

Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

N° 47 PRINTEMPS 2017



À LA UNE

La Manche, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Push&Pull

Page 4

DOSSIER

Le fluvestre : un atout pour le vélo ?

Page 12

PAUSE-VÉLO

Avec Florence Gilbert

Page 16





Édito

Chers territoires cyclables,

Les élections présidentielles ont eu leur lot de rebondissements, de coups de théâtre et de sueurs froides, si bien que c'est presque essoufflés que nous abordons le départ de ce nouveau quinquennat. Un peu interrogatifs aussi. Un Président de la République jeune est-il un gage d'agilité, de modernité et de vision à long terme ? Sans croire à l'homme providentiel, nous espérons une capacité à décroiser, rénover, agir et décider. Pour marquer une différence, pourquoi ne pas engager le pays dans une politique nationale vélo, en soutien aux territoires ? Si les intentions sur la mobilité durable ou sur le tourisme semblent pour le moins confidentielles, avec l'écoute, il y a probablement matière à faire évoluer les choses favorablement.

Les élus locaux, ancrés dans les territoires, sont animés par le terrain, ce terrain sur lequel nous avons le plus de prise et à partir duquel nous pouvons faire une différence. « Les territoires à vélo, une vision partagée de la France à vélo en 2030 » : cette déclaration des DRC, signée par 91 territoires et 17 réseaux nationaux, conduit notre action collective d'élus d'un réseau nouvellement rejoint par la Normandie et la Vallée du Loir. Aujourd'hui, je me réjouis que la Fédération française des Usagers de la Bicyclette reprenne les grands principes de notre déclaration dans son interpellation citoyenne « Parlons Vélo » auprès des candidats aux législatives. Après ce deuxième temps électoral, s'ensuivra une période de chaises musicales, d'ajustements, d'organisation, de remise en route... Faisons-en sorte, jusque-là, d'avancer le mieux possible et de préparer le terrain.

Pour le vélo en France et dans nos territoires, des rendez-vous nous attendent sur le terrain. Celui des schémas structurants en régions par exemple, au premier rang desquels les schémas du

tourisme et, plus importants encore, les Sradet. Les Régions seront nombreuses à inscrire les véloroutes et voies vertes et l'itinérance à vélo dans ces documents prescriptifs qui guideront l'action régionale et faciliteront celle de leurs partenaires. Vélo mobilité et vélo tourisme (ensemble !) sont une politique publique utile et valable pour les territoires. Bien orientés et bien construits, ils constituent un investissement public rentable. Les DRC accompagnent leurs adhérents dans cette démarche.

Mise à l'honneur dans ce Vélo & Territoires n°47, la Manche illustre comment un territoire conduit une politique cyclable au long cours : avec vision, constance et persévérance. À la lecture de ce numéro, nous sommes confortés dans la justesse de la démarche des collectivités rassemblées aux DRC : l'actualité vélo des territoires est foisonnante et les professionnels emboîtent le pas ; le fluvial est l'allié du vélo et fait entrevoir des potentiels immenses de développement à venir ; des initiatives au plus près des citoyens soulignent l'importance de rendre la mobilité inclusive et notamment celle des plus précaires ; une gestion maîtrisée de la mobilité et de ses ressorts par les collectivités locales dès 2018 ouvre des perspectives pour l'organisation et le financement de la mobilité active de demain.

Excellente lecture à tous.

Chrystelle Beurrier

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

Sommaire

INITIATIVE	
Push&Pull	4
TERRITOIRE CYCLABLE	
La Manche	6
ACTUS	
Actus des DRC	10
Actus des territoires	11
DOSSIER	
Le fluvestre : un atout pour le vélo?	12
PAUSE-VÉLO	
En compagnie de Florence Gilbert	16
PARUTIONS	18
AGENDA	19
Le vélo rapporte gros	20

• Photo de couverture : La Véloscène dans la baie du Mont-Saint-Michel © Joël Damase

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 Diau, Agathe Daudibon, Dorothée Franke, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Mathilde Montagne - La Petite Fabrique

Crédits photos : Anibas Photography, Simon Bourcier, CD50, CDT50, D. Daguiet, Joël Damase, DR, Fotolia, Gironde Tourisme, Gîtes de France Manche, Thierry Houyel, Damien Lachas, J.L. Lavenir, Romane Lesellier, MS Bordeaux, Örebro kommun, Robert Pressl, David Remazeilles, VNF

Remerciements : Stéphan Barrault, Ophélie Barrière, Françoise Boscher, Sophie Bougeard, Jean-Claude Braud, Romain Cipolla, Florence Gilbert, Catherine Girard, Hugo Guillochin, Solène Harel, Claire Larquemain, Marion Lavenir, Martine Lemoine, Cédric Naffrichoux, Robert Pressl, Ségolène Ricart

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)



Espace de stationnement voiture reconverti à Örebro, en Suède

Push&Pull

La gestion du stationnement au service de la mobilité durable

En France, la réforme du stationnement payant n'est désormais plus qu'une question de temps. Ailleurs en Europe, l'expérience PUSH&PULL démontre d'ailleurs déjà tout ce que les collectivités ont à gagner en s'engageant sur ce sujet. Explications.

Les chiffres ont depuis longtemps de quoi interpellier. En Europe, 95 % du temps, une voiture particulière est... garée. Mieux : selon une étude de l'ITDP (Institut pour les politiques de transport et de développement), en 2011, environ 50 % de la circulation était imputable à des automobilistes à la recherche... d'une place de stationnement. Coûts supplémentaires pour les conducteurs, en temps comme en carburant, augmentation de la pollution de l'air, de la nuisance sonore et des accidents... La somme des externalités négatives pour l'ensemble de la société n'est plus à démontrer. Du fait de sa rareté, l'espace public urbain est devenu une source de conflits. Par quel bout faut-il donc prendre cette épineuse question du stationnement ?

ENJEU

« Il s'agit d'un sujet délicat mais crucial, autant pour récupérer de l'espace public que pour changer les comportements » souligne Robert Pressl, coordinateur de PUSH&PULL. PUSH&PULL ? Conduit de mars 2014 à février 2017 par huit villes ou institutions européennes, ce projet financé à 75 % par le programme *Intelligent Energy Europe* « vise à jouer à la fois sur la contrainte et sur l'incitation, en combinant des actions " PUSH " de gestion du stationnement avec des mesures " PULL " issues du management de la mobilité ». En clair, les mesures « PUSH » - « pousser », en anglais - diminuent les privilèges accordés à la voiture. Comment ? En étendant une zone de stationnement payant ou en l'introduisant pour les résidents, en augmentant les tarifs, en réduisant le nombre de places, etc. À côté, les mesures « PULL » - « tirer », en anglais -, se tra-

duisent quant à elles par l'amélioration des transports publics et du maillage cyclable, le développement du stationnement vélo, ou encore la sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière pour provoquer un changement de comportement des automobilistes. « L'enjeu ne se limite pas au seul produit financier, rappelle Robert Pressl. Une bonne gestion du stationnement se révèle être un atout-clé dans les villes. Cela libère de l'espace public, soutient l'économie locale, réduit les consommations d'énergie grâce au report modal de la voiture vers des modes doux tout en rendant les villes plus attractives ».

ATOUTS

Développer des alternatives à l'utilisation des voitures, contribuer à lever des fonds pour les communes ou les intercommunalités sans augmenter la pression fiscale sur les résidents : la liste des atouts de l'approche PUSH&PULL apparaît conséquente.

« Sa mise en place est peu coûteuse et les recettes sont collectées là où le comportement devrait être changé » renchérit Robert Pressl. Les recettes liées au stationnement ? Elles sont utilisées pour financer non seulement sa gestion (en personnel, en infrastructure ou en technologie), mais aussi les mesures incitatives ainsi que le budget général de la collectivité. Une fois ce cercle vertueux mis en œuvre, un mécanisme de financement pérenne s'installe. Dégager un budget chaque année n'est dès lors plus une nécessité, et l'important potentiel d'accroissement des revenus des collectivités profite de fait aux politiques de mobilité.

Une bonne gestion du stationnement se révèle être un atout-clé dans les villes



Les voitures en stationnement à l'origine de risques

ARGUMENTS

Restreindre le stationnement est souvent impopulaire, surtout auprès de ceux qui perdent ainsi un accès privilégié à un parking gratuit ou à une place réservée. D'où l'importance de communiquer non seulement sur les changements en termes de stationnement - ayant plutôt un effet dissuasif sur les automobilistes -, mais aussi sur les engagements en faveur de la mobilité durable, de la sécurité, de la qualité de vie et de l'attractivité de la ville. « *Bien évidemment les arguments les plus convaincants varient selon la ville* » explique Robert Pressl. Ainsi, la survie des commerces locaux et, par là même, le maintien d'une qualité de vie et d'un cadre social local, demeurent l'un des enjeux de l'époque. De nombreuses études européennes montrent en effet que les commerces de centre-ville vivent surtout grâce aux piétons et aux cyclistes, une clientèle régulière et fidèle avec un panier d'achat hebdomadaire au montant plus élevé que celui des automobilistes. La mise en œuvre des mesures PUSH&PULL, véritable levier pour redynamiser le centre-ville, s'accompagne donc de campagnes d'information sur les bénéfices attendus, ainsi que par une sensibilisation aux alternatives à la voiture.

FRANCE

En France, le projet PUSH&PULL attend encore son heure, en raison notamment de « la barrière linguistique » (dixit Robert Pressl) mais aussi de carences tant en interlocuteurs qu'en villes pilotes. Ceci posé, une véritable révolution guette à terme sur l'Hexagone les 840 collectivités pratiquant aujourd'hui le stationnement payant sur voirie. En instaurant la dépénalisation et la décentralisation de ce stationnement, la Loi Maptam (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) du 27 janvier 2014 confie, à compter du 1^{er} janvier 2018, aux maires ou présidents d'EPCI la maîtrise complète de cette politique. « *L'idée initiale était de rapprocher les politiques de mobilité et celles de stationnement, qui manquent encore de*

UN EXEMPLE BELGE

À Gand (Belgique), l'entreprise compétente pour l'organisation du stationnement a par exemple fusionné en 2012 avec le service mobilité de la ville pour former une société de mobilité.

Détenue à 100 % par la ville, l'entreprise est responsable vis-à-vis d'elle, mais autonome quant à son budget, celui-ci étant principalement alimenté par des recettes liées au stationnement. Cette coopération permet d'investir de manière stratégique et pérenne dans la mobilité durable au-delà des échéances électorales. Un plan de mobilité urbaine durable, un nouveau schéma de stationnement et de circulation intégré au plan de mobilité, un programme de « rues vivantes » ouvert aux suggestions des citoyens et un stationnement vélo à moins de 100 m de chaque logement sont les premiers fruits de la politique PUSH&PULL à Gand. Un investissement coûteux ? Au contraire. En 2014, les recettes s'élevaient à 26 millions d'euros, 42 % de ce montant étant attribués à la mobilité durable.

lien aujourd'hui » se remémore Romain Cipolla, responsable du Pôle mobilité durable du Gart (Groupement des autorités responsables des transports), l'un des porteurs de la réforme. Ce nouveau dispositif donne davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un vrai service public du stationnement, en lieu et place d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire. L'utilisateur s'acquittera désormais d'une redevance d'utilisation de l'espace public. De leur côté, les collectivités peuvent dorénavant décider à quel échelon sera exercé le pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement, choisir l'organisation (surveillance par la collectivité ou externalisée), mais aussi déterminer le barème tarifaire et le montant du FPS (Forfait de post-stationnement). « Ce dernier doit être compatible avec le PDU et ses recettes seront dédiées au développement de la mobilité durable » poursuit Romain Cipolla. Les effets attendus ? « Les deux premières années seront consacrées à la mise en place du nouveau dispositif pour assurer le fonctionnement du mécanisme. À terme, ce dispositif permettra aux communes et aux intercommunalités de faire du stationnement un outil efficace au service à la fois d'un meilleur partage de l'espace public, mais aussi des politiques de mobilité durable et d'amélioration de la qualité de l'air ». ■

Anthony Diao et Dorothée Franke

Pour en savoir plus

<http://push-pull-parking.eu> et www.gart.org

La Manche, territoire cyclable

Trois façades maritimes, 300 km de côtes, un statut de premier département agricole français, de pôle nucléaire mais aussi de point de départ du Débarquement en Normandie, la Manche est un territoire qui a amorcé en 2016 son deuxième Plan vélo. L'occasion de faire le point sur la politique cyclable de ce Département.

Entretiens avec **Martine Lemoine**, conseillère départementale, membre de la commission de l'attractivité territoriale en charge du tourisme rural et **Jean-Claude Braud**, élu du Conseil départemental, membre de la commission des infrastructures et de l'environnement.

LA MANCHE EN BREF :

Superficie : 5938 km²

Population : 500 000 habitants

Densité : 84 habitants/km²

Schéma vélo : 380 km d'itinéraires nationaux

Budget vélo : 6 millions d'euros pour le Plan vélo 2016-2021



Martine Lemoine



Jean-Claude Braud

À quand remonte le déclic vélo sur le territoire de la Manche ?

Martine Lemoine : Le vrai déclic sur notre territoire remonte à 1997. C'est cette année-là que des voies ferrées ont été déclassées, mises en vente puis acquises par le Conseil départemental. Il s'en est suivi une dizaine d'années d'aménagements qui nous ont conduit, en 2007, à travailler à l'élaboration de notre premier Plan départemental vélo. Celui-ci visait avant tout à assurer la continuité et la valorisation touristique de ce qui avait déjà été aménagé.

Quels sont les atouts du territoire de la Manche et, *a contrario*, ses handicaps, lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre une politique cyclable ?

ML : Au rang des atouts, saluons nos élus qui ont donc su saisir les opportunités foncières créées par Réseau Ferré de France que j'évoquais précédemment. Notre département a également su mettre à profit son réseau très dense de routes départementales afin d'amorcer rapidement la continuité de ses premiers itinéraires cyclables. Au rang des contraintes – qui sont aussi quelque part des richesses –, la protection de notre patrimoine, qu'il s'agisse des plages du Débarquement ou du Mont-Saint-Michel, oblige au respect d'un cahier des charges strict. Ce dernier n'est pas sans incidence sur les délais d'avancement des dossiers, ainsi que nous avons pu le mesurer récemment sur un itinéraire relayant Pontaubault au Mont-Saint-Michel, où la Déclaration d'utilité publique a mis près de quinze ans à être acceptée, retardant d'autant le passage en phase travaux.

Quel bilan tirez-vous du Plan vélo 2009-2015 ?

ML : Ces six premières années nous ont en premier lieu permis d'assurer la continuité entre les tronçons de voies vertes déjà aménagées. En tout, 454 km d'itinéraires ont ainsi été réalisés, dont 240 km en

site propre. Nous avons également entrepris un important travail qualitatif autour de La Véloscénie Paris au Mont-Saint-Michel, dont nous sommes pilotes, mais aussi autour du Tour de Manche et de la véloroute des plages du Débarquement au Mont-Saint-Michel, dont nous sommes cette fois partenaires. Nous avons enfin développé la marque Accueil Vélo sur notre territoire avec environ 80 établissements désormais référencés. Comme preuve de cette évolution positive, la plateforme nationale de fréquentation a constaté depuis 2012 une hausse de 5 à 15 % par an de la fréquentation sur nos itinéraires cyclables.

Quels sont les axes du nouveau Plan 2016-2021 ?

Jean-Claude Braud : Nous allons continuer à résorber les points noirs et étendre le réseau cyclable sur la partie littorale. Les points noirs concernent essentiellement des aménagements de confort et de sécurité, ainsi qu'une amélioration de la continuité. À proximité de la commune de Carentan par exemple, la principale difficulté consiste en la traversée d'un axe routier. D'autres améliorations similaires sont également prévues du côté de La Haye du Puits, du pont de la Roque ou de Barneville-Carteret... À côté de cela, la connexion avec le département voisin, le Calvados, est aussi un enjeu, puisque l'idée est de relayer dans un proche avenir l'EuroVelo 4 à la commune de Carentan. Nous travaillons avec un établissement spécialisé sur la question des personnes malvoyantes dans le but de continuer à améliorer la circulation au moyen d'une lisse au sol. Nous avons testé ce dispositif une première fois mais il a besoin de retrouver une seconde jeunesse !

D'autres aménagements sont à prévoir ?

J-CB : Comme évoqué plus tôt, la transformation de la route partagée qui relie Pontaubault au Mont-Saint-Michel vient enfin de franchir l'étape de la Déclaration d'utilité publique. Nous espérons pouvoir enclencher les premiers travaux d'ici la fin de cette année 2017. L'ensemble de ce processus de transformation représente un budget de l'ordre de 2,3 millions d'euros. Surtout, l'un de nos objectifs à terme est de parvenir à drainer une clientèle nouvelle. Pour cela, deux dispositifs ont été mis en place. Le premier prend la forme de deux contrats de destination autour du tourisme de la Mémoire et du Mont-Saint-Michel, tandis que le second revêt la forme d'un contrat SPôTT, avec la structuration de pôles touristiques territoriaux dans le but de valoriser progressivement les sites de second rang comme le Tour du Cotentin à vélo, et arriver ainsi à déplacer le curseur depuis le littoral jusqu'à l'intérieur des terres.

(suite page 8)





Qu'en est-il des itinéraires phares ?

J-CB : Le cœur de notre stratégie touristique reste la valorisation de nos ressources exceptionnelles. Nous avons la mer, le bocage, un patrimoine riche, d'excellents produits du terroir... Les grands itinéraires constituent à cet égard une vraie vitrine, que nous souhaitons compléter par la création de boucles locales dans le souci constant de développer des relais forts. Latitude Manche (ex-Manche Tourisme depuis mars 2017, voir encadré) travaille main dans la main sur ces thématiques avec les EPCI. Il s'agit d'une vision transversale, qui combine le tourisme à vélo, pédestre ou piétonnier, avec toujours cette ligne claire : donner envie aux gens de venir se ressourcer dans la Manche.

Ces boucles ont-elles leur propre cahier des charges ?

J-CB : Oui, car elles relèvent du référentiel mis en place par les DRC, notamment en matière de couleurs. Nous cherchons à développer une pratique familiale, à laquelle nous apportons des services et de la logistique.

Quels sont les enjeux derrière cette politique de valorisation ?

ML : Beaucoup d'équipements sont à améliorer et les détails sur des sites naturels sont innombrables. Ils concernent la sécurité, les consignes, les prises de courant pour pouvoir recharger les VAE, les kits de réparation, le portage des bagages, les mobiliers découvertes, les applications comme Kit M... Dans le sud de la Manche, le passage de La Véloscénie nous oblige à être au point en matière d'Accueil Vélo et d'intermodalité puisque les ferries et les voies ferrées offrent autant de possibilités à proximité. Dans tous les cas, nous n'oublions pas que nous nous adressons avant tout à une clientèle familiale soucieuse de faire au plus simple et accessible. Tout cela crée du lien.

Votre signalétique est-elle harmonisée sur l'ensemble du territoire de la Manche ?

ML : Complètement. Nous suivons en effet les recommandations du Cerema tant pour les itinéraires nationaux que les itinéraires européens.

Idem pour le revêtement choisi ?

ML : Oui. La norme est le sableux ciment compacté, avec un liant fait à la chaux à hauteur de 5 %.

Qui s'occupe de l'entretien ?

ML : L'entretien est coordonné par le Conseil départemental avec la participation des EPCI, avec qui nous fonctionnons par convention.

Quel budget représente cette politique cyclable ?

ML : Nous restons peu ou prou sur la même enveloppe que celle qui nous avait été octroyée en 2009, à savoir 6 millions d'euros, dans le cadre de notre maîtrise d'ouvrage départementale.

Des études chiffrées ont-elles eu lieu ?

ML : Oui. Un bilan de fréquentation, effectué à partir des données collectées entre avril et septembre 2016 auprès de onze compteurs multimodaux répartis sur l'ensemble du territoire manchois, a révélé une hausse de 6 % de la fréquentation vélos en un an. À elles seules, les voies vertes de la baie du Mont-Saint-Michel ont enregistré une hausse de 14 % et représentent 65 % des passages comptabilisés sur nos compteurs. Nous touchons sans doute là le fruit des actions de communication engagées, au premier rang desquelles l'organisation du départ du Tour de France 2016... Pour le reste, il y a bien eu une enquête de satisfaction sur La Véloscénie, mais elle a été réalisée en dehors de la méthodologie généralement employée en pareil cas. En gros, nous arrivons à un chiffre de 53 à 55 euros de dépense quotidienne d'hébergement, à laquelle il faut ajouter le coût des visites et du repas de midi. En cumulé, nous sommes bien dans les 70 euros habituellement recensés en pareil cas. Par ailleurs nous avons vu évoluer la clientèle, qui va désormais des touristes étrangers de longue distance de type Néerlandais ou Allemands, à des cyclistes français venus d'un peu partout en France.

Manche Tourisme n'est plus, vive « Latitude Manche, Agence d'attractivité territoriale de la Manche »

« Le 23 mars 2017 à la Cité de la mer de Cherbourg-en-Cotentin, Manche Tourisme est officiellement devenue Latitude Manche. L'agence s'inscrit ce faisant dans une démarche d'attractivité territoriale, permettant de se démarquer d'autres départements concurrents en mettant l'accent sur le développement démographique – en incitant par exemple des médecins à venir s'installer sur le territoire manchois -, sur les entreprises innovantes [cf. le projet Bhyke, V&T 45], sur ces influenceurs en matière agroalimentaire, nucléaire, etc. Plus de 500 acteurs locaux ont participé à cette soirée de lancement. La politique cyclable du Conseil départemental s'inscrit donc en plein dans ces objectifs de valorisation de la Manche. »

Stephan Barrault, en charge du développement des filières à Latitude Manche

Pour en savoir plus

www.manche.fr

www.manchetourisme.com

www.cestbeaulamanche.com

La Petite Reine, accompagnateur de balades à vélo électrique en Normandie

Trois questions à Hugo Guillochin, gérant de la Petite Reine



© Romane Lesallier - Balthazar Agence

La plage d'Arromanches à vélo électrique

Comment est née Petite Reine ?

En mars 2016, je sortais de plusieurs années de salariat dans le culturel et j'avais envie d'évoluer en me mettant à mon compte. J'avais pour moi de savoir parler anglais, une bonne connaissance du réseau hôtelier de la région et des itinéraires cyclables en Normandie. J'étais aussi passionné de VTT. J'ai donc fait le tour des professionnels du tourisme à vélo sur le Net et dans les environs pour étudier le marché et tenter de concilier l'ensemble de ces compétences. Je me suis alors aperçu qu'il y avait une vraie attente sur ce créneau – même si, renseignement pris, le VTT n'était pas le modèle le plus demandé.

C'est ainsi que vous êtes devenu accompagnateur...

Au départ j'avais envisagé de vendre des circuits clé en main sans accompagnateur. J'ai eu la chance de bénéficier des précieux conseils de Justin Briane de la boutique Accro Vélo à Caen. Son père, François de Loc Vélo, et lui m'ont plutôt conseillé de commencer comme prestataire de services, eux se chargeant de me fournir le matériel nécessaire – des vélos Moustache à moteur Bosch, mais aussi des Cannondale, des Specialized, etc. - pour pouvoir démarrer cette activité de la manière la plus simple possible.

Quel est le bilan de cette première année d'existence ?

Il est très encourageant. La saison s'étalant du printemps à l'automne, j'ai fait le point en octobre 2016. Le choix de miser sur ma connaissance de la région et de l'anglais s'est avéré payant puisque la demande est réelle, en particulier chez les touristes étrangers, en raison des caractéristiques géographiques et surtout historiques des lieux. Le fait de me rendre disponible sept jours sur sept et de proposer des excursions d'une demi-journée sur le modèle de ce qui se fait d'habitude dans la région s'avère également porteur. Quant à la saison creuse, elle n'est pas de trop pour mettre l'accent notamment sur les parties formation et communication de cette activité, et ma compagne s'avère une aide précieuse sur ce point.

Pour en savoir plus

www.petitereinenormandie.fr

Les chambres d'hôtes du Manoir de Clérisson

Trois questions à Françoise Boscher, propriétaire

Comment êtes-vous venue à ouvrir des chambres d'hôtes ?

Cela s'est fait tout à fait par hasard. En 2003 la secrétaire de l'Office de tourisme de Sourdeval m'a fait remarquer que, vu que nos enfants étaient désormais en âge de voler de leurs propres ailes, peut-être pourrions-nous en profiter pour transformer notre maison en chambres d'hôtes. Mon mari et moi n'y avions jamais pensé et effectivement, comme nous ne sommes qu'à une soixantaine de kilomètres du Mont-Saint-Michel, cela pouvait être intéressant. Comme il partait à la retraite à cette époque, nous avons fait un an de travaux pour nous conformer au cahier des charges des Gîtes de France. Depuis, ça ne désemplit pas !

La marque Accueil Vélo, c'est un choix qui s'est imposé naturellement ?

Etant situés à 200 m d'une voie verte, nous en avons entendu parler par les Gîtes de France, qui nous ont contactés à cet effet. Nous avons pris soin de nous assurer que ça ne représenterait pas un surcroît de travail trop important pour nous et donc depuis 2013 nous sommes effectivement labellisés.

Quelles perspectives cette marque a-t-elle ouvert pour vous ?

Nous avons toujours eu des cyclistes de passage mais c'est vrai qu'aujourd'hui ils représentent 30 % de notre clientèle. C'est un public souvent très bien équipé donc qui demande peu de choses si ce n'est parfois de pouvoir laver leur équipement. En général ils arrivent lessivés après une longue étape mais sont très ouverts à la discussion. Nous avons ainsi reçu des cyclistes d'un peu de toute la France, des couples, des familles avec remorque, des gens qui font le Tour de Manche, des Américains, des Islandais, des Australiens, des Néo-Zélandais, prochainement des Chinois... Notre région du Mortainais a toujours été propice à ce genre de rencontres mais c'est vrai que le tourisme vert permet de davantage prendre le temps. Quant à la barrière de la langue, je me débrouille ce qu'il faut en anglais, Google est là pour le reste et puis surtout je n'oublie pas que si les touristes viennent en France, c'est aussi pour y entendre parler français [Sourire] ! ■

Propos recueillis par Anthony Diau



© Gîtes de France Manche

Chambre d'hôtes, Manoir de Clérisson

Pour en savoir plus

<http://manoirdeclerisson.e-monsite.com>

Actus des DRC

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

Les DRC expérimentent un WebSIG en Auvergne-Rhône-Alpes

Lauréats d'un appel à projet de l'Ademe Auvergne-Rhône-Alpes, les DRC mettent en place un système d'information géographique interactif pour la mutualisation des données véloroutes et voies vertes : le WebSIG. L'expérimentation en Auvergne-Rhône-Alpes du premier semestre 2017 pose des jalons pour l'avenir d'une donnée géographique vélo complète, standardisée, interactive et en temps réel déployée à toute la France. La première pierre de ce WebSIG a été posée avec la mise en ligne d'un outil de visualisation des données de l'ON3V.

La PNF remise en route

Après une période de suspension des travaux sur la Plateforme nationale des fréquentations (PNF), les DRC la remettent en route pour en valider les données 2016 et poursuivre le suivi et l'animation. Par ailleurs, les données alimenteront une étude du Cerema sur l'influence de facteurs exogènes sur la mobilité à vélo.

Le marché du vélo 2016 bat les records

L'Union Sport & Cycle a dévoilé les chiffres du marché du cycle 2016 en avril. Faits marquants ? La barre symbolique des 3 millions de vélos vendus est dépassée, l'année bat un record de chiffre d'affaires avec 1,795 milliard d'euros, le VAE se montre comme le catalyseur du marché avec 134 000 unités vendues et les industriels se font les promoteurs du vélo connecté. Selon l'étude « Le sport dans la ville » du groupement de professionnels, 73 % des Français souhaitent que leur collectivité encourage le développement de la mobilité douce. Pourtant, seuls 2% des actifs ayant un emploi se rendent au travail à vélo selon la dernière étude Insee. La marge de progrès est donc énorme.

V50 : un nom et un partenariat national dès 2017 ?

À l'initiative du département de la Haute-Saône, en concertation avec le département de la Côte d'Or, la région Bourgogne-Franche-Comté et les DRC, les acteurs

de la V50 se sont réunis pour la première fois le 22 mars 2017. Deux questions étaient au cœur de cette réunion : quelle identité touristique donner à l'itinéraire qui traverse la France sur 700 km, le long de la Moselle, du Canal des Vosges puis de la Saône ? Quelle gouvernance et quel plan d'action autour de la V50 ? Les élus n'ont pas manqué d'exprimer leur attente et leur ambition pour cet itinéraire réalisé à 81 %.

Le coup de pouce aux VAE du Gouvernement

Par décret du 18 février 2017, le Gouvernement instaure un bonus pour l'achat d'un VAE réalisé entre le 19 février 2017 et le 31 janvier 2018. Le montant de cette prime nationale s'élève à 20 % du coût d'acquisition du VAE plafonné à 200 €. Les collectivités et associations peuvent en bénéficier sans limitation de nombre de vélos acquis. Un mois après le lancement, pas moins de 15 000 demandes ont été enregistrées. Si les DRC saluent la mesure, ils s'interrogent sur sa portée en l'absence d'une politique vélo nationale cohérente et ambitieuse par ailleurs.

Le casque obligatoire pour les moins de 12 ans

Depuis le 22 mars, le port du casque à vélo est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans qu'ils soient conducteurs ou passagers. Une mesure coercitive qui relève du bon sens et qui peut limiter les conséquences des accidents mais ne s'attaque pas aux causes. L'apaisement des vitesses en ville et l'apprentissage systématique du vélo et du code de la rue à l'école avant l'entrée au collège constitueraient, elles, de vraies mesures pour améliorer la sécurité des enfants circulant à vélo.

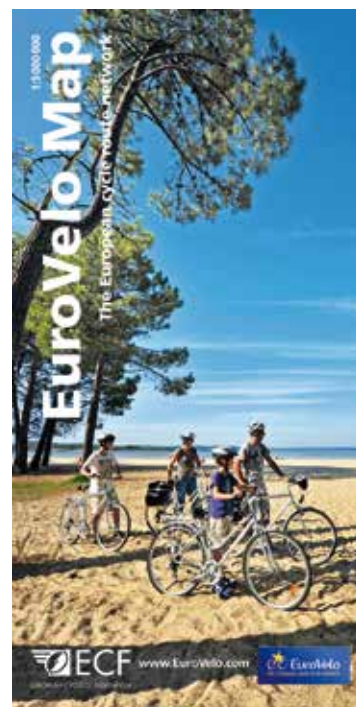
La Normandie et le Pays Vallée du Loir, deux nouveaux adhérents DRC

Une Région et un Pays ont rejoint le réseau des DRC. La Normandie compte 1870 km d'itinéraires inscrits au Schéma national des véloroutes et voies vertes, dont 820 km d'itinéraires EuroVelo. En plus de l'EuroVelo 4 / Tour de Manche, elle est traversée par les V16 / Avenue Verte London Paris, V33 / La Seine à

Vélo, V40 / La Véloscénie, V41 et V43 / La Vélo Francette. L'adhésion du Syndicat Mixte du Pays Vallée du Loir confirme l'engagement du Pays dans le développement de l'itinéraire La Vallée du Loir à vélo V47 / V41. Bienvenue à ces deux nouveaux adhérents !

Nouvelle carte EuroVelo

Le 10 mars, lors de l'ITB Berlin, la Fédération européenne des cyclistes (ECF) a dévoilé la nouvelle carte EuroVelo. Suite au succès de l'édition de 2013, cette nouvelle carte valorise le réseau européen des véloroutes avec des données actualisées et précisées : ajout des dernières intégrations à EuroVelo avec l'EuroVelo 17 / Rhone Cycle Route et l'extension de l'EuroVelo 1 / Atlantic Coast Route au Portugal ; actualisation des tracés ; clarification des niveaux d'avancement et mise à jour des contacts. Les DRC, centre national de coordination pour EuroVelo, ont fourni les données et tracés actualisés des 8600 km d'EuroVelo en France grâce à l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes en lien avec les territoires. Cette nouvelle carte EuroVelo est diffusée par les DRC auprès de leurs adhérents et partenaires en France.



Actus des territoires

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

La Gironde lance son Tour

Le 15 mars, Gironde Tourisme a officiellement lancé le Tour de Gironde à vélo. La force de ce nouvel itinéraire ? Sa diversité. De La Vélodyssée au Canal des 2 mers à vélo, le Tour propose 10 sites incontournables, dont cinq classés UNESCO, 90 % de site propre et la traversée de trois vignobles. Les nombreuses gares et les prestataires labellisés Accueil Vélo le long du parcours facilitent et agrémentent l'organisation des escapades à vélo.

Plus d'infos sur www.gironde-tourisme.fr

Centre-Val de Loire :

nouvelle stratégie tourisme et loisirs

Après une large concertation avec les acteurs institutionnels et professionnels du tourisme, la région Centre-Val de Loire a adopté sa « Stratégie régionale du tourisme et des loisirs 2016-2021 ». Les itinéraires cyclables y sont inscrits au rang de ses priorités de développement et de promotion touristique. La région souhaite figurer au rang des grandes destinations européennes du tourisme expérientiel à vélo.

Le département de l'Aisne

mise sur le vélo

Le 16 mars, l'Aisne tenait son comité de pilotage des véloroutes et voies vertes pour présenter le niveau d'avancement de son schéma départemental et échanger sur ses perspectives. La priorité du Département est de finaliser les 110 km d'EuroVelo 3, un axe stratégique pour l'Aisne, qui favorise la connexion avec les territoires du Nord de l'Europe et le bassin parisien.

La Haute-Savoie met le paquet

sur ses itinéraires cyclables

La Haute-Savoie vient de voter son plan départemental « Haute-Savoie vélo voies vertes » pour soutenir les projets vélo des collectivités locales. Dorénavant, le Département financera 80 % (contre 40 % auparavant) du coût des aménagements sur les itinéraires cyclables structurants hors agglomération. Cette nouvelle règle financière veut inciter fortement les Communautés de communes à porter la maîtrise d'ouvrage sur des tronçons plus importants.



Tour de Gironde à vélo à Bordeaux

La Méditerranée à vélo

poursuit son chemin

Afin d'assurer la continuité de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo, des réflexions sont en cours pour une ouverture anticipée dès l'été 2018. Une étude observation sera conjointement menée sur La Méditerranée à vélo, l'EuroVelo 17 / ViaRhôna et les véloroutes de Provence-Alpes Côte d'Azur, dont les résultats seront publiés début 2018. L'étude s'appuiera sur deux enquêtes : la première menée auprès des usagers d'avril à novembre 2017 et la seconde auprès d'hébergeurs ciblés.

La Loire-Atlantique à vélo :

cap pour 10 ans d'actions

Ce 20 mars, la Loire-Atlantique a adopté son nouveau plan vélo 2017 – 2027 à l'unanimité. Décliné autour de 4 ambitions et 15 actions, ce dernier réaffirme l'engagement du Département en faveur du vélo et lui donne une ambition à 10 ans : faire de la Loire-Atlantique à vélo un véritable projet de territoire.

Plus d'infos sur www.loire-atlantique.fr

Alsace à Vélo

fait sa conférence annuelle

Le 24 avril, l'Alsace à Vélo a réuni ses partenaires à Colmar. Au cœur de cette édition 2017 : le bilan des actions Alsace à Vélo 2014-2016, des témoignages des acteurs des territoires et les perspectives 2017-2021 du tourisme à vélo. Au

rang des satisfactions de cette démarche partenariale, le SlowUp connaît un succès croissant depuis son lancement en 2013. Pour la prochaine édition du 4 juin 2017 un parcours de 31 km (avec quatre boucles entre 8 et 20 km) fermé à toute circulation motorisée sera proposé.

Achèvement de l'Avenue Verte

London Paris en Seine-Maritime

Les travaux d'aménagement du dernier tronçon de l'Avenue Verte London Paris entre Arques-la-Bataille et Dieppe ont été engagés début 2017. Ces cinq derniers kilomètres en Seine-Maritime seront achevés d'ici 2019 pour un coût de 4,77 millions d'euros, porté par le Département. Côté promotion, une nouvelle carte gratuite de l'Avenue Verte London Paris, disponible dans les offices de tourisme le long de l'itinéraire, vient d'être éditée.

La Baie de Somme se dote

d'un nouveau Plan vélo

Le Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard a voté un nouveau Plan vélo pour développer un réseau cyclable de qualité dans les cinq prochaines années. Sept tronçons à réaliser y sont identifiés, pour un linéaire de 36 km et un investissement global de l'ordre de 6 millions d'euros, soutenu par la région Hauts-de-France, le département de la Somme et les communes via un prélèvement sur la taxe de séjour.



Tourisme fluvestre à vélo le long du Canal de la Bruche

Le fluvestre : un atout pour le vélo ?

Voies navigables de France et les Départements & Régions Cyclables se sont associés en septembre 2016 pour travailler ensemble au développement du vélo le long des voies d'eau. Résultat ? Une première journée nationale sur le tourisme fluvestre organisée à Paris le 27 mars. Éclairages.

TÉMOIGNAGE D'OPHÉLIE BARRIÈRE,

La directrice adjointe de la société Locaboat s'est exprimée lors de la 1^{re} journée nationale sur le tourisme fluvestre, le 27 mars 2017 à Paris.

« Locaboat est une société française de location de bateaux habitables sans permis. L'entreprise gère 380 bateaux répartis sur 26 bases de location (dont 240 bateaux et 19 bases en France). Le vélo ? Il est le complément idéal de la croisière fluviale. Il peut en effet être embarqué facilement à bord, permet aux clientèles de découvrir le patrimoine et de s'approvisionner aux alentours de la voie d'eau, et peut enfin compléter l'offre d'activités d'une journée - la navigation ne durant que trois à quatre heures par jour. Locaboat dispose d'un parc de 900 vélos, avec 8000 locations réalisées en France en 2016. Quatre clients sur dix louent un vélo, sachant que d'autres viennent avec leur propre vélo sur nos bateaux. Au final, la location de vélos représente un complément de revenus non négligeable, avec un tarif de 40 € la location à la semaine. »

Croisière, loisirs nautiques, randonnée pédestre, itinérance à vélo... Le tourisme fluvestre concerne l'ensemble des activités liées à une pratique sur la voie d'eau et/ou ses abords. De fameuses véloroutes sont d'ailleurs le fruit de l'association du fluvial et du cyclable : La Loire à Vélo, le Danube à Vélo, le Canal des 2 Mers à vélo, etc. Côté tourisme fluvial, la pratique du vélo pendant le séjour est également courante. Il s'agit d'un bon moyen de découvrir le patrimoine, les paysages ou les richesses locales, via une offre de circuits à vélo à proximité de la voie d'eau, d'une halte ou d'un apportionement. Des offres de séjours combinés, alliant bateau et vélo, se développent également.

Un partenariat facilitateur

Dans ce contexte d'attractivité mutuelle, Voies navigables de France (VNF), établissement public administratif, gestionnaire du domaine public fluvial, et les DRC, réseau de collectivités pour le développement des politiques cyclables et des véloroutes et voies vertes, ont signé en septembre 2016 une convention de partenariat. Le but est d'améliorer les connaissances sur le lien entre vélo et voie d'eau, mais aussi de faciliter les interactions entre les acteurs du fluvial et du cyclable, de soutenir le tourisme fluvestre - avec une attention particulière à l'offre de services adaptée aux fluviaux et aux cyclistes -, et l'émergence de destinations d'excellence. Six mois après le lancement de ce partenariat, VNF et les DRC ont organisé le 27 mars 2017 à Paris la 1^{re} journée nationale sur le tourisme fluvestre. Présentations d'initiatives vertueuses et innovantes, débats sur la mise en marché du fluvestre ou sur les modèles de gouvernance de ce type de projets, mise en réseau des acteurs : la journée a confirmé la pertinence de cette thématique et l'intérêt de renforcer le lien entre fluvial et cyclable.



Pénichettes® près de Scey sur Saône

Chiffres

87 % des 9215 km du réseau VNF (navigable et non navigable) disposent d'un itinéraire cyclable national à moins de cinq kilomètres. Mieux : en prenant en compte les itinéraires inscrits à des schémas régionaux, la quasi-totalité des emprises VNF sont dotées d'itinéraires vélo à moins de cinq kilomètres. Côté vélo, la proportion est moindre car le territoire national est inégalement doté d'emprises VNF. Elle reste tout de même significative puisque 38 % des itinéraires cyclables nationaux se situent à moins de cinq kilomètres soit 8000 km du réseau VNF.

Pour les véloroutes européennes, la part est de 45 %, c'est-à-dire plus de 3600 km des 8000 km qui concernent la France, sont situés à moins de 5 km d'une emprise VNF. 61 % de ces 3500 km d'EuroVelo sont aujourd'hui réalisés. Un taux d'avancement important, mais inférieur à la moyenne nationale de réalisation des itinéraires EuroVelo (77 % en 2016). L'objectif des DRC est d'achever les 8000 km d'EuroVelo en France d'ici 2020.

Pour ce qui est des itinéraires inscrits au Schéma national, ils sont réalisés à 44 % soit près de 3500 km. Là encore, le taux d'avancement des itinéraires inscrits à proximité du réseau VNF est inférieur au taux national (62 % au 1^{er} janvier 2017). La production de ces chiffres de 2016 est le fruit de la collaboration entre VNF et les DRC, qui a également permis de produire des outils cartographiques.

Faute de données de fréquentation fluvestre à l'échelle nationale à ce jour, les retombées économiques s'observent par pratique. Elles sont estimées à au moins 500 millions d'euros par an pour le tourisme fluvial et à 2 milliards d'euros pour le tourisme à vélo en France.

87 % du réseau VNF est concerné par un itinéraire cyclable national

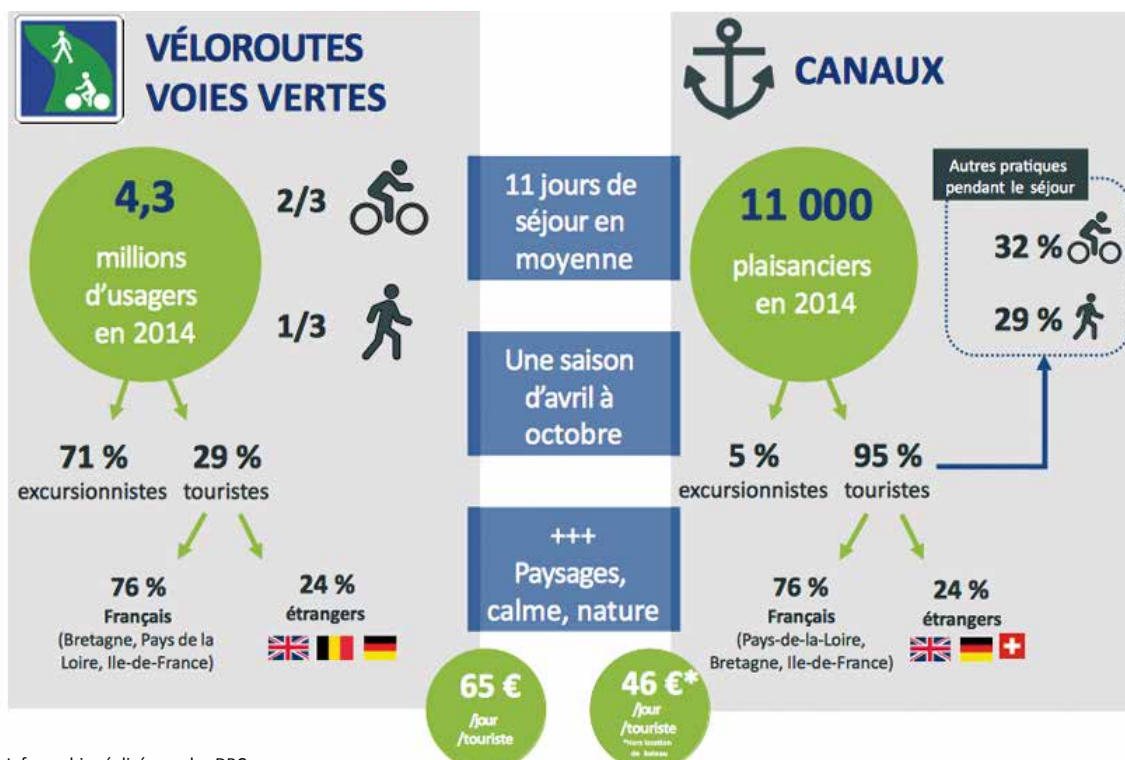
Des études fluvestres ont été menées sur certains territoires sans pour autant permettre à ce jour de comparer véritablement les volumes et les retombées [voir ci-dessous l'infographie issue de l'étude de fréquentation fluvestre en Bretagne et Loire-Atlantique].

(suite page 14)



Usagers fluvestres sur les véloroutes et voies vertes et canaux de Bretagne

Fréquentation fluvestre de Bretagne et Loire-Atlantique (2014)



Infographie réalisée par les DRC

Source : Etude de fréquentation et de retombées économiques des Véloroutes, Voies Vertes et canaux de Bretagne, actualisation 2014, Comité Régional du Tourisme de Bretagne

Les enjeux identifiés

Pourquoi est-il stratégique pour les acteurs du vélo de s'inscrire dans une logique fluvestre ? Quelle est la valeur ajoutée du fluvestre pour le développement du vélo et du tourisme à vélo en France et quels en sont les enjeux ?

ENJEU #1

Compléter le Schéma national des véloroutes et voies vertes

Sur les 8000 km d'itinéraires cyclables nationaux situés à moins de cinq km d'une voie d'eau, 56 % ne sont pas réalisés à ce jour. Plusieurs raisons peuvent l'expliquer : aménagements non-prioritaires pour les collectivités maîtres d'ouvrage, contraintes réglementaires ou environnementales, programmations en cours, difficultés à faire émerger des partenariats, contraintes budgétaires... Il s'agit toutefois de projets pour lesquels la continuité foncière est déjà plus ou moins garantie grâce aux chemins de halage. Autre avantage : les voies d'eau constituent des pénétrantes très efficaces dans le tissu urbain, là où les coupures et les ruptures sont justement problématiques pour les véloroutes et voies vertes. **Le recours à la Convention de superposition d'affectations, outil partenarial proposé par VNF aux collectivités pour l'ouverture des chemins de halage aux cyclistes, est le meilleur moyen pour soutenir l'ouverture d'itinéraires cyclables sur des emprises VNF.** On dénombre aujourd'hui environ 350 conventions signées entre VNF et les collectivités locales pour des véloroutes. Accélérer l'avancement des projets de véloroutes et voies vertes en bord de voie d'eau est nécessaire pour soutenir la mobilité à vélo et le tourisme à vélo. Les DRC et VNF se sont rapprochés afin de travailler à une meilleure mise en réseau des acteurs et à une réflexion commune sur les conventions de superposition d'affectations.

ENJEU #2

Développer l'offre de services pour les cyclistes le long des voies d'eau

Les services adaptés au vélo sont attractifs et motifs de satisfaction pour les usagers. Ils peuvent prendre la forme par exemple d'un point de location de vélos, d'un stationnement sécurisé, voire d'un hébergement ou d'un lieu de restauration. Pour référencer les services adaptés aux cyclistes, la marque nationale Accueil Vélo se déploie en France depuis 2012. Début 2017, plus de 2700 établissements (hébergeurs, loueurs, sites de visite, restaurateurs, offices de tourisme, réparateurs) sont détenteurs de la marque. **En matière de fluvestre, la polyvalence des lieux d'accueil est à développer avec le déploiement d'Accueil Vélo dans des structures fluviales comme les haltes ou les ports.** La halte fluviale La Porte Verte de Fragnes, par exemple, est dotée de la marque. Elle propose des services de location de vélos, de petite réparation et de documentation touristique. Des sanitaires, prises électriques et accès Wifi sont également accessibles aux touristes à vélo.

La sensibilisation des acteurs fluviaux aux besoins des cyclistes est primordiale. Le service doit certes être adapté mais, parfois, c'est son existence même qui fait défaut. Comment lutter contre la désertification des commerces en zone rurale ? Comment redonner de l'attractivité et de la vie aux voies d'eau, parfois délaissées par l'activité quotidienne ? La requalification de maisons éclusières vacantes peut être une réponse. Certaines collectivités ont fait cette expérience à partir de diagnostics précis de l'existant et des besoins et la recherche d'occupants utiles au tissu local. C'est le cas par exemple du département de la Somme le long de la véloroute V30. VNF est également doté d'un patrimoine bâti important, qu'il tente de valoriser au travers d'appels à projets. Ces derniers gagneraient à davantage prendre en compte les potentialités touristiques et notamment cyclables au travers d'une stratégie plus globale.



© VNF/Damien Lachas

Échelle des 16 écluses versant Seine entre les voutes de la Collancelle et Sardy-lès-Epiry dans la Nièvre sur le Canal du Nivernais



Bateau de croisière à Sauternes proposant des excursions à vélo

ENJEU #3

Soutenir l'émergence de destinations fluvestres d'excellence

L'attractivité du tourisme à vélo bénéficie aux voies d'eau et *vice versa*. D'où l'intérêt des DRC à soutenir l'émergence de destinations fluvestres d'excellence. Cette approche revient à envisager la structuration d'une destination à l'échelle d'un territoire fonctionnel, avec un marqueur géographique fort : **l'eau comme colonne vertébrale, ses abords comme ramifications**. Alors que la mise en place de partenariats autour d'itinéraires cyclables, sous la forme de comité d'itinéraire, montre son efficacité depuis près de dix ans, deux questions se posent. Premièrement : comment l'expérience des comités d'itinéraire cyclable peut servir l'émergence de destinations fluvestres aux enjeux territoriaux forts et aux thématiques plus larges ? Deuxièmement : quelle place prend une véloroute, en tant que produit touristique, au sein d'une destination fluvestre ? Peut-elle être visible et attractive au sein d'une offre plus globale ? Dans le cadre de leur partenariat, les DRC et VNF envisagent de travailler de concert à la gouvernance de projets fluvestres, au partage de bonnes pratiques en la matière, et à la prise en compte du fluvestre dans les comités d'itinéraire cyclable.

aussi d'une signalisation adaptée aux besoins des cyclistes, orientant notamment vers les services touristiques à proximité ; elle mérite d'être visible à l'étranger et de proposer des produits cohérents et attractifs ; elle nécessite des services de gammes variées et réparties de façon homogène le long des voies d'eau.

Comme un symbole du mariage réussi du fluvial et du cyclable, des prestataires commercialisent des produits combinés. Ainsi, le tour-opérateur néerlandais Boat-Bike Tours, actif depuis la fin des années soixante-dix, programme de mars à octobre 70 produits "Vélo et bateau" dans 15 pays européens. En France, Boat-Bike Tours propose essentiellement Bordeaux, Paris, la Champagne et la Provence-Camargue, pour des tarifs compris entre 1000 et 2200€ la semaine. En France, La Bicyclette Verte commercialise aussi des offres « Vélo et bateau ». En France, Autriche, Italie et aux Pays-Bas, l'agence propose des circuits qui s'appuient sur de grands itinéraires cyclables, notamment EuroVelo, le long de voies d'eau. La démocratisation et la diversification de ce type de produits seront rendues possibles si un dialogue constructif est mis en place à l'échelle nationale et locale entre acteurs du fluvial et du cyclable. Une démarche dans laquelle les DRC et VNF sont engagés. ■

Agathe Daudibon

Fluvial et cyclable : destins croisés !

Condensée de patrimoine historique et culturel, faible dénivelé, axe stratégique reliant les pôles urbains entre eux, qualité paysagère, majorité de sites propres ou de voies à faible trafic : la voie d'eau est l'allié naturel du vélo. Forte d'un patrimoine de voies navigables exceptionnel en Europe et de sa position de deuxième destination au monde pour le tourisme à vélo, **la France dispose d'un atout fluvestre majeur, avec une marge de progression importante**. La France a besoin d'itinéraires cyclables de qualité le long des voies d'eau, mais

Pour en savoir plus

www.departements-regions-cyclables.org
page « Fluvestre » dans la rubrique « Politiques cyclables »



Florence Gilbert

Directrice du Laboratoire de la mobilité inclusive et présidente de Wimoov, cette Française défend la pluralité de profils d'usagers à prendre en compte avant d'amorcer toute action sur ces thématiques. Son credo : se soucier d'abord des plus faibles rend ensuite plus fort.

À quel moment de votre parcours avez-vous été amenée à vous intéresser à ce thème de la mobilité ?

Wimoov est né des grèves étudiantes de 1995 à la faculté de Nanterre et de l'expérience de covoiturage qui s'en est suivie. Les gens ne savaient plus comment se déplacer, alors trois étudiants ont décidé de prendre les choses en main. Notre conception du covoiturage était – et est toujours ! – sensiblement différente de celle que l'on trouve habituellement sur les sites Internet, car les études montrent qu'il n'y a pas un profil unique d'usagers mais bien plusieurs. Pour nous, l'humain reste le levier pour essayer de faire changer les politiques et les mentalités.

Par exemple ?

Prenons le cas du quartier du Petit Nanterre. Nous nous sommes rendus compte que de nombreuses femmes qui y résidaient n'avaient jamais appris à faire du vélo et que, quand bien même elles sauraient en faire, jamais il ne leur serait venu à l'idée d'utiliser ce moyen de transport pour se rendre à leur travail, tant était ancrée en elles l'idée que le vélo est dédié à l'usage de loisirs et de loisirs uniquement... Nous avons donc mis en place des vélo-écoles spécifiques, avec des possibilités de louer des vélos à assistance électrique, etc. Mais surtout nous avons compris que pour que tout cela n'en reste pas là, il fallait accompagner ces personnes afin de lever les freins pour changer les mentalités et les comportements au quotidien.

Wimoov est également co-fondateur du Laboratoire de la mobilité inclusive, dont le dernier terme fait référence par antinomie à celui d'« exclusion ». Est-ce bien sur ce point que vous souhaitez mettre l'accent ?

Tout à fait. En effet, si nous abordons en priorité la problématique de la mobilité sous l'angle des personnes en empêchement de mobilité, que constatons-nous ? Que les ramifications sont considérables, tant en matière d'accès à la formation que d'accès à l'emploi. La mobilité est une liberté et, malheureusement, souvent nous ne le mesurons que lorsque nous en sommes empêchés, que ce soit physiquement, financièrement, mais aussi en termes d'accessibilité ou de blocages cognitifs. La notion de peur, par exemple, est encore trop souvent négligée.

Qu'entendez-vous par peur ?

Par peur, j'entends celle qui peut étreindre certaines personnes au moment d'emprunter les transports collectifs, par exemple. Cette réalité-là est souvent sous-estimée. C'est une erreur de croire que le premier besoin de ce public est de se tourner vers des mobilités alternatives. Avant d'envisager cela, ce qui importe à ces personnes est d'abord d'être rassurées. Ce n'est qu'ensuite que pourra être envisagée la question de la mobilité au sens où elle est généralement entendue. Vous savez, 80 % des personnes avec lesquelles nous travaillons sont des demandeurs d'emploi, et 20 % sont des seniors ou des personnes avec handicap. Pour nous, la notion d'accompagnement est donc centrale – d'où le rôle de nos conseillers en mobilité.

Aujourd'hui en France, sept millions de personnes sont concrètement en situation d'empêchement de mobilité

Être basé à Paris, c'est un levier important pour pouvoir faire entendre votre voix auprès des décideurs ?

En réalité nous avons deux sièges. L'un est en banlieue parisienne, l'autre à Marseille. Mais le plus important pour

nous, ça reste nos 25 plateformes réparties en neuf régions sur l'ensemble du territoire national, et la surface qu'elles nous permettent de recouvrir. À ceci s'ajoutent nos 85 salariés et les quelque 10 000 personnes que nos actions concernent. Tout ceci mis bout à bout nous offre une visibilité sur l'ensemble du territoire ainsi qu'une vraie expertise.

De quelles œillères vous a-t-il fallu peu à peu vous débarrasser à mesure que vous avez été amenée à creuser ces thématiques ?

Ce que nous n'imaginions pas en commençant à travailler sur la mobilité, c'était l'importance de ces freins, justement. Pour nous, au départ, la mobilité faisait essentiellement appel à notre fibre environnementale et renvoyait tout au plus à la question de la précarité énergétique. Assez rapidement, pourtant, nous nous sommes aperçus que le spectre était bien plus large. Aujourd'hui en France, sept millions de personnes sont concrètement en situation d'empêchement de mobilité, et nous pensons que cette question n'est pas prise par le bon bout par les pouvoirs publics.

C'est à dire ?

C'est-à-dire que les Vélib', par exemple, sont sur le principe une très belle idée. Mais en les lançant en priorité à destination du grand public, cela crée mécaniquement de l'exclusion vis-à-vis des personnes – et elles sont nombreuses, comme je vous le disais – qui sont exclues de ce grand public. Pourquoi ne pas réfléchir, dès la phase de conception, aux potentiels freins que pourraient rencontrer ces personnes dans l'usage de ces innovations ? Cela permettrait d'éviter certaines dépenses et certains aménagements réalisés *a posteriori*, et qui ne sont pas toujours efficaces.



Cours de vélo

L'un de vos crédos est également de rappeler que le vélo n'est pas la panacée mais une partie seulement de la solution...

C'est exactement ça. Les études le montrent : 10 % des personnes ramenées vers l'emploi le sont grâce au vélo. C'est bien mais ça reste effectivement 10 %. À chaque déplacement correspond son type de transport, et il y a deux idées maîtresses à garder en tête : d'abord, que l'utilisateur se sente à l'aise ; ensuite, veiller à privilégier les modes actifs eu égard à leurs incidences sur la santé et sur l'effet de serre. Pour moi, le vélo est une solution, mais ce serait une erreur de limiter la mobilité à ce mode. L'important, je me répète, c'est de ne pas inhiber voire exclure des personnes qui sont sur le chemin du changement de comportement.

Comme tout acteur militant, cet investissement quotidien en temps et en énergie doit vous valoir d'alterner les phases d'euphorie et de découragement...

Et comment ! La principale satisfaction pour nous, ce sont les retours de bénéficiaires de nos actions. Cela est rassurant de se rappeler que notre travail n'est pas dénué de sens. Je dirai même que parfois ces petits mots nous donnent des ailes ! À l'inverse, il y a d'autres moments où les choses mettent du temps à avancer, où les interlocuteurs sont difficiles à convaincre, etc. Il faut alors garder le cap et avoir foi en nos actions. J'ai conscience que nous évoluons dans un environnement où les mentalités sont difficiles à faire bouger, et en même temps force est de constater que les choses changent peu à peu dans le sens pour lequel nous militons. Chaque palier de franchi nous redonne de l'énergie pour dix ans !

Vous avez des exemples concrets, récemment ?

Oui. Quand je dis ça, je pense par exemple au discours du Président de la République à Vesoul, fin 2015, sur la création de cent plateformes annuelles, ou alors à la directive du Premier Ministre selon laquelle toute politique publique devra désormais être corrélée à une politique de mobilité, ou encore à la venue du GART (Groupement des autorités responsables de transport) à l'Assemblée nationale. Ça, ce sont des signes encourageants !

Vos actions, c'est un peu le mythe de Sisyphe, sauf que de plus en plus le rocher redescend de moins en moins bas...

Exactement ! Au fond, changer de culture c'est long mais, dans ces moments-là, j'aime à m'en remettre à la sagesse de La Fontaine et son « *Patience et longueur de temps font mieux que force ni que rage* ».

Vous appartenez à une génération pionnière sur les problématiques de mobilité, or voici que la relève pointe déjà le bout de son nez. Quels sont les enjeux qui vous attendent, ensemble ?

Cette thématique de la transmission est quelque chose qui me tient à cœur. Déjà, je crois qu'il est clair que je militerai toujours en faveur de la multimodalité et du multidéplacement. Comprendre cela me paraît une nécessité aujourd'hui. Ensuite, la réussite de ce travail dépend également de notre capacité à ne pas nous enfermer dans la recherche de la réponse à une seule thématique et à l'égard d'un seul public. Les nouveaux services sont des chances, pensons dès leur conception aux plus exclus. Faire pour tous et avec tous : clairement, tous autant que nous sommes, nous avons tout à y gagner. ■

Propos recueillis par Anthony Diaio



Remise en selle

Pour en savoir plus : www.wimooov.org



LA NOUVELLE CARTE EUROVELO

Tirée à 30 000 exemplaires, cette carte, rééditée tous les trois ans, est largement diffusée par les 18 centres nationaux de coordination pour EuroVelo partout en Europe, lors des salons du tourisme et via les outils de communication d'EuroVelo. Les DRC, centre national de coordination pour EuroVelo, assurent la diffusion de la carte auprès de leurs adhérents et partenaires en France.

À commander auprès des DRC



DU LÉMAN À LA MÉDITERRANÉE À vélo et vélo électrique

De Thonon-les-Bains à Nice, les « P'tites Routes du Soleil » avec plus de 100 sites de recharge VAE, répartis tous les 30 à 40 km, et leur variante de Valence à Sisteron, traversent les Préalpes loin des grands axes routiers, et vous permettent de vivre une première expérience de l'itinérance en toute sérénité, à la découverte du patrimoine et des richesses des terroirs.

144 pages, 15 €. Éditions Glénat.
À acheter sur www.glenatlivres.com



LA MOBILITÉ EN QUESTIONS

La mobilité est omniprésente dans nos vies quotidiennes. Au-delà du mode de transport, de la distance ou du coût, la mobilité recouvre des enjeux bien plus importants : environnementaux, économiques, sociaux, sanitaires et politiques. L'ouvrage ouvre un dialogue entre sciences de l'ingénieur et sciences sociales.

224 pages, 23,60 €.

Presses polytechniques et universitaires romandes.

À acheter sur www.ppur.org



DU BASSIN D'ARCACHON À HENDAYE À VÉLO

Ce guide propose 6 étapes sur le sud de La Vélodyssée / EuroVelo 1 et 13 circuits pour découvrir le littoral aquitain, du Bassin d'Arcachon, en Gironde, à Hendaye, au Pays basque. Un descriptif kilométrique précis complète le balisage de terrain, accompagné de texte de présentation des lieux traversés.

120 pages, 15 €. Rando éditions.

À acheter sur www.glenatlivres.com



LA WALLONIE À VÉLO

Ce guide propose 15 étapes et 15 escapades parmi les 1000 km de voies vertes (RAVeL) que comporte la Wallonie. Il est cartographié (30 cartes détaillées + 1 carte générale), accompagné d'un carnet d'adresses et d'informations pratiques et touristiques.

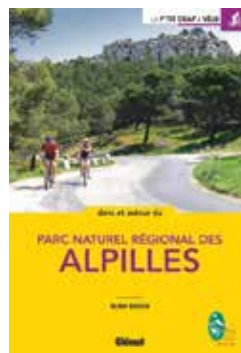
144 pages, 14,90 €. Éditions Ouest France.
À acheter sur www.cartovelo.fr



ÉMERVEILLÉS PAR L'ARDECHE. Guide vélo 2017

Sur les petites routes ardéchoises, perché sur votre vélo, vous allez croquer jolies courbes et paysages à couper le souffle. Villages de caractère et beautés naturelles régaleront tout le monde, de la balade familiale à la cyclotouristique de légende. Sans oublier la chaleur et la sincérité de l'accueil que vous réservent les Ardéchois.

À télécharger sur www.ardeche-tourisme.com



DANS ET AUTOUR DU PARC NATUREL RÉGIONAL DES ALPILLES

Trente balades à vélo, sélectionnées avec le Parc naturel régional des Alpilles et destinées à toute la famille, vous invitent à découvrir ce territoire et son patrimoine naturel et culturel d'une grande richesse. Les circuits ne sont pas que des séances de pédalage mais des lumières, des parfums, des bruits, des légendes, des panoramas époustouffants et quelques surprises.

80 pages, 9,90 €. Éditions Glénat.
À acheter sur www.glenatlivres.com



CARTE TOURISTIQUE DE L'AVENUE VERTE LONDON PARIS

Depuis février 2017, l'Avenue Verte London Paris s'est dotée d'une carte touristique de l'itinéraire. Cette nouvelle carte gratuite est un bon moyen de vous projeter dans ce magnifique itinéraire de Paris jusqu'à Londres. Elle indique les sections sur des voies partagées et sur des voies vertes. Au dos de la carte, vous retrouverez également les adresses Accueil Vélo, les offices de tourisme ainsi que les sites majeurs à visiter le long du parcours.

À télécharger sur www.avenuevertelondonparis.com

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
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 www.velo-city2017.com



16-22
SEPTEMBRE
2 0 1 7

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ
PARTOUT EN FRANCE

Plus d'infos sur www.mobilityweek.eu



4
OCTOBRE
2 0 1 7

7^e CLUB ITINÉRAIRES
CHARENTE-MARITIME / LA ROCHELLE

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



5-6
OCTOBRE
2 0 1 7

21^{es} RENCONTRES DRC : DÉVELOPPEMENT DURABLE
CHARENTE-MARITIME / LA ROCHELLE

Plus d'infos sur www.rencontresdrc2017.com



10-12
OCTOBRE
2 0 1 7

26^{es} RENCONTRES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC
MARSEILLE

Plus d'infos sur www.rencontres-transport-public.fr



1-2
FÉVRIER
2 0 1 8

RENCONTRES NATIONALES DU TOURISME FLUVIAL
BORDEAUX

Plus d'infos sur www.vnf.fr



Le vélo rapporte gros



Les DRC compilent les chiffres clés

Santé publique

Le vélo pour une meilleure santé.



Economie

Pédaler, c'est créer des emplois locaux non délocalisables.



Ecologie

Favoriser le vélo, c'est atteindre le Facteur 4 climatique.



Les chiffres clés et leurs sources sont disponibles sur l'espace adhérents du site DRC

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS



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 :

Facebook : Départements & Régions Cyclables

Twitter : @DRC_info

Scoop.it : Politiques cyclables des territoires

Carte des adhérents DRC

