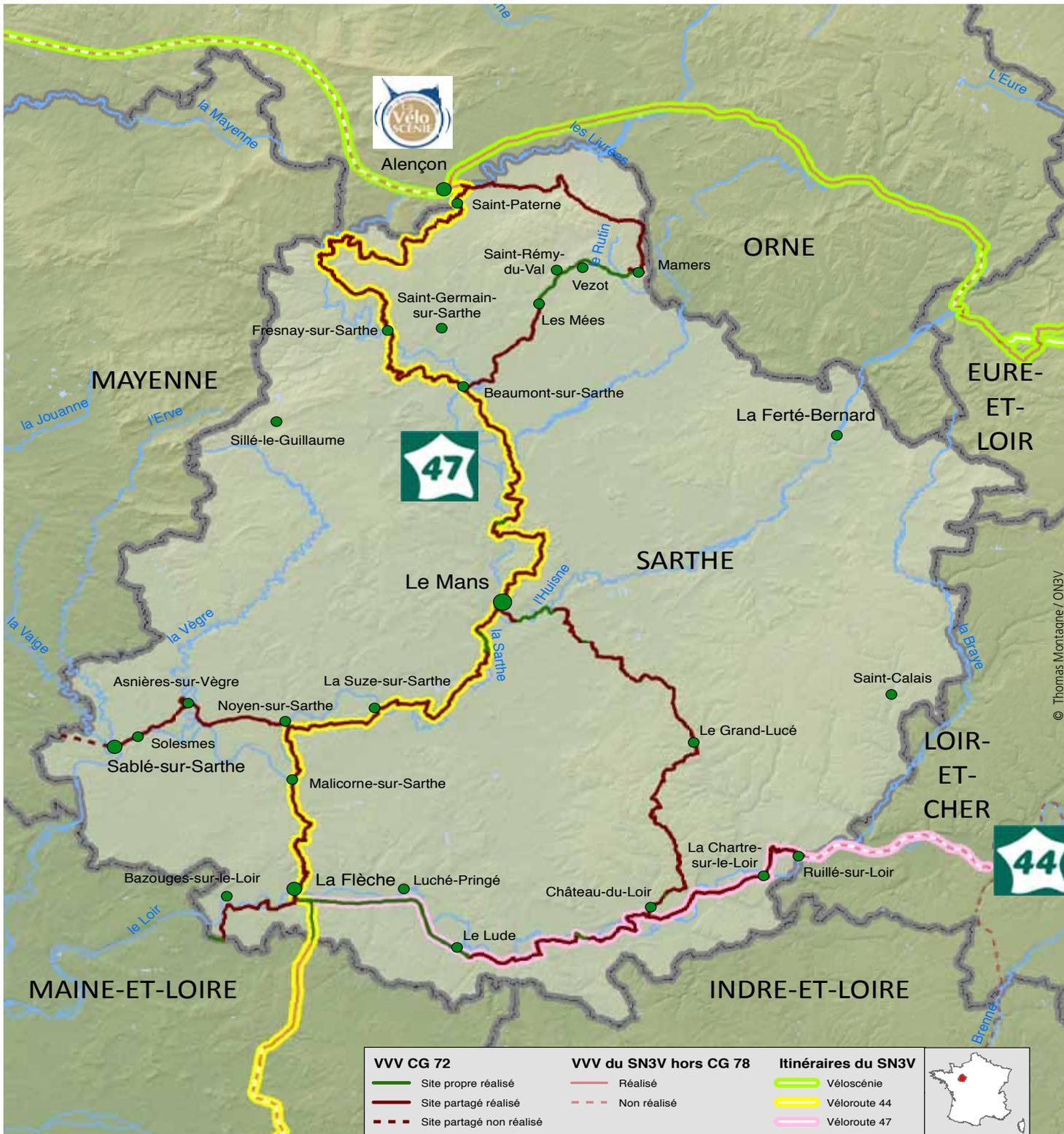
Je tiens également à souligner l'implication forte de Véronique Rivron, notre élue référente. Elle est à la fois vice-présidente du Conseil général et actrice de longue date en matière de tourisme. Elle nous a apporté son aide et son appui sur le terrain afin de mener à bien ce projet.

• **De quelle direction relève la mise en place de cette politique cyclable ?**

D'un point de vue purement technique, ce projet a été piloté par la direction de l'Économie, de l'Emploi et de l'Insertion à travers son bureau de l'Action économique et touristique. Il convient de noter l'implication des autres services départementaux, dont les agences techniques départementales relevant de la direction des Routes, qui nous ont aidé à définir l'implantation des panneaux directionnels.

• **Quels sont les grands axes de cette politique cyclable ?**

La mise en œuvre du schéma départemental *La Sarthe à vélo* est à la fois la concrétisation d'une démarche de développement durable et d'une volonté de mise en cohérence du Plan vélo-loisirs en Sarthe avec le Schéma régional des véloroutes et des voies vertes des Pays de la Loire. Etant reconnue comme priorité touristique départementale dans le projet de mandat du président du Conseil général, la mise en œuvre du Schéma vélo est planifiée sur la période



2012-2014. L'inauguration du tracé est quant à elle programmée pour le mois de juin 2014. A noter que dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet, le Conseil général a souhaité promouvoir l'emploi de personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion et lutter contre le chômage. Le titulaire du marché de pose de la signalisation directionnelle qui a été retenu a ainsi dû mobiliser pour la durée du marché au moins 20 % d'heures allouées à l'emploi des personnes en parcours d'insertion.

• **Combien de kilomètres sont concernés ?**

La Sarthe à vélo représente environ 420 km d'itinéraires inscrits aux schémas régional et national. Elle emprunte majoritairement des routes à faible trafic, le reste étant en site propre.

• **Quel est le ratio entre site propre et site partagé, justement ?**

L'itinéraire emprunte pour l'heure des portions existantes en site propre pour une longueur totale de 31 km, mais ce chiffre a

[suite page 8]



Inauguration de la voie verte du Saosnois, aménagée sur l'ancienne voie ferrée Mamers-La Hutte

vocation à augmenter à l'avenir. Il convient de noter également que notre Schéma départemental vient se fixer sur le projet en cours de réalisation *Boulevard Nature* porté par Le Mans Métropole. Ce projet concerne 72 km autour du Mans.

• Combien de kilomètres ont été réalisés ?

A ce jour, les 420 km d'itinéraires sont jalonnés. Des panneaux directionnels ont été implantés aux carrefours le nécessitant. Sur ces panneaux figurent notamment les numéros de la véloroute nationale (V44 pour l'itinéraire Alençon – Fresnay-sur-Sarthe – Le Mans – Noyen-sur-Sarthe – La Flèche, V47 pour l'itinéraire La Flèche – Château-du-Loir – Ruillé-sur-Loir), ainsi que les directions et les mentions kilométriques. Il importe de noter qu'un logo spécifique "Le Loir à vélo" est présent sur le jalonnement directionnel compris entre La Flèche et Ruillé-sur-Loir. Cet itinéraire a en effet vocation à se poursuivre au sein des départements de Maine-et-Loire et du Loir-et-Cher.

• Quels tronçons apparaissent dans ce schéma départemental ?

Le schéma *La Sarthe à vélo* est composé de la V44 qui relie Alençon à La Flèche, et la V47 et la vallée du Loir à vélo qui relie La Flèche

Le CG72 en bref

Préfecture	Le Mans
Superficie	6 206 km ²
Population	561 000 habitants
Densité	90,4 hab./km ²
Président	Jean-Marie Geveaux

Pour en savoir plus

www.sarthe.com

www.sportsdenature-sarthe.com

www.tourisme-en-sarthe.com

à Ruillé-sur-Loir. Il existe par ailleurs quatre itinéraires inscrits au Schéma régional. Le premier est une variante de la V44 qui relie Alençon à Beaumont-sur-Sarthe. Le deuxième est une autre variante qui relie Le Mans à Château-du-Loir. Les deux derniers sont des liaisons vers le Maine-et-Loire et la Mayenne. L'une relie Noyen à Sablé, l'autre La Flèche à Bazouges-sur-le-Loir.

• Quelles sont les prochaines échéances cyclables de la Sarthe ?

D'ici à l'inauguration du mois de juin et en partenariat avec notre agence Sarthe Développement et les Pays, nous allons implanter des Relais d'informations services (RIS) ainsi que des totems. Le but est d'apporter une information aux utilisateurs sur le tracé sarthois, son interconnexion avec les boucles locales ainsi que leur ouvrir des perspectives de visite sur les richesses patrimoniales et naturelles locales. Nous allons aussi poursuivre le développement de la labellisation de la marque nationale "Accueil Vélo" auprès des professionnels du tourisme (hébergeurs, loueurs et réparateurs de vélos, les offices de tourisme et les sites). A ce jour, près de 30 sites ont obtenu le label.

• Quel budget le Département consacre-t-il à sa politique vélo ?

Le Conseil général a mobilisé une enveloppe spécifique de 280 000 € pour la seule signalétique directionnelle et les panneaux d'information. A quoi s'ajoutent nos participations à la création des deux voies vertes précitées, soit une enveloppe globale de 178 000 €, ainsi que notre participation annuelle à l'entretien des routes départementales.

• Comment cela se passe-t-il au niveau de l'intercommunalité ? De la Région ?

L'implantation des panneaux directionnels a été fixée en accord avec les communes ou les intercommunalités. Le projet *La Sarthe à vélo* est cofinancé par la Région Pays de la Loire à hauteur de 48 612 €. Il est également éligible aux crédits Feder puisqu'il répond aux objectifs et critères des actions de la mesure 3.1.6. du Domo-Feder.

• Etes-vous confrontés à des difficultés majeures pour mettre en place cette politique ?

Pas de difficulté, hormis la présence de quelques dénivelés tels que ceux présents dans les Alpes mancelles. Ces dénivelés feront l'objet d'une mention particulière dans les documents de promotion de l'itinéraire.

• Quelles sont les échéances en termes de signalisation ? Des témoignages font état de portions en site partagé de la V44 et de la V47 qui empruntent des RD fréquentées sans que ce soit forcément signalé au départ...

Notre tracé répond au cahier des charges des véloroutes et voies vertes. Des informations complémentaires seront fournies sur les documents de promotion à venir. Elles concerneront, comme je l'ai dit précédemment, le dénivelé, mais aussi la nature du revêtement, les portions roulantes, etc.

• Quel est le public visé par ces aménagements ?

Notre parcours se destine avant tout aux pratiquants du vélo loisirs. Il n'interdit pas pour autant de recevoir un public cyclo plus

assidu. L'ambition de notre projet est double. Il s'agit d'offrir aux Sarthois différentes propositions de balades, mais aussi de capter un public itinérant attiré notamment par La Loire à Vélo, qui viendrait traverser notre département et s'y arrêter quelques jours pour en découvrir tout le charme. La Sarthe présente en effet de nombreux trésors, qu'il s'agisse des rues médiévales du vieux Mans dominées par l'imposante cathédrale Saint-Julien, chef-d'œuvre des bâtisseurs du Moyen Âge, à celles d'Asnières-sur-Vègre, une des neuf petites cités de caractère de la Sarthe, de la pureté de l'abbaye cistercienne de l'Epau à la splendeur de l'abbaye de Solesmes, haut lieu du chant grégorien, ou encore de la grâce des châteaux du Lude et du Grand-Lucé aux rudes forteresses qui dominent la campagne... La Sarthe propose également des paysages naturels remarquables. Nous disposons d'un réseau hydrographique de plus de 80 km. Je n'oublie pas le circuit des 24-Heures et son magnifique musée de l'automobile, les faïenceries de Malicorne... Bref, il y a là bien des invitations à découvrir notre patrimoine.

• **Un plan de communication et de valorisation de ces itinéraires est-il prévu ?**

Absolument. Il se concrétisera au travers de la présence de notre parcours sur le site de France Vélo Tourisme ainsi que sur le site touristique de la Région des Pays de la Loire qui, d'ores et déjà, relaie nos offres touristiques de séjours packagés vélos. Par ailleurs notre partenaire Sarthe Développement finalise actuellement le contenu du futur site *Sarthe à vélo*. Ce site proposera l'ensemble des informations relatives à notre parcours. Il devrait être mis en œuvre très rapidement.

• **Une question classique, pour finir : trouvez-vous vous même un moment pour pratiquer le vélo ?**

Oui. Je le pratique régulièrement à titre privé et j'utilise les vélos mis à notre disposition par notre collectivité pour nos rendez-vous professionnels. ■

Propos recueillis par A. D.

Véronique Rivron,

vice-présidente du conseil général de la Sarthe, présidente de la commission Culture, Jeunesse et Sports

Que représente pour le Conseil général l'inauguration du mois de juin à venir ?

C'est un moment important. Cette inauguration permet de relier deux symboles historiques du patrimoine français, à savoir le Mont-Saint-Michel d'une part et les châteaux de la Loire d'autre part. Nous escomptons également bénéficier des retombées économiques de La Loire à Vélo, dont les 800 000 usagers recensés pour la seule année 2013 ont généré 79 € de dépenses par jour et par personne, là où les autres touristes ne dépensent "que" 61 € par jour en moyenne.

La question de la multimodalité est également dans l'air du temps. Qu'en est-il sur le territoire de la Sarthe ?

C'est un enjeu pour notre Département mais également pour la Région. Entre ses 400 manoirs répertoriés, la cathédrale Saint-Julien du Mans et un relief qui passe en quelques kilomètres du montagneux au nord aux vignobles du sud du département, la Sarthe ne manque pas d'atouts touristiques. Offrir un accès en train puis la possibilité de poursuivre à pied, à vélo ou à cheval est totalement en phase avec les caractéristiques de notre territoire.

Quel bilan tirez-vous du chemin parcouru ces dernières années ?

Il est considérable. A titre personnel, j'ai commencé à travailler sur ces questions sous la présidence de Roland du Luart et continue avec la même conviction sous la présidence de Jean-Marie Geveaux. J'ai également la chance de côtoyer le dynamisme de



responsables comme Louis-Jean de Nicolaÿ et Jean-Pierre Vogel. La Sarthe était déjà un territoire authentique et dépaysant situé à une petite heure de Paris. Nos efforts portent aujourd'hui sur son accessibilité et s'inscrivent en plein dans les problématiques de développement durable. C'est une étape importante.

Au-delà de l'inauguration de juin, comment envisagez-vous la suite ?

Le maître mot sera de continuer. Cela commencera par le *Boulevard Nature* du Mans que nous espérons voir terminé le plus tôt possible pour répondre aux attentes des Manceaux, et permettre ainsi à chaque Sarthois de trouver chaussure à son pied. En 2011, une étude a

montré que 800 km de véloroutes et voies vertes avaient généré quelque 15,8 millions d'euros de retombées économiques. Nous espérons bien qu'avec nos 400 km supplémentaires, nous apporterons notre pierre à l'édifice !

Trouvez-vous vous même le temps de rouler à vélo ?

J'ai un vélo et le Département met des vélos à disposition pour nous rendre à nos rendez-vous professionnels. Dans la réalité, je roule surtout en vacances. C'est d'ailleurs là l'un des paradoxes de la "cause" : pour convaincre les uns et les autres de s'impliquer sur nos différents projets, il faut aller les chercher un par un. Cela demande du temps, de l'énergie et surtout cela implique des kilomètres ! Surtout, je pense que les mœurs évoluent. Le culte de la vitesse tend à s'estomper. Les voitures sont moins polluantes et roulent moins vite. Tout ceci contribue à sécuriser peu à peu le cycliste sur les sites partagés. ■

Propos recueillis par A. D.

En bref et en brèves

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



La Journée DRC consacrée à l'évaluation des fréquentations

Première édition d'un nouveau format d'événement technique, la Journée DRC se déroulera à Paris, le 16 juin 2014. Sur le thème de l'évaluation des fréquentations sur les itinéraires cyclables, cette journée de porter-à-connaissance dévoilera le sujet sous l'angle à la fois touristique et utilitaire. Elle sera l'occasion d'échanger sur les expériences, les bonnes pratiques et les enseignements disponibles sur l'évaluation des fréquentations, thématique sur laquelle les collectivités se mobilisent de plus en plus. La connaissance fine des pratiques et la justification des investissements consentis dans les projets cyclables sont des besoins toujours plus présents dans le quotidien des maîtres d'ouvrage.

L'organisation de cette réunion par les Départements & Régions cyclables confirme la mobilisation du réseau sur le thème de l'évaluation des fréquentations cyclables. Cet engagement se manifeste également par le projet de Plateforme nationale des fréquentations.

La journée DRC s'adresse aux techniciens et ingénieurs des Régions, Départements, Communautés de communes et leurs établissements touristiques. Gratuites pour les adhérents des DRC, les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 31 mai 2014.

[Plus d'infos sur le site des DRC](#)

Trophée Destination Vélo 2014

La FFCT, en partenariat avec la coordination interministérielle, le salon Destinations Nature et les DRC ont lancé la première édition du Trophée Destination Vélo. Le lauréat de l'année 2014 est le Bas-Rhin, et, travers lui, la destination Alsace à vélo qui fait l'objet d'une structuration importante. Le Trophée, qui a pour but de valoriser les territoires et leurs efforts d'aménagement et de structuration de l'offre de tourisme à vélo, a également distingué la Charente-Maritime et la destination Savoie-Mont-Blanc.



La qualité de l'air au cœur de l'actualité

« Près de 7 millions de personnes sont décédées prématurément en 2012 – une sur huit au niveau mondial – du fait de l'exposition à la pollution de l'air. » Il s'agit des dernières estimations publiées par l'OMS (Organisation mondiale de la santé) le 25 mars dernier. Comment répondre à ces constats inquiétants pour la santé publique ? Le vélo est une solution efficace parmi d'autres. Et cela pour deux raisons. Premièrement, « contrairement à ce que l'on peut penser, l'exposition à la pollution des cyclistes est, en moyenne sur un trajet, bien inférieure à celle des automobilistes (et occupants du véhicule) », selon une étude menée par l'Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées en 2009. Deuxièmement, en décembre 2013, l'étude intitulée « Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail » a conclu que « quel que soit le scénario, les résultats sont bénéfiques en termes de mortalité, de morbidité, d'externalités environnementales et de bilan économique global (...). Cette étude démontre tout l'intérêt sanitaire de développer une politique en faveur des déplacements domicile-travail à vélo ». Autant de raisons de promouvoir la pratique du vélo pour améliorer la santé publique.

[Plus d'infos sur le site des DRC](#)

Une question posée sur le Forum des DRC

Existe-t-il des exemples d'aménagements cyclables qui traversent une voie ferrée par un passage à niveau ? Dans quelle catégorie juridique de passage à niveau cet aménagement a-t-il été classé ? Réponses dans la fiche n°31 du Certu d'août 2013, "traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau".

[Plus d'infos sur le Forum du site des DRC \(muni de vos codes d'accès\)](#)

Les DRC au conseil d'administration de France Vélo Tourisme

Depuis avril 2014, les DRC font officiellement partie du conseil d'administration (CA) de France Vélo Tourisme (FVT). Partenaires de la démarche depuis sa genèse jusqu'à aujourd'hui, les DRC et FVT collaborent au quotidien. Une grande partie des adhérents des DRC sont également partenaires de FVT et réclament un maximum de synergie. Il semblait donc important de représenter ces collectivités au sein de l'organe stratégique que représente le CA de FVT.

La Vélodyssée repart pour 3 ans

L'ensemble des partenaires de La Vélodyssée, réunis en comité de pilotage le 11 février, ont adopté les principes d'un nouvel engagement collectif de trois ans. Au programme 2014-2016, un plan d'action et un budget dans la continuité des trois années écoulées (180 000€ annuels), avec quelques nouveautés. Parmi ces dernières, le passage de flambeau entre le chef de file fondateur, Loire-Atlantique Tourisme et le nouveau chef de file, Charente-Maritime Tourisme, et le renouvellement des pilotes de comités techniques pour plus d'équilibre dans la répartition du temps de travail. Mot d'ordre du projet reconduit ? Consolidation. Autant de l'infra que des services. Des réflexions sur un travail en commun avec des partenaires européens sur les 8 000 km d'EuroVelo 1 ont également été approuvées. 2014 confirmera si La Vélodyssée suit ce chemin ou non.

www.lavelodysee.com

L'Alsace à vélo : une démarche collective

L'Alsace à vélo, qu'est-ce que c'est ? Il s'agit d'une démarche collective de valorisation touristique portée par 10 partenaires alsaciens à travers la signature de conventions de partenariat. Son objectif ? « Mobiliser à tous les niveaux autour du développement du tourisme à vélo par l'amélioration de la qualité de l'offre, la mise en place d'une stratégie de marque et le développement d'une visibilité commune », explique Alfred Becker, vice-président du conseil général du Bas-Rhin et président du comité de pilotage Alsace à vélo. Parmi les actions mises en place, l'ouverture du site Internet www.alsaceavelo.fr en février dernier, l'organisation d'un SlowUp en juin 2013 (voir V&T31) ou encore la réalisation d'une enquête sur les retombées économiques des itinéraires de l'Alsace à vélo en 2013. Les résultats sont édifiants. Supérieure à la moyenne



nationale, la dépense moyenne pour un touriste à vélo en Alsace est de 105 € par jour. Réunis en février dernier, le constat de l'ensemble des acteurs est vite fait : plus que jamais, ils sont mobilisés au sein de la démarche commune qu'est l'Alsace à vélo et ses perspectives.

www.alsaceavelo.fr

EuroVelo 8 : un comité d'itinéraire pour bientôt

Les acteurs français de l'EuroVelo 8 se sont réunis à Marseille le 19 février dernier, à l'invitation de la Région PACA. Le but de la réunion ? Présenter l'état des lieux de l'EV8 réalisée en PACA et évaluer l'opportunité de lancer un comité d'itinéraire interrégional en France. Les préconisations à l'issue du diagnostic sont claires : il faut un portage politique à tous les niveaux, doter les collectivités d'outils de gouvernance adaptés et faire émerger un plan d'actions ciblées. L'intérêt pour la mise en place d'un travail commun sur l'EuroVelo 8 est général. Si bien que la Région PACA a affirmé sa volonté de lancer un comité d'itinéraire interrégional sur l'EuroVelo 8. Jean-Yves Petit, vice-président Transports à la Région PACA, souhaite lancer le comité d'itinéraire pour le mois de septembre avec la réunion des comi-

tés techniques en amont et la livraison d'un plan d'actions en aval, vers décembre 2014.

Dernière ligne droite pour les financements européens et les CPER

L'essentiel des financements européens qui seront rendus disponibles pour le tourisme ou le vélo au cours de la prochaine programmation 2014-2020 seront issus du Feder et du Feader. Ces fonds bénéficient des plus grosses dotations et sont gérés à l'échelle régionale. Les arbitrages en Région sont en cours et ce jusqu'à juillet 2014. La place du tourisme à vélo y est légitime et possible, à l'instar de l'exemple bourguignon (cf. article à lire sur le site des DRC). Il est encore temps d'agir et de défendre l'inscription du vélo dans les documents stratégiques. La permanence des DRC se tient à la disposition des services des conseils régionaux et départementaux désireux de soutenir le vélo. Enfin, les CPER pourront utilement compléter les plans de financement 2014-2020 des aménagements cyclables pour peu que ces projets y soient inscrits.

[Plus d'infos sur le site des DRC](#)

25 mesures pour le vélo : l'État s'engage et entend la voix des DRC

Le 5 mars, Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, a dévoilé les 25 mesures du Plan d'action mobilités actives (Pama) lors d'un comité de pilotage en présence d'une cinquantaine de partenaires et collaborateurs ministériels. Pour les Départements & Régions cyclables (DRC), qui font partie du comité de pilotage, la démarche va dans le bon sens puisque l'essentiel des mesures portées par le réseau ont été entendues. L'État doit maintenant confirmer son engagement par la concrétisation de ses annonces et par la poursuite des travaux engagés à travers la mise en place d'une instance de suivi aux réunions bisannuelles. Le maintien de Frédéric Cuvillier aux Transports devrait offrir une continuité à ces annonces...

Les mesures à retenir. Côté véloroutes et voies vertes et fruit direct de la campagne des DRC, le Plan rappelle la possible prise en

compte des projets vélo dans les CPER et la mention des modes actifs dans le Contrat de partenariat entre la France et l'Union européenne. La définition de la voie verte dans le Code de la route pourrait également évoluer. L'importance de soutenir le tourisme à vélo est affirmée dans la mesure 22, notamment par le soutien de l'État à France Vélo Tourisme. Pour ce qui est du Code de la rue, une augmentation de l'amende pour stationnement gênant sur aménagement cyclable est prévue, un nouveau type de 'céder le passage vélo' est acté, l'autorisation du chevauchement d'une ligne blanche pour dépasser à vélo également. D'autres mesures concernent l'intermodalité et la collaboration avec la SNCF, l'instauration obligatoire de vélo-école dans les villes de plus de 100 000 habitants ou encore une expérimentation d'indemnité kilométrique vélo en France.

La question des financements. Collectivités, GART, parlementaires et ministères ont unanimement déploré les effets de la suspension de l'écotaxe qui devrait geler les investissements dans les projets de mobilité durable, au moins en 2014. La question du financement reste primordiale, rappelle Jean-Yves Petit, vice-président de la Région PACA et représentant de l'ARF au comité de pilotage : « Ce serait tout à l'honneur de l'État de réaffirmer de façon claire son implication sur les investissements vélo dans les CPER. » Et Camille Thomé, secrétaire générale des DRC, de rappeler : « Même de tout petits financements de la part de l'État peuvent permettre de débloquer d'autres financements, notamment européens. Le volet multimodal du CPER n'est pour l'heure pas assez incitatif alors que le moment est idéal pour une piqûre de rappel dans les préfetures de régions ».

L'EuroVelo 3, versant sud

La carte et le territoire

L'EuroVelo 3, c'est 6 régions, 19 départements, 1 600 km : la plus longue traversée EuroVelo de l'Hexagone. Deux ans après la présentation de son versant nord (cf. V&T n°27), voici un état des lieux non exhaustif de sa portion sud. Entre-temps, l'EV3 s'est dotée d'un comité d'itinéraire. C'était le 4 juin 2013. Puis d'un chef de file : la Région Île de France. Puis d'un coordinateur. Retour sur un bout du chemin (de croix) d'un itinéraire initialement baptisé "Véloroute des Pèlerins". En jeu : une ouverture en 2016.

Faire avancer 1 600 km de concert n'est pas une mince affaire. Alors que les partenaires du versant nord de l'EuroVelo 3 sont pleinement engagés pour ouvrir l'itinéraire en 2016, sa partie sud est sujette à plus d'hétérogénéité et de débats. « *Il y a parfois loin entre quelques coups de crayon sur une carte et les réalités d'un territoire* », mesure Ugo Boscolo, coordinateur du projet depuis janvier 2014 au sein de la Région Île-de-France. Pour la partie française de l'EuroVelo 3, l'abandon de l'appellation "Véloroute des Pèlerins" a officiellement été acté par le comité de pilotage du 8 novembre 2013, en accord avec l'ECF qui n'interfère pas dans les choix marketing nationaux. Pèlerins / Pas pèlerins, le débat semble loin d'être enterré pour quelques partenaires du sud de l'EuroVelo 3. Certaines

de ces collectivités du sud ont déjà rejoint la dynamique nationale. D'autres pourraient le faire prochainement. Mais seulement si une vraie priorité est mise sur cet itinéraire EuroVelo 3 et si les positions antagonistes s'effacent au profit du projet commun.

Région Centre. Les 39 151 km² de superficie de la région située à mi-parcours des quelque 1 600 km de l'itinéraire sont aussi sa principale pomme de discorde. L'objet du litige est peut-être à rechercher du côté d'un décalage entre l'esprit du projet et sa lettre. « *Tout est parti de notre Schéma régional des véloroutes et voies vertes et de la proposition de l'ECF de travailler sur l'EV3, tente de synthétiser Laurent Savignac, chef de projet Circulations douces à la direction du Tourisme de la Région Centre. Cet itinéraire reliant Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne nous a été présenté comme étant une véloroute thématique. Sa vocation était à la fois culturelle, jacquaire et touristique.* »

Selon le technicien, la Région enquête alors pour déterminer quelles portions de son territoire répondraient le mieux à ces trois critères. « *C'est alors que nous avons constaté l'existence chez nous de flux de cyclistes venus du Nord de l'Europe. 80 % de ceux qui arrivaient chez nous semblaient s'être donnés le mot pour passer par Chartres, le reste arrivait de Paris. Ils n'étaient pas portés par des collectivités mais par une initiative privée. Ils avaient même commencé à coller des stickers de loin en loin pour baliser l'itinéraire. Ces stickers étaient en forme de coquille Saint-Jacques et, mieux encore, ces cyclistes pouvaient s'appuyer sur des topoguides Pirola d'excellente facture.* » En conséquence, la Région fait le choix de prioriser cet itinéraire chartrain, qui lui apparaît incontournable.

« *Travailler sur ce continuum* », le sécuriser, amener de nouvelles clientèles – notamment françaises – tout en distinguant la population jacquaire traditionnelle (les marcheurs) et nouvelle (les cyclistes) : le challenge est stimulant. Avec Chartres, Vendôme et Tours en étapes-clés, l'itinéraire "Saint-Jacques à vélo via Chartres" épouse au niveau national le trajet de la V41. Il s'étend au total sur 160 km et devrait être opérationnel pour l'ouverture de la saison 2014. L'ensemble a coûté 1,5 million d'euros HT dont 50 % à la charge de la Région. La maîtrise d'ouvrage a été assurée par le conseil général d'Eure-et-Loir avec l'appui des communautés de communes sur les départements de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher.

[suite page 14]





« Nous travaillons à présent sur la continuité après Tours, poursuit le technicien. La "Saint-Jacques à vélo via Tours" représente 65 km et devrait ouvrir courant 2014. Les communautés de communes en assurent la maîtrise d'ouvrage et la Région finance là aussi à hauteur de 50 %. Les échanges avec nos voisins de la communauté d'agglomération du Pays de Châtellerauld dans le département de la Vienne sont particulièrement constructifs. »

Quid alors de l'EV3 dite officielle, inscrite au schéma de la Région Centre de 2007 ? A l'autre bout du territoire régional, la période 2014-2018 marque le temps des travaux le long des canaux du Loing et de Briare. Ceux-ci s'élèvent à 6,6 millions d'euros TTC et la Région en assure là encore la moitié. La maîtrise d'ouvrage relève du Département du Loiret et de la communauté d'agglomération de Montargis. Et sur les 127 des 283 km qui épousent le tracé de La Loire à Vélo ? « Nous nous en occuperons après 2018 », avance Laurent Savignac. Plutôt que sur l'EuroVelo 3, la Région Centre met d'abord la priorité sur la véloroute de "Saint-Jacques à vélo via Chartres". « La thématique est puissante, le site existe et il est d'autant plus ouvert que sa réputation est millénaire et que la desserte de sites jacquaires porte sur une liste inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Pourquoi passerions-nous ailleurs ? » Pour la Région Ile-de-France, chef de file du Comité d'itinéraire, l'EuroVelo 3 doit nécessairement desservir Paris, sans quoi aucun itinéraire européen ne passera par la capitale française.

Région Poitou-Charentes. En tout, l'EV3 en Poitou-Charentes représente 306 km et la participation de la Région est plafonnée à hauteur de 20 %. Du fait du caractère continu de l'itinéraire, la maîtrise d'ouvrage est départementale et l'avancée dépend des priorités de chaque conseil général – mais pas uniquement. « Pour qu'un itinéraire avance, il faut une incitation de la Région mais aussi des départements qui la composent ainsi que des départements limitrophes », résume Vincent Ruault, de la région Europe de la Région Poitou-Charentes. Si l'échéance 2016 s'annonce pour l'heure « compliquée », l'étape d'après est d'ores et déjà connue : travailler sur la communication et la promotion, car « il y a une vraie attente des professionnels. »

Département de la Vienne. Selon Sophie Janot, responsable de la mission Développement durable et Territoires ruraux à la direction départementale des Territoires de la Vienne, les données viennoises ne sont, pour l'heure, « pas encore exploitables ». Une partie de l'EV3 passe sur des « voies départementales peu circulées où les infrastructures existent donc en grande partie ». Si le tracé est toujours à l'état de « proposition » – passera par Poitiers ? passera pas ? –, le Département joue sur le principe de transversalité, lui qui a installé en janvier 2013 un comité de pilotage vélo à l'échelon local, fort de quelque 80 participants liés de près à la question (collectivités, associations de cyclistes, Ademe...). Il fait ainsi en sorte que les équipements soient portés par les intercommunalités. Dix communautés de communes sont ainsi concernées par l'EV3.

Département de la Charente. L'EV3 traverse la Charente sur une diagonale nord-est/sud-ouest longue de 160 km [cf. V&T32]. Elle est bouclée avec la V92 et le Tour de Charente et s'articule autour de trois grands secteurs : la voie verte Coulée d'Oc à l'est, la voie verte Galope Chopine au sud et la traversée du Grand Angoulême entre les deux. L'ensemble représente un budget de 1 874 000 €, dont 515 000 sont à la charge du Département. « La traversée du Grand Angoulême en est au stade de l'amélioration. Le tracé y est d'ores et déjà jalonné. L'enjeu aujourd'hui consiste à améliorer le niveau de service », explique Stéphane Bauchaud,



Promenade entre amies sur la Coulée d'Oc

à la fois référent Plan Charente vélo à la direction des Routes et référent PDIPR au service Aménagement rural et Environnement du CG16. Si la jonction avec les voisins de la Vienne tarde à se faire au-delà de la commune de Confolens – du fait du décalage d'avancement respectif du projet EV3 dans les deux départements –, tout roule en revanche du côté de la jonction entre Galope Chopine et la Charente-Maritime, puisque la voie verte emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée reliant Barbézieux (Charente) à Saint-Marlens (Gironde). L'horizon 2016 ? « L'infrastructure devrait être opérationnelle à 98 %, poursuit le technicien. L'enjeu sera alors de mettre l'itinéraire en tourisme, notamment avec la V92 qui permet de faire le lien avec La Véloodyssée mais aussi, à terme, avec les Deux-Sèvres et le Limousin. La dynamique nationale de l'EV3 devrait nous aider en ce sens. »

Département de la Charente-Maritime. Intégrée au Schéma régional, l'EV3 traverse le sud du département sur près de 30 km. 15 km sont en voie verte, 15 autres en voie partagée. Le tracé de cette portion partagée n'est pas totalement arrêté. « Il s'agit d'effectuer un travail de cohésion avec le département de la Gironde pour garantir la meilleure continuité possible », précise Julie Guitard, chargée des Itinéraires, de la Signalétique et du Schéma départemental des véloroutes et voies vertes au sein du CG17. Une réflexion va être menée pour rechercher une éventuelle connexion avec l'itinéraire départemental de la rive nord de la Gironde. « Au nord, la jonction avec le département de la Charente s'effectue au niveau de la commune de Chevanceaux, où la voie verte jusqu'à Clérac a été ouverte en 2002. L'horizon 2016 ? « Le délai semble tenable », affirme Julie Guitard, qui doit composer avec le passage de la Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux.



Sur les quais de Bordeaux



L'aire d'arrêt de l'ancienne gare d'Espiet sur la piste Lapébie / Entre-Deux-Mers

Région Aquitaine. La récente modification du Schéma régional n'a pas été sans conséquences sur le tracé de l'EV3, l'un des trois axes forts en Aquitaine avec l'EV1 et la V80. L'EV3 en Aquitaine représente 524 km de linéaire, répartis comme suit : 160 km en Gironde, 89 km dans le Lot-et-Garonne, 162 km dans les Landes et 113 km dans les Pyrénées-Atlantiques. Et il faut ajouter un crochet de 4 km chez les voisins du Gers. Sur ces 524 km de linéaire, 185 km ont été réalisés (92 km en Gironde, 45 dans le Lot-et-Garonne, 15 dans les Landes et 33 en Pyrénées-Atlantiques). 339 km restent donc à aménager dont 147 sur le seul territoire des Landes, 68 km en Gironde, 44 km en Lot-et-Garonne et 80 km dans les Pyrénées-Atlantiques. Le tout représente un coût de 28 millions d'euros, dont 35 % sont à la charge de la Région. Les retombées économiques sont estimées en moyenne à 18 000 € par kilomètre, sur une fourchette allant de 11 000 € par kilomètre en Gironde à 24 000 € par kilomètre dans les Landes...

Dimension religieuse, pertinence de faire passer deux EuroVelo (EV1 et EV3) sur le même tracé, problématiques du contournement de la forêt landaise et du relief des Pyrénées-Atlantiques, choix entre la dimension jacquaire et l'aspect découverte du territoire, et réalité du terrain où « *c'est celui qui paie qui décide* » : l'EV3 en 2014 pose plus de questions qu'elle n'apporte de réponses et la solution d'un itinéraire provisoire sur le modèle de ce qui a été fait sur d'autres grands itinéraires semble doucement s'imposer. « *L'échéance de 2016 nous semble difficile à tenir en sachant que 2014 est une année d'élections municipales, 2015 une année de régionales et départementales et que dans le meilleur des cas il faut compter dix-huit mois pour mener à bien la moindre étude d'impact. Le tracé annoncé est en effet celui qui figure au Schéma régional 2013, avec des positionnements très affirmés de chacun des départements concernés* », constate Isabelle Prévost, chargée de mission au service Tourisme du conseil régional d'Aquitaine.

Département de la Gironde. « *Nous sommes en plein dessus* », explique Jean-François Dessort, chef du service Tourisme au CG33. Le tracé girondin est complexe mais plus de 50 % de réalisations sont d'ores et déjà opérationnelles sur la base d'aménagements existants : la jonction entre le Lot-et-Garonne et la commune de la Brède, la piste cyclable Roger-Lapébie, en attendant 2015 et les efforts conjoints réalisés sur l'EV3 comme sur la V90...

Département des Landes. Les violons restent à accorder avec les voisins des Pyrénées-Atlantiques, voire avec la coordination nationale de l'EV3. Le hiatus ne concerne pas tant les étapes par Villeneuve-de-Marsan – dont la déclaration d'utilité publique est en cours-, Mont-de-Marsan ou Gabarret. Il ne concerne pas tant non plus la problématique des zones Natura 2000, en nombre considérable sur ce tracé en raison notamment de la présence d'une partie des 3 153 km² du Parc naturel régional des Landes de Gascogne. Le hiatus concerne surtout le choix de la destination finale de la portion française de cet itinéraire européen. Là où les tenants de l'option jacquaire privilégient la direction de Saint-Jean-Pied-de-Port, les Landes souhaiteraient bifurquer plus tard à hauteur de la commune de Urt pour prendre la direction de Bayonne, sa gare et ses infrastructures plus propices à l'itinérance.

Département des Pyrénées-Atlantiques. Pour Laurence Pauly, chef du pôle Nouvelles Mobilités et Urbanisme à la direction de l'Aménagement, de l'Équipement et de l'Environnement au sein du CG64, l'EV3 en Pyrénées-Atlantiques souffre de deux handicaps : le temps et le tracé. « *Je m'explique : nous sommes engagés sur la Vélodyssée. Nos élus souhaitent que nous travaillions sur la véloroute nationale Pyrénées-Gave-Adour. L'EV3 ne vient qu'ensuite, d'autant que pour notre territoire c'est le sens Saint-Jacques qui est dominant même si ce n'est pas vraiment celui qui a été retenu au niveau national.* » A cela s'ajoute la récente révision du Schéma régional aquitain des VVV, intervenu au moment où « *nous étions partis pour faire le jalonnement de l'EV3, poursuit Laurence Pauly. Le tracé a été légèrement modifié mais passe toujours là où nous le souhaitions, c'est-à-dire par Saint-Jean-Pied-de-Port. La prochaine étape consistera à réunir les communautés de communes concernées afin d'arrêter définitivement le tracé et de lancer le bureau d'études pour faire le plan de signalisation. Le délai ? J'espère avoir un peu plus de temps en 2015* ». Concernant enfin la participation financière, les élus locaux sont pour l'heure accaparés par les autres itinéraires. « *Mais ça devrait venir, car nous avons un projet Saint-Jacques transfrontalier dont la définition démarre.* »



La stèle de Gibraltar, à Saint-Jean-Pied-de-Port, sur l'EV3

En conclusion. Les partenaires du sud sont assez impliqués dans le projet et ont conscience que l'EuroVelo 3 constitue un attrait de plus pour leur territoire. Compatible jacquaire ou strictement autre chose ? La deuxième réunion du comité de pilotage de l'EV3 aura lieu en juillet. Elle permettra de définitivement acter le partenariat du comité d'itinéraire sur 3 ans et d'affirmer l'engagement des collectivités dans la dynamique nationale. Et justement, cette réunion se déroulera à Bordeaux, au sud. Pour l'EuroVelo 3, l'important n'est peut-être pas tant la destination que le chemin qui y conduit. ■

Propos recueillis par A. D.

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

Shannon Galpin

Revenue de l'enfer des violences faites aux femmes, cette jeune mère de famille du Colorado a tout plaqué à l'automne 2006 pour fonder Mountain2Mountain. Sa façon à elle de faire tourner les roues du destin.

Le premier combat de Shannon Galpin, c'est le respect des droits de ses sœurs en humanité dans les zones de conflit. Avec son association Mountain2Mountain, cette VTTiste convaincue, ancienne préparatrice physique, mise sur le vélo pour « combattre l'apathie », et pousser à la réflexion, à l'action, voire à la réaction. Elle est

que mon amour du VTT jouerait un rôle dans mon travail pour les droits des femmes. Et encore moins en Afghanistan, où les femmes n'étaient pas autorisées à conduire des vélos et où la question reste encore incroyablement sensible.

• **« Si nous pouvions mettre des filles sur un vélo, nous n'aurions pas à construire autant d'écoles », déclariez-vous lors d'un précédent entretien. Qu'entendiez-vous par là ?**

Lorsque j'ai déclaré cela, c'était dans un contexte précis. La question portait sur le rôle du vélo en matière de justice sociale un peu partout dans le monde. Lorsque des vélos sont distribués à des écoliers, cela permet de construire moins d'écoles dans les communautés rurales puisque tout reste à la portée des villages alentour. Les vélos sont une solution simple dans bien des cas. En milieu rural, ils facilitent l'accès à l'éducation, donc, mais aussi aux soins. En centre-ville,

ainsi devenue en 2009 la première femme à faire du vélo en Afghanistan, un pays où la question était jusqu'alors taboue. Bien des réalisations plus tard, elle produit pour 2015 un documentaire consacré à ce miracle quotidien auquel elle a tant œuvré : voir des Afghanes pédaler.

« En milieu rural, les vélos facilitent l'accès à l'éducation et aux soins, c'est un facteur de justice sociale »

• **Afghanistan, femmes, vélo : quel est le tiercé dans l'ordre de vos priorités ?**

La priorité de mes actions reste les droits des femmes. Les zones de conflit telles que l'Afghanistan viennent en deuxième et le vélo en troisième. A aucun moment je ne me suis lancée en pensant

ils constituent une alternative verte à la pollution et à la congestion du trafic. J'ajouterai – pour faire écho à mon histoire personnelle – que les vélos sont aussi un moyen de défense dans le cas de



© Claudia Lopez



© Sarah Menzies



© Tony Di Zino



© Tony Di Zimo

la violence faite aux femmes. Je pense aux jeunes femmes exposées au risque d'agression sexuelle sur le chemin de l'école ou de leur travail : à vélo, elles arrivent plus vite à destination et sont donc plus vite en sécurité.

• Vous avez créé l'association Mountain2Mountain en 2006. Votre expérience montre que le vélo peut créer du lien, y compris dans un pays comme l'Afghanistan. Pensez-vous qu'une telle piqûre de rappel serait utile en Occident, où l'automobile est encore reine ? Pour le dire plus crûment, le "tout auto" est-il un réflexe plus dur à changer que le machisme ?

Le vélo crée plus de communauté et d'interactions entre les gens pour une raison simple : vous n'êtes pas séparés d'eux par une portière et une fenêtre. Les discussions impromptues et les échanges culturels que je connais en Afghanistan ne me seraient jamais arrivés – et ne me sont même jamais arrivés – lorsque je suis en voiture. C'est impossible. En Occident, le désir d'entrer en contact avec l'Autre se retrouve davantage chez les cyclistes. Lorsque je suis en voiture, je vois d'autres voitures. Lorsque je suis à vélo, je vois des gens. C'est aussi simple que ça. Est-il utile de rappeler les avantages du vélo en centre-ville, au point de vue tant économique, environnemental que pratique ? Le vélo est une solution qui s'applique aussi bien à l'Afghanistan rural qu'au centre de New York City.



© Tony Di Zimo

• Quel bilan tirez-vous de vos engagements à ce jour ?

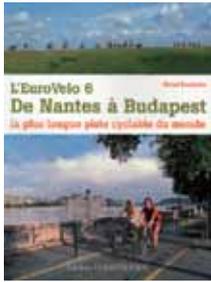
L'équilibre entre la famille et le travail est un combat quotidien. J'ai choisi de travailler dans des lieux dangereux. Cette prise de risque implique une attention constante. Ajoutez à cela le fait que j'ai fondé ce sur quoi je travaille et que ce travail est ma passion, vous comprendrez que le tout mis bout à bout est extrêmement chronophage et énergivore, qui plus est avec une fille de 9 ans. J'ai choisi de sacrifier ma sécurité financière pour faire le métier en lequel je crois. Plus j'avance et plus j'ai l'espoir que le stress financier diminue et que je pourrai bientôt me faire seconder sur ces projets. Mon travail rencontre de plus en plus de soutiens et je sais qu'un jour la différence se fera sur de toutes petites choses. Mais ces petites choses signifient tellement...

• Vous vouliez un monde meilleur pour votre fille Devon. Une décennie plus tard, le voyez-vous arriver ?

Je ne suis pas sûre que ce monde soit devenu meilleur. Je vois un monde qui évolue, où il incombe à chaque citoyen de chaque pays d'apporter sa pierre à l'édifice si nous voulons réellement un changement concret. Je pense du fond du cœur que le progrès social, la paix et des perspectives économiques à la hausse ne viendront pas des gouvernements et des entreprises. C'est notre rôle de citoyens, chacun à notre niveau, de faire notre part chaque jour. C'est à cette condition que le monde que nous laisserons à nos enfants sera meilleur que celui dans lequel nous avons dû nous-mêmes nous élever. ■

Propos recueillis par A. D.

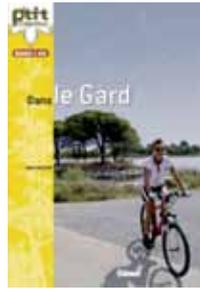
**Le site de Shannon Galpin : www.shannongalpin.com
Le site du documentaire : <http://www.afghancycles.com>**



L'EUROVELO 6, DE NANTES À BUDAPEST

Un livre-travelling, écrit et illustré par Michel Bonduelle, à déguster avant d'aller rouler sur «la plus longue piste cyclable du monde».

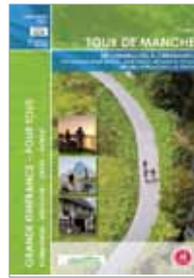
144 pages, 150 photos, 14,90 €. Éditions Ouest-France



BALADES À VÉLO DANS LE GARD

30 balades familiales de 12 à 30 km pour découvrir les richesses naturelles et patrimoniales du Gard (hors les Cévennes trop pentues).

80 pages, 9,50 €. Editions Glénat, collection P'tit Crapahut



TOUR DE MANCHE, TOME 1

Une description en 4 sections et 21 étapes du "Petit Tour de Manche", boucle balisée de 505 km passant par le Cotentin, Saint-Malo, Jersey et le Dorset de Weymouth à Poole.

108 pages en format A5, 18,50 €. www.itineranceavelo.fr



LA VOIE DE TOURS À VÉLO

Sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, en 18 étapes, de Paris à Saint-Jean-Pied-de-Port, via Tours, avec une échappée A/R à Chartres.

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



PARIS - MONT-SAINT-MICHEL

8 étapes de 30 à 60 km, avec des escapades vers la Mayenne, l'Orne et les plages du Débarquement.

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



DE ROYAN À HENDAYE

10 étapes de 30 à 50 km avec des escapades vers Bordeaux, le bassin d'Arcachon et Cambo-les-Bains.

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



PLAGES DU DÉBARQUEMENT

11 itinéraires de 15 à 55 km et 3 escapades, totalisant 800 km dans un environnement sécurisé pour le vélo.

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



LA CÔTE ATLANTIQUE À VÉLO

Le premier guide à couvrir l'ensemble des 860 km du parcours balisé de la Vélodyssée entre Nantes et Hendaye.

18,50 €. Edition Chamina



LE POUVOIR DE LA PÉDALE

"Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées", tel est le sous-titre de ce plaidoyer pour le vélo.

192 pages, 15 €. Editeur : Rue de l'Échiquier



FICHE CEREMA N°32

Le stationnement des vélos au siège de la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Rhône-Alpes.

À télécharger sur le site Cerema



FICHE CEREMA N°33

Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales, offrant des itinéraires adaptés.

À télécharger sur le site Cerema



AGIR SUR LE STATIONNEMENT AUTOUR DES GARES TER

5^e fiche du pack "Stratégies foncières aux abords des gares TER".

À télécharger sur www.cerema.fr

23-25
M A I
2 0 1 4

CONGRÈS DE LA FUB
"Génération vélo" – TOULOUSE

Plus d'infos sur : www.fubicy.org



27-30
M A I
2 0 1 4

VELO-CITY GLOBAL 2014
ADELAÏDE, AUSTRALIE

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



30
M A I
2 0 1 4

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

Plus d'infos sur : www.af3v.org



2-6
J U I N
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



16
J U I N
2 0 1 4

1^{re} JOURNÉE DRC
"L'évaluation des fréquentations vélo" – PARIS

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



17-18
J U I N
2 0 1 4

JOURNÉES NATIONALES D'ÉTUDES
SUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ
CHAMBÉRY Plus d'infos sur : www.colloque-managementmobilite.ademe.fr



25-26
SEPTEMBRE
2 0 1 4

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

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



13
NOVEMBRE
2 0 1 4

4^e CLUB ITINÉRAIRES
PARIS

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



3-5
J U I N
2 0 1 5

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





Les 18^{es} Rencontres des DRC

25 et 26 septembre 2014

Le lieu : **Lille**

Les collectivités hôtes : **Région Nord - Pas-de-Calais, Département du Nord, Département du Pas-de-Calais**

Le thème : **“Le vélo, le changement en mouvement”**

Le programme détaillé : à télécharger sur le site des DRC

Les inscriptions : ouvertes jusqu'au 15 juin (lien sur le site des DRC)

Nous vous attendons très nombreux !

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES

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

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

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

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

Carte des adhérents DRC

