

Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

N° 46 HIVER 2017



À LA UNE

Les Landes, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Géocaching

page 4



DOSSIERS

830 km ouverts en 2016 La véloroute V92

page 12



PAUSE-VÉLO

Avec le Dr Santoni

page 16





Édito

Chers territoires cyclables,

L'année 2017 commence en fanfare. Une année riche en défis à relever nous attend, porteuse d'espérance et jalonnée de grands rendez-vous électoraux. Réagissons avec responsabilité aux mauvaises nouvelles de fin 2016, et apprenons à nous réjouir des indicateurs de progrès grâce à votre avancement dans les territoires. Voici en quelques chiffres comment les choses évoluent, reculent parfois et progressent aussi.

830. C'est le nombre de kilomètres de véloroutes et voies vertes ouverts en 2016. Que nous disent ces chiffres ? Déjà que c'est plus que l'an passé. Autrement dit, les territoires continuent à bâtir la France à vélo. Ces réalisations 2016 se décomposent en 580 km d'itinéraires nationaux et 250 km d'itinéraires régionaux et locaux. Ils portent la réalisation du Schéma national à 62 % contre 58 % en 2015. Un vrai progrès !

90 %. C'est la proportion de territoires concernés par la construction du Schéma national. Les régions de la France métropolitaine le sont presque toutes (Corse mise à part) ainsi que 96 départements métropolitains et plus de 1 000 intercommunalités. Localement, 5 523 communes, dont 4384 de moins de 3 500 habitants, sont traversées par le Schéma national.

10 %. C'est la baisse du budget 2016 des DRC du fait de la notification du non versement de sa subvention par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer en décembre. Forcément, ce n'est pas sans conséquences. Cela marque la fin d'un service public indifférencié assuré par les DRC pour le compte de l'État sur Euro-Velo et sur l'information géographique. C'est aussi la suspension provisoire de nos travaux sur la plateforme nationale des fréquentations. Les DRC réservent désormais ces missions à leurs adhérents et invitent les autres à contribuer économiquement à la pérennité de ces missions sur leur territoire.

200. C'est le nombre de signataires de la déclaration *les Territoires à vélo* qui partagent avec les DRC une vision et un cap pour la France à vélo en 2030. Corédigée avec les représentants des organismes nationaux représentatifs des communes, intercommunalités, départements, régions, des représentants du tourisme, de la mobilité, du développement durable, de la transition énergétique et des cyclistes et usagers français, cette déclaration l'affirme : le vote des territoires va au vélo ! Aujourd'hui, peu avant les élections, les DRC interpellent les candidats : vous Président-e, serez-vous solidaire avec les territoires pour la construction de la France à vélo en 2030 ?

48 000. C'est le nombre de décès à attribuer à la pollution de l'air chaque année en France. Pas en raison des pics, mais à cause de la pollution permanente, ainsi que vous pourrez le lire dans la pause-vélo de ce numéro en compagnie d'un pneumologue de la Fondation du souffle. Et 58 %, c'est le pourcentage de trajets inférieurs à 1 km effectués en voiture pour les déplacements domicile-travail par les actifs français. Le potentiel de report modal sur les modes actifs est donc énorme !

La solution vélo est une solution sérieuse. Bienfaitrice. Rentable. Durable. Ludique. Innovante. Lisez ce *Vélo & Territoires* pour vous en convaincre.

Chrystelle Beurrier

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

Sommaire

INITIATIVE	
Géocaching.....	4
TERRITOIRE CYCLABLE	
Les Landes.....	6
ACTUS	
Actus des DRC.....	10
Actus des territoires.....	11
DOSSIERS	
830 km ouverts en 2016.....	12
La véloroute V92.....	14
PAUSE-VÉLO	
En compagnie du Dr Jean-Philippe Santoni.....	16
PARUTIONS.....	18
AGENDA.....	19
Les territoires et les acteurs nationaux votent vélo.....	20

- Photo de couverture : itinérance cyclable littoral landais © S. Zambon / CD40

Restez connecté aux DRC

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

www.departements-regions-cyclables.org

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

Départements & Régions Cyclables sur Facebook

@DRC_info sur Twitter

Politiques cyclables des territoires sur Scoop.it

Départements & Régions Cyclables

52, avenue Maréchal Foch
69006 Lyon

info@departements-regions-cyclables.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.departements-regions-cyclables.org

Vélo & Territoires

Directeur de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Agathe Daudibon, Dorothée Franke, Camille Thomé

Correction : Madeleine Aslangul

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Pierre Lortet

Crédits photos : S. Zambon, CD40, L. Guette, Laurent Cheviet, Fotolia, A.S. Flament, Raphaël Kann, Sébastien Laval, S. Morand

Remerciements : Mathieu Baudoux, Gilles Lemaire, Maryline Millot, Fabrice Thiébaux, Gilles Barrouillet, Paul Carrère, Yves Lahoun, Frédérique Lemont, Carine Lux, Sylvie Saint-Sevin, Olivier Amblard, Stéphane Bauchaud, Marie-Henriette Beaugendre, Georges Honorat Nicolas Lemeunier, Sophie Rapinel, Jean-Philippe Santoni

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)



Géocaching

Paiement en caches

À l'heure du GPS et de la 4G, le géocaching connaît un succès croissant chez les particuliers du monde entier. Un levier touristique simple et peu coûteux, qui pourrait rapporter gros aux collectivités.

Le "géocaching", qu'est-ce que c'est ? Etymologiquement ce néologisme, apparu aux Etats-Unis au tournant des années 2000, est l'addition de géo – de *gê*, la Terre, en grec – et de cache (en français dans le texte). Le mot désigne un passe-temps gratuit, ludique autant que pédagogique, qui prend la forme d'un jeu de piste dont l'accès à chaque cachette peut être l'occasion pour le "géocacheur" de (re)découvrir des lieux ou des informations rares et utiles sur le territoire qui l'entoure. Une sorte de *Pokemon Go* culturel, avec son jargon, ses codes et ses addicts ? La comparaison fait sourire Fabrice Thiébaux, directeur de projets en géomatique au Cerema et géocacheur à ses heures : « J'ai moi-même caché quatre fois et trouvé 600 caches. Chronologiquement parlant, je dirais plutôt que c'est le *Pokemon Go* qui est une version non culturelle du géocaching », ironise celui qui a trouvé en cette chasse au trésor 2.0 « un moyen de mieux connaître ma ville ainsi que mes lieux de vacances ».

Flashback. C'est en effet dès le mois de mai 2000 que le géocaching – qui s'appellera un temps le *GPS Stash Hunt* ou le *gps-stashing* – voit le jour. Dave Ulmer, un consultant en informatique de l'Oregon, décide de profiter du tout frais passage dans le domaine public des données GPS (géopositionnement par satellite) pour dissimuler une boîte dans les bois des environs de Portland et en communiquer les coordonnées à sa communauté en ligne. En trois jours, deux personnes la retrouvent. L'effet boule de neige aidant, l'activité se mondialise rapidement au point de toucher plus de 220 pays en janvier 2017. En France, le site www.mides.fr répertorie aujourd'hui plus de 209 500 caches, ce qui en fait le onzième pays européen en terme de densité de caches placées pour 100 000 habitants – loin

derrière le trio de tête scandinave que constituent dans l'ordre la Norvège, la Suède et la Finlande.

Doubs. Fort de ce succès croissant chez les particuliers, n'était-il pas possible d'utiliser le géocaching dans la sphère publique comme outil de valorisation et d'animation des itinéraires cyclables ? C'est la question que s'est légitimement posée un territoire comme celui du Doubs, quarante-troisième département français en terme de nombre de caches, mais par ailleurs traversé par l'EuroVelo 6 sur 135 km et surtout « premier organisme institutionnel à mesurer le potentiel touristique d'une telle initiative », selon un article paru en été 2012 dans un hors-série de la revue *Espaces*. Dès 2004, l'activité GPS Safari adapte au territoire doubiste le concept du géocaching, combinant ainsi dimension de loisirs et authentique stratégie touristique. Maryline Millot, responsable Hébergement et Filières à Doubs Tourisme, explique

**Le géocaching
fonctionne aussi bien à pied
qu'à vélo**

comment s'est opérée l'articulation entre cet outil nouveau et l'itinéraire européen : « Nous avons travaillé le tracé afin qu'il puisse associer un loueur/réparateur de vélo, labellisé Accueil Vélo, qui est situé sur la véloroute. Concrètement, le parcours de géocaching prend donc son départ à ce relais vélo, qui peut également louer des GPS si besoin. » L'activité se pratiquant en totale autonomie, il n'existe pas pour l'heure de relevés de fréquentation. « Un carnet présent dans la cache nous permet toutefois de constater que ce parcours remporte un vif succès pendant la période estivale notamment, poursuit Mme Millot. Près de Besançon par exemple, l'activité attire à la fois des touristes en séjour et aussi des locaux, qui profitent des beaux jours pour redécouvrir les joies d'une balade familiale et ludique. »



© Laurent Cheviet / Doubs Tourisme

Aisne. S'inspirant des recettes du Doubs, l'ADRT de l'Aisne bascule à son tour en 2008, comme le rappelle Mathieu Baudoux, son chargé de mission Réseaux, Filières et Observations, dans l'article de la revue *Espaces* précité. Ayant diagnostiqué la nécessité, « à l'ère du web 2.0, de laisser des occasions aux internautes de partager, de s'exprimer voire de contribuer à l'offre touristique du département et [d'arrimer son] offre à un support Internet de forte notoriété », l'organisme décide de valoriser non la totalité des points d'intérêt de son territoire, mais « quelques circuits de randonnée ». Un choix astucieux, résolument gagnant-gagnant, ainsi que le synthétise M. Baudoux en un constat limpide : « Les géocacheurs contribuent à la promotion de la région et à l'entretien des caches. En effet, après être rentrés chez eux, ils se connectent sur leur site favori, signalent leur passage sur la cachette, sans oublier de laisser un petit message. Ce dernier est souvent un témoignage apportant des précisions sur la beauté du lieu et l'enthousiasme d'avoir trouvé les petits cadeaux promotionnels que nous leur avons laissés. En général, un vrai plaidoyer pour la région ! À l'inverse, si la cache rencontre un problème d'entretien, le joueur qui en fait les frais peut immédiatement manifester son mécontentement. Il en va alors de notre responsabilité d'assurer la maintenance de la cache incriminée dans les plus brefs délais, pour rassurer les géocacheurs et de

Paroles de géocacheur : Gilles Lemaire



© DR

Témoignage d'un converti de la première heure

GPS. « Passionné par les voyages, la randonnée, les raids nature, la géographie et la cartographie, j'ai créé la Maison du GPS, le premier site en ligne de vente de GPS. C'est en cherchant à développer mes produits qu'en 2005 j'ai découvert le géocaching. J'ai trouvé à ce jour environ

7 700 caches en France et en Espagne et en ai moi-même posé 400, principalement au Pays basque. Je pratique cette activité tout au long de l'année en fonction de mes déplacements. Des événements sont régulièrement organisés pour réunir des géocacheurs de tout horizon et ainsi pouvoir échanger sur cette passion.

Géodyssée. Le principe de la Géodyssée est entre autres d'accompagner et d'agrémenter le parcours des cyclistes tout au long de leur périple par la recherche de caches posées environ tous les kilomètres, et de les récompenser par des caches Bonus et des caches Super bonus en fin de parcours. La recherche des caches ne doit pas retarder leur voyage et doit être aisée, avec le maximum de précision (indice + photo spoiler). Comme son nom le laisse deviner, la Géodyssée 40-64 permet de s'adonner au géocaching sur la portion de La Vélodyssée qui relie les Landes aux Pyrénées-Atlantiques. Elle est donc la continuation du parcours de la Géodyssée 33. Cette série comprend environ 200 caches, dont cinq Bonus et un Super bonus, réparties sur cinq secteurs de Biscarrosse à Hendaye, soit environ 220 km. La liste des caches est disponible dans le bookmark Géodyssée 40-64. Elles sont proposées par quatre géocacheurs. D'une manière générale, les actions des poseurs sont le plus souvent individuelles. Je pense d'ailleurs que l'information sur l'existence du géocaching n'est pas suffisamment connue des collectivités territoriales. » À bon entendeur...

nouveau engendrer des remarques positives. » Avec une moyenne d'une connexion par mois et par cache active – certains géocacheurs se déplacent par groupes –, l'ADRT évalue le nombre total de visiteurs à un ratio de 1 000 à 2 000 personnes depuis 2008. « Le géocaching fonctionnant aussi bien à pied qu'à vélo, notre expérience est facilement extrapolable pour le tourisme à vélo », conclut Mathieu Baudoux. ■

Anthony Diao

Pour en savoir plus

www.geocaching.com et www.mides.fr

Les Landes, territoire cyclable

Deuxième plus vaste département de France après la Gironde et véritable eldorado des cyclistes itinérants pendant la saison estivale, les Landes travaillent la question cyclable douze mois sur douze, et de longue date. Le point sur une collectivité incontournable tant au niveau national qu'européen.

Entretiens avec **Paul Carrère**, vice-président du conseil départemental, chargé de l'Environnement, **Yves Lahoun**, vice-président du conseil départemental, délégué aux Départements & Régions Cyclables, **Frédérique Lémont**, directrice de l'Environnement au conseil départemental, **Sylvie Saint-Sevin**, chargée du cyclable à la direction de l'Environnement du département des Landes, **Carine Lux**, directrice adjointe du CDT des Landes



Paul Carrère



Yves Lahoun

À quand remonte le déclin vélo sur le territoire du conseil départemental des Landes?

À l'année 2006, sans aucun doute, même si la politique départementale en faveur du vélo s'est mise en place dès le milieu des années quatre-vingt. Le Département a choisi de lancer son Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (en trente ans, 3 500 km ont été balisés dont 422 km sont dédiés aux circuits VTT), mais aussi d'accompagner les travaux sur les infrastructures routières par la création d'itinéraires cyclables attenants, notamment sur la façade littorale. L'adoption du premier schéma départemental cyclable en 2006, et son règlement d'aides financières, ont été une étape décisive.

Quel était l'objectif poursuivi ?

L'orientation politique était claire. Il s'agissait de favoriser la pratique du vélo sur les territoires – à la fois pour l'usage touristique, récréatif et quotidien – en structurant les axes selon trois niveaux d'intérêt : d'abord les grands axes itinérants d'intérêt régional, ensuite les liaisons d'intérêt départemental, et enfin les maillages locaux.

Comment s'articulent ces trois niveaux d'intérêt ?

Le Département a activé un levier incitatif, à savoir une aide financière aux travaux. Celle-ci était réservée à une maîtrise d'ouvrage intercommunale et conditionnée par la définition d'un maillage continu et sécurisé d'itinéraires cyclables desservant les pôles structurants des territoires.

Quel effet cela a-t-il eu sur les territoires concernés ?

Cette orientation a incité les territoires intercommunaux à s'emparer de la compétence et à travailler sur la création d'itinéraires, l'idée étant de parvenir à relier les bourgs et les équipements (centre bourg, établissements scolaires, pôles sportifs ou de loisirs, etc.).

Pour quels résultats ?

Couplé à une aide financière complémentaire de la Région et de l'Europe dans le cadre de la programmation 2007-2013, le linéaire cyclable en site propre dans les Landes a presque triplé en dix ans ! À ce jour, les deux agglomérations de Dax et Mont-de-Marsan et huit communautés de communes sur les quinze EPCI que comptent les Landes assurent cette compétence cyclable, couvrant ainsi près de 70 % de la population landaise. Même si le Département continue d'assurer la maîtrise d'ouvrage directe de certaines opérations spécifiques, ce sont maintenant les territoires qui portent, avec l'appui financier et technique du Département, la plupart des études de faisabilité et des travaux de création d'itinéraires.

Quelles sont les caractéristiques géographiques à prendre en compte pour la mise en place de cette politique cyclable ?

La topographie départementale a permis le déploiement d'itinéraires faciles, aux dénivelés accessibles pour tout public, se déroulant au milieu des pins du vaste massif des Landes de Gascogne. Ceci posé, les distances du plateau forestier qui peuvent se traduire parfois par une impression de monotonie (ce n'est qu'une impression !) ou



les dénivelés des coteaux de Chalosse, en piémont pyrénéen, dont certaines côtes n'ont rien à envier aux conditions de montagne, offrent aussi de beaux challenges pour les adeptes du vélo sportif. Il est important de rappeler également l'existence dans les Landes d'un maillage ferroviaire historique important (400 km), lié à son activité forestière d'avant-guerre, et souvent resté propriété du Département ou des communes, hormis certaines traversées de bourgs. Le choix a donc été fait dès 2006 de remobiliser ce foncier pour en faire des itinéraires cyclables structurants, reliant les principaux pôles départementaux.

Comment vous y êtes-vous pris ?

Une attention particulière a été portée sur le fait de parvenir à concilier les usages, car développer la pratique cyclable et les itinéraires dédiés au cœur d'un département rural tel que les Landes passe aussi par une bonne concertation, garante de l'acceptabilité des projets et des pratiques. Ainsi, les associations communales de chasseurs, les propriétaires et les gestionnaires forestiers, les associations de défense de la forêt contre les incendies ou les agriculteurs sont des interlocuteurs systématiquement associés et consultés dans les projets cyclables. Ils sont en effet les premiers à pouvoir en bénéficier en termes de retombées touristiques !

[suite page 8]



Travaux en régie sur la voie verte de Villeneuve-de-Marsan

Quel revêtement privilégiez-vous ?

L'enrobé est généralement privilégié, pour un confort et un accès facilité à tous les modes doux. Exceptionnellement, en 2015, le Département a aménagé sur environ 8 km une voie verte revêtue en grave émulsion pour une meilleure intégration le long du fleuve Adour. Il faut également noter qu'actuellement deux voies vertes départementales sont empierrées sur environ 50 km. Mais la dynamique de projets autour de La Scandibérique – ainsi que les cofinancements européens et régionaux attendus dans ce cadre ! – permet d'envisager à court terme des travaux pour revêtir une des sections sur environ 25 km.

Qu'en est-il de l'harmonisation de la signalétique ?

En tant que partenaire technique et financier des EPCI, le Département incite les territoires à privilégier l'usage du bois en milieu naturel. Ailleurs, c'est une signalisation de police et d'information en acier galvanisé sur support lui aussi en acier galvanisé ou peint qui est retenue. Actuellement, la signalisation de la continuité des 195 km de La Scandibérique est en cours de pose conformément au guide de signalisation directionnelle décliné au niveau national pour identifier cet itinéraire. La signalisation est donc harmonisée, mais ses supports varient selon les milieux traversés.

Quel budget le Département consacre-t-il à la mise en œuvre de cette politique cyclable ?

Le Département consacre en moyenne près de 1 million d'euros par an à sa politique cyclable. Ce budget annuel intègre non seulement les subventions départementales attribuées aux EPCI maîtres d'ouvrage – ou à l'Office national des forêts, lorsque le projet est situé en forêt domaniale sur la côte landaise – mais aussi les frais liés, d'une part, à la valorisation des itinéraires par la réalisation en régie des guides cartographiques de découverte des itinéraires vélo et, d'autre part, à l'acquisition, la pose et l'exploitation de compteurs. Un parc de 40 compteurs est déployé depuis 2015.

Comment se sont répartis ces investissements ?

Depuis 2006, année d'adoption du schéma départemental cyclable, le Département a subventionné 52 opérations pour un montant global d'environ 6 millions d'euros, correspondant à un montant total de travaux réalisés de plus de 25 millions d'euros. À cela s'ajoutent les opérations portées en maîtrise d'ouvrage départementale et se traduisant par exemple, comme en 2015, par un budget dédié de 4,7 millions d'euros supplémentaires.

Combien de kilomètres ont été réalisés à ce jour ?

Au 1^{er} janvier 2017, le territoire comptabilise 588 km de pistes cyclables ou voies vertes, dont 135 km de voies vertes départementales, et plus de 2 000 km d'itinéraires balisés sur petites routes, répartis en 25 circuits cyclotouristiques départementaux.

Quels sont les projets à court ou moyen terme ?

Dans les prochains mois, les travaux planifiés et les études en cours portées par deux EPCI, totalisant un linéaire global en projet de plus de 100 km, viendront s'ajouter prochainement au réseau cyclable des Landes. Mais le projet phare de 2017-2018 est sans aucun doute celui de La Scandibérique / EuroVelo 3, qui traverse les Landes sur 195 km.

Quelle incidence a la réforme territoriale sur ces financements ?

Les dispositifs de soutien mis en place en 2006 par le Département incitant les intercommunalités à prendre la compétence vélo permettent aux Landes d'être structurées pour continuer à développer le cyclable. En 2009, le schéma cyclable départemental a été inscrit au PDESI (Plan départemental des espaces sites et itinéraires), légitimant le Département comme partenaire et soutien des projets, qui font donc l'objet d'une présentation pour avis à la commission du Plan (CDESI), avant attribution d'une subvention départementale.

Quid des itinéraires européens ?

Le Département bénéficie effectivement du passage sur son territoire de deux grands itinéraires européens inscrits au Schéma national des véloroutes et voies vertes ainsi que dans sa déclinaison régionale. L'EuroVelo 1 / La Vélodyssée et l'EuroVelo 3 / La Scandibérique sont des axes structurants, autour desquels il est plus facile de créer une dynamique partenariale de projet et de mise en tourisme. C'est un atout certain, sur lequel s'appuie l'animation territoriale du Département et du comité départemental du Tourisme (CDT) pour faire adhérer les acteurs des territoires au développement du vélo. Ces derniers vont des élus locaux aux gestionnaires de services pouvant être labellisés Accueil Vélo : hébergements, restauration, sites patrimoniaux, etc.

Comment se passe la concertation avec les collectivités voisines pour la mise en place d'itinéraires européens comme La Vélodyssée ou La Scandibérique ?

Convaincus de l'intérêt d'une démarche mutualisée, le Département et le CDT ont tout de suite adhéré aux deux démarches de coordination nationale menées pour La Vélodyssée et La Scandibérique, d'autant que celles-ci restent pertinentes même une fois l'itinéraire lancé ! Car la mise en tourisme porte ses fruits si elle est de qualité, mais surtout cohérente et coordonnée à l'échelle de l'itinérance : le cycliste itinérant n'a pas à se préoccuper des limites administratives !



Véloroute voie verte de l'Adour maritime

Nous participons ainsi activement aux deux comités d'itinéraire et aux comités techniques thématiques créés dans ce cadre.

De quelle manière ?

L'idée a été de décliner la méthode de coordination nationale à l'échelle départementale par une déclinaison territoriale qui fait sens pour les acteurs locaux. Ainsi, pour la mise en œuvre de La Scandibérique, sept comités de territoire (un par EPCI traversé) ont été créés, rassemblant des référents élus, techniciens, professionnels de chaque composante du territoire (collectivités, offices de tourisme, associations d'usagers, professionnels de l'accueil touristique...). Ces comités de territoire ont arrêté le tracé de l'itinéraire sur la base d'une grille multicritère. Le comité de pilotage départemental assure la validation de l'ensemble. Va désormais s'engager, sous l'égide du CDT, l'inventaire des services labellisés Accueil Vélo ou utiles à la pratique du vélo. La mise en œuvre de la signalisation touristique pourra ainsi suivre, le challenge étant d'être prêt pour le lancement officiel mi-2018. La coordination est également organisée avec les départements limitrophes concernés que sont le Lot-et-Garonne (Nouvelle-Aquitaine) pour la connexion au nord-est, les Pyrénées-Atlantiques (Nouvelle-Aquitaine) pour la connexion au sud-ouest, et le Gers (Occitanie), traversé sur 8 km, à l'est.

Disposez-vous de données de comptage sur vos véloroutes ?

À ce jour, les compteurs disposés sur les voies vertes départementales montrent une forte fréquentation à proximité des agglomérations et des villes, de l'ordre de plus de 100 000 usagers/an. Les sections empierrées et donc non revêtues sont moins fréquentées. Par ailleurs un partenariat avec la région Nouvelle-Aquitaine, les communautés de communes littorales et le Département a été mis en place pour assurer l'acquisition, la gestion et l'exploitation des quinze compteurs déployés sur les itinéraires du littoral.

Quelles tendances ces mesures révèlent-elles ?

Dès 2013, le CDT des Landes a mené sur le tracé landais de La Vélo-dyssée des enquêtes de fréquentation qualitative. La dernière en date est celle de 2015, conjointement menée par trois autres départements traversés par l'EuroVelo 1 : la Vendée, la Loire-Atlantique et la Charente-Maritime. La dépense globale moyenne par jour et par personne est estimée à 65 euros. Le profil de l'itinérant à vélo est un couple de cadres ou de retraités âgés de 50 à 65 ans, privilégiant pour se loger dans les Landes l'hôtel, le camping ou les chambres d'hôtes. 72 % sont Français, les autres clientèles venant du Royaume-Uni, d'Espagne ou des Pays-Bas. La présence de services (points d'eau, toilettes, aires de pique-nique) ainsi que les transports pour accéder à l'itinéraire ou en revenir sont des items signalés sur chacune des enquêtes réalisées. Ce sont des pistes d'amélioration à travailler !

Comment communiquez-vous autour de ces thématiques ?

Le mot d'ordre est : les Landes destination Vélo ! La communication se décline pour toutes les pratiques, que ce soit comme mode de déplacement doux sur son lieu de résidence, de vacances ou en itinérance à travers les Landes. Le Département compile la base de données cartographiques des linéaires d'itinéraires, des points de services et de découvertes, et se charge de la création et de l'édition des guides dédiés dont deux nouvelles éditions sont prévues pour mars 2017. Le CDT en assure la gestion des stocks et la diffusion auprès des offices



de tourisme du territoire ou dans les points presse et les librairies du département. À raison de 2 € le guide, 50 000 guides ont été écoulés en deux ans.

Que représente pour le Département la participation à un réseau comme celui des DRC ?

La mise en œuvre de cette politique s'est effectivement accompagnée de l'adhésion du Département aux DRC, de façon à bénéficier de son réseau d'échanges, de retours d'expériences et d'expertises. Celui-ci s'avère particulièrement utile à la mise en œuvre de projets aussi complets - montage des dossiers règlementaires, choix techniques d'aménagement, intégrations paysagères, mise en tourisme, etc. Les rencontres annuelles et les échanges tout au long de l'année confortent les deux agents du service cyclable du Département et permettent aux élus référents de mesurer la dynamique de projets sur d'autres territoires. ■

Propos recueillis par Anthony Diao

Les Landes en bref

Préfecture	Mont-de-Marsan
Superficie	9 243 km ²
Population	414 090 habitants
Densité	43 hab./km ²
Président	Henri Emmanuelli

Pour en savoir plus

www.landés.fr et www.tourismelandés.com

www.lavelodyssée.com et eurovelo3.fr/la-scandiberique

Actus des DRC

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

Les territoires votent pour le vélo, l'Etat se désengage

Fin décembre 2016, le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a notifié le retrait brutal de sa subvention aux DRC, mettant fin sans préavis, à un partenariat de 10 ans sous prétexte que ce n'est « *que du tourisme* » et qu'il ne s'agit pas « *d'une action innovante* ». Les DRC accompagnent et soutiennent les actions vélo des territoires, dans une démarche collégiale, pour augmenter l'usage du vélo aux niveaux local et national et bâtir la France à vélo de 2030. Les territoires adhérents sont au cœur des préoccupations des DRC car la politique nationale vélo, ce sont eux qui la font.

L'Insee publie des chiffres sur la pratique du vélo

Pour la première fois, dans le cadre de son recensement de 2015, l'Insee a isolé les chiffres des trajets domicile-travail effectués à vélo de ceux effectués en deux-roues motorisés. Les enseignements ? La voiture reste de loin le mode de déplacement le plus utilisé par les actifs, avec 70 % des déplacements en moyenne. Seulement 500 000 personnes (2 % des actifs ayant un emploi) vont travailler à vélo. Le chiffre préoccupant est que même sur un trajet de moins d'un kilomètre, 58 % des actifs français choisissent la voiture. Une marge de progrès énorme pour la marche et le vélo en France. Consultez l'étude Insee sur l'usage du vélo par région, département et selon la taille de la commune sur www.insee.fr.

200 signataires de la déclaration "Les territoires à vélo"

Au début de cette année charnière, les DRC remercient les 200 signataires de la déclaration "Les territoires à vélo" pour leur mobilisation à clamer l'utilité publique du vélo. Corédigée avec les représentants des organismes nationaux représentatifs des communes, intercommunalités, départements, régions, des représentants du tourisme, de la mobilité, du développement durable, de la transition énergétique et des cyclistes, cette déclaration affirme que les territoires sont les bâtisseurs de la France à vélo de demain. Comment agir ? Les DRC proposent 13 domaines d'action essentiels pour une politique vélo globale et cohérente pour que chaque territoire, à sa mesure, puisse maintenir le cap et coconstruire la France à vélo. S'appuyant sur la déclaration, ils interpellent les candidats à la présidentielle : sont-ils prêts à se montrer solidaires des territoires sur la construction d'une France à vélo d'ici 2030 ?

1^{re} Journée nationale sur le tourisme fluvestre

Les DRC et VNF convient les territoires, acteurs touristiques et leurs partenaires à la 1^{re} journée nationale sur le tourisme fluvestre, lundi 27 mars 2017 à Paris. Cet événement a pour but de partager, d'échanger et de débattre autour des connaissances et des expériences relatives au tourisme fluvestre en France pour encourager son développement. Organisé en lieu et place de la Journée DRC, ce rendez-vous est gratuit pour les adhérents des DRC et leur organisme de tourisme.

Les Pyrénées à vélo font leur séminaire

Réunis le 12 décembre dernier en Haute-Garonne, les acteurs du Sud-Ouest se sont posés collectivement la question suivante : comment développer le tourisme à vélo dans le massif des Pyrénées ? Une mission de 10 mois conduite dans le cadre du contrat de destination Pyrénées a permis de produire un diagnostic, un cahier de recommandations et une étude marketing qui confirment le potentiel de la V81. Cette véloroute nationale longue de 600 km relie l'Atlantique à la Méditerranée, de Bayonne au Barcarès. Pour poursuivre la dynamique, les territoires concernés ont affirmé leur volonté d'installer un comité d'itinéraire, par une Déclaration d'intention en faveur des Pyrénées à vélo. A suivre...

Le potentiel des lignes SNCF non circulées pour les voies vertes

SNCF Réseau organisait le 24 novembre un séminaire sur ses lignes non circulées en Bourgogne-Franche-Comté. Une première pour ce deuxième propriétaire foncier de France. SNCF Réseau porte un grand intérêt pour le développement de voies vertes sur les lignes non circulées au bénéfice du tourisme et de la mobilité locale. Les DRC espèrent cette première rencontre annonciatrice de collaborations fructueuses entre les collectivités et ce pourvoyeur d'emprises foncières qu'est SNCF Réseau.

Bienvenue aux deux nouveaux adhérents

Deux nouveaux adhérents ont rejoint le réseau des DRC. L'adhésion de la région Bourgogne-Franche-Comté confirme sa politique vélo ambitieuse. En plus de l'EuroVelo 6, cette dernière est traversée par le Tour de Bourgogne à vélo® (V51), la V50, V55, V56 et V71. Le Pays de Lourdes et des Vallées des Gaves est concerné par 20 km de la V81 et a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Voie verte des Gaves labellisée Tourisme & Handicap. Bienvenue à ces deux nouveaux adhérents !



© Raphaël Kann

Les Pyrénées à vélo

Actus des territoires

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

La Somme, lauréate des Victoires du paysage 2016

Le département de la Somme a obtenu le prix spécial du jury de la 5^e édition des Victoires du paysage pour l'aménagement et la valorisation des belvédères de la vallée de la Somme. Ce prix récompense la dimension territoriale du projet, son lien avec l'itinéraire cyclable, la maison éclusière et l'approche globale à l'échelle du grand paysage portant sur 28 sites.

Pas-de-Calais : l'EuroVelo 5 prendra le halage

VNF et le département du Pas-de-Calais ont signé une convention de superposition de gestion sur les emprises du chemin de halage pour assurer la continuité de l'EuroVelo 5 entre les communes d'Aire-sur-la-Lys et Saint-Venant en bordure de la Lys. L'aménagement du tronçon de 13,7 km, dont les premiers travaux ont été engagés en octobre dernier pour un achèvement en été 2018, nécessite un investissement de 3,1 millions d'euros.

Gironde : plan de déplacement à vélo

Le 14 décembre, le département de la Gironde a approuvé son Plan départemental de déplacement à vélo 2017-2030 pour un budget total d'investissement de plus de 14 millions d'euros, dont 80 % sont programmés à court et moyen terme (jusqu'en 2022). Ce programme ambitieux vise à développer et promouvoir le vélo comme mode de déplacement quotidien à part entière, combinable avec les autres modes.

La politique vélo ambitieuse de la Seine-Saint-Denis

Signature de son engagement pour l'EuroVelo 3 en décembre dernier, évaluation de ses aménagements cyclables, doublement du budget des animations vélo dans les villes, publication d'un guide des aménagements cyclables à destination des maîtrises d'œuvre : le Département renforce et multiplie les initiatives pour bâtir la Seine-Saint-Denis à vélo.

Journée d'information sur le vélo en Vaucluse

Une présentation du projet de schéma départemental du vélo était au programme de la Journée d'information sur le vélo en Vaucluse organisée par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, le département de Vaucluse et l'Agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse, le 9 décembre. Des exemples concrets d'aménagement conciliant respect des normes, confort d'usage et contraintes de terrain ont également été présentés.

Le département de l'Hérault s'équipe

Les équipements et services sont une thématique prioritaire du schéma cyclable de l'Hérault. A ce titre le Département a installé 12 stations de gonflage dans des lieux fréquentés et visibles en 2016. D'autres stations de gonflage seront progressivement déployées sur l'ensemble du réseau cyclable de l'Hérault.

Ardèche : passerelle inaugurée sur la ViaRhôna

En ce début d'année, le département de l'Ardèche vient d'inaugurer la passerelle himayalenne de la Payre sur le tronçon Le Pouzin - Rochemaure de la ViaRhôna. Le chantier de cette passerelle de 100 m a duré 7 mois et nécessité un investissement de 300 000 €. Colonne vertébrale du réseau cyclable

départemental, la ViaRhôna est complétée par des voies vertes et la grande traversée de l'Ardèche à VTT qui, du nord au sud, offre de découvrir les paysages somptueux de ce département propice aux activités de pleine nature.

Nouveau cadre d'intervention en Provence-Alpes-Côte d'Azur

La région Paca a adopté un nouveau cadre d'intervention pour la réalisation de son schéma des véloroutes lors de son assemblée plénière du 3 novembre dernier. Les aides régionales accompagnent la réalisation de tronçons de véloroutes, de rabattements et d'équipements au service du développement de l'intermodalité train et vélo, les acquisitions foncières et les études opérationnelles.

Le département des Vosges met le paquet sur le vélo

Recrutement d'un chargé de mission dédié, création d'un comité de pilotage départemental, campagne de labellisation Accueil Vélo, tournage de clips promotionnels, création de boucles patrimoniales et refonte de l'application mobile et du site internet : la liste est à la hauteur de l'ambition. Le département des Vosges entend se positionner résolument comme destination de tourisme à vélo.

Plus d'infos sur www.bike.vosges.fr



À vélo le long du canal de la Somme

830 km ouverts en 2016

Les territoires aux avant-postes de la France à vélo

Les ouvertures vélo en 2016 : + 32 % par rapport à 2015

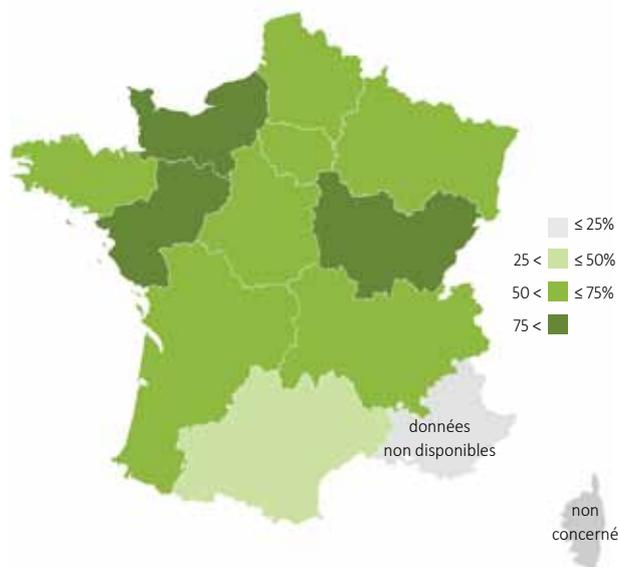
Les réalisations 2016 se décomposent en 580 km d'itinéraires nationaux, dont 150 km d'ouvertures sur le schéma EuroVelo, auxquels s'ajoutent 250 km d'itinéraires régionaux et locaux. Les aménagements vélo du Schéma national sont à 33 % en site propre et à 67 % en site partagé. Après 590 km en 2014 et 625 km inaugurés en 2015, avec 830 km, l'année 2016 a connu 32 % d'ouvertures de plus que l'année précédente. Depuis 2014, ce sont donc plus de 2 000 km de véloroutes et voies vertes qui ont été aménagés. La France à vélo se construit et l'engagement des collectivités porte ses fruits.

62 % du Schéma national ouvert au 1^{er} janvier 2017

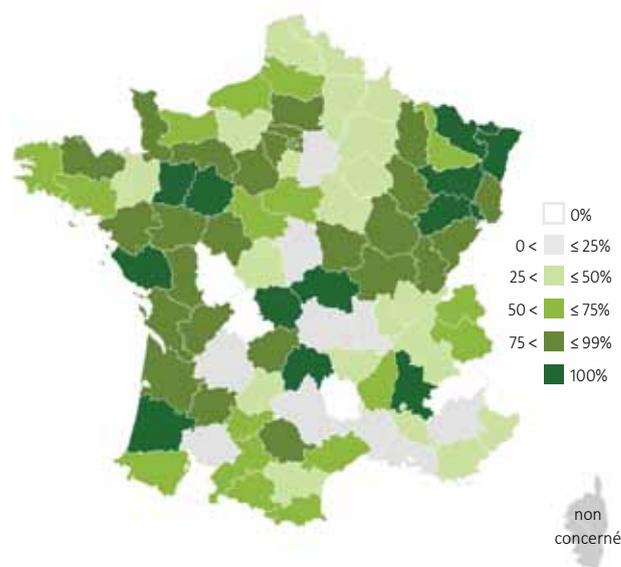
Le développement du Schéma national se poursuit résolument et les nouveaux aménagements 2016 portent sa réalisation à 62 %, soit 4 points de plus qu'en 2015. Sur les 22 000 km du Schéma national, 13 600 km sont aujourd'hui ouverts. De tous les itinéraires français, ceux du schéma EuroVelo progressent le plus vite. Ces derniers sont en effet passés de 70 % de réalisation en 2015 à 77 % en 2016, soient 6 600 km ouverts. Les DRC invitent les collectivités territoriales à maintenir leurs efforts et à inscrire les itinéraires structurants dans leurs outils de planification et d'aménagement du territoire pour contribuer à compléter 2 000 km d'itinéraires européens pour 2020 et 8 400 km d'itinéraires nationaux pour 2030.

L'avancement du Schéma national par région et par département

Bourgogne-Franche-Comté (80 %), Normandie (76 %) et Pays de la Loire (93 %) sont les trois régions dans lesquelles le Schéma national est le plus avancé. Devant les régions Auvergne-Rhône-Alpes (134 km) et Centre-Val de Loire (86 km), la Nouvelle-Aquitaine, avec 320 nouveaux kilomètres, est la région qui a connu le plus d'ouvertures en 2016, grâce aux inaugurations des Pyrénées-Atlantiques et de la Gironde. 12 départements ont achevé 100 % des itinéraires nationaux sur leur territoire et 29 présentent un avancement supérieur à 75 %, ce qui est considérable. Sur l'Hexagone, tous les départements, 1 000 intercommunalités et 4 384 communes de moins de 3500 habitants sont concernés par au moins un itinéraire du Schéma national des véloroutes et voies vertes.

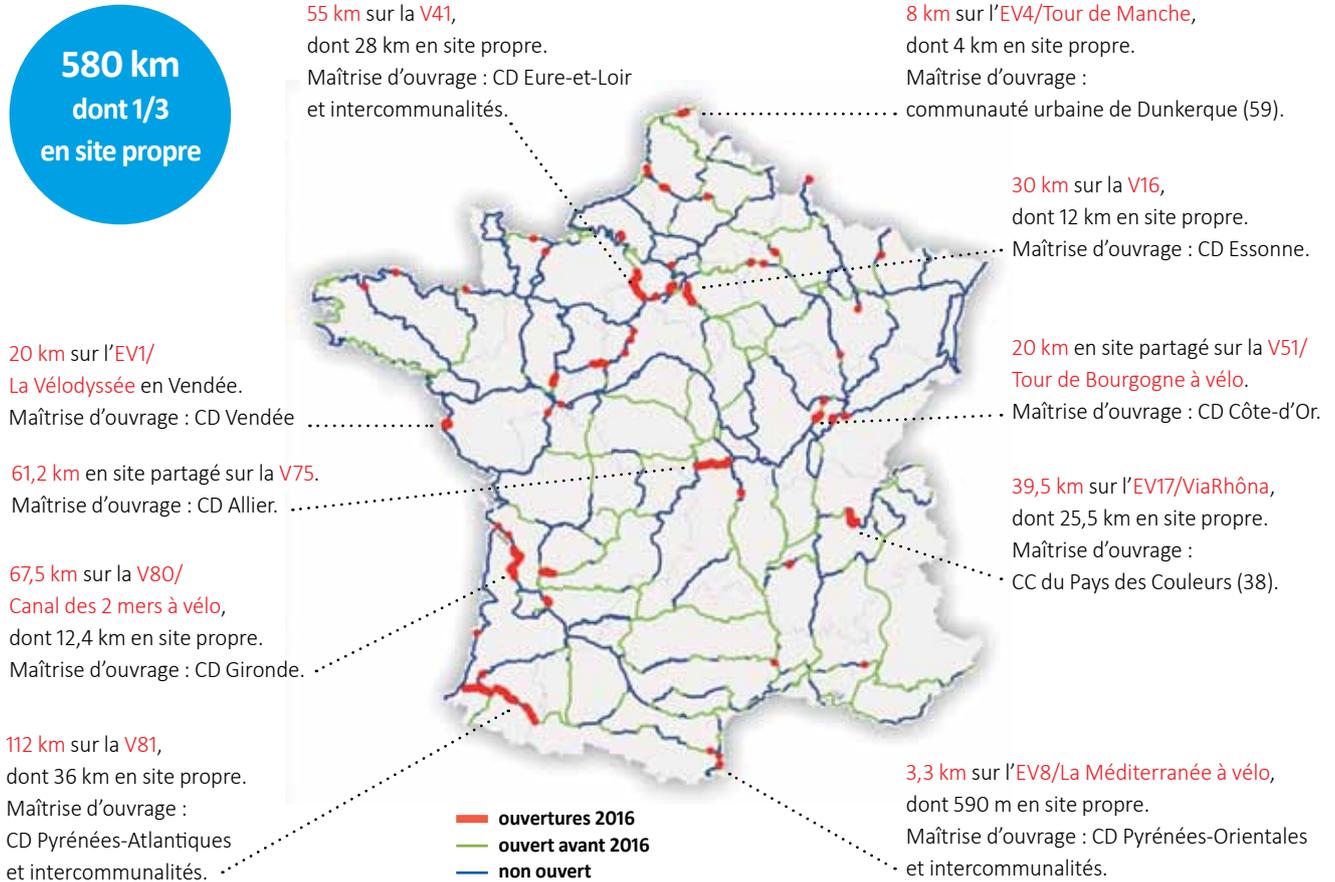


Avancement du SN3V par région



Avancement du SN3V par département

Les ouvertures du Schéma national de 2016



Les podiums 2016 des ouvertures



Estimations économiques



Investissements 2016 : 580 km = plus de 40 millions d'euros.
Retombées annuelles* : 830 km = 14 millions d'euros.
13 600 km = 227 millions d'euros.

* Projections selon ratios au km du Baromètre 2015 du tourisme à vélo.



Intégrez vos itinéraires structurants dans vos outils de planification et d'aménagement du territoire !

- Régions : Sraddet
- Départements : schéma départemental
- Intercommunalités : Scot, PLUi

Source : enquête 2016 des DRC sur l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V). 87 réponses, dont 51 demandes d'actualisation intégrées à l'ON3V

La véloroute V92 : de la Dordogne à l'estuaire de la Charente

Entre promotion touristique et outil de mobilité



De l'île d'Aix au Périgord vert, de Saintes à la grotte du Quéroy, des villages de pierre et d'eau à Cognac et ses vignes charentaises, la V92 est dotée, sur 250 km, d'un patrimoine naturel et bâti d'exception. Focus sur cette véloroute nationale qui fait l'objet d'une mobilisation des trois départements traversés,

avec Marie-Henriette Beaugendre, vice-présidente du conseil départemental de la Charente et présidente du comité d'itinéraire V92.



Marie-Henriette Beaugendre

vice-présidente du conseil départemental de la Charente, en charge de l'Environnement et des Ressources naturelles, présidente du comité d'itinéraire V92

Pouvez-vous nous présenter la véloroute V92 ?

La V92 est un itinéraire cyclable national, inscrit au Schéma national des véloroutes et voies vertes depuis 2010. La véloroute traverse trois départements : la Dordogne, la Charente et la Charente-Maritime. Elle est dotée d'un potentiel touristique remarquable grâce à son patrimoine naturel (estuaire et vallée de la Charente, Périgord vert...), historique (Saintes, capitale d'Aquitaine au 1^{er} siècle, le site archéologique d'Angeac-Charente, la grotte du Quéroy à Chazelles...) et culturel (villages de pierre et d'eau, Cognac et les vignes charentaises, Thiviers, capitale du foie gras en Périgord vert...). La V92 relie l'île d'Aix à la vallée de l'Isle, à proximité de Thiviers, sur 250 km. À terme, l'itinéraire sera majoritairement composé de cheminement en site propre. La véloroute connecte de grands itinéraires cyclables européens et français : l'EuroVelo 1 La Véloodyssée à Rochefort, l'EuroVelo 3 La Scandibérique à Châteauneuf-sur-Charente et Marthon (une section de la V92 est en superposition avec l'EV3), et la V90 qui s'étend de l'Indre à la Gironde en passant par Limoges et Périgueux.

Localement, que représente la V92 ?

Si l'enjeu principal de la V92 est la promotion touristique de nos territoires, il s'agit également d'un projet important pour la mobilité. L'itinéraire suit en effet la voie SNCF Angoulême-Cognac-Saintes-Rochefort et relie des dessertes TER le long du parcours. La V92, axe cyclable structurant, maillie nos territoires grâce aux nombreuses boucles cyclotouristiques qui lui sont connectées. Rappelons que nos trois départements

concernés sont particulièrement dynamiques sur la question du développement du vélo et qu'il existe une vraie mobilisation de nos territoires sur ce sujet.

Quelle est la nature du partenariat mis en place sur le projet ?

Dès 2015, Charente-Maritime, Charente et Dordogne ont manifesté leur volonté de travailler ensemble pour poursuivre l'aménagement coordonné de la V92. En Charente, nous disposons du plus long linéaire réalisé avec environ 100 km. Fort de ce constat et conscient du potentiel de ce projet, le Département a accueilli la première réunion de comité d'itinéraire de la V92, le 9 mai 2016 à Angoulême. Les trois Départements, la Région, les communautés de communes, l'Etat et les représentants d'usagers ont été conviés. Le but de cette rencontre était de mettre en route une gouvernance partagée sur le projet afin de coordonner des actions de mise en valeur communes. Elle a également permis d'instituer 4 comités techniques thématiques :



© CMT / S. Morana

Phares de l'île d'Aix



Infrastructure et Signalisation, Marketing et Communication, Services aux usagers, Financements. Le pilotage de ces comités est réparti entre les partenaires du comité d'itinéraire et leurs membres sont composés de volontaires issus des territoires concernés. Le 28 novembre 2016, le comité de pilotage a confirmé le partenariat et l'engagement des trois Départements, de leurs CDT, de la Région et des communautés de communes traversées. Une convention de partenariat est établie pour la période 2017-2018.

Quelles sont les perspectives et quelles seront les prochaines étapes de ce partenariat ?

En 2017, nous allons lancer la phase opérationnelle de nos travaux. La première étape est la création de l'identité de l'itinéraire et sa déclinaison graphique. Des propositions sur ce sujet seront présentées au

prochain comité de pilotage de l'itinéraire au printemps. Le souhait est d'inaugurer l'itinéraire avec des continuités provisoires en juin 2017. Il s'agira de mettre la première pierre à l'édifice avant son amélioration progressive jusqu'à obtenir un itinéraire principalement en site propre d'ici 2020. Entre 2017 et 2020, l'itinéraire sera ouvert au public avec toutes les précautions nécessaires à une bonne information sur la qualité de la véloroute et son niveau de difficulté.

Mis à part les travaux en cours sur l'identité, quelles seront les premières préoccupations du comité d'itinéraire ?

Une fois l'identité de l'itinéraire adoptée, il s'agira de déployer la signalisation à temps pour l'inauguration de juin 2017. La Charente a déjà mis en place un jalonnement bidirectionnel de la V92. Il s'agira pour nous d'y ajouter le futur logo de la véloroute. Le déploiement de la signalisation devra également être effectué en Charente-Maritime et en Dordogne, notamment sur les itinéraires provisoires avant que les aménagements définitifs en site propre sur chemins de halage ou anciennes voies ferrées soient réalisés. Une attention particulière sera portée à la traversée des villes et agglomérations notamment en lien avec celles qui sont membres du comité d'itinéraire. Une fois la continuité de l'itinéraire garantie, nous travaillerons à la réalisation de Relais informations service (RIS). Enfin, des outils de communication seront développés, à la fois numériques et papier. Le développement du tourisme fluvial est une autre piste de réflexion pour la V92. Il est en effet possible d'allier fluvial et cyclable sur une bonne partie du linéaire entre Angoulême et l'estuaire de la Charente. ■

Propos recueillis par Agathe Daudibon



Le long de la Charente, à Jarnac

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



Dr Jean-Philippe Santoni

La cause de la pollution atmosphérique est dans l'air du temps et ses conséquences rejoignent celles au cœur des thématiques vélo. Rencontre avec le Dr Jean-Philippe Santoni, pneumologue et administrateur à la Fondation du souffle, mais aussi cycliste et citoyen avisé.

Quel rapport entretenez-vous avec l'outil vélo ?

Mon lien avec le vélo est à la fois personnel et familial. Je suis cycliste de longue date, à la fois en VTT et en VAE, et suis en outre le père d'un garçon de 30 ans qui a travaillé chez Velib' pendant cinq ans, qui est livreur pour Deliveroo et qui s'est également illustré par au moins deux longs voyages à vélo : Paris-Lisbonne-Marrakech, entre avril et juin 2015, puis San Francisco-Bogota entre août 2015 et mars 2016 [1]. J'ai également une fille qui vit à Lyon. Elle se déplace à vélo et nous a fait apprécier le Vélo'v lors d'une récente visite dans cette ville, ce qui nous a fait mesurer le fossé positif qui sépare la cité des Gaules de Paris, en matière d'infrastructures cyclables.

C'est-à-dire ?

À Paris la voiture est volontiers stigmatisée, mais sans que des alternatives ne soient pour autant bien développées. Interdire les voitures à diesel relève ainsi pour moi moins de la solution constructive que de l'écologie punitive. La priorité me semble plutôt d'engager par exemple des mesures incitatives telles que permettre l'accès aux vélos dans les transports en commun, ouvrir des pistes cyclables larges et sûres ou aménager des parkings à vélos sécurisés. À Lyon, j'ai découvert une véritable conscience citoyenne autour du vélo, comme celle d'Amsterdam, et cela change tout. Par ailleurs, pédaler en famille dans les rues de cette ville nous a rappelé à quel point c'est une erreur de croire que le vélo doit être perçu comme un mode de transport individuel. Nous, c'est aussi en famille que nous l'envisageons.

*« S'adonner au vélo
c'est diminuer d'autant
le recours à la médication »*

Vous êtes pneumologue bénévole à la Fondation du souffle. Quels sont les objectifs de cette institution ?

La Fondation du souffle est une fondation reconnue d'utilité publique. Elle exerce trois missions de santé publique. La première concerne le financement de la recherche sur les maladies respiratoires. En matière de pollution, ces recherches peuvent concerner le stress oxydatif, les réactions inflammatoires, le remodelage des voies aériennes et la sensibilité aux allergènes. La deuxième mission porte sur l'aide sociale aux malades démunis. La troisième concerne l'information au public, le dépistage des maladies respiratoires et la prévention.

Quel est le lien entre cette troisième mission et le vélo ?

Nous sommes d'ardents défenseurs de l'activité physique et du sport comme moyen de prévention et de prise en charge des maladies respiratoires. À cet égard, le vélo peut redevenir un complément ou une alternative à l'approche chimique, et un moyen de limiter la pollution.

Justement, ce mot "pollution" revient souvent dans l'actualité de cet hiver 2017...

C'est malheureusement une constante du traitement à flux tendu de l'actualité : les pics de pollution génèrent des pics de température médiatique. Pourtant, toutes les études le prouvent, mais il n'est visiblement pas inutile de le redire, la pollution de fond est plus importante et plus préoccupante que celle des pics. Par pollution de fond j'entends

[1] Une page Facebook intitulée 17 kmh a tenu la chronique de ces deux voyages

celle du quotidien, au jour le jour. Cette pollution-là a un impact bien plus important sur le long terme – rappelons au passage que le tabac reste le principal polluant domestique. 90 % des maladies respiratoires ont un lien avec la qualité de l'environnement et de l'air : les rhinites, rhino-sinusites, les complications pulmonaires de la grippe, les BPCO (broncho-pneumopathies chroniques obstructives), les emphysèmes, sans compter d'autres effets sanitaires néfastes comme les troubles cognitifs ou du système cardio-vasculaire, ceux du métabolisme, de la reproduction... Environ 10 millions de personnes en France souffrent de maladies respiratoires, dont 7 millions d'asthme ou de BPCO. Et oui, de fait, la pollution chimique constitue à la fois un facteur de risque et d'aggravation de ces maladies.

Quel rôle peut jouer le vélo face à cette problématique ?

Toute activité physique régulière a des effets préventifs et donc bénéfiques à l'égard d'éventuelles maladies respiratoires. À ce titre, le vélo constitue une alternative saine aux modes de transport urbains traditionnels que sont l'automobile, les deux-roues motorisés et les bus diesel. S'y adonner, c'est diminuer d'autant le recours à la médication, aux suppléments vitaminiques, etc.

Même dans un contexte urbain d'axes routiers surchargés ?

Effectivement, tout est affaire de dosage et de bon sens. La respiration moyenne est de 15 000 litres d'air par jour. Si la pratique du vélo est trop intense ou s'effectue sur des axes trop fréquentés, cela augmente d'autant le risque d'hyperventilation ainsi que celui d'exposition aux particules fines et aux gaz d'échappement.

Quid des masques qu'arborent certains cyclistes en agglomération ?

Là aussi il y a peut-être quelques idées reçues sur ce sujet. Les masques simples en papier ou en tissu sont inutiles car ils ne filtrent qu'insuffisamment les particules fines. De plus, s'ils sont portés trop longtemps, ils présentent un risque réel de condensation et de contamination bactérienne. En revanche les masques à clapet ou à gaz sont plus encombrants, difficiles à trouver mais sont aussi plus fiables. Enfin, en cas de pollution élevée, il reste préférable de respirer par le nez que par la bouche en raison du rôle filtrant et humidifiant des cellules nasales.

Vous disiez être utilisateur d'un VAE. C'est aussi un moyen d'économiser son souffle...

Tout à fait. Le VAE permet à un cycliste de moins hyperventiler, notamment dans les côtes en ville, lorsque l'inhalation d'air pollué est difficilement évitable. En outre ce type de vélo comporte au moins deux autres avantages, si l'on met de côté la question du recyclage à moyen ou long terme de sa batterie. D'abord, il permet de parcourir des distances plus

importantes. Ensuite il constitue un vrai report modal par rapport à l'automobile, en particulier pour les usagers seniors qui sont heureux de retrouver cette sensation de cheveux au vent.

Vous en faites usage pour vos trajets domicile-travail ?

J'aimerais tellement ! Habitant en banlieue, l'idéal pour moi serait de pouvoir combiner VAE et transports en commun, mais il semble qu'une fois de plus ce souhait soit davantage entendu par le public que par les pouvoirs publics. Surtout, posséder un tel vélo pose en creux la question du respect de la propriété individuelle, du civisme et de la citoyenneté.

C'est-à-dire ?

C'est-à-dire qu'en ville, celui qui veut retrouver son VAE intact est souvent contraint de retirer son boîtier de commande et sa batterie.

À Tokyo, j'ai vu des VAE stationner sans antivol. Ceci est malheureusement impensable en France ! Être citoyen, c'est aussi savoir respecter la propriété individuelle. Ce levier-là n'est pas forcément celui qui est le plus souvent mis en avant, mais il est pour moi clairement l'un de ceux qui permettra à terme le développement de ces modes de transports alternatifs.



Tout est imbriqué, en somme, comme les DRC ont pu le mesurer en décembre en se voyant retirer une subvention importante du ministère de l'Environnement...

Oui, car les plus durs à convaincre restent malheureusement les décideurs. J'en parle en connaissance de cause, car pour mener à bien ses missions, la Fondation du souffle dépend essentiellement de la générosité du public et de partenariats industriels, alors qu'elle répond pourtant à l'origine à des enjeux majeurs de santé publique... Maintenant, il ne faut pas mentir aux gens : la pollution ne sera pas supprimée du jour au lendemain. Avant cela beaucoup de changements culturels sont à amorcer : le rapport au chauffage, à l'automobile... Tout cela prend du temps et, en attendant, il est fondamental de renforcer et soutenir la recherche médicale pour trouver des méthodes et des moyens qui minimisent l'impact de la pollution sur la santé respiratoire. C'est un des rôles de la Fondation du souffle et c'est aussi, quelque part, l'un de ceux du vélo. ■

Propos recueillis par Anthony Diaa

Pour en savoir plus : www.lesouffle.org



THE EU CYCLING ECONOMY

L'ECF publie un rapport intitulé "Les retombées économiques du vélo". Il s'agit du deuxième chiffre des retombées directes et indirectes du vélo dans les 28 états membres de l'UE.

Consultez sur le site des DRC l'article dédié à ce rapport, intitulé "Le vélo, un levier économique".

À télécharger sur ecf.com



MANUEL PRATIQUE DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Ce guide est le fruit d'une expérimentation de 530 usagers de VAE du Pays Burdinale Mehaigne (Belgique) ayant parcouru un total de 45 000 km en un an. Le projet est financé par la Wallonie et le programme européen Leader, en coopération avec les Groupements d'action locale du Beaujolais vert et des monts du Lyonnais.

À télécharger sur www.gracq.org



LE CANAL DES 2 MERS

L'itinéraire du Canal des 2 mers à vélo complet, de Royan à Sète, découpé en 33 étapes accompagnées de cartes pour décrire le parcours, avec les conseils pratiques et les adresses utiles (hébergement, restaurations, réparateurs de cycle, etc.) pour préparer le voyage.

111 pages, 18,50 €. Éditions Chamina.

À acheter sur www.chamina.com



VALISE FORMATION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Cette valise formation pour la prévention des accidents entre poids lourds en milieu urbain et modes actifs piétons et cyclistes comprend 9 fiches, dont 5 concernant des situations impliquant spécifiquement le vélo, accompagnées de clips vidéos, de questionnaires pour les élèves, et de supports pédagogiques d'animation.

À télécharger sur www.certu-catalogue.fr



LE TOURISME À VÉLO

Entre enjeux économiques et environnementaux, quelles priorités pour les territoires ? Comprendre leurs réelles motivations pour cette nouvelle forme de tourisme. Les cas de la Manche et la Loire-Atlantique.

208 pages. 64,90 €. Editions universitaires européennes.

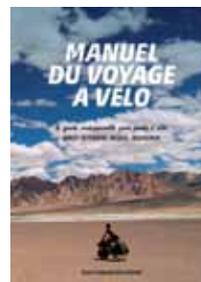
À acheter sur www.editons-ue.com



À TIRE-D'ELLES, FEMMES, VÉLO ET LIBERTÉ

De Annie Londonderry, première à avoir réalisé un tour du monde à bicyclette, à Jeannie Longo, la plus grande championne de tous les temps, Claude Marthaler, fameux voyageur à vélo, dresse les portraits de 32 femmes exceptionnelles qui racontent leur passion du vélo.

248 pages. 29 €. Editions Slatkine.



MANUEL DU VOYAGE À VÉLO

L'association Cyclo-Camping International publie un guide écrit par ses membres les plus expérimentés. Toutes les informations indispensables sur le vélo à choisir, sur le matériel de camping, sur le transport avec vélo, sur les formalités pays par pays, etc.

240 pages, 17 €. À commander sur www.cyclo-camping.international.fr



ENQUÊTE NATIONALE 2016 SUR LES POLITIQUES VÉLO

Le Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre de l'Observatoire des mobilités actives, examine les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et agglomérations françaises. A mi-mandat municipal, les résultats de cette enquête dressent un point d'étape des avancées et des efforts à poursuivre pour atteindre les objectifs fixés au début de la mandature 2014-2020.

PDF de 22 pages à télécharger sur www.villes-cyclables.org

16-19M A R S
2 0 1 7**SALON DESTINATIONS NATURE****PARIS**Plus d'infos sur www.randonnee-nature.com**20-21**M A R S
2 0 1 7**EUROPEAN CYCLE LOGISTICS CONFERENCE 2017****VIENNE / AUTRICHE**Plus d'infos sur www.ecf.bike/vienna17**27**M A R S
2 0 1 7**TOURISME FLUVESTRE****1^{re} JOURNÉE NATIONALE DRC – VNF - PARIS**Plus d'infos sur www.departements-regions-cyclables.org**28-30**A V R I L
2 0 1 7**CONGRÈS DE LA FUB****"Le vélo façonne et fascine la ville" – NANTES**Plus d'infos sur www.fub.fr**31 MAI -
2 JUIN**

2 0 1 7

**EUROPEAN CONFERENCE ON MOBILITY
MANAGEMENT 2017 – MAASTRICHT / PAYS-BAS**Plus d'infos sur www.ecomm2017.com**3-4**J U I N
2 0 1 7**FÊTE DU VÉLO 2017****PARTOUT EN FRANCE**Plus d'infos sur www.ffct.org**13-16**J U I N
2 0 1 7**VELO-CITY 2017****"The freedom of cycling" – ARNHEM-NIJMEGEN / PAYS-BAS**Plus d'infos sur ecf.com**4**OCTOBRE
2 0 1 7**7^e CLUB ITINÉRAIRES****LA ROCHELLE**Plus d'infos sur www.departements-regions-cyclables.org**5-6**OCTOBRE
2 0 1 7**21^{es} RENCONTRES DRC EN CHARENTE-MARITIME****LA ROCHELLE**Plus d'infos sur www.rencontresdrc2017.com**12-13**OCTOBRE
2 0 1 7**21^e CONGRÈS DU CLUB DES VILLES
ET TERRITOIRES CYCLABLES - PARIS**Plus d'infos sur www.villes-cyclables.org



Les territoires et les acteurs nationaux votent vélo

Vous, candidat-e à l'élection présidentielle française, êtes-vous à leur côté ?

Les territoires, chacun à sa mesure et tous dans la même direction, construisent la France à vélo de 2030 au travers des 4 axes de la déclaration "Les territoires à vélo" :

- Créer un maillage cyclable pour relier les territoires entre eux
- Éduquer pour l'avenir et faire du vélo un outil de mobilité à part entière
- Faire de la France la première destination mondiale pour le tourisme à vélo
- Fédérer les acteurs nationaux pour porter la France au rang des grandes nations cyclables

Voici ceux qui partagent cette vision de la France à vélo :

- 200 signataires • 91 territoires, dont 43 présidents de collectivités locales • 18 parlementaires
- les professionnels de la filière vélo • 17 réseaux nationaux de 4 univers : vélo, tourisme, mobilité, transition énergétique

Où est le soutien de l'État ?

Pour en savoir plus : www.departements-regions-cyclables.org



52 avenue Maréchal Foch
69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

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

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

Carte des adhérents DRC

