

Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

N°49 AUTOMNE 2017



À LA UNE

La Gironde, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Plus Belle la Voie

Page 4

DOSSIERS

V34 et canal des Ardennes & Tourisme à vélo sur le canal du Rhône à Sète

Page 12



PAUSE-VÉLO

Avec Marianne Borgen

Maire d'Oslo

Page 16



© Simeon Levailant / CD67

Édito

Chers territoires cyclables,

En cette fin d'automne, à l'issue de la COP23 et à l'aune de l'avertissement à l'urgence climatique de 15 000 scientifiques, nous sommes mobilisés sur plusieurs fronts. Celui des Assises nationales de la mobilité où nous faisons entendre l'appel des territoires. Nous y faisons valoir le cap 2030 de notre réseau et appelons l'État à remettre le Schéma national vélo au rang des priorités identifiées au service des territoires et de la mobilité de demain. Comment ? D'abord en donnant aux DRC les moyens d'actualiser ce Schéma et de le suivre ; ensuite en soutenant les territoires dans la réalisation de ce Schéma, via notre expertise, via les CPER et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Au total, 650 km d'ouvertures par an permettraient d'achever les 8400 km de Schéma EuroVelo en France à l'horizon 2020 et les 22 000 km de Schéma national vélo à l'horizon 2030.

Bien sûr, nous restons réalistes. Nous nous autorisons même un peu de scepticisme. Les Assises nationales auront-elles vraiment la portée qu'on leur prétend ? Les travaux sur les mobilités actives sont très prenants, mais qu'en retiendra véritablement l'État ? La grande consultation promise par les ateliers territoriaux laisse finalement assez peu de place à l'expression citoyenne. Quelles garanties aurons-nous alors que les modes actifs en général et le vélo en particulier ne seront pas, une fois encore, relégués au rang de gadget ou d'innovation de deuxième classe ? C'est pourtant dans le changement du regard que résiderait la vraie innovation de ces Assises. La France est un pays décentralisé ? Oui, mais de manière étrange, nous souffrons tous de centralisation aigüe dès lors qu'il s'agit de mettre un sujet au cœur du débat.

Le meilleur CO² et les meilleurs gaz à effet de serre sont ceux que les Français n'émettent pas. L'État sera-t-il acteur et stimulateur des mobilités actives et décarbonées en France ? Nous le verrons dans les prochains mois. Les territoires, eux, avancent et ont les yeux bien ouverts sur les enjeux. La mobilisation des 70 collectivités de toute la France aux Rencontres DRC d'octobre démontrent l'énergie mise sur le développement des mobilités actives et, parmi elles, du vélo. Ce dernier est un outil de politique publique efficace puisque, lorsqu'il est bien conçu, le retour sur l'investissement public est au rendez-vous.

Aujourd'hui, les territoires aimeraient avancer encore plus vite sur ces politiques. Le coup de pouce et l'impulsion de l'État à leurs côtés seraient donc évidemment bienvenus.

Pour constater qu'un autre cap est possible, je vous invite à lire les propos inspirants de Marianne Borgen, maire d'Oslo, sur la priorisation entre les modes de déplacement. Je vous invite aussi à prendre connaissance de l'actualité de nos territoires ; à suivre Plus Belle la Voie le long de La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8 en France ; à vous imprégner des enjeux fluvestres le long des canaux du Rhône à Sète et des Ardennes ; à revisiter la Gironde à vélo, territoire fondateur des DRC de la première heure, pour voir à quel point en matière cyclable les enjeux sont transversaux à la mobilité, au tourisme et à la qualité de vie. Tout est lié. Bonne lecture de ce Vélo & Territoires d'automne.

Chrystelle Beurrier

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

Sommaire

| | |
|---|----|
| INITIATIVE | |
| Plus Belle la Voie..... | 4 |
| TERRITOIRE CYCLABLE | |
| La Gironde..... | 6 |
| ACTUS | |
| Actus des DRC..... | 10 |
| Actus des territoires..... | 11 |
| DOSSIERS | |
| V34 et canal des Ardennes..... | 12 |
| Tourisme à vélo sur le canal du Rhône à Sète..... | 14 |
| PAUSE-VÉLO | |
| En compagnie de Marianne Borgen..... | 16 |
| PARUTIONS | 18 |
| AGENDA | 19 |
| Assises nationales de la mobilité..... | 20 |

• Photo de couverture : Piste cyclable Le Teich Biganos ©Anaka/CD33

Restez connectés 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, Dorothee Appercl, Agathe Daudibon, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Mathilde Montagne - La Petite Fabrique

Crédits photos : Anaka/CD33, Joël Damase/CD33, Champagne-Ardenne Tourisme, Coordination La Méditerranée à vélo, Aquitanis/Jean-Marie Dithurbide, Oslo By-sykkel/partenaires de l'infrastructure urbaine, Oslo kommune/Sturlason, Christophe Nury, Pierre Peeters, Christophe Pit, David Remazeilles/Gironde Tourisme, Studioah, Ville d'Oslo, VNF/Damien Lachas

Remerciements : Lila Amrouchène, Sébastien Baholet, Karen Bindi, Louis Biscarrat, Marianne Borgen, Typhaine Cornacchiari, Fanny Cornet, Catherine Dauthel, Elin Eriksen, Elodie Fonteneau, François Fontenier, Laurent Gazal, Nicolas Hermand, Aurélie Jeneste, Lena Jensen, Pierre Labadie, Laurent Lefebvre, Marine Lericolais, Christiane Leroy, Brahim Louafi, Aline Martin, Eric Melin, Alain Michel, Frédéric Millet, Bernard Ozoux, Sylvie Palpant, Damien Pécheux, Nathalie Perez-Leroux, Maeva Petiti, Aline Roy, Candice Soubeyrand

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)

Départ de la 5^e édition de Plus Belle la Voie

Plus Belle la Voie

In vélo véritas

Du 13 au 27 juin 2017, l'itinéraire La Méditerranée à vélo a connu un coup de projecteur sans précédent, son tracé quasi définitif coïncidant cette année avec la 5^e édition de l'opération Plus Belle la Voie. Explications.

Plus Belle la Voie, qu'est-ce que c'est, au-delà du clin d'œil au soap opéra cher aux téléspectateurs de France 3 ? « Il s'agit d'une randonnée à vélo militante », amorce Alain Michel, délégué à la communication au sein de l'AF3V (Association française des véloroutes et voies vertes), dont la délégation régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et la délégation départementale de l'Hérault comptent, avec Vélo Loisir Provence et Cyclo Camping International, parmi les chevilles ouvrières de ce cru 2017. « L'objectif de cette manifestation est de sensibiliser et d'inciter les usagers potentiels et les élus locaux à venir découvrir des projets de véloroutes et voies vertes en cours d'aménagement ». Au menu de cette 5^e édition ? 750 km peu ou prou calqués sur le tracé de La Méditerranée à vélo, ci-devant la partie française de l'EuroVelo 8, répartis en quinze étapes entre Argelès-sur-Mer et Nice.

JUIN

Depuis son lancement en 2011, la randonnée était traditionnellement organisée sur une semaine au mois d'octobre. Pour cette 5^e édition, le mois de juin fut essayé pour la première fois, et sur quinze jours. « Ce créneau a été choisi par rapport aux disponibilités des uns et autres, mais aussi dans le but de montrer que la saison peut s'élargir du printemps jusqu'à l'automne » précise Camille Perretta de Vélo Loisir Provence, une association dont le rôle s'avéra crucial au moment de mobiliser des partenaires locaux, de coordonner la partie logistique et d'accroître, à grands coups d'oriflammes, de page Facebook et d'animations biquotidiennes, la visibilité de l'évènement.

CORTÈGE

Selon un concept désormais bien rôdé, le cortège mobilisa cette année entre 20 et 40 participants quotidiens sur des étapes d'une cinquantaine de kilomètres en moyenne. L'hébergement en camping plutôt qu'en dur fut cette fois privilégié. « Cela était censé nous permettre un peu plus de souplesse dans l'organisation, même si tous les campings, à cette époque de l'année, ne sont pas forcément en capacité de pouvoir accueillir des groupes conséquents de touristes à vélo comme le nôtre » souligne Sébastien Baholet, chargé de mission sur les politiques cyclables à la direction

C'est un cadre idéal pour faire remonter les informations et suggestions aux élus et aux services, leur rappeler les enjeux et les alternatives.

des Transports et des grands équipements de la région PACA, et en selle sur l'intégralité du parcours.

LIANT

Après une série de discussions informelles lors de comités d'itinéraire de La Méditerranée à vélo, c'est fin 2016 qu'Alain Michel et ses interlocuteurs passèrent la cinquième sur ce projet. Découpage du parcours en fonction du tracé d'intention fourni par les collectivités membres du comité d'itinéraire, repérages le long du littoral et dans l'arrière-pays, mobilisation des personnes ressources, plan médias... D'un budget – 8500 euros – rendu modique par le concept d'auto-prise en charge des frais d'hébergement par les participants, la randonnée toucha au but à en juger par les retours de ses participants comme des élus sollicités tout au long du parcours. « Nous en avons profité pour inaugurer le 24 juin une section de 22 km entre Salernes et Flayosc, soit le premier tronçon



Le cortège de Plus Belle la Voie sur l'EuroVelo 8

varois opérationnel sur La Méditerranée à vélo » se réjouit la conseillère départementale Nathalie Perez-Leroux, qui accompagna le groupe jusqu'au domaine viticole de Château Mentone et fut ravie de partager un buffet avec les randonneurs et une dizaine d'élus et de techniciens, dont le président de l'association des maires du Var. « C'est un cadre idéal pour faire remonter les informations et suggestions aux élus et aux services, leur rappeler les enjeux et les alternatives, en particulier dans ce contexte de loi NOTRe qui nous amène à revoir beaucoup de nos priorités et de nos leviers d'action. Or justement le vélo en est un ! » Même son de cloche du côté de Louis Biscarrat, maire de la commune de Jonquières et conseiller régional PACA, qui loue « l'expérience de terrain irremplaçable, la fiabilité et l'efficacité des organisateurs pour créer ce point de convergence entre Régions, Départements et Intercommunalités autour d'un projet aussi fédérateur en ces temps de budgets contraints. Heureusement que ces associations sont là pour créer ce liant ! »

RESPONSABILITÉ

Côté participants, la cause était entendue de longue date. Quinquagénaires voire davantage mais tous bon pied bon œil, ils font en effet partie du vivier AF3V et, s'ils se sont inscrits, c'est en parfaite connaissance de cause. C'est le cas par exemple de Christiane « Krikra » Leroy, retraitée dans le Gard mais « toujours partante lorsqu'il s'agit d'enfourcher son vélo pour interpeller les élus dans leur responsabilité de promouvoir les déplacements doux ». Idem pour Bernard Ozoux, chef d'équipe dans une grosse société d'électricité du côté de Salon-de-Provence, « à la fois pratiquant, militant et heureux de prendre part à une belle aventure teintée d'une forte camaraderie. »

BILAN

Le bilan de cette 5^e édition ? Il comporte son lot de satisfécits et de leçons pour l'avenir. Parmi les premiers, « les objectifs de création de synergies grâce à ce projet fédérateur, tellement plus concret que de seulement s'asseoir autour d'une table, ont été atteints voire largement dépassés » commente Alain Michel, déjà la tête à la prochaine édition. Parmi les secondes, les fortes chaleurs de juin laissent présager un glissement à l'avenir vers le mois de septembre. « Sans doute faudra-t-il prévoir moins d'animations et de réunions intermédiaires et davantage de temps pour découvrir le patrimoine, car, vu des animateurs, les journées s'étiraient de 7h30 à 19h voire bien plus tard pour pouvoir mettre en ligne du contenu le soir sur les réseaux sociaux. Bref c'était intense mais dense ! » se remémore Camille Perretta. Heureux quant à lui « d'avoir permis à certaines rencontres d'avoir lieu et, à mon niveau, d'y voir plus clair quant aux points à améliorer concrètement en matière de tracé ou de signalisation sur telle ou telle portion de l'itinéraire », Sébastien Baholet veut surtout retenir de cette démarche de sensibilisation qu'elle constitue « un premier pas mais qu'il en appelle d'autres pour que l'adhésion soit complète ». La suite en 2018, a priori sur le même parcours, sans doute en sens inverse cette fois... mais, en tous les cas, toujours dans la bonne direction. ■

Anthony Diao



Signalisation EuroVelo 8

La Gironde, territoire cyclable

Plus vaste département de la France métropolitaine et plus vaste estuaire d'Europe, la patrie de Montesquieu, d'Alain Giresse, du commandant Cousteau ou de François Mauriac cache, derrière les superlatifs, une authentique sensibilité cyclable, longtemps axée tourisme et en passe de devenir plus utilitaire. Explications.

Entretiens avec Anne-Laure Fabre-Nadler, vice-présidente du conseil départemental de la Gironde en charge des mobilités et Marie-Paule Thibault, en charge des politiques cyclables.

LA GIRONDE EN BREF

Chef lieu : Bordeaux

Superficie : 10 725 km²

Population : 1 505 517 habitants

Tour de Gironde à vélo : 430 km

Budget vélo : 14 millions d'euros dans le cadre du Plan départemental de déplacements à vélo 2017 - 2030



Le Canal des 2 mers à vélo entre Blaye et Etauliers

À quelle époque la Gironde a-t-elle commencé à s'intéresser au vélo ?

Anne-Laure Fabre-Nadler : Dans les années soixante-dix, le territoire de la Gironde était doté d'un foncier intéressant, via notamment un maillage dense le long d'anciennes voies ferrées d'intérêt local. Deux d'entre elles – Bordeaux-Lacanau et Lège-Biganos – furent reconverties en pistes cyclables dès le milieu des années quatre-vingt. Puis, dans les années quatre-vingt-dix, la volonté d'élargir ce réseau s'est faite plus importante encore avec les premières pistes ONF sur la façade littorale. Au plan local, un premier schéma directeur fut mis en place en 1992 visant avant tout à ancrer les premières réalisations. Deux autres suivirent en 1996 et 2010. Depuis décembre 2016, le nouveau Plan vélo pour la période 2017-2030 s'efforce de poursuivre ces efforts eu égard à la part modale encore trop faible des déplacements quotidiens à vélo en Gironde.

Marie-Paule Thibault : La part modale du vélo s'élève aujourd'hui à 3 %. Sans aller jusqu'à 40 %, nous espérons bien évidemment gagner quelques points, notamment en travaillant en lien avec Bordeaux Métropole afin d'améliorer les connexions entre le réseau cyclable métropolitain et les communes périphériques. La question du désengorgement aux heures de pointe autour de l'agglomération bordelaise est devenue cruciale, tout comme celle du maillage autour des deux grands bassins d'emploi que constituent la métropole et le bassin d'Arcachon.

Quels sont les atouts et les freins du territoire, en matière cyclable ?

MPT : Nous avons la chance d'être un territoire plutôt plat dans l'ensemble, à l'exception de l'Entre-deux-Mers et du Libournais. Proposer des mesures moins chères, plus concrètes et plus rapides, c'est aussi un moyen de composer avec les impératifs de protection environnementale.

Pendant longtemps, la Gironde a surtout été considérée comme un grand département touristique...

ALFN : Effectivement, puisque nous avons La Vélodyssée, le Canal des 2 mers à vélo, La Scandibérique et, depuis 2016, le Tour de Gironde à vélo. Avec le recul des années, sans doute que le fait d'axer notre politique cyclable sur le tourisme nous a-t-il fait rater un virage, alors le temps est venu d'un élargissement de notre politique cyclable. Il y a des réponses multiples aux contraintes de déplacements du quotidien, et le vélo a sa part.

MPT : Aujourd'hui l'idée est de dépasser à la fois cette dimension touristique ainsi que la stricte logique de site propre, dont le coût réel ou supposé tend notamment à refroidir les Communautés de communes. Notre volonté est de travailler avec les partenaires locaux, notamment sur les routes à faible fréquentation, afin de proposer des parcours cohérents et sécurisés.

ALFN : C'est la raison pour laquelle notre nouveau Plan départemental de déplacements à vélo comporte quatre orientations majeures : d'abord, nous cherchons à favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo ; ensuite nous voulons améliorer le réseau cyclable départemental tout en veillant à sensibiliser et à communiquer sur la pratique du vélo ; enfin, dernier point, l'un de nos objectifs est d'améliorer la gouvernance des politiques cyclables.

Quel budget est consacré à la politique cyclable ?

ALFN : Aujourd'hui tout le monde est en restriction budgétaire. Il ne s'agit pas pour autant de se voiler la face : la demande est réelle, notamment sur le périurbain où les gens saturent de passer deux heures matin et soir pour parcourir 15 km. Notre rôle est d'être incitatifs, d'apporter un accompagnement financier et technique à nos interlocuteurs.



MPT : Pour la période 2014-2017, notre budget s'élevait à 6,4 millions d'euros, et 300 000 euros supplémentaires étaient alloués chaque année à l'entretien des itinéraires cyclables en maîtrise d'ouvrage directe. Des participations de 15 000 euros par an sont par ailleurs consacrées aux comités de pilotage de La Vélodyssée, 10 000 à La Scandibérique et 10 000 à l'Entre-deux-Mers. Ces sommes ont toutes été reconduites pour la période 2017-2019, et celle de La Vélodyssée vaut jusqu'en 2020. Enfin, le Département subventionne les Communes et les EPCI au titre du soutien au report modal pour les déplacements des personnes.

ALFN : Le programme 2018-2020 prévoit pour sa part un budget de 8 millions d'euros pour la réalisation d'aménagements cyclables supplémentaires. 1,3 million d'euros seront en outre consacrés aux actions liées au Plan vélo que constituent les programmes de remise en selle, de stationnement, de sensibilisation ou de communication.

MPT : Nous poursuivons également notre Plan collège, qui concerne douze niveaux en Gironde dans la continuité des ateliers de remise en selle conduits à Saint-Jean d'Illac. La santé, la sécurité, l'autonomie des élèves, toutes ces thématiques sont liées. Nous sommes enfin très attachés à la dimension insertion sociale à l'instar de l'initiative que nous venons de citer.

Combien de kilomètres sont accessibles à présent ?

MPT : À ce jour 360 km existent en site propre. 110 km sont jalonnés, dont 86 km sur le Canal des 2 mers à vélo. Nous avons 43 km d'emprises encore disponibles. Quant à La Vélodyssée, elle concerne un linéaire de 185 km en Gironde, dont 90 % sont en site propre.

Quelles sont les échéances à venir ?

MPT : Pour 2018, nous espérons pouvoir aménager la voie verte de Bazas à Captieux, ainsi que la portion de véloroute du Canal des 2 mers à vélo entre Cubzac et Blaye. Le tracé d'un bout de La Scandibérique/EuroVelo 3 situé entre la D803 et le Nord de la Gironde est en cours de validation. Nous sommes enfin en train de prospecter pour trouver un tracé le long de la Dordogne sur la V91. L'objectif est de mener ces réalisations à bien tout en portant plus activement notre action sur le périurbain.

Quels sont les gros enjeux du moment, pour vous ?

ALFN : Il est crucial pour nous de mieux travailler avec la Métropole. La mobilité est en effet le premier problème en Gironde. Avec un Conseil départemental de gauche et une Métropole de droite, il est important de parvenir à avancer ensemble... Nous travaillons également en concertation avec les Intercommunalités. Il en va



© David Remazeilles/Gironde Tourisme

Piste Lapébie à Créon

ainsi du Créonnais, un territoire d'expérimentation que je connais bien puisqu'il s'agit de mon canton. Nous demandons aux trois Communautés de communes de désigner un élu référent, c'est-à-dire une personne capable de comprendre les nœuds de son territoire. Ce sont ces élus référents qui donneront envie aux autres. Avec la loi NOTRe, nous venons de récupérer ces thématiques. C'est mon crédo, il y a moins de lourdeur alors nous espérons avancer vite.

MPT : La pérennité de l'infrastructure passe par le revêtement et l'entretien, lequel se fait en régie par les services du Département.

ALFN : Nous sommes aujourd'hui à la recherche d'une signalétique spécifique en temps, dans les 10 km d'un bassin d'emploi. Car voir apparaître sur un panneau qu'il faut moins d'une heure pour parcourir à vélo quelque chose qui pourrait prendre 1 h 30 en voiture, ça peut accélérer cette prise de conscience. À ce titre, rendre ces estimations rapidement consultables sur les smartphones nous apparaît aussi l'un des enjeux de demain.

Des statistiques ont-elles été relevées ?

MPT : Une enquête sur la fréquentation touristique a effectivement été réalisée en 2016. Elle révèle que 35 % des visiteurs en Gironde font du vélo, et que le vélo est la 3^e activité pratiquée par les touristes en Gironde. Par ailleurs il y a aujourd'hui 37 compteurs sur le réseau cyclable départemental. Ils font apparaître une forte hausse de la fréquentation entre 2014 et 2015, mais un léger ressac en 2015 et 2016.

Que vous apporte la dynamique DRC ?

ALFN : Les dernières Rencontres des DRC chez nos voisins de la Charente-Maritime nous ont rappelé que nous ne sommes pas tout seuls. On y parlait le langage vélo, et couramment. Et je peux vous dire que ça fait du bien, à une époque où, dès que nous avons passé le deuxième kilomètre, la voiture reste encore malheureusement le mode de déplacement principal. Je suis d'autant plus sensibilisée à la question que je suis une jeune maman, j'habite dans le périurbain, et j'ai hâte que mes contemporains mesurent bientôt l'évidence des solutions proposées. Elles sont rapides, moins coûteuses pour la collectivité et surtout moins polluantes. Pourquoi encore hésiter ?



© Aquitanis/Jean-Marie Ditturbide

Formation remise en selle proposée par Vélo-cité

Pour en savoir plus :
www.gironde.fr
www.gironde-tourisme.fr

Vélo-cité

Trois questions à Oriane Hommet, coordinatrice



Le Pont de pierre à Bordeaux réservé aux modes actifs et transports publics

Comment a démarré l'aventure Vélo-cité ?

L'association a été créée en 1980, à l'initiative d'un groupe d'amis et de parents soucieux de proposer une alternative au tout-automobile. En 1983, Vélo-cité organisait sa première manifestation et voyait Hélène Desplats, l'une des fondatrices, être élue sur la liste municipale de Jacques Chaban-Delmas, avec l'idée de faire entendre la voix des cyclistes. De nombreux coups d'éclats et avancées significatives plus tard – notamment la publication remarquée au plan national, en 1991, de l'étude *Vivre et circuler en ville* –, l'association compte aujourd'hui 800 adhérents, trois salariés, un conseil d'administration de douze personnes et une cinquantaine de bénévoles actifs. Depuis 2008, nous sommes installés au PUMA, le Pôle urbain des mobilités alternatives, rue Ausone à Bordeaux.

En quoi le contexte est-il plus favorable aujourd'hui qu'il y a quatre décennies ?

Nous sommes aujourd'hui dans une dynamique positive et stimulante. Le Plan vélo de la métropole bordelaise a été réactualisé et, pour la période 2017-2020, l'objectif affiché est de parvenir à 15 % de part modale. Nous travaillons en étroite collaboration avec les 28 Communes du territoire ainsi qu'à la mise en place des plans de déplacements entreprises qui deviendront obligatoires en 2018.

Ce partenariat institutionnel vient-il en complément de vos actions plus militantes ?

Complètement. Nous n'oublions pas qu'à la base Vélo-cité a été créée pour faire entendre un plaidoyer. Nous poursuivons donc nos actions afin d'obtenir des aménagements cyclables innovants et de qualité, ainsi que nos actions de formation et de promotion de type vélo-écoles, remise en selle, bourses aux vélos, balades urbaines... Nous avons par exemple été lauréats d'un appel à projets sur un autre programme autour des Maisons du vélo. Celui-ci concerne quatre communes de la rive droite de la Garonne : Bassens, Cenon, Floirac et Lormont. Tout ce qui relève du maillage du territoire s'inscrit dans la continuité de nos actions.

Pour en savoir plus
www.velo-cite.org

Le Clos d'Any à Fontet

Trois questions à Annie Tchangou, propriétaire



© Le Clos d'Any

Chambres d'hôtes du Clos d'Any

Qu'est-ce qui vous a conduit à ouvrir ces chambres d'hôtes en Gironde ?

J'étais DRH dans une PME de bijouterie et d'horlogerie sur Orléans. J'étais souvent sur le terrain, au contact de la clientèle et puis à un moment mon mari et moi avons eu envie de changer de vie. Pendant une année environ nous avons prospecté un peu partout en France, et puis un jour nous avons eu le coup de cœur pour cette demeure et cette région, alors nous avons foncé. La première année a surtout été consacrée aux travaux de rénovation et, depuis mai 2015, nous avons vraiment démarré les chambres d'hôtes.

Aviez-vous dès le départ l'intention de développer une clientèle cycliste ?

Oui et non. Nous sommes nous-mêmes amateurs de vélo puisque nous randonnons régulièrement depuis des années. En nous installant à proximité du Canal des 2 mers à vélo et du Tour de Gironde à vélo, nous nous doutions bien qu'il y avait du potentiel à ce niveau. Nous avons d'ailleurs mis quelques vélos à disposition, prévu une potence pour les réparations, une pompe et même des facilités pour la lessive... Dès la première saison – et alors même que nous n'avions pas encore la marque Accueil Vélo du fait de notre démarrage tardif –, une bonne partie de notre clientèle a été constituée de touristes à vélo. Le bouche à oreille a fait le reste... avant que la marque Accueil Vélo ne double quasiment notre fréquentation !

Quels types de touristes à vélo font escale chez vous ?

Ils viennent de tous les horizons, depuis l'Espagne jusqu'aux États-Unis en passant par l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas ou le Canada, en général pour une nuitée. Au printemps et à l'automne, nous avons plutôt affaire à des couples, tandis que l'été ce sont davantage des familles. Étant nous-mêmes cyclistes, nous connaissons un peu leurs attentes, et c'est pourquoi nous leur proposons systématiquement un repas à leur arrivée. À eux ensuite de penser à confirmer ! ■

Propos recueillis par Anthony Diao

Pour en savoir plus
leclodany.com

Actus des DRC

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

Carton plein ! Des 21^{es} Rencontres DRC mobilisatrices sous le signe du déVÉLOppement durable

Plus de 250 personnes de 70 territoires se sont réunies les 5 & 6 octobre pour les 21^{es} Rencontres DRC en Charente-Maritime : un succès ! Sous le thème du « DéVÉLOppement durable : stratégies, innovations, aménagements » territoires et partenaires ont apporté des témoignages et réponses concrètes à ce défi majeur du 21^e siècle. Ce grand rendez-vous de la planète vélo française était précédé du 7^e Club itinéraires et de l'Assemblée générale des DRC le 4 octobre. Un immense merci aux partenaires de Charente-Maritime pour l'organisation, à Dominique Bussereau, Stéphane Villain et leurs équipes pour leur mobilisation et l'accueil chaleureux réservé aux congressistes. Rendez-vous est donné les 11 & 12 octobre 2018 pour les 22^{es} Rencontres en Savoie !



Table ronde d'ouverture des 21^{es} Rencontres DRC

Les DRC appellent l'État à remettre le Schéma national vélo sur le devant de la scène

À l'occasion des Assises de la mobilité, les DRC rappellent l'ambition d'une France à vélo 2030. Le Schéma national vélo n'a jamais été aussi vigoureux et cohérent, grâce à une mobilisation croissante des territoires depuis 20 ans. Dans le même temps, ce schéma structurant n'a jamais été autant délaissé par l'État. Les DRC, aux côtés des territoires fédérés au sein du réseau, appellent l'État, la ministre chargée des transports et le Conseil d'orientation des Infrastructures à inscrire le Schéma national vélo au rang des priorités identifiées dans le cadre des Assises nationales de la mobilité et de la loi d'orientation des mobilités qui en découlera.

Les financements européens, une opportunité à saisir

En 2017, année de transition pour la programmation européenne 2014-2020, un constat se dessine : une part importante de fonds européens reste à consommer. Ainsi, le taux de programmation nationale du FEDER était de 23 % au 31 mars 2017. La validation tardive des programmes et le passage à une gestion régionale peuvent

expliquer cette faible consommation. Toutefois, si les enveloppes ne sont pas engagées avant fin 2020, les financements resteront à Bruxelles. Sur leur site Internet, les DRC mettent en lumière les opportunités pour le financement des projets vélo dans le contexte de la programmation 2014-2020, et produisent des outils pour accompagner leurs collectivités adhérentes.

Le réseau EuroVelo pourrait se renforcer dès 2019

Suite à la décision de l'EuroVelo Council début juillet, Waters of Central Europe Route/EuroVelo 14, La Meuse à Vélo/EuroVelo 19, ainsi que l'extension de La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8 le long de la mer Égée en Turquie sont devenues candidates officielles à une intégration au Schéma EuroVelo. La Meuse à Vélo fait l'objet d'un partenariat transnational entre la France, la Belgique et les Pays-Bas pour développer l'infrastructure, l'offre de services, le marketing et la communication autour de l'itinéraire. Les trois candidates ont maintenant jusqu'à juin 2018 pour mettre en œuvre les projets avancés dans leur candidature en vue d'un ajout officiel à EuroVelo l'année suivante.

La FUB lance le Baromètre des villes cyclables

Inspiré par l'enquête « Fahrradklima-Test » de la fédération allemande du vélo ADFC qui a fait

ses preuves depuis 1988, la FUB initie la première enquête nationale Baromètre des villes cyclables. 80 000 Français ont répondu à l'enquête qui évalue la satisfaction des cyclistes, actuels et potentiels, ville par ville. Plus qu'une étude scientifique, cette enquête veut attirer l'attention sur la cyclabilité des villes et créer un débat autour de cette question. Les résultats, dont le palmarès des villes pro-vélo, seront dévoilés lors du congrès de la FUB à Lyon en 2018 et constitueront la plus grande contribution citoyenne aux Assises nationales de la mobilité.

AtlanticOnBike : démarrage des travaux !



Du 13 au 16 septembre dernier, les 19 partenaires d'AtlanticOnBike se sont réunis à Cáceres (Espagne) pour travailler sur les différents axes du projet. Parmi les faits marquants à venir d'ici 2020 : la définition d'une marque porteuse pour l'itinéraire EuroVelo 1, de sa stratégie marketing et des outils de communication adaptés ou encore la création de produits touristiques. L'enjeu pour les Départements & Régions Cyclables, partenaires du projet, sera d'apporter leur expertise en termes d'observation de la fréquentation et de muscler la méthodologie relative à la mesure de l'impact économique de l'itinéraire.

Actus des territoires

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

Du vélo dans le nouveau SRDTL en Bourgogne-Franche-Comté

Dans son nouveau Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) 2017-2022, la région Bourgogne-Franche-Comté met l'itinérance à vélo au rang des cinq grands défis à relever. Fruit d'une démarche partenariale associant les acteurs publics et privés, le Comité régional du tourisme, les Départements et les Intercommunalités, ce schéma constitue le socle de la politique touristique régionale et vient compléter le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII).

La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8 ouvrira dès 2018

Le comité d'itinéraire de l'EuroVelo 8 en France piloté par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur travaille activement à l'ouverture partielle de l'itinéraire dès 2018. Aujourd'hui réalisée à 30 %, La Méditerranée à vélo s'est grandement précisée auprès du grand public avec l'expérience de Plus Belle la Voie [cf. pages 4-5]. En parallèle, le projet MedCycleTour, lancé en avril 2017 pour trois ans, contribuera à faire connaître l'EuroVelo 8 aux usagers, aux professionnels et aux décideurs politiques le long de la véloroute dans sa dimension européenne.

Loiret : le Triangle d'eau se précise

Le 9 juillet, le Loiret a inauguré un tronçon de 9 km du canal du Loing, entre le Pont-de-Dordives et l'écluse de la Vallée à Cepoy, partie de La Scandinavie/EuroVelo 3. Déterminé à développer le tourisme à vélo sur son territoire, le Département considère les voies d'eau comme un allié naturel. Avec les canaux du Loing et de Briare, le Loiret dispose d'un atout fluvestre majeur. Reste à aménager la véloroute le long du canal d'Orléans, et le Triangle d'eau sera bouclé.

Le Tarn-et-Garonne : inauguration sur la V87

Fin juillet, le département de Tarn-et-Garonne a achevé son dernier tronçon de V87 entre Montech et Montauban. Après sept mois de

travaux et un montant global de 1 million d'euros, il est désormais possible de rejoindre le Canal des 2 mers à vélo/V80 depuis le Port Canal de Montauban et de rallier Toulouse ou Moissac. Cette réalisation marque l'aboutissement d'un projet inscrit au Schéma départemental des itinéraires cyclables du Tarn-et-Garonne.

Erdre et Gesvres mise sur les modes doux

Pour accompagner la mobilité de ses habitants et de ses futurs arrivants, la communauté de communes d'Erdre et Gesvres a élaboré un Plan global déplacements (PGD). Fruit d'une démarche concertée de planification des transports et des déplacements et d'une vraie volonté politique, la stratégie et le plan d'actions ont été approuvés en mai. Ce PGD, document non réglementaire, illustre les actions concrètes en termes de mobilité douce qu'une Communauté de communes peut conduire.

Les enseignements du Schéma directeur de la région Île-de-France pour les SRADET

Approuvé par décret en décembre 2013, le Schéma directeur de la région Île-de-France peut servir de référence à l'élaboration des dispositions du SRADET. Transversal, comme le SRADET, et portant une vision stratégique sur le développement de la région, il intègre de nombreuses thématiques : transports collectifs, partage de la voirie, réduction des inégalités économiques et sociales, logements, préservation des espaces naturels... Sans oublier la nécessité des transports alternatifs à la voiture individuelle et la préconisation d'aménagements pour les modes actifs.

La V71 fait son chemin dans le département de la Loire

Les travaux d'aménagement du tronçon de la V71 reliant la Saône-et-Loire et Roanne dans la Loire ont été lancés début septembre. L'achèvement de ce tronçon de 21 km sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée et le chemin de halage du canal de Briennon à Roanne est prévu pour début 2018. Le projet représente un investissement de 5,2 millions

d'euros, financé par le Département, la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'Europe au titre du FEDER.

La V52, un projet prometteur dans l'Aisne

La véloroute V52 le long de la Marne pourrait contribuer au développement touristique des territoires traversés avec plus de 2 millions d'euros de retombées économiques par an. Pour sa réalisation dans l'Aisne, une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement est lancée du 30 octobre au 30 novembre. Hors taxes et acquisitions foncières, l'aménagement des 44 km nécessitera un investissement d'environ 8 millions d'euros entièrement financé par le Département qui envisage un démarrage des travaux en 2020.

L'Ardèche fait son voyage d'étude sur La Loire à Vélo

L'agence de développement touristique de l'Ardèche a organisé un voyage d'étude sur La Loire à Vélo entre Blois et Angers du 12 au 15 octobre. Le but ? Faire découvrir aux acteurs de l'Ardèche à vélo un des itinéraires de France les plus aboutis en termes de mise en tourisme et créer un effet réseau entre les participants dans l'optique de l'élaboration du nouveau Schéma départemental vélo.



Voyage d'étude de la délégation ardéchoise sur La Loire à Vélo

Focus réalisé dans le cadre du partenariat entre les Départements & Régions Cyclables et Voies Navigables de France

V34 et canal des Ardennes

Une dynamique fluvestre à renforcer

De Pont-à-Bar (08) à Berry-au-Bac (02), entre La Meuse à Vélo et la V30 (voir dossier V&T n°45), la véloroute 34 suit le canal des Ardennes puis le canal latéral à l'Aisne sur une centaine de kilomètres. Située à 88 % dans le département des Ardennes et le long du canal éponyme, cette véloroute nationale et le projet du canal ont un lien intrinsèque. Les Départements & Régions Cyclables vous proposent le portrait d'une démarche fluvestre en construction.



Canal des Ardennes entre Montgon et Neuville-Day

la V30 à Berry-au-Bac. Cela permettra à la V34 de se connecter à la V30 et Reims, La Scandibérique/EuroVelo 3 et la Baie de Somme à l'ouest ; et à l'est, à La Meuse à Vélo, future EuroVelo 19. Au milieu du parcours, une antenne vers Vouziers est envisagée via une ramification du canal. Cette section de 15 km jusqu'à Vouziers constitue une ouverture sur l'Argonne ardennaise, région forestière et nature des Ardennes.

Canal des Ardennes & dynamique fluvestre

Le canal des Ardennes fait partie du réseau secondaire géré par VNF. À vocation strictement touristique désormais, ce canal a été identifié par les deux directions territoriales de VNF concernées (Bassin de la Seine et Nord-Est) comme « un itinéraire remarquable à fort enjeu et potentiel ». Dans un contexte économique très contraint, ces dernières doivent justifier les investissements liés à l'entretien du domaine et son importance pour les acteurs locaux. Pour stimuler le développement touristique du canal des Ardennes, insuffler un élan local autour de cette infrastructure et dynamiser son attractivité, VNF a lancé une démarche partenariale. Depuis 2015 et une première réunion avec les acteurs institutionnels et privés concernés, un projet en plusieurs phases s'est enclenché. D'abord à travers un diagnostic, puis via une série d'ateliers thématiques pour définir un projet commun. Résultats ? Les initiatives fusent et le dynamisme s'enclenche. En mars 2016, un recensement des projets en cours ou à venir portés par des acteurs locaux a été engagé par l'agence touristique départementale des Ardennes. En juillet, l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) a organisé une croisière associative sur le canal des Ardennes. En octobre, un voyage d'étude des acteurs ardennais s'est déplacé sur le canal du Nivernais, exemplaire en matière de développement fluvestre. Une journée de travail sur l'eau a été également proposée sur le canal des Ardennes aux partenaires du projet pour inciter à la prise de conscience du patrimoine. VNF souhaite que la démarche se concrétise par la signature d'un contrat de canal début 2018. Avant cela, une gouvernance devra être adoptée et un chef de file désigné pour le projet. En parallèle, VNF essaiera de s'appuyer sur l'engagement des acteurs locaux pour justifier des investissements en matière d'entretien sur le canal des Ardennes.

La V34, un itinéraire stratégique en devenir

Les 106 kilomètres de la V34 ne sont pas aménagés à ce jour. Inscrite sur les chemins de halage existants du canal des Ardennes (de Pont-à-Bar à Asfeld) et du canal latéral à l'Aisne (d'Asfeld à Berry-au-Bac), la véloroute pourrait s'appuyer sur le domaine public fluvial et faire l'objet de conventions de superposition d'affectations avec VNF. Itinéraire stratégique entre bassin de la Seine et Belgique, la V34 se situe dans la zone de chalandise de Paris, Bruxelles et Lille. En 2016, sur demande des EPCI, le conseil départemental des Ardennes a lancé des études préalables sur les 94 km qui le concernent. Les autorisations administratives et la définition précise des travaux à mettre en œuvre sont en cours. Les maîtrises d'ouvrage et le phasage des travaux doivent être précisés. Selon le montage administratif et financier retenu, les réalisations pourraient commencer en 2019. Restera ensuite à aménager, côté Aisne, 12 km pour rejoindre



Sur le canal des Ardennes pendant la croisière de l'ANPEI

Les principaux enjeux du projet

Comment mettre en musique l'offre touristique autour du canal des Ardennes et du canal latéral à l'Aisne ? Voici certainement l'enjeu principal du projet. Autour du tourisme fluvial dans un premier temps, le travail à enclencher se focalise sur l'offre existante et à développer, la valorisation et la promotion de la destination. La dynamisation touristique du secteur servira directement le tourisme à vélo, une fois l'aménagement de la V34 en place. Le canal des Ardennes ne part pas de rien : une infrastructure fluviale et fluvestre déjà existante ou en projet, une offre touristique autour du canal à densifier, de nombreuses maisons éclésières à requalifier. La démarche fluvestre visera à mettre en commun et à valoriser un

produit touristique d'ensemble. Les moyens humains et financiers à mettre au service du projet ne sont toutefois pas définis précisément. Ils découleront des termes du contrat de canal, en cours de rédaction. La priorisation des actions, les réflexions partagées dans une logique de linéaire et l'animation des territoires autour de ce projet structurant feront certainement la réussite du canal des Ardennes. L'appui de chacun comptera, c'est pourquoi les acteurs du territoire souhaitent que le canal des Ardennes soit inclus dans le Schéma régional de développement du tourisme en cours de rédaction par la région Grand Est. ■

Agathe Daudibon



© Réalisation : Thomas Montagne, DRC, Octobre 2017
Source : ON3V 2017, ESRI 2008, IGN 2017

Focus réalisé dans le cadre du partenariat entre les Départements & Régions Cyclables et Voies Navigables de France

Tourisme à vélo sur le canal du Rhône à Sète

Entre contraintes et opportunités

De Beaucaire à Sète, le canal du Rhône à Sète relie le Rhône au canal du Midi sur environ 100 km en traversant Camargue et étangs. Sur cette distance, La Méditerranée à vélo et la ViaRhôna relient également Beaucaire et Sète. Pourtant, elles empruntent peu le canal car de fortes contraintes d'entretien les en empêchent. Le canal du Rhône à Sète, déjà connu des clientèles fluviales, pâtit d'un déficit de notoriété comparé aux géants voisins que sont le Rhône et le canal du Midi. Quels sont alors les enjeux de son développement fluvestre ? Les Départements & Régions Cyclables se sont penchés sur la question.



Bateau de location en navigation au niveau des Aresquiers - commune de Frontignan

Un canal contourné à vélo en raison de fortes contraintes d'entretien

La Méditerranée à vélo et la ViaRhôna ne suivent aujourd'hui que 13,6 % du canal, soit 13,4 km de Gallician à Aigues-Mortes. Pour garantir tout de même la continuité de ces deux itinéraires européens, les maîtres d'ouvrage proposent des contournements sur des routes à faible trafic lorsque cela est possible. Le tronçon de Beaucaire à Sète constitue un carrefour stratégique : dernière étape de la ViaRhôna jusqu'à Sète où se connecte le Canal des 2 mers à vélo/V80 ; continuité de La Méditerranée à vélo entre Provence et littoral ; liaison vers Montpellier et la V70 à partir de Palavas-les-Flots. Mais la voca-

tion première du canal du Rhône à Sète est le transport de marchandises. Cela exige un entretien spécifique contraignant. D'importantes et régulières opérations de dragage garantissent la navigabilité à grand gabarit (90 m et plus). Sur la partie gardoise, le dragage intervient tous les 8 à 10 ans, contre tous les 3 à 5 ans dans l'Hérault sur des périodes longues. Sur la partie héraultaise entre La Grande-Motte et Frontignan, l'absence de rive nord réduit le champ d'intervention à la seule rive sud. Avec des opérations de dragage étalées sur 5 mois, des évacuations en 3 phases, des réfections de piste et reconstruction : les travaux s'étalent quasiment en continu sur plusieurs années. Cela explique l'opposition de VNF à la circulation des cyclistes sur le canal en l'état de La Grande-Motte à Frontignan. Pour les tronçons Beaucaire-Gallician et Frontignan-Sète, des opportunités d'aménagements cyclables sont par contre envisageables à court terme.

Dans le Gard...

Une convention de superposition d'affectations de Beaucaire à Aigues-Mortes est déjà signée depuis 2010 entre VNF et le département du Gard. De Beaucaire à Gallician, l'itinéraire n'est pourtant pas ouvert à la circulation des cyclistes. En 2017, le Département y a jalonné un itinéraire provisoire en dehors du canal pour garantir la continuité de la ViaRhôna et de La Méditerranée à vélo. Le conseil départemental du Gard est en attente d'une autorisation de VNF pour aménager l'itinéraire définitif en bord de canal. Avant cela, ils doivent trouver des solutions pour gérer des jardins familiaux, une écluse problématique et des maisons éclésières. De Gallician à Aigues-Mortes, l'itinéraire en bord de canal est aménagé. Il s'en éloigne ensuite pour emprunter le chenal maritime jusqu'au Grau-du-Roi et suivre le littoral pour rejoindre l'Hérault.

Et dans l'Hérault...

Les EuroVelo 8 et 17 suivent le littoral de La Grande-Motte à Palavas-les-Flots sur des aménagements cyclables existants. La véloroute, support des deux itinéraires, contourne ensuite le littoral et le canal par des voies partagées au trafic parfois dense et croise deux fois



Bateau promenade à proximité d'Aigues-Mortes

une voie ferrée. Cette section peu confortable gagnerait à emprunter un itinéraire plus sécurisé. Aux Aresquiés, la véloroute retrouve le bord de l'étang d'Ingrid et de la voie partagée jusqu'à Frontignan. De Frontignan à Sète une convention de superposition d'affectations a été conclue avec VNF sur une voie fluviale secondaire et les aménagements cyclables y seront réalisés prochainement par le Département. La signalisation des EuroVelo 8 et 17 sera déployée avant la saison 2018. La section la plus problématique ? Celle entre Palavas et les Aresquiés. Les habitants et touristes comprennent mal l'interdiction d'y circuler à vélo car certains usagers l'empruntent tout de même, posant un réel problème de sécurité à VNF. Seule une réhabilitation de la rive droite permettrait d'autoriser l'accès du canal aux cyclistes. Une étude à ce sujet est en cours. Le coût des travaux, pas encore connu, pourrait être un frein.

Le canal, une destination fluviale ?

Difficile dans ces conditions de promouvoir le canal du Rhône à Sète comme une destination fluviale. Pourtant ses atouts ne manquent pas : patrimoine fluvial et maritime d'exception entre Rhône, Ca-

margue, étangs et Méditerranée ; villes de caractère et d'histoire entre Aigues-Mortes et son centre médiéval ; cités balnéaires de la côte ; Sète et ses joutes maritimes ; mais aussi sites naturels remarquables entre Petite Camargue et ensemble lagunaire languedocien. L'enjeu est de mettre en musique ce patrimoine par une offre d'itinérance fluviale claire et lisible. Plusieurs pistes peuvent être envisagées pour mieux valoriser le canal du Rhône à Sète liant vélo avec l'offre fluviale. Tout d'abord déployer la marque Accueil Vélo, comme depuis peu dans l'Hérault, auprès des acteurs de la plaisance. Une meilleure lisibilité de cette offre dans la communication serait également importante. La ViaRhôna et La Méditerranée à vélo, qui vont étoffer ce volet en 2018, seront des vitrines intéressantes avec des liens entre les itinéraires. Une promotion « canal du Rhône à Sète » s'avérerait enfin utile. À travers un topoguide dédié ? Peut-être. Mais avant cela, la question de l'identité de la destination devra être posée car la promesse du « canal à vélo » n'est que partiellement tenue entre Beaucaire et Sète. ■

Agathe Daudibon





Marianne Borgen

« Incarner une alternative, c'est aussi savoir être réactif à la demande » : c'est par ces mots que Madame la maire d'Oslo s'amusa de notre étonnement lorsque, 72 heures ouvrables à peine après avoir sollicité ses services pour un entretien téléphonique, elle rappela tranquillement, comme convenu.

Diplômée en sociologie et forte de 25 années à s'occuper des droits des enfants de son pays et du monde entier, Marianne Borgen est devenue maire d'Oslo en octobre 2015. Depuis, la capitale norvégienne semble reverdir à vue d'œil au fil des mesures prises par cette femme de 56 ans et de son équipe. Un timing parfait pour évoquer en sa compagnie les trois V : sa vie, sa ville, et la place croissante qu'y occupe le vélo.

Depuis quand êtes-vous impliquée dans l'action citoyenne en faveur du vélo ?

Le vélo, c'est toute ma vie d'élue et même ma vie tout court. J'ai en effet eu mon premier vélo à l'âge de 10 ans, à une époque – les années cinquante – où, culturellement, avoir son propre vélo si jeune était plutôt rare. J'avais 28 ans lorsque je suis entrée au Conseil de la ville en 1979 et, avant de devenir maire, je me suis notamment occupée entre 2011 et 2015 d'un comité relatif aux questions environnementales. Oslo a mis longtemps à devenir une ville cyclable. J'ai donc bien connu l'époque des tensions entre les automobilistes, les bus et les cyclistes.

Quelle oreille accordent les décideurs et les citoyens norvégiens à l'évolution politique sur cette thématique ?

C'est un long chemin. Les rues d'Oslo étant particulièrement étroites, tout l'enjeu est de trouver de la place pour permettre aux différents usagers de cohabiter. Les conservateurs sont restés dix-neuf ans au pouvoir, et c'était alors le règne du tout-voiture. En 2015, nous avons formé une coalition rouge-vert, avec mon parti de la Gauche socialiste et deux autres partis. Une fois élus, la première question à trancher, c'était : qu'est-ce qui est le plus important ? Pour nous, les transports publics sont devenus une priorité, avec un effort particulier sur la transformation des couloirs de stationnements automobiles en couloirs cyclables. Nous voulions vraiment que ça devienne quelque chose de facile, de sûr et d'attirant.

Vous disiez qu'Oslo a mis longtemps à devenir une ville cyclable. Pour quelles raisons ?

Entre 2011 et 2015, j'ai dirigé ce Comité relatif aux transports et aux questions environnementales, avec qui nous avons notamment mené une vaste enquête pour essayer de comprendre pourquoi les habitants d'Oslo n'utilisaient pas davantage le vélo. La sécurité quant au partage de la voie est la doléance qui nous est le plus souvent revenue. Le message était clair. Par ailleurs nous avons en Norvège des paramètres comme la neige, les six mois de nuit ou le verglas. Il y a chez nous une vraie différence entre l'été et l'hiver. En octobre-novembre, c'est une autre saison cycliste qui commence. La nuit tombe, le froid arrive... Beaucoup changent de vélo ou sortent les chaînes. Des vêtements chauds, de l'éclairage et du déneigement des voies cyclables sont le seul moyen pour rouler à vélo en hiver.

Une ville meilleure pour le climat et l'environnement l'est aussi pour ses enfants, leur sécurité, leur confiance.

Dans la plupart des pays, l'un des freins les plus souvent avancés pour justifier la frilosité face au vélo au quotidien est précisément la question des intempéries et de la transpiration. Pourquoi, en dépit des caractéristiques climatiques

de la Norvège telles que vous les décrivez, ces arguments s'apparentent moins à des freins véritables qu'à des excuses ?

D'abord, culturellement, nous sommes un pays où les gens aiment être à l'extérieur. Dans nos crèches, tant que le baromètre ne descend pas de dix degrés en dessous de zéro, les enfants jouent en général dehors... Ensuite, chez nous aussi, tout le monde veut arriver frais et bien habillé au travail. Or, sur ce point, les employeurs sont un levier important, car eux seuls peuvent décider de prévoir et d'aménager non seulement un local logeable et sécurisé pour le personnel puisse se changer, une douche, un vestiaire, etc. Le calcul est simple : le vélo c'est la santé, et un employé en bonne santé, c'est un employé plus vif, plus investi, et donc meilleur pour l'employeur... L'autre levier, ce sont les vélos à assistance électrique. J'ai 66 ans et je vis dans une ville pentue qui redescend sur le fjord. À cet égard, le vélo à assistance électrique est une vraie révolution. Et en plus c'est amusant ! Je m'en sers dès que je peux pour mes rendez-vous.



Oslo à vélo en hiver

Quel a été l'impact de la désignation d'Oslo comme Capitale verte européenne pour 2019 ?

C'est à la fois une grande fierté, une énorme source d'inspiration mais aussi une sacrée responsabilité ! Le jour où c'est arrivé, nous sommes sortis de la Mairie et avons distribué des glaces à nos concitoyens en leur disant « *Félicitations, nous avons été élus Capitale verte pour 2019* ». Pour nous, l'approche est simple : si vous voulez changer les choses, il faut commencer par rendre les gens fiers et leur rappeler qu'ils sont partie prenante à ce changement. Depuis, partout où je vais, j'entends les Osloïtes dire : « *Comment pouvons-nous vous aider dans cette aventure ?* » Ce sentiment d'implication collective nous donne un cœur et un courage énormes pour avancer sur ces thématiques, en faire un événement voire – je l'espère – un exemple à suivre. En 2019, c'est nous qui invitons et nous comptons faire ça bien !

Le Danish Leadership Award que la ville d'Oslo s'est vue remettre en juin 2017 aux Pays-Bas en marge de Velo-city, cela participe de la même dynamique ?

Tout à fait. Oslo ayant longtemps été difficile pour les cyclistes, nous menons un gros travail depuis 2015, et c'est encourageant d'être aujourd'hui reconnus par nos pairs. Oslo est désormais sur la carte du monde cyclable, au même titre que le Danemark et la Suède, deux pays qui furent – et sont toujours ! - eux-mêmes sources d'inspiration pour nous. J'espère qu'à notre tour nous donnerons envie à d'autres, car il est toujours bon d'échanger et de partager nos expériences respectives.

Vous disiez avoir succédé à dix-neuf années de « tout-voiture », du temps de l'administration précédente. Est-ce que le vélo fait désormais consensus ?

Ce serait tellement plus simple, n'est-ce pas ? Dans les faits, bien sûr que nous essayons des critiques de l'opposition et que nos mesures ne font pas toujours l'unanimité. Mais le bien de tous – y compris de nos opposants – passe à mon sens nécessairement par là... C'est un

mouvement mondial. Vous savez, j'ai à titre personnel des enfants et des petits-enfants. La pollution, notamment en hiver, c'est une préoccupation quotidienne : quel air laisserons-nous à respirer à notre descendance ? De plus en plus de gens vivent en ville, et ces villes ont des responsabilités. Il appartient à chacun d'entre nous de faire sa part du travail. C'est aussi simple que cela.

Lorsque vous jetez un œil dans le rétroviseur, de quoi êtes-vous la plus fière ? Et quels sont les défis qui vous attendent ?

Je suis fière de la cohérence de notre engagement. Vous savez, j'ai travaillé pendant de longues années sur la thématique de l'enfance. Or aujourd'hui tout se rejoint : une ville meilleure pour le climat et l'environnement l'est aussi pour ses enfants, leur sécurité, leur confiance. À 10 ans, nos écoliers reçoivent désormais une formation théorique et pratique sur la sécurité routière qui débouche sur un certificat, car plus les enfants sont sensibilisés tôt, plus ils deviendront de bons citoyens. Pour ce qui est des prochains défis, l'opération *Cycling Without Age* remporte chez nous un succès considérable auprès des seniors [cf. *Vélo & Territoires n°42*]. Nous travaillons également à combler le fossé qui s'est creusé depuis trop longtemps entre riches et pauvres. C'est l'un des gros enjeux contemporains. Moins de tensions à ce niveau-là contribue à l'apaisement. Et la paix, c'est un combat quotidien (*sourire*). ■

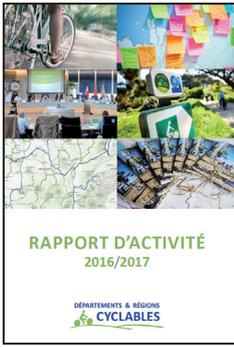
Propos recueillis par Anthony Diao

Pour en savoir plus :

Film d'Oslo sans voiture avec interview de Marianne Borgen (en anglais)



Oslo à vélo en été



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2016/2017 DES DRC

Retrouvez toute l'activité des DRC, leur accompagnement des collectivités adhérentes et les partenariats stratégiques au profit du développement du Schéma national vélo au cours de l'année 2016/2017.

À télécharger sur
www.departements-regions-cyclables.org



LES VOIES DE L'ITINÉRANCE

Le n°197 de Juris tourisme consacre un dossier spécifique au tourisme itinérant. Les DRC ont contribué à cette édition avec un article sur les retombées économiques pour le tourisme et l'itinérance à vélo.

50 pages, 20,75 €, juris éditions.
À commander sur www.dalloz-revues.fr



PLANS DE MOBILITÉ : DÉFINITION ET AIDE À LA MISE EN ŒUVRE

Ce guide publié par la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM) et le Groupement des autorités organisatrices de transport (GART) donne des conseils pratiques et recommandations pour élaborer un plan de mobilité efficient et compatible avec la mise en œuvre de politiques de mobilité plus durables. Il est destiné aux autorités organisatrices de la mobilité ainsi qu'aux entreprises concernées par les dispositions de la loi de transition énergétique pour une croissance verte.

À télécharger sur www.gart.org



OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ÉMERGENTES

L'ObSoCo et Chronos se sont associés pour lancer, avec le soutien de l'ADEME et de la SNCF, la deuxième vague de l'Observatoire des mobilités émergentes. Cet observatoire s'appuie sur une vaste enquête réalisée en ligne auprès de la population nationale âgée de 18 à 70 ans de plus de 4000 personnes interrogées en 2016. Il met en lumière les pratiques de mobilité des Français, objective leurs attitudes et circonscrit leurs attentes en la matière.

À télécharger sur www.ademe.fr



LE CODE DE LA ROUTE ÉVOLUE EN FAVEUR DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES !

Depuis quelques années, le code de la route a connu de nombreuses évolutions, notamment pour améliorer la sécurité en ville et mieux protéger les plus fragiles : les piétons et les cyclistes. Le Cerema, avec son équipe « Une Voirie pour Tous », a produit une série de brèves pédagogiques pour porter à la connaissance du grand public les évolutions majeures.

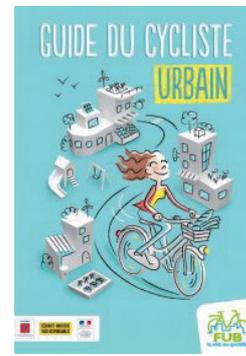
À télécharger sur voiriepour tous.cerema.fr



L'EUROVELO 6 EN PASSANT PAR LA BOURGOGNE- FRANCHE-COMTÉ

Ce carnet de route informe sur les sites à ne pas manquer sur l'EuroVelo 6 dans les départements traversés en Bourgogne-Franche-Comté. Il fournit également une liste des hébergements le long du parcours dont ceux labellisés Accueil Vélo.

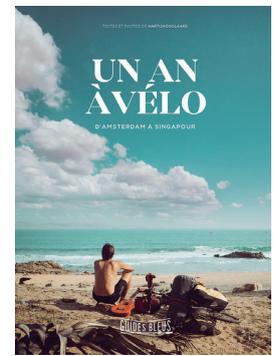
À télécharger sur
www.bourgognefranchecomte.com



GUIDE DU CYCLISTE URBAIN

L'édition 2017 du guide du cycliste urbain de la FUB sensibilise à la pratique du vélo en ville. À partir de situations pratiques clairement illustrées, le cycliste y trouve des conseils et des informations sur la réglementation, les aménagements et la cohabitation avec les autres usagers pour débiter ou perfectionner sa pratique en toute sécurité.

56 pages, 110 € le lot de 100 exemplaires
À commander sur www.fub.fr



UN AN À VÉLO : D'AMSTERDAM À SINGAPOUR

Est-il possible d'abandonner son quotidien pour partir à vélo, sans d'autre plan que de rouler vers l'Orient ? Martijn Doolaard s'est élancé sans planifier son itinéraire d'Amsterdam à Singapour. «Un an à vélo», ce sont 17 000 km d'inspiration et d'émotion que parcourt le lecteur envoûté par les magnifiques photographies. Martijn partage également ses notes, ses difficultés, ses doutes, ses réflexions et considérations qu'éveillent en lui ce voyage à vélo.

368 pages, 35 €, Hachette Tourisme Guides.
À commander sur livre.fnac.com

24-25
JANVIER
2 0 1 8

RENCONTRES DE LA MOBILITÉ INTELLIGENTE 2018
PARIS

Plus d'infos sur www.congres-atecitsfrance.fr

Les Rencontres de la
MOBILITÉ INTELLIGENTE
2018

1-2
FÉVRIER
2 0 1 8

RENCONTRES NATIONALES DU TOURISME FLUVIAL
BORDEAUX

Plus d'infos sur www.rdv-tourisme-fluvial.com



8-11
FÉVRIER
2 0 1 8

6^e WINTER CYCLING CONGRESS
MOSCOU/RUSSIE

Plus d'infos sur en.wcc2018.ru



15-18
MARS
2 0 1 8

SALON DESTINATIONS NATURE
PARIS

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



16
MARS
2 0 1 8

CONGRÈS DE LA FUB 2018
LYON

Plus d'infos sur www.fub.fr



30 MAI
- 1 JUIN
2 0 1 8

EUROPEAN CONFERENCE ON MOBILITY MANAGEMENT
UPPSALA/SUÈDE

Plus d'infos sur ecomm2018.com



28 MAI
- 3 JUIN
2 0 1 8

FÊTE DU VÉLO 2018
PARTOUT EN FRANCE

Plus d'infos sur feteduvelo.fr



12-15
JUIN
2 0 1 8

VELO-CITY 2018
RIO DE JANEIRO / BRÉSIL

Plus d'infos sur ecf.com



10
OCTOBRE
2 0 1 8

8^e CLUB ITINÉRAIRES
SAVOIE / CHAMBÉRY

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



11-12
OCTOBRE
2 0 1 8

22^{es} RENCONTRES DRC
SAVOIE / CHAMBÉRY

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





ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

BOUGEONS LES LIGNES !

Contribuez à la nouvelle politique de mobilité du Gouvernement via la plateforme en ligne et des ateliers territoriaux !

Assises nationales de la mobilité : l'occasion d'un réengagement de l'État sur le Schéma national vélo ?

Lancées le 19 septembre par Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, les Assises nationales de la mobilité se déroulent jusqu'en décembre, avant l'adoption de la future loi d'orientation des mobilités, qui sera présentée au Parlement début 2018.

La demande des DRC :

- Inscrire le Schéma national vélo dans la loi d'orientation des mobilités 2018 pour affirmer son rôle stratégique.
- Honorer les engagements de la France au niveau européen avec une réalisation des EuroVelo en France à horizon 2020.
- Soutenir l'actualisation du Schéma national vélo.
- Donner consigne aux Préfets de Région de soutenir l'inscription des schémas régionaux cyclables dans les SRADDET.
- Stimuler les réalisations du Schéma national vélo par le financement de sections emblématiques par l'AFITF.
- Favoriser une vraie complémentarité train + vélo.

En savoir plus sur www.departements-regions-cyclables.org

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES

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

