Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES
N°50 HIVER 2018

50e NUMÉRO

À LA UNE

La région Centre-Val de Loire

PAGE 6

INITIATIVE

Benur

L'autre fauteuil roulant

Page 4

DOSSIERS

810 km ouverts en 2017

&

Les V62 - V63

Page 12

PAUSE-VÉLO

Avec **Olivier Schneider**
Président de la FUB

Page 16

© Simeon Levaillant / CD67

Édito

Chers territoires cyclables,

J'ai le plaisir de vous présenter le 50e numéro de la revue trimestrielle des Départements & Régions Cyclables. Voilà donc cinquante numéros que nous rendons compte de l'œuvre collective pour la construction d'une France à vélo ; cinquante numéros que notre revue valorise l'actualité vélo des territoires ! De l'ébauche artisanale de notre premier numéro en 2004, qui valorisait quelques territoires exemplaires, à l'action collective mise en valeur aujourd'hui, notre trimestriel peut être considéré comme un baromètre du vélo en France. La revue a compilé et sédimenté des connaissances, inspiré les territoires, convaincu les hésitants, déniché les tendances, ouvert les esprits et promu l'objet de nos attentions : la construction de la France à vélo dans et par les territoires.

Dans ce numéro 50, comme un deuxième symbole de notre ADN, nous publions les chiffres au 1er janvier 2018 du Schéma national vélo. Les chiffres actualisés confirment, en 2018 encore, la mobilisation des territoires autour de son développement : le Schéma national vélo est aujourd'hui réalisé à 66 % et les EuroVelo en France ont, quant à elles, franchi le cap de 80 % d'avancement. Quel chemin parcouru !

Autre signe encourageant : la ministre des Transports a souligné le rôle de la solution vélo en conclusion des Assises de la mobilité et annoncé un plan vélo en 2018. Dans le même temps, le Conseil d'orientation des infrastructures confirme l'importance de soutenir les modes actifs pour la mobilité du quotidien… en ville. Le Schéma national vélo serait-il du ressort strict des collectivités territoriales pour l'État ? Les territoires ne l'entendent pas de cette oreille. Ils veulent l'État à leurs côtés car le Schéma national vélo est autant affaire de mobilité que de tourisme. Les Départements & Régions Cyclables réclament donc que l'État affirme le rôle stratégique du Schéma national vélo dans la prochaine loi d'orientation des mobilités. Un schéma est l'armature de toute politique cyclable nationale digne de ce nom. Les territoires l'ont compris. Que l'État les soutienne.

Dans le contexte de cette actualité et de ce numéro 50, il nous semblait important de tirer le portrait d'une collectivité qui a beaucoup apporté à la dynamique vélo en France. Nous avons donc choisi de vous présenter les 20 ans d'actions de la région Centre-Val de Loire au travers de l'interview de son président, François Bonneau. Dans ce numéro anniversaire, vous vous imprégnerez des actions de la « première région cyclable française » ; ferez connaissance avec Olivier Schneider, président de la FUB, devenu porte-parole des acteurs du vélo en France au cours des Assises de la mobilité ; découvrirez le Benur qui change le rapport au vélo des personnes à mobilité réduite ; et suivrez l'actualité des dynamiques enclenchées sur les véloroutes V62 – 63… entre autres.

Bonne lecture de ce 50e numéro exceptionnel de Vélo & Territoires et rendez-vous pour le 100e … lorsque la France aura rejoint le rang des nations cyclables européennes. À bientôt !

Chrystelle Beurrier

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

Sommaire

INITIATIVE
Benur 4

TERRITOIRE CYCLABLE
La région Centre-Val de Loire 6

ACTUS
Actus des DRC 10
Actus des territoires 11

DOSSIERS
810 km ouverts en 2017 12
Les V62 - V63 14

PAUSE-VÉLO
En compagnie d'Olivier Schneider 16

PARUTIONS 18

AGENDA 19

Baromètre des villes cyclables 20

• Photo de couverture : La Loire à Vélo ©Direction du Tourisme/région Centre-Val de Loire

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**

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, Dorothée Appercel, Camille Thomé, Théo Vintaer
Cartographie : Thomas Montagne
Conception et réalisation : Mathilde Montagne - La Petite Fabrique

Crédits photos : Benur, A. Blondiaux/Atout France/VNF, Alain Canon/région Centre-Val de Loire, Direction du Tourisme/région Centre-Val de Loire, Droit au vélo ADAV, Lac Annecy Tourisme/Françoise Cavazzana, Cyril Mézière, Mon cher vélo Bourges, SMA76/V. Rustel, studioah

Remerciements : Solène Benoît-Hernandez, Perrine Burner, Henri Carvallo, Albert Cessieux, Candide Chaumont, Raphaël Guinot, Céline-Kim Hamisultane, Joseph Mignozzi, Mathieu Petit, Laurent Savignac, Olivier Schneider, Michaël Tabard

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)

© Benur

Benur équipé pour un voyage à vélo

Benur

L'autre fauteuil roulant

Premier handbike à assistance électrique sans transfert, cet outil pourrait dans un proche avenir marquer un tournant dans le rapport au vélo des personnes à mobilité réduite, notamment. Chronique d'une genèse où la mobilité est le grand défi à relever.

Lorsque, en septembre 2012, une moto coupe soudain la route de Joseph Mignozzi, la vie de ce restaurateur des Deux-Alpes bascule doublement. Négativement d'abord, parce que cet accident lui vaudra deux années de fauteuil puis deux autres de rééducation, écumant successivement la clinique de soins de suite et de réadaptation du Val Rosay dans les monts du Lyonnais, puis le centre de rééducation des Massues au Point du Jour, dans le 5e arrondissement de la cité des Gaules. Positivement ensuite car, nécessité faisant loi, cette prise de recul forcée fera germer dans le cerveau fertile de ce gastronome amateur de voyages à vélo l'idée qu'une autre vie est possible, même assis. « *Mon obsession à ce moment-là, c'était de retrouver de la mobilité* » reconnaît le quadragénaire. Et, puisque ses jambes ne sont pas encore en état de le faire, c'est son esprit cartésien qui va l'y aider.

Benur entend faire effectuer un bond en avant considérable à un public-cible qui avait tacitement renoncé à ce chemin de vie-là.

TRANSFERTS

Les *handbikes ? « Oui, mais quid des transferts du fauteuil au vélo ? »* se questionne concrètement Joseph Mignozzi. Papier, crayon, ciseaux, imagination et fer à souder deviendront bientôt les plus sûrs compagnons des week-ends dans son garage de ce MacGyver 2.0. Trois mois de gestation et de cintrage de fourches, un feu vert de ses médecins rééducateurs pour deux mois d'essai de sa première ébauche de tricycle amélioré et, au printemps 2015, le menton altier comme Charlton Heston sur son char, Joseph Mignozzi se hisse tout seul à bord puis referme la passerelle amovible qu'il a imaginée, vérifie ses sacoches latérales et actionne son pédalier à bras et à assistance électrique (ses années passées en Isère l'ayant convaincu de la nécessité de réduire au maximum le côté épouvantail des terrains vallonnés). La Loire à Vélo, la ViaRhôna et le canal de Bourgogne sont des itinéraires qu'il a déjà connus du temps où ses jambes le portaient mieux. Il va s'en servir comme galop d'essai, *« pour reprendre confiance »*, avant d'explorer de nouveaux horizons : La Vélodyssée, l'Alsace, l'Italie des Pouilles…

MARCHÉ

En parallèle, son sérieux lors des séances de rééducation lui permet progressivement d'envisager peu à peu – jusqu'à *« trois à quatre heures par jour aujourd'hui, dont deux maximum en continu »* -, le retour à la station debout. D'ergothérapeutes en médecins, la réputation de ce bloc de détermination arrive jusqu'aux oreilles de Camille Pechoux, elle-même ergothérapeute et spécialisée en mobilités actives et inclusives au sein du CEREMH (Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap). Son point de vue de professionnelle et de militante rejoint celui du patient Mignozzi. L'évidence d'un marché à capter se dessine, et Joseph en sera à la fois le premier buteur, le milieu relayeur et le passeur décisif. Constitution d'une équipe, élaboration d'un cahier des charges, recrutement de deux bureaux d'études, adaptation aux attentes des potentiels usagers, échanges autour du design, fabrique à Lannemezan du premier prototype prévu pour avril 2018 : plus rien ne semble arrêter le char Benur. *« Le plus important est de parvenir à maîtriser les différents corps de métier mis à contribution en interne »*, tempère le visionnaire capitaine, qui sait trop ce que suer, *« échouer six fois, recommencer sept »* et franchir des paliers de rééducation veut dire pour s'enflammer à l'idée d'avoir suscité ne serait-ce qu'un embryon d'engouement. *« Pour l'heure, nous sommes dans la recherche et la signature de partenariats institutionnels et privés.*

INITIATIVE | TERRITOIRE CYCLABLE | ACTUS | DOSSIER | PAUSE-VÉLO | PARUTIONS | AGENDA

© Cyril Mézière

Benur facilitateur de mobilité

Avec la SNCF par exemple, la problématique du dernier kilomètre est un véritable enjeu pour les personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des personnes en situation de handicap mais aussi des seniors, des femmes enceintes ou des personnes en surpoids. Benur est sans doute une belle occasion de faire avancer ce débat-là. »

CHEMIN

Le coût estimé de l'équipement est pour l'heure de 6000 à 8000 euros l'unité. Un montant proportionnel aux équipements réalisés par rapport à un vélo ordinaire, et au bond en avant considérable que Benur entend faire effectuer à un public-cible qui avait, pour beaucoup, tacitement renoncé à ce chemin de vie-là. Mais un montant qui reste considérable pour les bourses de Monsieur Tout-le-monde, obligeant à penser location, options et diversification. *« L'aspect collaboratif avec l'accès en libre-service via une application mobile fait aussi partie de nos ambitions à terme, de même que la possibilité de proposer un véhicule tout électrique ou d'avoir une banquette amovible permettant à un adulte et un enfant de voyager ensemble… »*

POUCE

Quant à savoir si le jeu en vaut la chandelle, le plus simple est encore de poser la question à ceux qui ont expérimenté l'outil. C'est le cas de Raphaël Guinot, infirme moteur cérébral de 31 ans, contacté par l'équipe pour essayer l'appareil et faire d'éventuelles suggestions d'amélioration. Joseph et Raphaël rouleront ensemble à trois reprises, sur La Loire à Vélo, aux Sables-d'Olonne puis du Danemark jusqu'en Suède entre Copenhague et Malmö. Le bilan du pionnier est éloquent : *« Une fois que vous avez compris comment ça marche, il y a juste à monter dedans. Pour moi qui ai beaucoup de spasmes et qui suscite souvent des regards d'étonnement voire de compassion, j'ai trouvé avec Benur une véritable machine à sympathie. En plus de la sensation de liberté dont parlent tous les cyclistes et à laquelle j'ai enfin accès, les gens me sourient, certains lèvent même le pouce sur mon passage. C'est pour moi quelque chose de nouveau, et je peux vous dire que ça fait du bien. »* ■

Anthony Diao

© Benur

Joseph Mignozzi et Raphaël Guinot en voyage à vélo

La région Centre-Val de Loire, territoire cyclable

Composé de six départements (Cher, Eure-et-Loir, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret), le Centre-Val de Loire est la quatrième région de France de par sa superficie mais la première en matière cyclable. Comment s'est construit ce leadership national ? Comment l'amener à durer ? Interview avec François Bonneau, président de cette grande destination vélo française, à l'occasion de ce numéro 50 de Vélo & Territoires.

LE CENTRE-VAL DE LOIRE EN BREF
39 151 km² - 2,57 millions d'habitants - 65 habitants/km²
5000 km d'itinéraires cyclables jalonnés et sécurisés
500 prestataires marqués Accueil Vélo

© Alain Canon/région Centre-Val de Loire

François Bonneau sur La Loire à Vélo

Depuis le début des années 2000 et le projet La Loire à Vélo, la région Centre – désormais Centre-Val de Loire - ambitionne de devenir la première région cyclable de France. Mission accomplie ?
La Région a effectivement concrétisé cette ambition nationale en conduisant un double objectif. L'enjeu était à la fois de mobiliser les prestataires touristiques, afin qu'ils s'approprient les infrastructures cyclables, mais aussi de les convertir progressivement à l'accueil des touristes à vélo. En tout, plus de 500 hébergeurs, loueurs de vélo, sites et offices de tourisme se sont spécialisés dans l'accueil des cyclistes.

Quelles perspectives ce statut de leader ouvre-t-il ?
Depuis le lancement en 2016 de notre nouvelle stratégie touristique, la Région ambitionne de devenir, au niveau européen, une région leader du tourisme expérientiel à vélo. Comment ? En mixant projets d'envergure et initiatives de proximité. L'enjeu est de pénétrer, découvrir et partager les richesses culturelles et naturelles de nos « territoires mosaïques », en recherchant une expérience enrichie et spécifique pour chaque véloroute et chaque boucle.

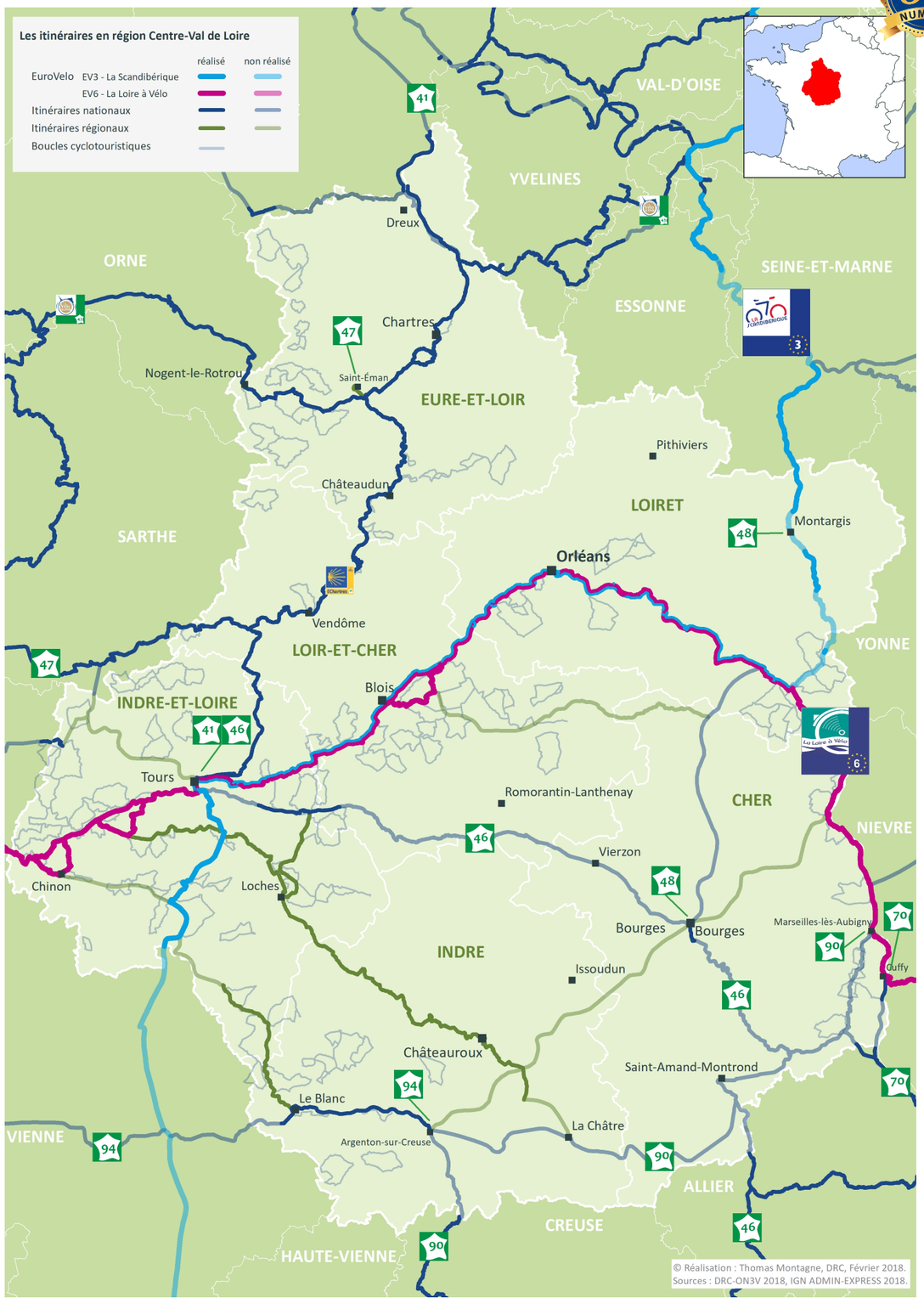
Quelle est votre feuille de route pour espérer atteindre cet objectif ?
En lien avec les départements, les agglomérations, les pays et les communautés de communes volontaires, nous souhaitons, d'ici 2021, accompagner, équiper et développer 2000 km supplémentaires d'itinéraires cyclables pour découvrir et révéler les territoires traversés. L'objectif est de concevoir et d'imaginer des « véloroutes de seconde génération », singulières et enrichies, et de passer ainsi du plaisir de se déplacer à vélo à l'expérience touristique à vélo. Il nous faut pour cela conquérir de nouvelles clientèles cyclables en facilitant l'accessibilité par les transports collectifs car/train et le développement du vélo à assistance électrique (VAE).

De quelles réalisations êtes-vous le plus fier au niveau de la Région, ces dernières années ?
Il y en a trois. Les Échappées à vélo, d'abord. Le concept a évolué avec les années. Il s'appuie sur la notoriété de La Loire à Vélo, avec des fêtes initialement portées par la Région sur un seul week-end. Puis il a progressivement glissé pour s'étendre à l'ensemble du territoire régional avec, sur la saison 2014, un portage plus local. Chaque année durant quatre mois, plus de cinquante évènements locaux ponctuent l'agenda régional. Les territoires prennent une place de plus en plus active dans la préparation et l'organisation, et la Région se concentre sur la médiatisation.

Une autre fierté ?
Avec les véloroutes de Saint-Jacques-de-Compostelle et un parcours sur route complémentaire de celui des randonneurs pédestres, nous nous orientons vers la construction d'un itinéraire « culturel », donc enrichi dans son contenu et inspiré par un usage millénaire. Nous sommes au service d'une histoire qui sera vécue par chacun des cyclistes. Nos deux itinéraires jacquaires via Tours, Chartres et Vézelay sur le Berry nous ont été inspirés par les cyclistes de l'Europe du Nord, comme ce fut le cas pour La Loire à Vélo qui était déjà pratiquée il y a plus de vingt ans par les cyclistes internationaux.

Et le troisième motif de satisfaction ?
Le réseau Accueil Vélo. Il est né ici, en Val de Loire en 2006, et s'est étendu à l'ensemble de la France. Il regroupe aujourd'hui plus de 3000 professionnels du tourisme investis dans le vélo. Avec le Comité régional du tourisme (CRT), nous souhaitons d'ailleurs expérimenter un nouveau référentiel qualité avec les villes et villages qui s'investissent et se mobilisent pour l'accueil des cyclistes.

INITIATIVE | TERRITOIRE CYCLABLE | ACTUS | DOSSIER | PAUSE-VÉLO | PARUTIONS | AGENDA



INITIATIVE | TERRITOIRE CYCLABLE | ACTUS | DOSSIER | PAUSE-VÉLO | PARUTIONS | AGENDA

1995	1996	1998	2000	2003	2004	2004-2007	2007	2010	2011	2012	2014	2015	2016	2017	2018
Voyage d'étude en Autriche sur le Danube à vélo.	Signature du protocole de coopération des régions Centre et Pays de la Loire. Recrutement de deux chargés de mission sur le développement d'un itinéraire cyclable touristique le long de la Loire.	Études sur le nom, le logo et la signalétique directionnelle de La Loire à Vélo.	Lancement des premiers travaux sur La Loire à Vélo.	Ouverture du réseau de dix boucles des « Châteaux à Vélo », 200 km entre Loire et Sologne rayonnant autour de Chambord, Cheverny et Blois.	Lancement des études régionales « pays à vélo » avec vingt pays engagés dans la démarche. Implantation des premiers compteurs vélo à Tours et Savonnières.	Portage du programme Interreg III B avec 17 partenaires européens et six thèmes de coopération.	Lancement du projet VélOcentre, visant l'aménagement et la qualification touristique de 3000 km d'itinéraires. Adoption nationale du Schéma régional des véloroutes et voies vertes.	Lancement de la première étude de fréquentation sur La Loire à Vélo.	Inscription au SRADTT de l'ambition visant à « développer et valoriser un réseau cyclable touristique, qualifié et jalonné de plus de 3000 km en dix ans ».	Ouverture officielle de La Loire à Vélo (800 km d'itinéraire, 50 millions d'euros investis) et lancement avec la région des Pays de la Loire du Train Vélo Loire avec 40 places vélo.	Lancement du site www.marandoavelo.com couplant le SIG et le système d'information touristique régionaux. Ouverture en OpenData de l'ensemble des données cartographiques du réseau cyclotouristique.	Ouverture de la véloroute de Saint-Jacques à vélo via Chartres et Tours. Deuxième étude de fréquentation de La Loire à Vélo : près d'un million de cyclistes et près de 30 M€ de retombées économiques.	Lancement d'un appel à projet « Abricyclos » visant l'installation d'hébergements légers à destination des randonneurs, avec une politique tarifaire adaptée.	Lancement des premiers travaux sur le canal de Berry à vélo dans le Cher. Installation de la première borne de recharge rapide des VAE touristiques à Tours.	Mise en circulation par les deux régions d'un nouveau service Train Vélo Loire, avec 50 emplacements vélos avec accompagnements.

Quel budget la Région consacre-t-elle à la mise en œuvre de sa politique cyclable ?
La Région a participé à hauteur de 60 % voire 80 % pour La Loire à Vélo. Nous avons obtenu la mobilisation des fonds européens FEADER à hauteur de 40 % sur l'aménagement des véloroutes qui limite l'investissement de l'aménageur à 20 % des études et des travaux avec un soutien régional de 40 %.

Comment sont répartis ces investissements ?
Nous intervenons via les pays et les contrats régionaux de solidarité territoriale, principalement sur la création des boucles à hauteur de 40 % et 80 % sur les études de faisabilité et les outils de communication. Avec les départements et les agglomérations nous contractualisons sur quatre ans les projets de véloroutes : études, aménagement, équipements connexes, ouvrages d'art cyclables, maison du vélo, avec des participations régionales variant entre 40 et 50 %. L'investissement régional consacré aux infrastructures varie selon les années entre 1 million et 500 000 €, auquel il faut ajouter les actions du CRT, l'organisation des Échappées à vélo et l'équipement du train Interloire.

Combien de kilomètres ont été réalisés à ce jour ?
Le réseau cyclable touristique régional compte 5000 kilomètres d'itinéraires jalonnés et sécurisés, qui s'organisent autour d'une armature de huit véloroutes structurantes (dont quatre sont déjà ouvertes : La Loire à Vélo, Saint-Jacques à Vélo via Chartres, Indre à Vélo, La Véloscénie), et d'un réseau de 150 boucles locales portées par une vingtaine de pays. Cette réussite s'est appuyée sur la mobilisation active des départements, des agglomérations, des pays et des intercommunalités. Tous ont partagé une méthode et des principes d'aménagement et de jalonnement communs à l'échelle régionale.

Quelles sont les prochaines échéances à court et moyen terme ?
À court terme, l'arrivée de La Scandibérique/EuroVelo 3, qui longera les canaux du Loing et de Briare, permettra une liaison cyclable directe entre Paris et La Loire à Vélo. Sur le moyen et le long terme « le chantier » des dix années à venir est la véloroute V46 qui longera la vallée du Cher et le canal de Berry sur 300 km en traversant quatre départements et se connectera aux deux extrémités à La Loire à Vélo. Enfin, le développement du VAE traditionnel ou solaire à vocation touristique me paraît essentiel pour ouvrir la pratique du plaisir à vélo au plus grand nombre.

Quid de l'inscription du vélo au futur SRADDET de la région Centre-Val de Loire ?
Dans le précédent SRADDT, nous avions clairement identifié, parmi vingt ambitions, celle de « devenir la première région de tourisme à vélo ». Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET - qui, je le rappelle, sera prescriptif -, nous inscrirons la carte des véloroutes existantes et en projet. Le SRADDET pourrait devenir une version allégée du PDIPR (Plan départemental des itinéraires de promenades et des randonnées), mais d'échelle régionale, compatible avec le niveau national et départemental. Il pourrait protéger juridiquement les véloroutes et surtout permettre leur prise en compte dans tous les projets susceptibles d'en menacer la pratique ou d'en modifier les caractéristiques. Enfin, je souhaite que les véloroutes puissent s'inscrire dans le volet mobilité aux côtés des infrastructures lourdes afin de faciliter les passerelles et la transversalité des usages, et de conforter leur statut. Mais je ne peux aller plus loin à ce stade car les forums territoriaux organisés à l'échelle des bassins de vie sont en cours pour élaborer ce document.

Avec votre regard de président délégué de Régions de France, sur quels piliers les régions doivent-elles s'appuyer pour développer le vélo en conciliant leurs compétences transports, tourisme et aménagement du territoire ? Les DRC par exemple préconisent d'inscrire les schémas régionaux vélo aux SRADDET.
Je suis favorable à cette préconisation. L'inscription a un rôle incitatif et permet un développement global et cohérent. Les régions ont désormais une responsabilité plus globale sur le ferroviaire avec le passage des TET vers les TER. Elles élaborent un schéma de mobilité et sont donc à même de penser et de mettre en œuvre l'intermodalité.

Pour conclure, comment durer et poursuivre par exemple la dynamique autour des grands itinéraires cyclables touristiques ?
C'est effectivement une question difficile, qui s'inscrit dans le cycle de vie d'un produit touristique. À l'expérience, l'observation de la fréquentation et l'analyse des attentes de la clientèle sont essentielles pour redynamiser un parcours, prendre conscience de ses faiblesses et s'engager sur des axes d'amélioration. La constitution de comités de développement à l'échelle régionale ou interrégionale paraît capitale pour l'avenir et la gouvernance d'un itinéraire. Enfin, avec le CRT Centre-Val de Loire, nous avons lancé l'étude d'un plan marketing vélo en capacité de valoriser l'ensemble de l'offre régionale, qu'elle soit de portée locale ou nationale. Nous espérons devenir « l'autre pays du vélo », mais les aménageurs publics ne le feront pas seuls. Nous souhaitons donc embarquer les prestataires touristiques, le tissu socio-économique dans toutes ses dimensions, et les habitants, qui seront ambassadeurs de cette ambition.

En savoir plus
www.regioncentre-valdeloire.fr
www.echappeesavelo.fr
www.marandoavelo.fr

Loc.Val de Loire

Trois questions à Michaël Tabard, responsable développement enseigne

© DR
Trois générations de Tabard

Dans le sillage de son grand-père Raymond et de son père Joël, Michaël Tabard revient sur les ingrédients d'une famille à succès.

Comment est né Loc.Val de Loire ?
À l'origine, notre magasin commercialisait des vélos mais aussi des cyclomoteurs et des scooters. Dans les années 2000, Joël Tabard, l'actuel gérant, décide d'arrêter la vente de véhicules motorisés. Courant 2005, en même temps que la naissance progressive de La Loire à Vélo, il décide de se lancer, seul, dans l'aventure de la location. En 2013, j'ai rejoint l'aventure. J'ai refondu entièrement le site Internet en site e-commerce. Nous avons également, en parallèle, développé un système de points de location/dépôt avec des établissements partenaires pour toucher une clientèle plus large. Aujourd'hui c'est plus de 2500 personnes transportées à l'année sur presque 300 vélos.

Où en êtes-vous depuis le lancement ?
Dès cette année, nous avons souhaité monter en gamme sur les vélos loués car c'était une demande permanente des clients. Nous prévoyons également pour 2018 la création de notre agence de voyage à vélo et à plus long terme, l'ouverture de plusieurs autres agences sur le parcours.

En quoi la politique cyclable menée sur la région Centre-Val de Loire contribue-t-elle au développement de votre activité ?
La région Centre-Val de Loire, son président M. Bonneau mais aussi l'ensemble de l'équipe en charge du tourisme ont fait un travail gigantesque et remarquable. C'est la volonté politique et l'envie de chacun et chacune qui ont surtout contribué au rayonnement national et international des véloroutes et voies vertes de la région Centre-Val de Loire. L'aide publique aux petites structures me semble le levier principal à actionner à l'avenir. Bien plus qu'une aide financière, c'est avant tout une aide humaine qu'il nous faut comme l'accompagnement à l'embauche et au développement.

En savoir plus
loc-valdeloire.com

Château et jardins de Villandry

Trois questions à Henri Carvallo, directeur général

© DR
Jardins de Villandry

Situés à 15 km à l'ouest de Tours et faisant partie du patrimoine mondial de l'Unesco, le château et les jardins de Villandry sont aussi devenus, au fil des années, une étape appréciée des cyclistes.

Comment en êtes-vous venu à labelliser Accueil Vélo le château et les jardins de Villandry ?
Nous recevions déjà beaucoup de visiteurs à vélo, la mise en œuvre de La Loire à Vélo a accentué le phénomène. Depuis cette labellisation, nous avons dû doubler la taille de notre parking à vélo.

Quelle incidence cette labellisation a-t-elle eue sur votre fréquentation ?
Nous recevons de nombreux cyclistes et beaucoup de petits groupes étrangers à vélo, notamment américains. Par ailleurs nous avons la chance d'être à distance cyclable en une demi-journée aller-retour de Tours, donc nous recevons également de nombreux Tourangeaux qui, pour certains, visitent les jardins et pour d'autres, prennent un verre au salon de thé.

En quoi la politique cyclable menée en région Centre-Val de Loire contribue-t-elle au développement de votre activité ?
Découvrir la région à vélo et effectuer une visite apaisante de nos jardins sont deux expériences très complémentaires. Nous avons par ailleurs la chance d'être exactement sur l'itinéraire de La Loire à Vélo, et proches de Tours. C'est un projet très vertueux que mènent là les deux régions. Il reste à améliorer encore certains tronçons du parcours… et notamment la traversée de la ville de Tours.

Propos recueillis par Anthony Diao

En savoir plus
www.chateauvillandry.com

Actus des DRC

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

Étude de fréquentation sur l'EV1-La Vélodyssée®, c'est parti !

Après La Loire à Vélo, la Bretagne, l'Alsace et plus récemment la ViaRhôna, l'EV1-La Vélodyssée® lance son étude de fréquentation et de retombées économiques. Accompagnés par les DRC, la coordination et le collectif La Vélodyssée® portent ce projet fédérateur qui s'inscrit dans la démarche AtlanticOnBike. L'étude, basée sur la méthode EuroVelo 6 largement partagée en France, concerne l'ensemble du linéaire (trois régions et neuf départements). Conduite à l'échelle française de l'EuroVelo 1, elle s'intègre également dans une réflexion sur l'observation du tourisme à vélo menée sur tout l'itinéraire européen. Les résultats de cette étude sur l'EV1-La Vélodyssée® seront dévoilés en 2019.

Quand le fleuve réinvente le tourisme

La 4e édition des Rencontres nationales du tourisme fluvial organisées par Voies navigables de France (VNF) début février à Bordeaux a rapproché les acteurs publics et professionnels du tourisme fluvial autour du thème « Quand le fleuve réinvente le tourisme ». 600 personnes ont participé aux trois tables rondes thématiques et 3000 rendez-vous d'affaire de la manifestation. Comment initier un nouveau dynamisme et une nouvelle vision des territoires fluviaux ? Cette grande question a été débattue au travers d'innovations et de retours d'expériences. Il ne fait aucun doute que l'association du fluvial et du cyclable apporte une réponse concrète aux territoires fluviaux. C'est tout le sens de la démarche dans laquelle VNF et les DRC se sont engagés depuis 2016.

Le Gouvernement réduit drastiquement le bonus VAE

Alors que la mise en place du bonus national en février 2017 a clairement boosté les ventes de VAE avec des bénéfices sur la santé publique, l'économie et le report modal, le nombre de bénéficiaires risque de se réduire à peau de chagrin en 2018. Un mois avant la fin du bonus ancienne formule, le décret du 31 décembre sur les nouvelles modalités d'aide à l'achat ressemble à un enterrement déguisé du bonus VAE. En clair, non seulement le nouveau dispositif serait désormais réservé aux personnes physiques non redevables de l'impôt sur le revenu, mais il ne serait accessible que pour les habitants de collectivités qui mettent elles-mêmes en place un bonus, et ce à la troisième condition que l'aide totale ne dépasse pas 200 euros et 20 % du prix d'achat. Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, aurait refusé de signer le décret de ce nouveau dispositif en l'état.

Le comité d'itinéraire de la V50 est lancé

Neuf mois après leur première réunion, les élus de la V50 se sont de nouveau rassemblés à Port-sur-Saône fin novembre 2017 pour engager la démarche partenariale. De début 2018 à fin 2020, les trois régions, sept départements, deux métropoles et seize intercommunalités maîtres d'ouvrages avec VNF à leurs côtés dérouleront un plan d'actions dont les objectifs partagés et co-financés seront fixés par convention bilatérale entre le chef de file haut-saônois et chaque partenaire. Prochaine étape ? L'adoption en mars de la convention de partenariat et d'un nom définitif pour cette véloroute nationale reliant le Luxembourg à Lyon. Le travail de mise en route d'une dynamique de comité d'itinéraire a été assuré par les DRC en co-financement avec les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est, ainsi que les départements Côte d'Or, Haute-Saône et Saône-et-Loire et en partenariat avec les 25 collectivités concernées, VNF et l'AF3V.

La Saône

De la Loire à la Méditerranée, la V70 trace son sillage

Traversée nord-sud du centre de la France, de la Loire à la Méditerranée par le Massif central, la V70 est un maillon clé du Schéma national vélo. Complémentaire d'autres itinéraires transversaux au dénivelé plus important, elle se connecte à plusieurs véloroutes majeures sur ses 600 km de Cuffy jusqu'à Palavas-les-Flots : La Loire à Vélo/EuroVelo 6 ; la Via Fluvia qui se connecte également à l'itinéraire le long de la Loire/V71 et puis la ViaRhôna/EuroVelo 17 ; la vallée du Lot à vélo/V86 et La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8. Plusieurs dynamiques se distinguent sur cette véloroute V70 qui est continue sur une section de plus de 250 km. Les DRC vous proposent le portrait de cet itinéraire national en construction sur leur site Internet.

Deux nouveaux adhérents au réseau DRC

Le Grand Chambéry a rejoint les adhérents des DRC au 1er janvier. Preuve, s'il en fallait, que le vélo figure au rang des priorités de l'Agglomération. Elle s'engage dans la dynamique collective autour des véloroutes nationales V62-V63, dont 17,5 km se trouvent sur son territoire. L'Agglomération a également fait parler d'elle en décembre dernier avec le lancement de l'expérimentation d'une flotte de vélos à hydrogène. Annemasse-Les Voirons, pour sa part, a intégré le réseau fin janvier. L'agglomération est concernée par la ViaRhôna/EuroVelo 17, dont le tracé reste à définir et par 12,5 km de la véloroute voie verte Léman Mont-Blanc, dont un premier tronçon de 1,6 km a été inauguré en juin 2017. Bienvenue à ces deux agglomérations !

INITIATIVE | TERRITOIRE CYCLABLE | ACTUS | DOSSIER | PAUSE-VÉLO | PARUTIONS | AGENDA

Actus des territoires

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

La Côte d'Or adopte son nouveau Schéma cyclable

Pour connecter l'EuroVelo 6 et la V50 avec le Canal de Bourgogne et la Voie des Vignes au sein de la métropole dijonnaise, le département de la Côte d'Or a adopté à l'unanimité son nouveau Schéma cyclable départemental en octobre dernier. Ce dernier intègre désormais l'aménagement du chemin de halage entre Ouges et Saint-Jean-de-Losne. L'achèvement des 675 km de ce réseau cyclable structurant est prévu d'ici 2020/2021.

Pyrénées-Orientales : feu vert pour le projet BiciTransCat

C'est confirmé : le projet BiciTransCat est éligible au programme POCTEFA 2014-2020 (Interreg V-A Espagne-France-Andorre) avec un co-financement de 65 %. Ce projet vise le développement d'un nouvel axe littoral de mobilité durable transfrontalier structuré autour de La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8 et interconnecté aux différents modes de transports publics. Il s'inscrit ainsi parfaitement dans l'objectif du programme POCTEFA : renforcer l'intégration économique et sociale de l'espace frontalier Espagne-France-Andorre au profit du développement durable du territoire.

La Vélo Francette, itinéraire pépite, réunit ses forces vives

Le 11 décembre, quarante partenaires de La Vélo Francette se réunissaient à Niort pour le comité de pilotage annuel de la « Meilleure véloroute de l'année 2017 » d'après le Salon Fiets en Wandelbeurs. Au programme : bilan 2017 et pistes d'amélioration pour la dynamique collective de la V43, notamment en termes de gouvernance et de fonctionnement. Comment mobiliser l'ensemble des acteurs concernés de manière plus homogène et sur la durée ? Tel sera certainement le défi principal à relever pour les prochains trois ans de partenariat de La Vélo Francette.

Avenue Verte London Paris

La Seine-Maritime poursuit la mise en tourisme de l'Avenue Verte London Paris

La réunion annuelle des acteurs de l'Avenue Verte London Paris de la Seine-Maritime en décembre a permis de faire un tour d'horizon des actions et perspectives de l'itinéraire. L'occasion de sensibiliser les partenaires locaux aux aides départementales touristiques en faveur notamment des projets d'équipements et d'aménagements de conforts pour les usagers. Un travail sur l'installation de relais d'information service (RIS) sera entamé en 2018 avec l'objectif d'implanter dix panneaux sur l'ensemble de l'itinéraire et à des points stratégiques en Seine-Maritime pour l'été.

L'Oisans se connecte au Schéma national vélo

La communauté de communes de l'Oisans poursuit son projet de voie verte dans sa vallée principale. But ? Assurer une continuité cyclable jusqu'à la métropole grenobloise, elle-même traversée par la V63. La première tranche de ce projet entre Vénosc village et Allemont sera réalisée en 2018. La deuxième tranche reliant Allemont au réseau cyclable de Grenoble par la vallée de la Romanche est en cours d'étude de maîtrise d'œuvre et nécessite le démantèlement des centrales EDF présentes sur l'itinéraire.

Début d'un nouveau cycle pour le Canal des 2 mers à vélo

Le passage de relais entre le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne est à présent réalité. Cette transition de coordination du Canal des 2 mers à vélo/V80 a été adoptée lors du dernier comité de pilotage le 21 décembre à Montauban. Le département de la Haute-Garonne poursuit ainsi le travail accompli par l'agence touristique de Tarn-et-Garonne depuis 2012. Cette dernière accompagnera le nouveau pilote durant la transition. Neuf partenaires se sont engagés aux côtés de la Haute-Garonne pour un co-financement du plan d'actions sur trois ans à hauteur de 10 000 €/an et par partenaire.

La voie verte Trans-Ardennes bientôt achevée

Les travaux du dernier tronçon de la voie verte Trans-Ardennes entre Mouzon et Remilly-Aillicourt sont lancés. D'ici fin 2018 la continuité des 130 km de l'itinéraire, de Givet à la frontière belge jusqu'à Remilly-Aillicourt sur l'ancien chemin de halage le long de la Meuse, sera assurée. L'aménagement de cette section de 10 km nécessite un investissement de 2,1 millions d'euros financé par le département des Ardennes. Ce tronçon emprunte la véloroute nationale V54/La Meuse à vélo.

810 km ouverts en 2017

L'aménagement du Schéma national vélo s'intensifie

Chiffres clés au 1er janvier 2018

810 km ouverts en 2017

> 710 km sur le Schéma national vélo, dont 240 km d'ouvertures sur le Schéma EuroVelo

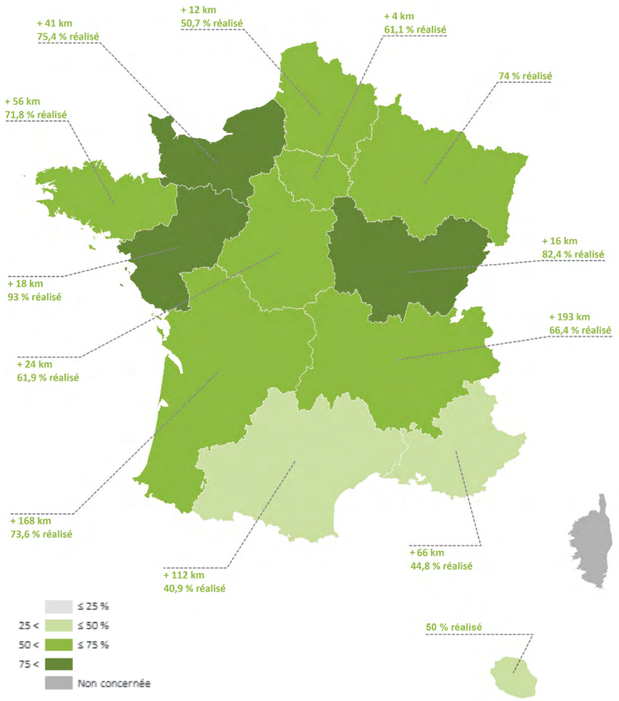
> 100 km d'itinéraires régionaux, départementaux et locaux

Schéma national vélo réalisé à 66 %, soit 15 120 km sur les 22 870 km

Schéma EuroVelo réalisé à 80 % en France, soit 6740 km sur les 8430 km

15 départements ont achevé 100 % des itinéraires nationaux sur leur territoire et 30 représentent un avancement supérieur à 75 %

3 régions ont réalisé plus de 75 % du Schéma national vélo sur leur territoire

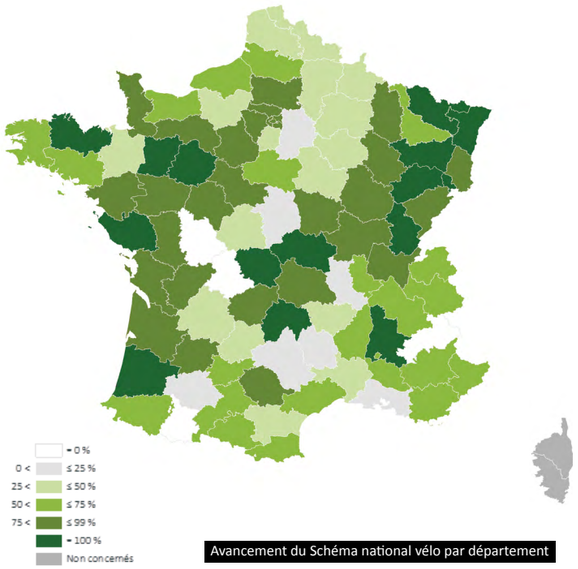


Progression et avancement du Schéma national vélo par région depuis 2017

Les territoires renforcent leur mobilisation sur le schéma structurant

Kilomètres ouverts sur le Schéma national vélo depuis 2015

Kilomètres ouverts sur le Schéma EuroVelo depuis 2015



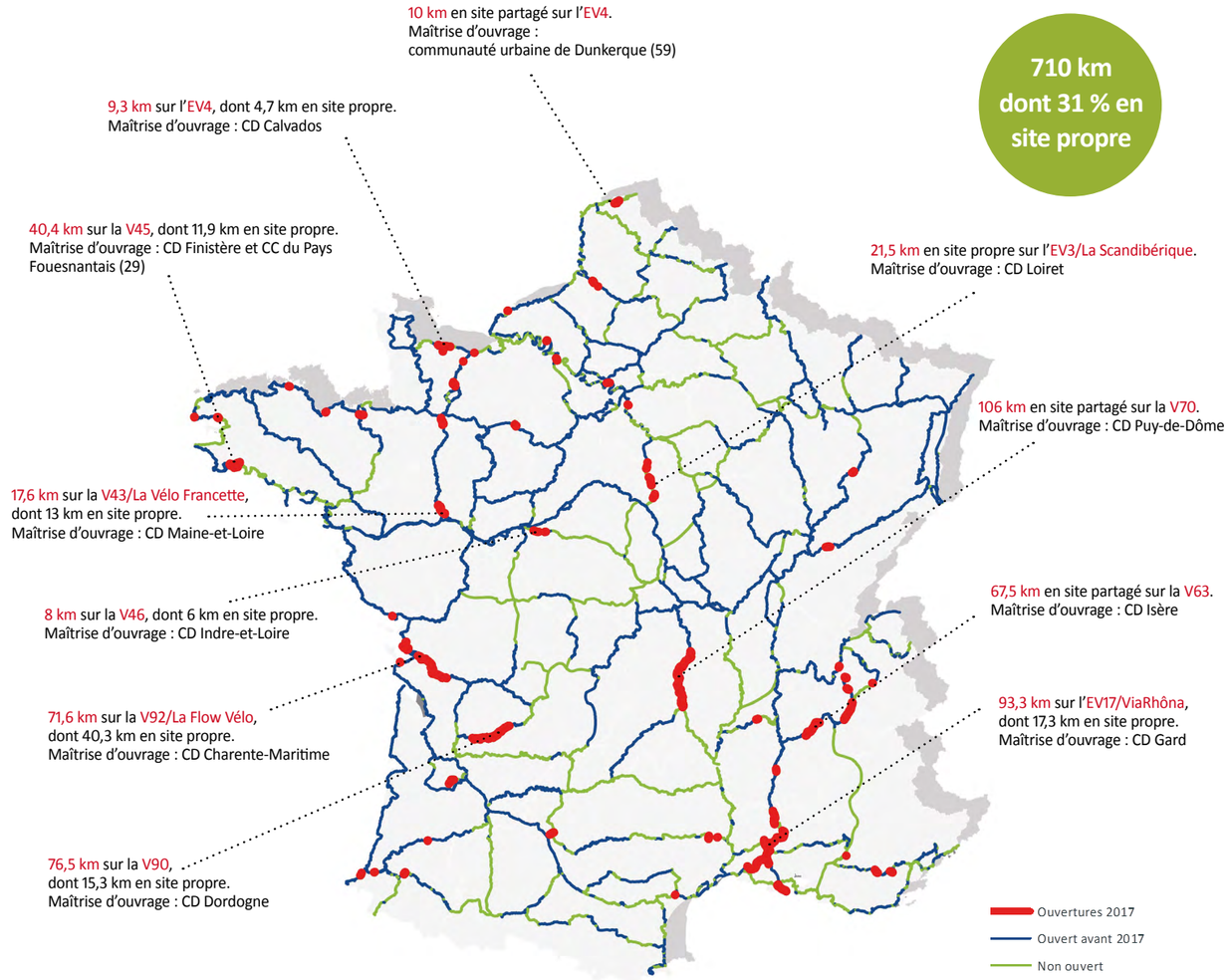
Avancement du Schéma national vélo par département

Tenir le cap de la France à vélo 2030

7750 km d'itinéraires nationaux restent à réaliser d'ici 2030, dont 1690 km d'EuroVelo. Au rythme de 600 km par an, l'ambition est tenable et réaliste ! Les DRC invitent les territoires à maintenir leurs efforts et leur cap ensemble. Mais ces infrastructures cyclables ne sont pas que l'affaire des collectivités, elles sont aussi celle de l'État ! Les DRC lui réclament donc d'affirmer le rôle stratégique du Schéma national vélo et de l'inscrire dans le Plan vélo annoncé par la ministre des Transports. L'État doit soutenir l'actualisation du Schéma national vélo pour prioriser l'investissement public et stimuler les réalisations avec un financement dédié.

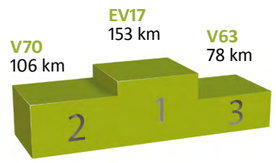
Les ouvertures du Schéma national vélo en 2017

710 km dont 31 % en site propre



Les podiums des ouvertures

Pour les itinéraires :



Pour les départements :

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

- Régions : SRADDET, SRDTL
- Départements : Schéma départemental
- Intercommunalités : SCoT, PLUi, PDU

Impact économique

Retombées annuelles* :

810 km = 13,5 millions d'euros

15 120 km = 252,5 millions d'euros

** Projections selon ratios au km du Baromètre du tourisme à vélo en France, édition 2017*

Source :

Résultats au 1er janvier 2018, issus de l'enquête 2017 des DRC compilant près de 70 contributions de territoires dans l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V). Un travail réalisé avec le soutien du Ministère de la transition écologique et solidaire.

Les V62 et V63

Véloroutes du sillon alpin

En plein cœur des Alpes, de la vallée de l'Isère au lac du Bourget en passant par le lac d'Annecy pour rejoindre la ViaRhôna/EuroVelo 17, les véloroutes V62 et V63 relient un patrimoine naturel et culturel d'exception sur 360 km. Deux itinéraires pour un projet commun qui fédère les collectivités concernées par le tracé. Quels sont les enjeux et les perspectives de développement pour ces véloroutes d'envergure nationale ? Portrait.

Carte d'identité

Sur 360 km, de la vallée de l'Isère au lac du Bourget et au lac d'Annecy, les V62 et V63 sillonnent les Préalpes sur quatre départements : la Drôme, l'Isère, la Savoie et la Haute-Savoie. Réalisées à 81 %, elles sont toutes deux connectées à leurs extrémités à la ViaRhôna/EuroVelo 17. De Valence dans la Drôme à Chanaz en Savoie, la continuité de la V63 est assurée à 100 % depuis fin 2017 sur 215 km. Elle rejoint Chanaz depuis Aix-les-Bains par bateau sur le lac du Bourget, de quoi proposer une offre touristique originale. Réalisée à 53 %, la V62 quant à elle relie la frontière entre l'Isère et la Savoie à la ViaRhôna/EuroVelo 17 en Haute-Savoie.

Un projet fédérateur

L'ensemble des territoires concernés par les V62 et V63 sont mobilisés autour du projet et de son aboutissement. Jusqu'à présent il était difficile de dégager une vision d'ensemble pour ces itinéraires, ce à quoi les quatre départements ont souhaité remédier. Les V62 et V63 relient ces territoires entre eux et offrent une solution de mobilité durable au quotidien. Elles se connectent à la ViaRhôna, captent ses clientèles et irriguent les territoires qu'elles traversent. Des enjeux qu'ont bien saisi les collectivités impliquées, en témoignent les efforts effectués et à venir.

Dans la Drôme tout y est

Le département de la Drôme nomme la V63 la « Véloroute Voie Verte de la Vallée de l'Isère ». Aménagée à 100 % depuis 2013, elle a fait l'objet d'importants investissements portés par le Département, la Région ainsi que les communes et intercommunalités traversées. L'itinéraire longe l'Isère sur 44 km et alterne portions en site partagé (58 %) et en site propre (42 %). Forte de sa continuité assurée, la véloroute fait l'objet d'une mise en tourisme portée par le Département et la Drôme Tourisme, à travers une communication grand public et la pose de relais information service le long de l'itinéraire.

En Isère, une continuité assurée

La V63 en Isère s'étend sur 124 km, dont 36 % sont inscrits en site propre et 64 % en site partagé. Aujourd'hui, sa continuité est assurée grâce au jalonnement en itinéraire provisoire de la sortie de la métropole grenobloise jusqu'à Chapareillan en limite avec la Savoie. Le département de l'Isère a récemment lancé une étude afin de déterminer le tracé définitif de la V63. Depuis l'automne 2017, le tronçon sud-Isère de Saint-Hilaire-du-Rosier à Grenoble est valorisé par une brochure touristique grand public « Véloroute Voie Verte Vallée de l'Isère ».

En Savoie : un développement à deux vitesses

À la frontière entre l'Isère et la Savoie, au niveau de la Buissière, la V63 poursuit son chemin vers Chapareillan et la V62 bifurque vers la Combe de Savoie à l'est. Respectivement réalisées à 39 % et 100 %, les V62 et V63 ont fait l'objet d'un développement à deux vitesses en Savoie. Le Département mise sur l'achèvement de la V63 avant d'engager les travaux d'aménagement de la V62. Sur cette dernière, des travaux ont été lancés en 2017 sur le tronçon Tournon-Montmélian, et 30 km restent à réaliser en dix ans, voir cinq avec le soutien de la Région. La V63 relie, quant à elle, Chambéry à Aix-les-Bains où les cyclistes ont l'opportunité de traverser le lac du Bourget en bateau pour rejoindre la ViaRhôna.

En Haute-Savoie : des projets en cours

Réalisée à 63 % en Haute-Savoie, la V62 est quasiment en site propre sur les 55,7 km existants. Une des sections est superposée avec la voie verte du lac d'Annecy dont le Département a porté la maîtrise d'ouvrage dans les années 2000. La pose, l'entretien de la signalisation directionnelle et la mise en tourisme sont assurées par le Syndicat mixte du lac d'Annecy. 10 000 passages/jour en saison estivale attestent du succès de cette voie verte dont 15 km restent à aménager en rive est par le Département à l'horizon 2021. La définition du tracé de la V62 de la Balme-de-Sillingy jusqu'à son raccordement avec l'EuroVelo 17 est certainement l'un des grands enjeux en Haute-Savoie. La section y fait face à plusieurs défis : rares espaces, routes complexes à aménager, contraintes environnementales fortes.

Sur la voie verte du lac d'Annecy

Vers la naissance d'un comité d'itinéraire

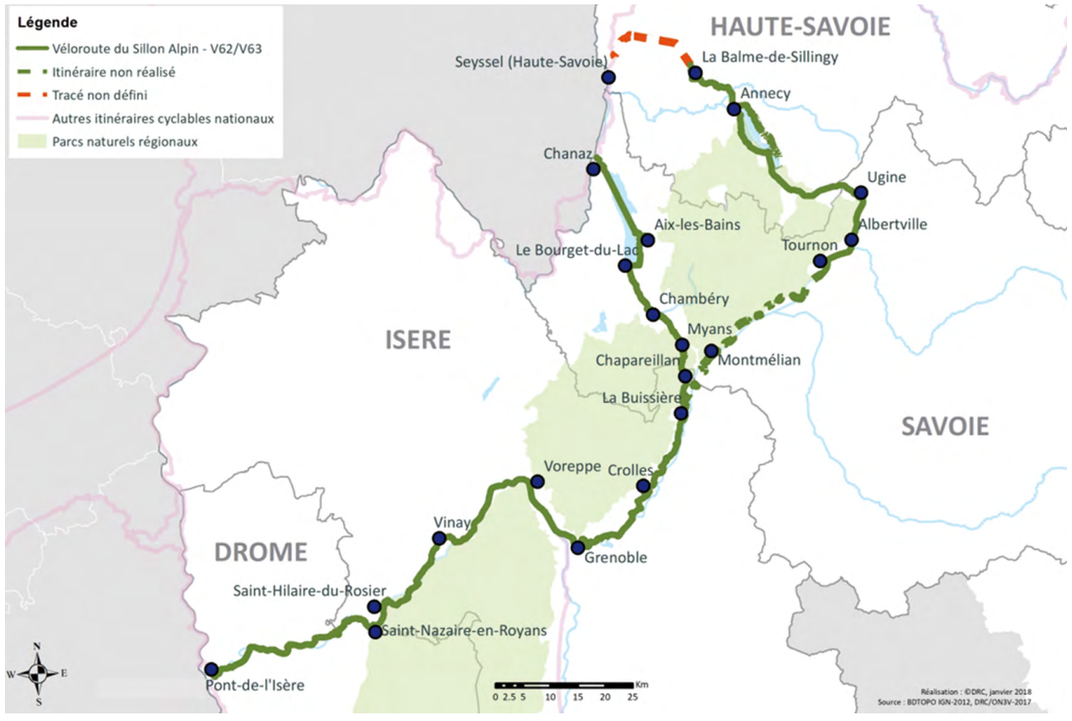
Les V62 et V63 présentent tous les atouts pour devenir des véloroutes de renommée régionale, nationale et européenne : une réalisation avancée, des infrastructures de qualité, une connexion à la ViaRhôna et des dynamiques locales fortes. Au regard de ce potentiel, les quatre départements concernés, en coordination avec les DRC, ont enclenché une dynamique partenariale impliquant tous les territoires traversés. Ainsi s'est tenu le 27 novembre dernier à Chambéry le premier comité de pilotage des V62 et V63, réunissant plus de quinze collectivités autour de la table. Le but ? Mettre en place une gouvernance partagée autour du projet sur la base d'un plan d'actions 2018-2020.

Théo Vintaer

Aire d'arrêt et panneau RIS sur la Véloroute Voie Verte de la Vallée de l'Isère dans la Drôme

Parole d'usager :
Albert Cessieux, administrateur de l'AF3V

« Cela fait longtemps que l'AF3V travaille sur ces itinéraires et nous sommes très satisfaits de les voir se mettre en forme. Ils sont utilisés en grande partie par les locaux. Comme je le dis souvent, ce sont ceux qui habitent à moins de 5 km des itinéraires qui représentent la majorité des usagers. Grace à cette continuité, les déplacements au quotidien vont pouvoir augmenter. Nous n'en oublions pas pour autant l'aspect touristique et les retombées économiques qui en découlent. **On dit souvent que les itinéraires à vélo c'est le tourisme, mais pas que !** *Le vélo est avant tout un moyen de déplacement. À cet égard les mentalités doivent évoluer. L'AF3V salue l'avancée des travaux sur ces itinéraires, et met en garde contre l'oubli ou l'abstraction des variantes et boucles à proximité de l'itinéraire. S'il est important d'assurer en premier lieu une continuité du tracé principal, il ne faut pas négliger les boucles ni l'amélioration des sections qui existent déjà. Meilleur sera l'itinéraire, meilleure sera sa fréquentation. »*



© DR

Olivier Schneider

À 36 ans, celui qui est depuis 2015 le plus jeune président de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) entre enfin en 2018, avec sa structure, dans l'âge de tous les possibles pour la cause qu'il défend depuis si longtemps. Jadis simple silhouette dans le lointain, le vélo est aujourd'hui en passe de devenir un interlocuteur qui compte, et ce Brestois diplômé de Telecom Bretagne nous explique en quoi.

Comment êtes-vous passé successivement de citoyen lambda à militant, puis de militant à président de la FUB ? Et avez-vous seulement déjà été un citoyen lambda ?

Lambda je ne sais pas *[Rires]*, mais j'ai toujours eu un état d'esprit «malin». Je m'amusais à chercher des «bons plans», à optimiser, à essayer de contourner le système, trouver ses failles. Cela m'a donc très vite paru absurde de trimballer une voiture d'une tonne pour faire à peine quelques kilomètres, surtout seul et surtout quand on n'est pas chargé. Étant de surcroît asthmatique et habitant dans une ville loin d'être plate, je me suis tourné vers le vélo à assistance électrique (VAE). Et, comme souvent pour le VAE, pour moi l'essayer c'était l'adopter. Cela m'a même permis de vaincre mon asthme ! Cela me paraissait tellement absurde que tout le monde ne fasse pas comme moi que je me suis mis à publier sur les forums. Ensuite, j'ai rejoint l'association «Brest à pied et à vélo», membre de la FUB. Très intéressé par les politiques nationales, c'est naturellement que j'ai candidaté au comité directeur de la FUB, lors de l'Assemblée générale de Clermont Ferrand en 2011. Ensuite le PAMA (Plan d'action pour les modes actifs) m'a permis de représenter la FUB à un certain nombre de réunions et de confirmer mon appétence à présider cette institution. Grâce aux femmes et aux hommes qui m'ont précédés, particulièrement Geneviève Laferrère, la FUB jouit d'une très bonne réputation, ce qui facilite le plaidoyer : nous étions un interlocuteur crédible.

Avec ses 113 000 réponses recueillies pour une première consultation, le Baromètre Parlons vélo initié en 2017 par la FUB semble avoir fait changer l'association de dimension. Elle est passée d'interlocuteur crédible, justement, à interlocuteur désormais *audible* au-delà du strict seuil des convaincus. Quels ont été les signes annonciateurs ayant conduit à ce point de bascule ?

Nous avions eu l'idée depuis assez longtemps. Je me souviens même avoir moi-même écrit au comité directeur de la FUB - avant d'en être membre -, en leur suggérant une enquête *«pour comprendre les vraies raisons pour lesquelles les gens ne pédalent pas»*, sur le modèle du *Fahrradklimatest* tel que le pratiquent nos voisins allemands depuis près de trois décennies, et qui a permis outre-Rhin à l'ADFC* de recueillir 120 000 réponses dans plus de 500 villes lors de l'édition 2016. Plus récemment, à l'occasion de l'Assemblée générale de la FUB à la Rochelle en cette même année 2016, le journaliste Olivier Razemon avait suggéré une telle enquête. Ensuite, nous avons été poussés par la Fédération européenne des cyclistes, l'ECF, qui nous a accueillis au sein de son *leadership program.*

Au départ vous souhaitiez mener cette enquête après les échéances électorales de 2017, n'est-ce pas ?

Effectivement, nous souhaitions initialement réaliser l'enquête au printemps 2018. L'année 2017 devait surtout être consacrée au lobbying des Présidentielles et des Législatives. Or, quand le président de la République a annoncé, le 1er juillet à Rennes, lors de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, que la priorité irait désormais aux transports du quotidien et qu'il allait y avoir des Assises de la mobilité, nous avons décidé d'avancer les échéances de l'enquête. Nous avons testé nos questions sur le grand public en juillet lors d'étapes du Tour de France, grâce à un partenariat avec ASO sur des ateliers du Tour. Nous avons ensuite trouvé des relais comme Bemobi du groupe La Poste, Union Sport & Cycle, Décathlon ou encore Deliveroo. Quand nous avons franchi la barre de 50 000 réponses, j'ai bien compris que nous étions en train de faire une chose historique. En effet, nous imaginions obtenir 30 000 réponses ! Et lorsque nous tractions sur les pistes cyclables les plus fréquentées, nous sentions que les gens étaient heureux de donner leur avis. Mais c'est évidemment quand la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a cité «Parlons vélo» dans son discours de clôture des Assises que j'ai compris que nous avions contribué à sortir du strict seuil des convaincus. *«Le vélo n'est pas un sujet mineur.»* Dixit une ministre, en France. Je me frottais les yeux.

Je suis sûr que la planète vélo saura saisir l'opportunité et pousser sur des priorités unanimes.

* Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, l'association des cyclistes allemands

INITIATIVE | TERRITOIRE CYCLABLE | ACTUS | DOSSIER | PAUSE-VÉLO | PARUTIONS | AGENDA

© Droit au vélo ADAV

Apprentissage vélo de l'ADAV Lille

Comment la FUB va-t-elle rendre pérenne ce changement de statut, à moyen et long terme ? À contrario, quelles attentes supplémentaires génère cette responsabilité nouvelle de la part du « premier cercle » ? Et comment composez-vous avec cette double exigence au quotidien ?

La ministre a annoncé un Plan vélo interministériel pour le printemps 2018. La FUB entend être particulièrement attentive non seulement au contenu, mais surtout à la mise en œuvre et à la gouvernance de ce Plan. C'est en accompagnant ce Plan de près que la FUB conservera sa crédibilité. Par exemple, plutôt que de se contenter du fait que le Conseil interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, en sa mesure n°10, a annoncé la systématisation de l'apprentissage de la mobilité à vélo en école primaire et vers les nouveaux pratiquants, la FUB va suivre activement le dossier. Cette systématisation était d'ailleurs une de nos trois priorités - avec la création d'un fonds vélo et des mesures fiscales pro-vélo comme l'indemnité kilométrique vélo. Cela implique d'aller au-delà de la relation avec les ministères des Transports et de l'Intérieur, en travaillant avec les Sports, la Santé et l'Éducation nationale. C'est un challenge, mais on ne va pas se plaindre, on le réclamait depuis des années.

En complément des conclusions de cette consultation, quel bilan tirez-vous par ailleurs des Assises 2017 de la mobilité ?

Des Assises 2017, je retiens d'abord le fait que le vélo a été, de l'aveu même de la ministre, un des sujets les plus abordés, y compris dans les réunions en régions. Je suis sûr que la planète vélo saura saisir l'opportunité et pousser sur des priorités unanimes, notamment une perspective claire sur la mise en œuvre du Schéma national vélo, qui a un rôle pour l'attractivité touristique de la France, mais également un rôle structurant pour la mobilité dans les territoires.

Qu'attend la FUB en 2018 de partenaires comme les DRC ?

Fonds vélo, formation pour tous, fiscalité, rôle structurant du Schéma national vélo dans la mise en œuvre du Plan vélo : je pense que les DRC sont totalement en phase avec nous. S'agissant de la gouvernance de ce Plan, nous devons continuer à travailler ensemble afin d'inscrire cela dans le cadre d'une démarche globale et non uniquement comme un point dans le temps.

Pour finir : cette rubrique s'intitule Pause-vélo. Dans les faits, parvenez-vous parfois à mettre votre cerveau en pause de vélo, justement ? Comment un cycliste ayant atteint ce degré d'engagement s'oxygène-t-il l'esprit ?

Pour me détendre, j'aime... tout simplement marcher, flâner dans les centres villes avec ma famille et mes amis, bricoler le bois, regarder le biathlon et... lire dans le bain. Je suis aussi un addict du train, j'en profite pour déconnecter, lire, écrire, sans avoir le flux de courriel entrant. Mais c'est sûr qu'il est parfois difficile d'affronter la charge mentale que constitue l'avancement des nombreux dossiers. Je ne dors pas assez… Surtout quand je n'ai pas assez pédalé durant la journée, d'ailleurs.

Propos recueillis par Anthony Diao

© Mercier vélo Boulogne

Véloparade

TOURISME ITINÉRANT DOUX

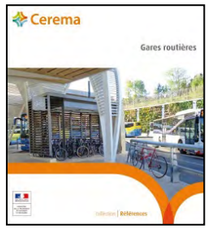
La 340e revue Espaces tourisme et loisirs est consacrée à l'itinérance douce. Pour donner une vision globale sur le tourisme itinérant, ce cahier s'articule en quatre grandes parties : enjeux de développement local ; sur les sentiers et les chemins ; sur les routes et les voies vertes ; voyage, organisation et services. Les DRC ont contribué à cette édition avec un article sur « La France à vélo, une destination en construction ».

93 pages, 55 €, revue Espaces.
À commander sur **www.tourisme-espaces.com**

INTERMODALITÉ VÉLO + TRANSPORTS PUBLICS : NOUVEAU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE EUROVELO

Dans le cadre du projet *TransdanubePearls* un nouveau manuel EuroVelo identifie des mesures à introduire dans toute l'Europe par les opérateurs de transports publics, les collectivités et acteurs compétents pour faciliter l'intermodalité vélo + transports publics. Les recommandations s'appliquent à la fois aux bus, trains, bacs et avions, mais aussi aux bâtiments et à l'infrastructure (gares, ports, terminaux).

À télécharger sur **www.eurovelo.org**



GARES ROUTIÈRES

Ce guide du Cerema donne un éclairage sur la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières. Il s'agit d'un ouvrage de référence qui propose une approche tant opérationnelle que juridique à destination des acteurs locaux et des aménageurs. Le guide reprend des exemples concrets de gares routières créées ou réaménagées dans les territoires, afin de mettre en lumière différentes solutions d'aménagement.

236 pages, 55 €, Cerema Collection Références.
À commander sur **www.certu-catalogue.fr**

LE CADRE LÉGISLATIF DE L'OPEN DATA APPLIQUÉ AU TOURISME

Le dispositif DATAtourisme s'inscrit pleinement dans les évolutions législatives en faveur de l'open data impulsées par l'État français depuis quelques années. Cependant beaucoup d'acteurs s'interrogent sur le périmètre d'application des obligations législatives de diffusion open data des données touristiques. Ce guide juridique de la DGE apporte un éclairage et accompagne les acteurs dans leur démarche d'ouverture de leurs données.

À télécharger sur **www.datatourisme.fr**

SYNTHÈSE ENQUÊTE DÉPLACEMENTS DES RHÔNALPINS

La région Auvergne-Rhône-Alpes diffuse les résultats d'une grande enquête sur les pratiques de déplacements à l'échelle régionale. Cette enquête déployée auprès de 37 000 Rhônalpins est le fruit d'une collaboration étroite avec les experts du réseau scientifique et technique de l'État et les concitoyens. Les résultats permettront une meilleure gestion des politiques de transports et de l'aménagement du territoire.

À télécharger sur **fr.calameo.com**

L'ALSACE À VÉLO

Entre Haut-Rhin et Bas-Rhin, le guide présente un tour complet en 19 étapes et 3 variantes de l'Alsace à vélo. Près de 450 km d'itinéraires cyclables pour découvrir les canaux et vignobles, villages de charme, villes de caractère. Le guide contient toutes les informations pratiques pour préparer et effectuer son voyage : cartes précises sur fonds IGN au 1/100 000, plans de villes, carnet d'adresses, hébergements, loueurs et réparateurs de vélos, informations train + vélo.

76 pages, 13,50 €, Chamina édition.
À commander sur **www.latitude360.fr**

LE CYCLISME THÉORIQUE ET PRATIQUE EN 1893

Il s'agit d'un ouvrage clé en raison de sa date de parution (1893) et de la densité de ses informations. Au moment de l'invention de la bicyclette moderne, Louis Baudry de Saunier sut capter cet instant de l'histoire de l'humanité où la liberté de mouvement fit un bond en avant considérable. Le développement des machines depuis la Révolution, la place du vélo dans la ville, les femmes à bicyclette et le sport-spectacle sont également à l'honneur dans cet ouvrage.

224 pages, 16,90 €, édition Chistera.
À commander sur **livre.fnac.com**

LA FRANCE AU FIL DE L'EAU

Cette édition 2017-2018 offre tous les renseignements pratiques concernant une navigation aisée et sécurisée en France. Enrichi par des informations sur la gastronomie, l'œnologie, le patrimoine à visiter ainsi que les chemins de halage à parcourir à vélo, ce guide est un compagnon idéal pour la préparation des itinéraires et escales sur le réseau des voies navigables de France et ses abords.

528 pages, 16,95 €, petit futé.
À commander sur **livre.fnac.com**

50e NUMÉRO

15-18 MARS 2018

SALON DESTINATIONS NATURE
PARIS

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

16 MARS 2018

CONGRÈS DE LA FUB 2018 : LE VÉLO EN NOMBRES
LYON

Plus d'infos sur **www.fub.fr**

30 MAI - 1 JUIN 2018

EUROPEAN CONFERENCE ON MOBILITY MANAGEMENT
UPPSALA/SUÈDE

Plus d'infos sur **ecomm2018.com**

28 MAI - 3 JUIN 2018

FÊTE DU VÉLO 2018
PARTOUT EN FRANCE

Plus d'infos sur **feteduvelo.fr**

12-15 JUIN 2018

VELO-CITY 2018 : ACCESS TO LIFE
RIO DE JANEIRO/BRÉSIL

Plus d'infos sur **www.velo-city2018.rio**

12-14 JUIN 2018

TRANSPORTS PUBLICS 2018
PARIS

Plus d'infos sur **www.transportspublics-expo.com**

10 OCTOBRE 2018

8e CLUB ITINÉRAIRES
SAVOIE/CHAMBÉRY

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

11-12 OCTOBRE 2018

22es RENCONTRES DRC
SAVOIE/CHAMBÉRY

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

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

Les résultats détaillés et le palmarès des villes cyclables seront rendus public le 16 mars 2018 au congrès de la FUB à Lyon

Plus de 113 000 réponses

La plus grande enquête jamais menée en France sur le vélo, et la deuxième d'Europe après le *Fahrradklima-Test*

La plus grande contribution citoyenne aux Assises de la mobilité portée par la FUB

316 communes évaluées

Les premiers résultats nationaux révèlent une forte demande pour davantage de sécurité, de bienveillance et stationnement vélo

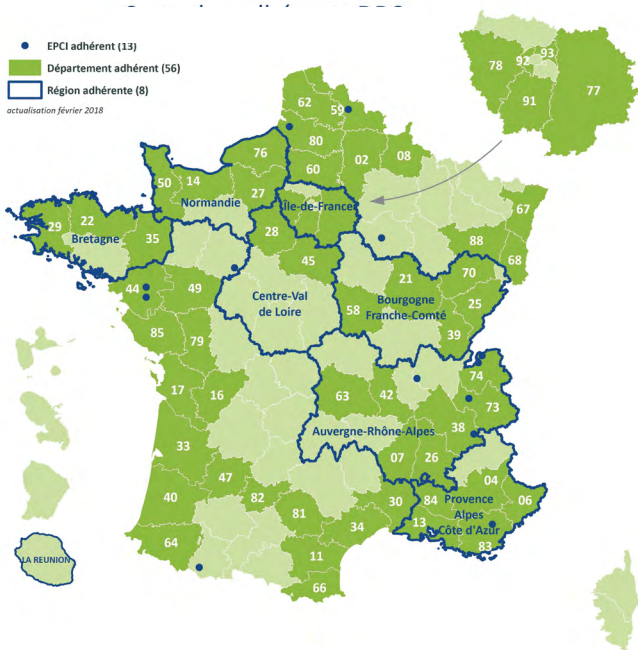
En savoir plus sur **www.fub.fr**

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

Carte des adhérents DRC