

Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

N°51 PRINTEMPS 2018



À LA UNE

L'Ille-et-Vilaine, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Police à vélo

Page 4

DOSSIERS

Fréquentation vélo 2017 & Baromètre des villes cyclables

Page 12

PAUSE-VÉLO

Meredith Glaser

Urbaniste américaine

Page 16





Édito

Chers territoires cyclables,

La France est en pleine transition avec des annonces et des signaux parfois préoccupants... Ce qui est certain c'est que les actualités fusent de toutes parts ! La mue de la mobilité douce commencerait-elle à opérer ? Nous l'espérons fortement !

Côté Plan vélo, les ministres Nicolas Hulot et Elisabeth Borne viennent (une fois de plus !), de confirmer dans leurs discours que le futur projet de Loi d'orientation des mobilités renforcera les mesures en faveur de la qualité de l'air et prévoira des financements, y compris « *pour soutenir les mobilités moins polluantes comme le vélo et les mobilités partagées* ». Un appel à projets bientôt lancé par l'ADEME devrait proposer d'accompagner les collectivités dans cette démarche. Nous restons donc attentifs à ces publications, notamment pour apporter des pistes potentielles sur les maillons complexes du Schéma national vélo (franchissements, points durs, continuités, etc.).

Nos informations nous amènent à nous demander si ces annonces ne relèveraient-elles pas de la méthode Coué ?

En effet, au moment où je rédige cet édit, nous savons que le montant d'un fonds vélo est entre les mains du Premier ministre. La partie n'est pourtant pas gagnée pour obtenir les 200 millions d'euros nécessaires à « *un Plan vélo sincère, structuré et financé* » réclamé par les DRC aux côtés de la FUB, de 18 autres organisations, de plus de 200 parlementaires et par une flopée de citoyens et d'élus qui ont inondé Matignon de cartes postales en ce sens. Lorsque ce Vélo & Territoires n°51 sera paru, le Premier ministre aura-t-il rendu un arbitrage favorable et plébiscité ?

Côté qualité de l'air à présent, après maints rappels à l'ordre, Bruxelles poursuit la France en justice pour des concentrations très préoccupantes de dioxyde d'azote. Rappelons que c'est d'urgence sanitaire dont il s'agit ! La pollution de l'air cause 48 000 décès prématurés chaque année en France, dix fois plus de décès que les accidents de la route et presque autant que le tabac. Face à cela, les mesures doivent être fortes et sans détour. Sur le transport, les préconisations sont claires et, dans ce contexte maintenant d'urgence, la solution vélo pour massifier le report modal n'est plus une option, c'est une nécessité ! Pour répondre à cela, il est impératif de l'envisager avec sérieux, sincérité et surtout avec des financements dédiés. Ces derniers mois, l'énergie que nous

avons dépensée sur ces questions a été conséquente. Élus, associations et usagers ont porté d'une même voix le signal pour le faire entendre à notre Gouvernement... Celui-ci saura-t-il répondre à des besoins si clairement exprimés ?

Côté perspectives et actions à présent, finissons sur les notes encourageantes et stimulantes de ce numéro. Tout d'abord les indicateurs de pratique cyclable livrés grâce à la Plateforme nationale des fréquentations des DRC sont en hausse : +8 % entre 2016 et 2017 et +18 % depuis 2013. Ensuite, la mobilisation citoyenne exprimée dans le Baromètre des villes cyclables a des effets positifs. Les innombrables initiatives de territoires, comme celles d'Ille-et-Vilaine, sont dignes d'être reprises. La vision sur la fluidité des mobilités en ville de Meredith Glaser autant que la police à vélo inspirent. Et, le travail paie puisque la France s'est vue décerner le prix de « Most Popular Cycle Tourism Country 2017 ».

Enfin, la toute récente nomination du Français Christophe Najdovski, un élu, à la tête de l'ECF nous encourage dans l'idée que le vélo en France ne peut être aujourd'hui que renforcé et emprunte une voie visible, audible, positive. En parallèle, la mue progressive de l'ECF de Fédération européenne des cyclistes en Fédération européenne du vélo, assortie de l'adoption d'une nouvelle Vision 2030, doit tous nous inspirer en termes de feuille de route. Les nouvelles dynamiques européennes et nationales en mutation résonnent en nous tous.

Les nombreux territoires de notre réseau se transforment progressivement en territoires cyclables. Les DRC les accompagnent, leur apportent des outils performants, des données réalistes, et aident à faire émerger une vision qualitative de nos itinéraires. La qualité de notre air et de nos vies mérite de persévérer ensemble, en faveur de notre vision partagée de la France à vélo 2030.

Bonne lecture à tous,

Christelle Beurrier

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

Sommaire

INITIATIVE	
Police à vélo.....	4
TERRITOIRE CYCLABLE	
L'Ille-et-Vilaine.....	6
ACTUS	
Actus des DRC.....	10
Actus des territoires.....	11
DOSSIERS	
Fréquentation vélo 2017.....	12
Baromètre des villes cyclables.....	14
PAUSE-VÉLO	
En compagnie de Meredith Glaser.....	16
PARUTIONS	18
AGENDA	19
Les DRC lancent un webSIG véloroutes et voies vertes.....	20

• Photo de couverture : L'EuroVelo 4 en Ille-et-Vilaine ©Pierre Torset/ CDT35

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, Dorothee Appercl, Stéphanie Mangin, Camille Thomé
Cartographie : Thomas Montagne
Conception et réalisation : Dorothee Appercl, Mathilde Montagne
Crédits photos : Annemasse Agglo, CD17, Yolaine Gautier, Jean-Christophe Nicolle, Marjolijn Pokorny, Gildas Raffanel Place Cliché/CDT35, Pierre Torset/CDT35
Remerciements : Pauline Garin, Françoise Morin-Giffraïn, Meredith Glaser, Fabien Leduc, Charles Maguin, Solène Michenot, Roger Morazin, Jean-Christophe Nicolle, Aline Souchal

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 Blaué Engel)

Visite technique à vélo des 21^{es} Rencontres DRC en Charente-Maritime

Police à vélo

Haut les mains sur le guidon !

Orphelines depuis 1984 de ses fameuses hirondelles qui personnifièrent un siècle durant la police à vélo dans les rues de Paris, les forces de l'ordre reviennent doucement vers ce mode doux, renforçant ainsi le contact avec la population. Illustration avec l'exemple de trois villes françaises.

En 2017 en Charente-Maritime, les 21^{es} Rencontres annuelles des DRC s'étaient ponctuées par deux visites techniques à vélo. Innovation : ce temps convivial le nez au vent avait été encadré par huit policiers à vélo, chargés de sécuriser en fluidifiant le parcours du cortège. Une expérience inédite de mémoire des DRC, qui donna lieu à un partage informel d'expériences et une envie d'en savoir davantage sur cette pratique de plus en plus dans l'air du temps. À La Rochelle, donc, mais aussi dans d'autres villes comme par exemple Lyon ou, 9000 km plus au sud, la commune de Saint-Pierre de La Réunion.

LA ROCHELLE

Les grands pas de l'humanité partent souvent des petits pas de quelques hommes. Membre de la première brigade VTT de France créée en 1997 au commissariat de Paris 12^e, François Escot regretta de « *ne pas avoir trouvé le même dispositif* » à son arrivée en 2003 à la Direction départementale de la sécurité publique de Charente-Maritime. Il faudra attendre une décennie et le montage, ficelé en commun avec l'association Vive le vélo, d'un projet dans le cadre du Fonds interministériel de prévention de la délinquance pour que son vœu se concrétise, et que la police nationale locale se mette au diapason d'une pratique en vogue de longue date chez sa consœur de la police municipale. La cheville ouvrière de cette avancée considérable ? Antoine Rachmuhl, un passeur d'autant mieux placé pour saisir les tenants et les aboutissants du dossier qu'il cumule les casquettes

de trésorier de l'association Vive le Vélo et de secrétaire adjoint du Comité départemental de cyclotourisme. Une fois les détails pratiques réglés – contrat avec un fournisseur pour l'achat de neuf vélos, mobilisation et formation des agents sur la base du volontariat, notamment avec une sensibilisation à la thématique des vols de vélo –, le pli a été pris et le *modus operandi* s'est affiné jour après jour, entre feuille de route millimétrée et adaptation aux événements du moment. « *Cette équipe, qui appartient au groupe Sécurité et proximité, constitue un vrai appui opérationnel notamment lors des mouvements sociaux* » se félicite ainsi Dominique Puaud, commandant de police de l'emploi fonctionnel à La Rochelle, ravi de voir l'excellente entente locale se confirmer entre polices nationale et mu-

nicipale. « *Des choses peuvent sans doute être améliorées* », pondère François Escot en sa qualité de chef de groupe « *notamment au niveau de tenues vestimentaires plus compatibles avec une pratique à l'année, mais globalement ça y est, la dynamique est lancée !* » Une meilleure santé, un capital de sympathie en hausse auprès des administrés, une sensibilité accrue aux chevaux de bataille habituels des associations militantes : pour Antoine Rachmuhl, il n'est à ce titre pas étonnant que la réussite des visites à vélo des 21^{es} Rencontres DRC a « *donné envie aux agents mobilisés de se tenir prêts si l'édition 2018 avait besoin d'eux !* ».

À bons entendeurs savoyards...

“Cette équipe constitue un vrai appui opérationnel notamment lors des mouvements sociaux.”

LYON

Dans la capitale des Gaules, une brigade cycliste de police municipale existe depuis 2007. Propriétaire de ses vélos depuis 2010, elle est rattachée à la direction de la police de proximité et est sous la responsabilité du brigadier-chef Jérôme P.¹ Elle rayonne sur les neuf arrondissements de la ville, à partir de son quartier général de la place Saint-Jean dans le Vieux Lyon. Son rôle ? Faire respecter aux automobilistes les pistes et les bandes cyclables (l'amende est passée de 35 à 135 euros) et agir en matière de prévention, notamment auprès des écoles. « *C'est aussi un vecteur de communication* » admet Henri Fernandez, le directeur de la troisième police municipale de France en termes d'effectifs. Inscrit comme axe principal du PDU de la métropole de Lyon, le développement des modes actifs a en effet connu un essor considérable depuis 2005 et l'implantation pionnière des Vélo'V dans une cité qui, intramuros, compte aujourd'hui 600 km de pistes et de bandes cyclables. Sur le pont de 7 h 30 à 20 h d'avril à septembre et de 10 h à 17 h 30 d'octobre à mai, les huit volontaires (quatre femmes et quatre hommes) prennent d'autant plus leur mission à cœur qu'ils ont créé deux plaquettes pour lutter contre le vol et rappeler la dangerosité et l'interdiction du port des casques de musique et des oreillettes

¹ L'intéressé a souhaité s'en tenir au prénom.

à vélo. « *Ces deux documents ont été envoyés, avec l'accord des présidents d'Universités, à des milliers d'étudiants* », explique Jérôme P. Le chantier est encore vaste dans une commune qui compte 335 agents de police municipale pour 440 000 habitants, mais le mot d'ordre est clair : « *Tolérance et discernement* ».

SAINT-PIERRE DE LA RÉUNION

Enfin, beaucoup plus au sud, la mise en place début 2018 de la première brigade cyclable de l'île de La Réunion – six fonctionnaires de la police nationale équipés de VTT à assistance électrique – semble là aussi donner pleine et entière satisfaction, aux dires de Daniel Rivière, secrétaire général UNSA Police. « *Leur mission est de surveiller le front de mer de Saint-Pierre et notamment la délinquance et les vols. Force est de constater que les chiffres sont en baisse.* » Il y a une dizaine d'années, une première expérience de ce type avait achoppé sur une autre commune de l'île, faute de contrat d'entretien et de maintenance des vélos. Ce problème étant résolu, le prochain objectif semble tout tracé : conquérir Saint-Denis, le chef-lieu du département. ■

Anthony Diaio



© DR

Policiers à vélo de Lyon

L'Ille-et-Vilaine, territoire cyclable

Département le plus peuplé de la région Bretagne, le territoire breillien s'est doté fin 2017 d'un nouveau Schéma cyclable. L'occasion idéale de faire le point sur une politique ambitieuse en perpétuelle amélioration.

UN NOUVEAU SCHÉMA DEVENU NÉCESSAIRE

Entretien avec Roger Morazin, conseiller départemental délégué aux Déplacements doux, aux liaisons cyclables et à l'éducation à l'environnement, vice-président du CDT Haute Bretagne Ille-et-Vilaine, représentant aux DRC.

Qu'est-ce qui a motivé la transition du Département vers le nouveau Schéma cyclable de novembre 2017 ?

J'ai pris la délégation départementale en 2015. À ce titre, j'ai pu participer aux trois dernières Rencontres annuelles des DRC dans la Drôme, en Alsace et en Charente-Maritime. Ces moments nous ont permis de prendre la mesure de notre situation en Ille-et-Vilaine, et de la nécessité de la faire évoluer. C'est à partir de là que nous avons pu amorcer un travail de réflexion au niveau des services pour mettre en place une nouvelle politique vélo.

Quelles en sont les grandes lignes ?

Le nouveau Schéma va d'abord s'attacher à finaliser les nombreuses boucles vélo et voies vertes dont l'aménagement était déjà en cours. Des efforts particuliers porteront également sur les thématiques des EPCL, des collèges, des contrats départementaux de territoire et de l'adaptation de notre règlement de voirie aux enjeux posés par le partage de la route entre ses différents usagers. Enfin, plusieurs actions sont prévues en matière de communication, d'insertion ou de santé.



L'ILLE-ET-VILAINE EN BREF

Préfecture : Rennes
6775 km² – 1,04 millions d'habitants
154 habitants/km²
696 km de véloroutes départementales
1370 km de boucles locales
34 prestataires marqués Accueil Vélo

Par exemple ?

Nous comptons mettre vingt vélos à assistance électrique à la disposition des agents du Département, afin de les sensibiliser petit à petit. De la même façon, nous avons commencé à nous rapprocher d'associations pour travailler sur la question des effets du vélo sur l'insertion et la santé des populations fragiles. Enfin, le dimanche 10 juin est cette année une date à retenir pour nos administrés, puisque nous organiserons à La Chapelle-Bouëxic notre premier Carrefour départemental du vélo. Cette journée sera l'occasion de participer à des ateliers, des débats et des circuits en famille – bref, de parler vélo !

COMMENT LE CDT VALORISE LA POLITIQUE VÉLO DU DÉPARTEMENT

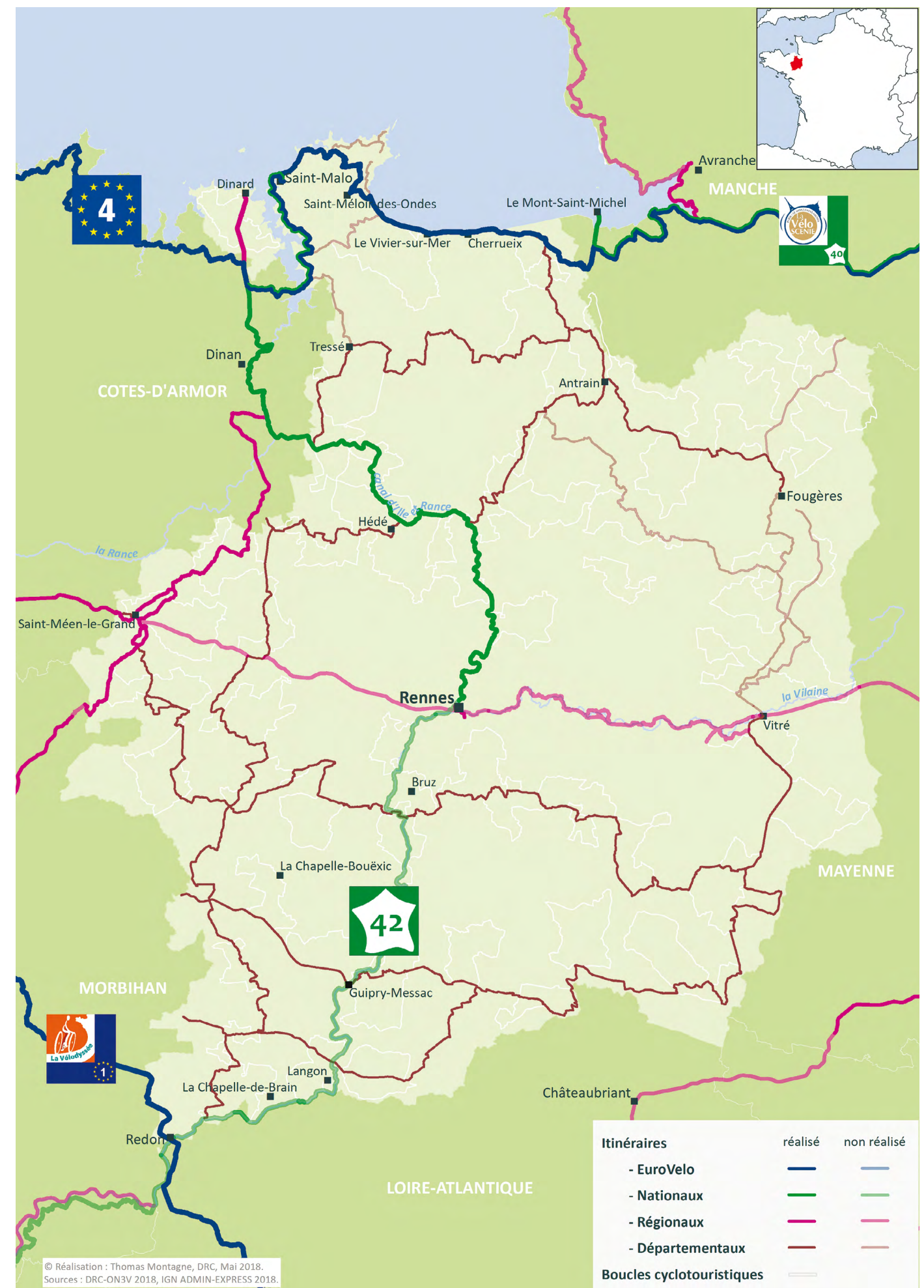
Témoignage de Solène Michenot, présidente du CDT Haute Bretagne Ille-et-Vilaine

Qualification des boucles vélo en Plus belles balades

« Le CDT Haute Bretagne est engagé dans la valorisation de la randonnée depuis plus de quinze ans. À ce titre, il a entamé dès 2004 une réflexion sur le concept de « Plus belles balades à pied » et a adapté cette démarche aux boucles vélo à partir de 2011.

Dans le cadre de son Plan vélo, le département d'Ille-et-Vilaine a lui aussi souhaité favoriser le déploiement des boucles locales. Le CDT a donc adapté son référentiel afin de qualifier les boucles vélo en fonction du type d'aménagement (site propre/site partagé), de son environnement (ville, forêt, bocage, panorama, eau) et de critères touristiques (aire d'accueil, équipements et services, attraits touristiques et patrimoniaux). L'objectif est de qualifier cette offre et d'en assurer la promotion à travers le concept de « Plus belles balades à vélo ».

Pour ce faire, le CDT a mis en place depuis 2013 un site Internet dédié à la randonnée avec une entrée vélo ainsi qu'une carte « Balades et randonnées » dont le verso est entièrement dédié au vélo. Il participe en outre depuis deux ans au salon *Destinations nature* à Paris et, dans le cadre d'un partenariat avec le Comité régional du tourisme, à l'accueil des tour-opérateurs qui souhaitent programmer des séjours à vélo autour de notre destination. Ce travail de qualification a aussi été valorisé en 2017 avec la sortie d'un guide aux éditions Ouest France intitulé *Autour de Rennes à vélo - La Haute Bretagne en roue libre*, qui valorise une trentaine de parcours cyclables. »



La structurante V42 Saint-Malo/Arzal

« L’Ille-et-Vilaine est traversée par la V42. Cet itinéraire inscrit au Schéma national vélo relie Saint-Malo à Arzal en empruntant en grande partie le chemin de halage le long du Canal d’Ille-et-Rance et de la Vilaine. Il connecte sur plus de 200 km la Manche à l’Atlantique et permet de découvrir des villes comme Saint-Malo, Dinan, Rennes et Redon, mais aussi de traverser les vallées de la Rance et de la Vilaine ou de passer par des sites patrimoniaux (site des onze écluses à Hédé, Moulin du Boël) et naturels (site de Corbinière, marais de Gannel). Depuis près de vingt ans, la section entre Saint-Malo et Rennes a été aménagée par les départements d’Ille-et-Vilaine et des Côtes d’Armor. La section entre Rennes et Redon est actuellement en cours d’aménagement par le conseil régional de Bretagne, qui est récemment devenu propriétaire des voies d’eau navigables. Cet itinéraire est également desservi par trois gares TGV et par de nombreuses gares TER. Il est en outre connecté à deux itinéraires EuroVelo, à savoir l’EuroVelo 4 et La Véloodyssée/ EuroVelo 1, et permet de boucler le Tour de Bretagne à vélo. »

Le Tour de Haute Bretagne à vélo

« L’objectif est de s’adresser à une clientèle itinérante, notamment familiale, qui souhaiterait découvrir notre destination à vélo, en lui proposant des itinéraires à la carte et en favorisant la découverte à travers des « tours de pays ». Deux sont actuellement promus sur notre site Internet, à savoir le Tour du pays de Redon, d’une distance de 150 km, à faire en trois jours et 100 % en site propre, et le Tour du pays de Saint-Malo, d’une distance de 176 km à faire en quatre jours. Le CDT, en collaboration avec les acteurs locaux, contribue au déploiement de la marque Accueil Vélo auprès les hébergements, offices de tourisme et loueurs de vélo. À ce jour, le département d’Ille-et-Vilaine dispose de 25 hébergements, de cinq offices de tourisme, de trois loueurs de vélo et d’un site de visite marqués Accueil Vélo. Ce déploiement s’est principalement fait le long des deux EuroVelo (EuroVelo 4 et La Véloodyssée/ EuroVelo 1), ainsi que le long de la V42 Saint-Malo/Arzal. »

LES ITINÉRAIRES CYCLABLES, UNE ATTENTION CONSTANTE DE L’ILLE-ET-VILAINE DEPUIS 2007

Entretien avec Françoise Morin-Giffraïn, responsable du service Études et travaux n°3, mission Déplacements durables, au département d’Ille et Vilaine et Jean-Christophe Nicolle, chargé de mission Développement, filières et territoires au comité départemental de tourisme Haute-Bretagne Ille-et-Vilaine.

Quelles avaient été les principales avancées du Département en matière cyclable avant le Schéma 2017 ?

Le Département travaille depuis 2007 à la mise en place d’itinéraires cyclables de loisirs et de tourisme. Ceux-ci s’appuient sur des routes existantes où passent moins de 1000 véhicules par jour. Ces itinéraires offrent un maillage du territoire à la découverte de ses espaces naturels sensibles. Dès 2008, le Département est allé au-delà en accompagnant les pays touristiques dans des projets de boucles locales initiés par eux-mêmes ou les EPCI. Pour nos aménagements, nous retenons le sable local traité, adapté à un usage de loisirs et de tourisme.

C’est-à-dire ?

Sur la base du respect des critères de sécurité et de compatibilité avec le maillage des itinéraires départementaux, les projets de boucles locales



Balade à vélo au bord du canal d’Ille-et-Rance

ont fait l’objet d’une labellisation par le Département. Ceci entraînant une prise en charge allant de la fourniture et de la pose des panneaux de signalisation jusqu’à la mise en œuvre desdites boucles. Cette évolution a permis de développer les déplacements de loisirs et de tourisme au niveau local. Les autres axes de cette politique cyclable départementale portaient principalement sur l’aménagement de voies vertes telles que la voie verte de la baie du Mont Saint-Michel, ou encore sur le dispositif des contrats de territoire et le financement de projets d’aménagements locaux à vocation utilitaire ou touristique.

Quel budget est alloué au Schéma 2017 ?

Le nouveau Schéma départemental cyclable se scinde en plusieurs actions. Il prévoit 65 000 euros pour finaliser les itinéraires reliant Saint-Méloir-des-Ondes à Tressé sur la véloroute départementale 8 (VD8), Vitré à Fougères sur la VD5 et Saint-Méen-le-Grand à Vitré sur la V6. Par ailleurs l’aménagement des boucles locales se poursuivra à raison de trois à cinq par an, soit environ 25 000 euros affectés chaque année. S’agissant de la voie verte de la baie du Mont Saint-Michel, un budget de 300 000 euros est prévu pour améliorer la traversée des villes de Cherrueix et du Vivier-sur-Mer. Les études de l’aménagement des 20 kilomètres qui relient Saint-Méloir-des-Ondes à Saint-Malo seront par ailleurs relancées, l’opération étant évaluée à 2,5 millions d’euros. Enfin, la question de la traversée de la Rance, sur cette voie verte, fera l’objet d’une étude menée avec les EPCI partenaires du fait de l’usage à la fois utilitaire et touristique de la liaison cyclable. L’objectif sera de déterminer l’aménagement adéquat au vu des contraintes sur ce secteur, telles que l’inscription en site classé ou encore la présence de l’usine marémotrice du barrage. Un itinéraire touristique alternatif a été mis en place pour assurer la continuité avec le département des Côtes d’Armor.

Quid de la prise en charge d’aménagements cyclables dans le cadre des contrats de territoire ?

Le dispositif des contrats de territoire sera maintenu, mais sera désormais conditionné par la mise en place préalable, par la collectivité locale, d’un schéma de cohérence cyclable.

Combien de kilomètres ont été aménagés à ce jour ?

Le Plan vélo départemental a permis d’aménager 696 km de véloroutes

départementales et 1370 km de boucles locales. Le développement des boucles devrait bientôt se finaliser par la contrainte de délimitation géographique, liée au critère qui impose le non croisement des boucles pour des raisons de lisibilité et de sécurité. Quelques boucles complémentaires pourront toutefois être mises en place, ce qui porterait le linéaire cible entre 1600 et 2000 km.

Quelles tendances se dégagent de l’enquête de fréquentation réalisée en 2013 par la région Bretagne et les départements ?

Cette étude nous a permis de distinguer les cyclistes selon les usages : 64 % d’entre eux pratiquent en loisirs et 11 % en itinérance. Par jour et par personne, ils parcourent en moyenne 36 km et dépensent en moyenne 58 euros. En 2018, le même dispositif est reconduit en Bretagne. Il va nous permettre de disposer de nouveaux éléments liés au profil de la clientèle, et de les comparer aux résultats de 2013 ainsi qu’à ceux de l’enquête Reflet menée en Bretagne en 2016 sur l’ensemble de la clientèle d’agrément. En termes de fréquentation, l’année 2017 a enregistré 190 900 passages de vélos en Ille-et-Vilaine, soit une moyenne de 105 par jour et par compteur. Cela représente une augmentation de 4,6 % des passages vélos par rapport à 2016.

Agence Abicyclette

Trois questions à Fabien Leduc, fondateur

Agence rennaise fondée en 2010, Abicyclette est née de « l’envie de faire voyager les gens à vélo, de leur faire prendre conscience de l’accessibilité de ce type de vacances et d’aventures, du bonheur et du repos actif que cela procure ». Son credo ? Trouver le voyage qui colle le mieux à la demande du client.

Qu’est-ce qui a changé entre Abicyclette 2010 et Abicyclette 2018 ?

Presque tout ! En 2010, nous avions à cœur de partager notre passion et de l’associer à la découverte de territoires et de terroirs principalement bretons... Aujourd’hui, cette passion nous la partageons avec dix fois plus de voyageurs venus du monde entier. Nous organisons désormais de très nombreux voyages sur l’ensemble de la moitié ouest de la France, de Caen à Montpellier en passant par Orléans, Brest ou Hendaye, ainsi qu’à l’étranger. Le vélo à assistance électrique, au cours de la période, a été aussi une grande évolution, nous amenant ces trois dernières années une nouvelle clientèle et modifiant au passage les caractéristiques de notre parc de vélos de location.

À quel(s) niveau(x) la politique cyclable départementale a-t-elle eu une incidence sur votre activité ?

Nos circuits sont souvent construits à une échelle régionale. Nous parlons très peu d’échelle départementale dans nos itinéraires et souffrons parfois de ce découpage. Car la qualité des aménagements varie de manière très significative entre les départements, ne rendant pas facile la continuité et la logique de grands itinéraires pour des clientèles étrangères notamment. Néanmoins nous reconnaissons que les aménagements des voies vertes sont très importants. Quand la communication suit, nous voyons régulièrement venir des demandes d’information sur ces itinéraires. D’autre part, cela nous a permis de renforcer notre offre et notre communication envers les familles qui recherchent ce type d’aménagement. Que ce soit chez nos voisins européens ou à l’échelle du pays, nos expériences montrent l’efficacité en termes d’attractivité de tous ces aménagements cyclables. Aussi nous encourageons vivement nos partenaires institutionnels à continuer dans cette voie pour l’accueil de ce slow tourisme plus intéressant économiquement et moins dégradant des milieux.



L’EuroVelo 4 en Ille-et-Vilaine en automne

En savoir plus
www.ille-et-vilaine.fr
www.bretagne35.com
balades.bretagne35.com



Équipe bureau d’Abicyclette

Quels seraient les points à améliorer pour que l’offre cyclable du territoire épouse au mieux vos attentes ainsi que celles de vos clients ?

J’en listerais quatre. D’abord, une meilleure coordination entre les territoires pour une meilleure continuité des itinéraires cyclables et de la signalétique. Ensuite, davantage de concertation avec les associations et les acteurs du vélo pour la réalisation des aménagements, car nous constatons encore régulièrement des absurdités en termes de sécurité sur certaines portions. Ensuite encore, que l’accueil des vélos devienne un élément de réflexion obligatoire dans tous les nouveaux aménagements, par exemple pour l’accès au Mont Saint-Michel ou au passage du barrage de la Rance... Enfin, la question du développement d’activités culturelles et de services de restauration ou de ravitaillement autour des itinéraires cyclables me semble un autre levier important à travailler pour l’avenir. ■

Propos recueillis par Anthony Diao

En savoir plus
www.abicyclette-voyages.com

Actus des DRC

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

Prix EuroVelo du tourisme à vélo : la France sur la première marche du podium

La première édition des prix EuroVelo du tourisme à vélo s'est tenue le 9 mars à l'occasion de l'ITB à Berlin, le premier salon mondial du tourisme. La France s'est fait remettre le prix du pays le plus apprécié pour le tourisme à vélo, et la véloroute du Rhin/EuroVelo 15 celui de l'itinéraire EuroVelo le plus apprécié en 2017. Cette récompense est un excellent signe d'encouragement et de reconnaissance adressé à tous les acteurs mobilisés sur le cap de la France à vélo 2030. La cérémonie s'inscrivait dans le cadre de la première journée de tourisme à vélo organisée par l'ECF et l'Association allemande des cyclistes (ADFC). Les DRC, en leur qualité de centre national de coordination pour EuroVelo et porte-voix des collectivités au conseil d'administration de France Vélo Tourisme, ont reçu le prix par Michael Cramer, membre du Parlement européen.



Premier prix EuroVelo du tourisme à vélo pour la France

d'acteurs français ce 19 avril pour échanger sur son avenir prometteur. Organisé à l'initiative des acteurs bretons et normands, ce comité de pilotage a posé les jalons d'un partenariat pour l'EuroVelo 4 en France dès 2019. Première étape ? Préfigurer la mise en place d'un comité d'itinéraire dès cette année via un partenariat efficace entre les acteurs publics rassemblés par Calvados Attractivité et secondés des DRC.

AtlanticOnBike : séminaire de travail en Irlande

Du 25 au 27 avril dernier, les partenaires des six pays du projet AtlanticOnBike se sont réunis pour leur deuxième séminaire. L'objectif ? S'accorder, entre autres, sur les grandes lignes de la future stratégie marketing de l'itinéraire. En présence de Chrystelle Beurrier pour les DRC et Karine Fouquet, conseillère départementale de Loire-Atlantique, pour La Vélodysée, élus et techniciens se sont appropriés les premiers résultats des travaux conduits sur le sujet. Au menu ? Validation de la clientèle cible, nom de l'itinéraire, avantages concurrentiels, articulation entre promotion locale, nationale et transnationale... Prochain rendez-vous en octobre pour le partage et la mise en œuvre d'une observation commune de la fréquentation et des retombées économiques à l'échelle de l'itinéraire. Des travaux dans lesquels les DRC s'impliquent tout particulièrement.

Vingt réseaux nationaux se mobilisent pour le financement du Plan vélo

Sur fond d'arbitrages budgétaires de la Loi d'orientation des mobilités, les DRC aux côtés de la FUB et de 18 autres organisations ont adressé un courrier commun au Premier

ministre pour demander un Plan vélo financé. Les hésitations du gouvernement apparaissent comme un renoncement de la France à son projet de favoriser la mobilité à vélo pour tous et partout, et à la rendre plus accessible. Les organisations signataires estiment les besoins financiers à 200 millions d'euros par an et recommandent de programmer cet investissement de l'État sur quatre ans à minima. L'impulsion nationale a fait ses preuves dans d'autres pays européens. Un fonds de 200 millions d'euros serait équivalent au financement du Plan vélo allemand en 2017. Une action volontariste de l'État est indispensable pour rattraper le retard de la France sur le vélo.

Le réseau accueille quatre nouveaux adhérents

Une Région, un Département et deux intercommunalités ont rejoint le réseau des DRC depuis février. La Nouvelle-Aquitaine compte plus de 4000 km de véloroutes et voies vertes, dont 3440 km sont inscrits au Schéma national vélo, ce qui en fera la première région cyclable de France en termes de linéaire structurant. L'adhésion du Cher confirme la mobilisation du Département sur le vélo avec de forts investissements sur La Loire à Vélo et une priorité mise aujourd'hui sur les 194 km du Canal de Berry à Vélo/V46. La communauté d'agglomération Grand Lac, elle, constitue un point d'intérêt majeur pour la ViaRhôna/EuroVelo 17 qui la traverse sur 21 km et marque par son adhésion l'engagement dans la dynamique des V62-V63, dont 25,6 km la concernent. La communauté de communes Fier et Usses en Haute-Savoie, pour sa part est concernée par 12,5 km de la V62 dont elle entend bien accélérer les réalisations. Bienvenue à ces quatre nouveaux adhérents !

Actus des territoires

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

L'Aude adopte son nouveau Schéma départemental vélo

Le 27 mars, le département de l'Aude a approuvé à l'unanimité son nouveau Schéma départemental vélo 2018 – 2022. Ce dernier définit les réseaux structurants prioritaires et secondaires, vise à coordonner les aménagements complémentaires avec les communes et leurs groupements, à sécuriser la pratique du vélo, à positionner le Département comme l'un des intervenants dans la mise en œuvre de cette politique ambitieuse. Pour dérouler son plan d'actions, l'Aude entend disposer d'un outil d'organisation des itinéraires cyclables et se doter d'un guide technique spécifique.

La Haute-Savoie accompagne la mobilité de ses agents

Pour réduire la part modale de la voiture individuelle et répondre au défi majeur de sa pauvre qualité de l'air, la Haute-Savoie s'est dotée d'un plan de déplacements administration (PDA) et de plans de déplacements de site (PDS). Le premier, décliné en 28 actions, fixe les règles de déplacement pour l'ensemble des agents et les seconds encadrent les besoins spécifiques liés aux sites et aux missions des personnels concernés. Puisque le vélo revêt le plus grand potentiel de report modal, des formations pour circuler à vélo sont organisées avec succès et du stationnement sécurisé des vélos systématiquement mis en place. L'IKV est attendue pour bientôt au département de la Haute-Savoie.

Les Côtes d'Armor publient les chiffres de fréquentation sur leurs véloroutes et voies vertes

L'année 2017 a enregistré plus de 140 000 passages vélo sur les itinéraires cyclables du département des Côtes d'Armor. L'avant-saison prend de l'ampleur (avril, mai) et la fréquentation en août est très importante. Les itinéraires régionaux (Rennes – Saint Malo et Saint Malo – Rhuys) sont les plus fréquentés et le nombre de passages vélo continue à progresser. Les comptages vélo sur les EuroVelo 1 et 4 enregistrent également une hausse par rapport à 2016 : +7,2 % pour l'EuroVelo 4 et +0,3 % pour l'EuroVelo 1. L'EuroVelo 4 en Côtes d'Armor a une saisonnalité marquée. La saison estivale cumule 86 % des passages.

La passerelle de la Via Fluvia en Ardèche est posée

Depuis le 20 avril, une passerelle permet aux usagers de la Via Fluvia/V73 de franchir la Deûme. L'installation délicate de cet ouvrage de plus de 28 mètres de long, 3,10 mètres de large et 40 tonnes a réussi en moins d'une heure. Cette réalisation marque un avancement important pour l'Ardèche qui vise une Via Fluvia continue à l'horizon 2020.

L'Aisne signe une convention de superposition d'affectation avec VNF

Dans le cadre de la mise en service d'une section de La Scandibérique/EuroVelo 3, l'Aisne a aménagé un tronçon en bordures des voies navigables de VNF, sur le canal latéral de l'Oise, le canal de Saint-Quentin et le canal de la Sambre à l'Oise. Une convention de superposition d'affectation signée entre le département de l'Aisne et VNF définit les modalités techniques et financières entre les deux gestionnaires, préserve les intérêts réciproques des signataires, et considère les usages actuels et futurs du domaine public fluvial.

Le département de Loire-Atlantique renouvelle la navette vélo sur le pont de Saint-Nazaire

Après le succès de l'expérimentation 2016, le département de Loire-Atlantique renouvelle la mise en place d'une navette gratuite pour les cyclistes sur le pont de Saint-Nazaire pour les ponts de mai et la période estivale. Cette navette permet aux cyclistes de franchir la Loire, dans les deux sens, entre Saint-Nazaire et Saint-Brevin-les-Pins neuf fois par jour. Elle facilite ainsi le passage du pont

et la connexion à La Loire à Vélo, La Vélodysée/EuroVelo 1 et Vélocéan. Jusqu'à huit personnes peuvent embarquer à bord en même temps, sans réservation. En 2017, 2168 passages avaient été enregistrés entre juillet et août : une expérimentation très concluante.

À vélo c'est la classe ! en Pyrénées-Atlantiques

Dans le cadre du Plan éducatif départemental porté par le département des Pyrénées-Atlantiques, les collèges sont invités à répondre à l'appel à projet « À vélo c'est la classe ! ». L'objectif ? Sensibiliser les élèves à la mobilité à vélo. Le Département distribue un kit de sécurité vélo à tous les collèges qui participent à cette initiative, et clôture le programme pédagogique autour du vélo en proposant aux élèves de trois collèges un voyage à vélo. Trois jours durant, les collégiens découvrent la Côte basque depuis la baie de Txigundi reliant Irun à Saint-Sébastien et pédaleront sur la voie verte de la Bidassoa entre la France et l'Espagne.

La voie verte entre Annemasse et Genève est ouverte

Le tronçon de 5 km entre la gare d'Annemasse et Genève-Eaux-Vives a été inauguré le 27 avril par les élus français et suisses. Maillon structurant du schéma de déplacements d'Annemasse – Les Voirons Agglomération, la voie verte traverse l'agglomération sur 12 km depuis la frontière suisse jusqu'à Bonne et se prolonge en direction de Chamonix sur l'itinéraire Léman Mont-Blanc. Côté Suisse, elle se poursuit vers le centre de Genève. L'aménagement de cette voie verte représente un coût total de 5,8 millions d'euros.



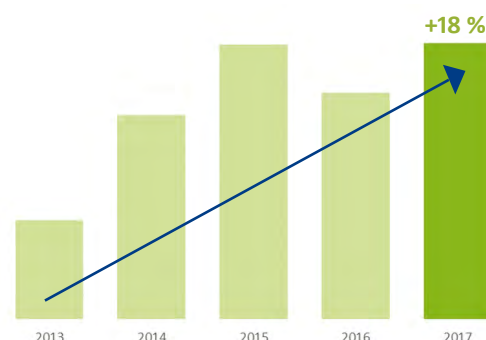
Voie verte du Grand Genève

Fréquentation vélo 2017

Une nouvelle année record

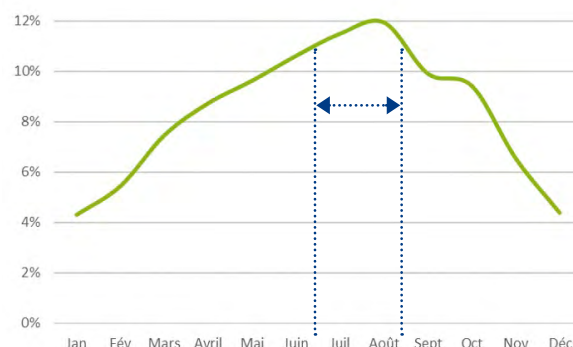
Les résultats 2017

+8 % de passages par rapport à 2016. **Après un ralentissement en 2016, la fréquentation vélo renoue avec la hausse.** La pratique du vélo en France s'installe dans la durée : +18 % de passages par rapport à 2013.



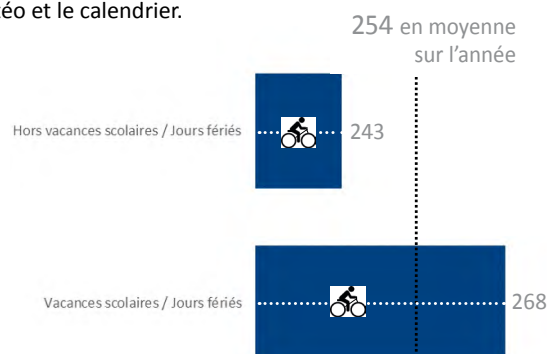
Évolution du nombre de passages de vélos (à échantillons comparables)

33 % des passages de vélos en juillet et août. Même si la saisonnalité tend à se lisser celle-ci reste marquée.



Répartition mensuelle des passages 2017 (base : 366 compteurs)

9 % de passages en plus lors des vacances scolaires et jours fériés. La fréquentation vélo est par ailleurs fortement impactée par la météo et le calendrier.

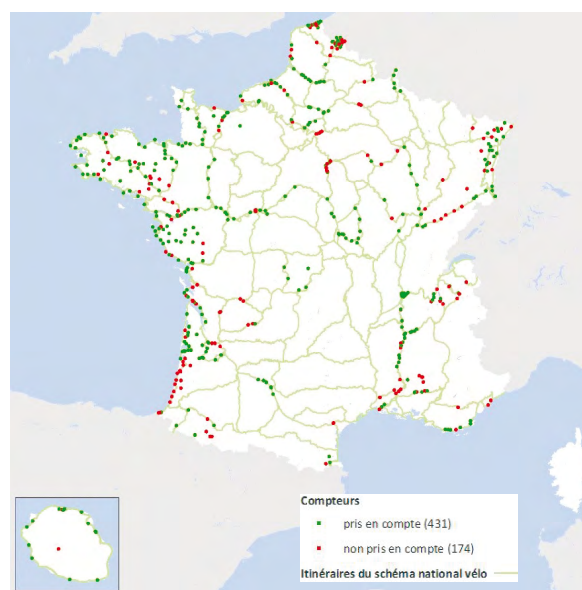


Nombre moyen de passages de vélos par jour et par compteur

La Plateforme nationale des fréquentations, kezaiko ?

Créée en 2013 par les Départements & Régions Cyclables avec le soutien de l'Ademe et du ministère de l'Écologie, la Plateforme nationale des fréquentations (PNF) agrège les données de compteurs de vélos partagées par des collectivités volontaires. Elle permet de suivre le nombre de passages de vélos et non pas un nombre de cyclistes.

+ de 600 compteurs partagés : une base de données conséquente



Carte des compteurs de vélos partagés sur la PNF ©DRC, fin mars 2018

Triplement des compteurs analysés en 5 ans

2013	2017
126 compteurs	431 compteurs
33 contributeurs	63 contributeurs

Une représentation de tous les types d'espaces

114 compteurs urbains
109 compteurs périurbains
208 compteurs ruraux

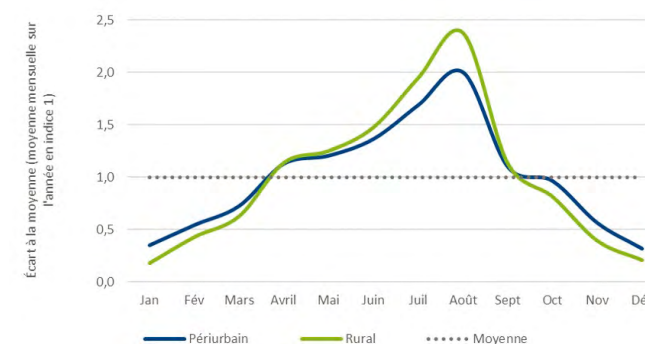


Un vélo, deux usages, deux profils de fréquentation

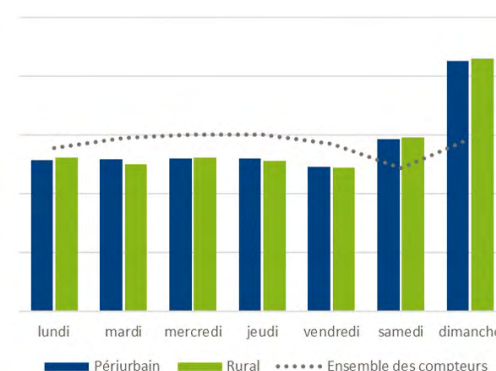
Vélo loisirs / touristique

(zone rurale ou périurbaine)

+6 % par rapport à 2016. Poids important de la fréquentation estivale et fréquentation plus importante le week-end.



Variation mensuelle de la fréquentation vélo loisirs/touristique (base : 317 compteurs)

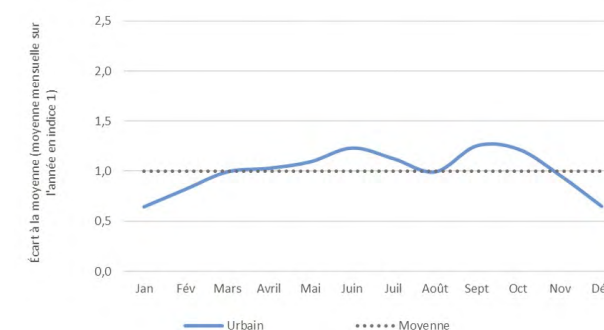


Répartition du nombre de passages vélo loisirs/touristique selon les jours de la semaine (base : 274 compteurs)

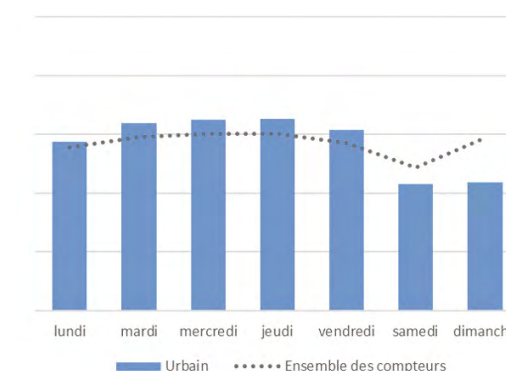
Vélo utilitaire

(zone urbaine)

+8 % par rapport à 2016. Niveau de fréquentation homogène sur l'année (légère baisse en été) et fréquentation plus faible le week-end.



Variation mensuelle de la fréquentation vélo utilitaire (base : 90 compteurs)



Répartition du nombre de passages vélo utilitaire selon les jours de la semaine (base : 92 compteurs)

Des niveaux de fréquentation très différents

254 passages de vélos par jour et par compteur = moyenne nationale

181 passages de vélos par jour et par compteur en



100 passages de vélos par jour et par compteur en



622 passages de vélos par jour et par compteur en



Fréquentation moyenne journalière

Source :

Ces données sont issues du rapport "Analyse des données de fréquentation vélo 2017" réalisé grâce à la PNF par les DRC.

Baromètre des villes cyclables

Un raz-de-marée d’expression

La participation à ce premier Baromètre des villes cyclables est « sans aucune ambiguïté » selon la FUB : les citoyens français souhaitent s’exprimer et remettre le vélo au cœur du débat public. Les résultats, dévoilés lors de son 18^e congrès à Lyon, révèlent que le développement du vélo en France se fait à deux vitesses. D’un côté, les Français sont prêts à pédaler et à inscrire le vélo dans leurs modes de vie. De l’autre, les villes françaises peinent à rendre leur territoire cyclable. Décryptage.

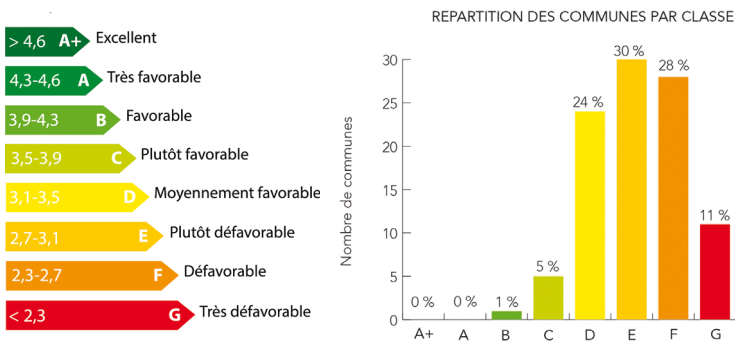
Plus de 113 000 Français s’expriment

Le Baromètre des villes cyclables est la plus grande enquête jamais menée en France sur le vélo, et la deuxième du genre en Europe après le *Fahrradklima-Test* de l’ADFC* qui a récolté plus de 120 000 réponses dans 500 villes allemandes lors de l’édition 2016. Avec plus de 113 000 réponses obtenues en trois mois (de septembre à novembre 2017), la première édition de ce Baromètre est un succès et l’objectif initial de 30 000 réponses de la FUB est largement dépassé. L’enquête constitue la plus grande contribution citoyenne aux Assises nationales de la mobilité, conduites en préparation de la future Loi d’orientation des mobilités. Un sens du timing parfait de la FUB pour pousser la voix des citoyens.

Méthodologie

Le Baromètre évalue la satisfaction des cyclistes, actuels et potentiels, ville par ville à travers des questions classées en cinq catégories : ressenti général, sécurité, confort, importance du vélo, stationnement et services. Pour fournir des résultats étayés, la FUB a retenu les communes ayant récolté un minimum de 50 réponses. Résultat ? 316 communes de France métropolitaine et d’outre-mer, réparties en cinq catégories démographiques, ont été évaluées selon 26 questions. Sur chacune d’elle, les répondants avaient la possibilité de donner un avis allant de 1 (très défavorable) à 6 (excellent). Une note globale sur 6 a été calculée pour chaque ville selon la moyenne obtenue aux 26 questions dans chaque catégorie. Les notes sont ensuite classées sur une échelle allant de A+ à G et affichées selon les principes d’étiquetage d’efficacité énergétique utilisés pour les logements ou les produits électro-ménagers.

*Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club



82 % des villes évaluées obtiennent entre D et F ; 11 % se situent en G ; 6 % entre B et C ; aucune ne reçoit de A ou A+ pour ce premier Baromètre.

Quatre questions à Charles Maguin, administrateur FUB responsable de l’enquête

Quel bilan tirez-vous de cette première édition du Baromètre des villes cyclables ?

C’est un succès qui dépasse de loin nos espérances. L’objectif était double : faire un diagnostic du climat du vélo dans les villes françaises et mettre le sujet au menu des débats dans les territoires. Avec 113 000 réponses, les deux objectifs sont atteints et la presse régionale s’en est largement fait l’écho. Les résultats sont d’ailleurs assez cohérents avec d’autres indicateurs plus techniques comme les enquêtes de mobilité des ménages.

Selon vous, quels sont les enseignements de ce Baromètre ?

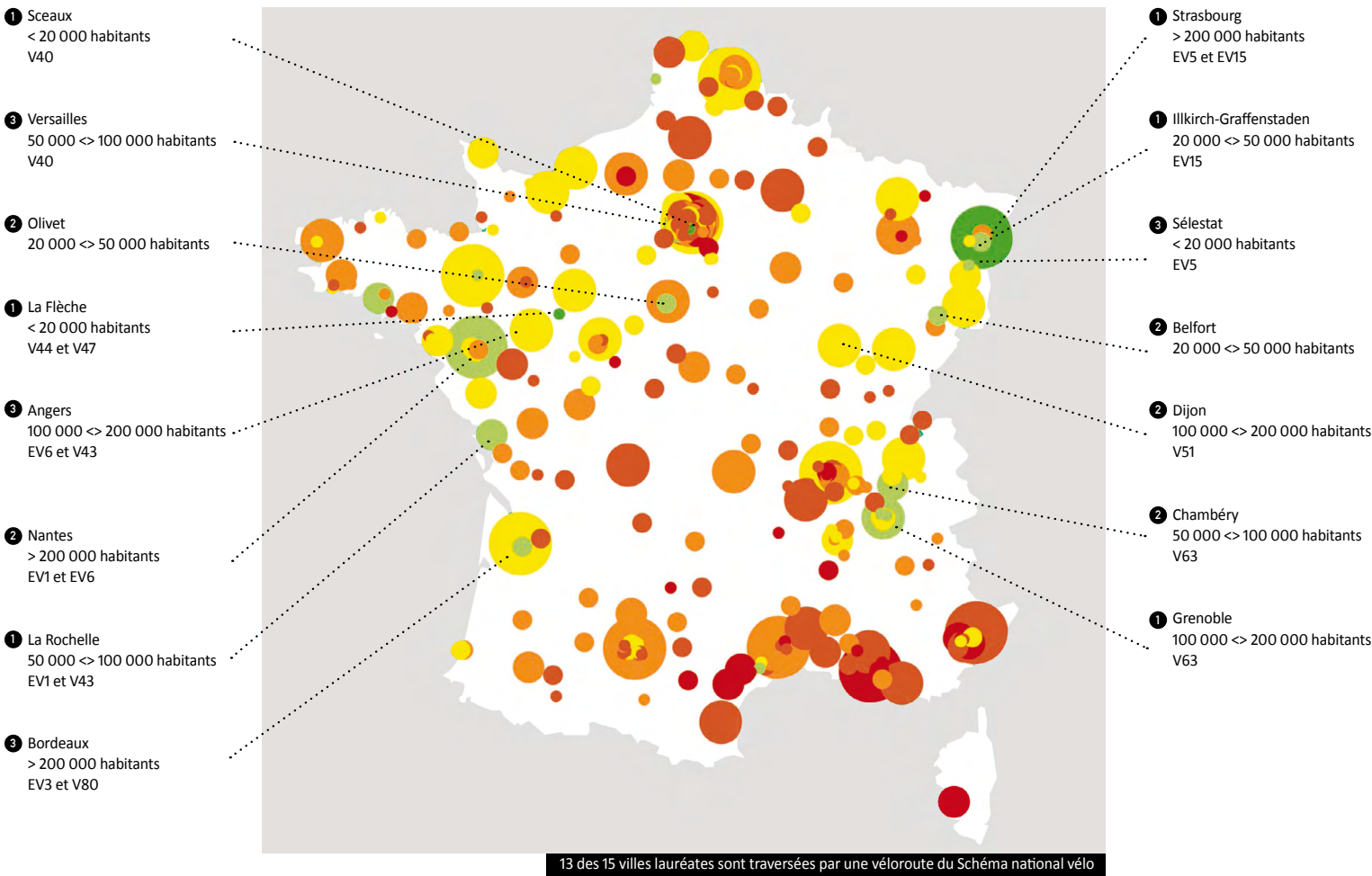
Le premier enseignement c’est qu’il y a une vraie appétence pour de meilleures politiques cyclables en France. Le second, c’est que la situation des villes françaises n’est guère brillante, puisque seulement 21 villes obtiennent la moyenne, sur 316 notées. Mais si l’on prend un peu de recul, on constate aussi que les politiques cyclables sont payantes, puisque les villes qui font des efforts pour le vélo sont saluées : les cyclistes sont exigeants mais reconnaissent les efforts quand ils existent !

En quoi le contexte était-il favorable à la réalisation de cette première enquête d’envergure sur le vélo ?

L’enquête a été lancée dans le cadre des Assises de la mobilité. Alors qu’initialement le vélo n’était pas vraiment au menu des débats, il a pris sa place à la fois dans les réunions publiques décentralisées, mais aussi via le Baromètre des villes cyclables. C’était l’occasion d’offrir un vrai espace aux citoyens pour *parler vélo* et ils s’en sont saisis largement, au point de faire de cette enquête la plus large contribution citoyenne aux Assises.

Qu’attend la FUB de la prochaine édition du Baromètre ? Des points à améliorer ?

Cette première édition s’est vraiment bien passée, mais il y a bien sûr eu quelques ratés. D’une part, toutes les communes n’étaient pas disponibles dans le menu déroulant de l’enquête. D’autre part, certaines villes n’ont pas saisi l’importance de la relayer. Ce sera pris en compte pour la prochaine édition, en 2019. L’objectif sera d’identifier si le climat du vélo s’est amélioré en deux ans et d’aider les candidats aux municipales à affiner leur programme pro-vélo.



Comment améliorer les conditions cyclables selon la FUB ?

- Créer un réseau cyclable complet et sans coupures
- Assurer des itinéraires directs et rapides
- Entretien des aménagements cyclables
- Limiter le trafic motorisé
- Assurer des stationnements sécurisés et adaptés pour vélos
- Faciliter l’embarquement des vélos dans les transports collectifs
- Modérer la vitesse des véhicules motorisés
- Communiquer et sensibiliser à l’usage du vélo

Palmarès des villes cyclables

Ce premier Baromètre a récompensé quinze villes, dans cinq catégories différentes, pour leurs efforts sur les politiques cyclables. Treize d’entre elles sont par ailleurs traversées par une véloroute du Schéma national vélo. Leur mobilisation sur la traversée des grands itinéraires cyclables semble porter ses fruits pour la cyclabilité de la ville... et réciproquement. Les villes ont donc tout intérêt à construire une politique cyclable transversale pour intégrer le vélo dans leur paysage urbain et connecter l’itinéraire national ou EuroVelo avec leur réseau cyclable. « *Vous êtes les meilleurs en France* », félicite Olivier Schneider, président de la FUB, en remettant le premier prix dans la catégorie des + de 200 000 habitants à Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire de Strasbourg, « *mais aux Pays-Bas, vous seriez classés à quel niveau ?* » La FUB ne manque pas de souligner que les villes françaises ont des efforts significatifs à faire pour permettre à leurs habitants de se déplacer à vélo de manière simple, confortable, sécurisée et à tout âge.

Quels enseignements pour les territoires et sur le vélo en France ?

Ce Baromètre des villes cyclables révèle la perception qu’ont les citoyens (cyclistes) français de leur ville. Ses résultats ne se limitent pas à décerner des bons et des mauvais points. Ils permettent de comprendre les freins à l’usage du vélo et d’identifier les priorités pour investir là où les citoyens en ressentent le besoin. Plus qu’un outil, le Baromètre instaure une saine compétition-émulation entre les villes désireuses de grappiller quelques places au classement et propose des voies pour, tous les deux ans, progresser. Ce faisant, la FUB invite les territoires à accompagner le changement de mobilité en dialogue et en co-construction avec les associations d’usagers, démontrant au passage sa capacité à fédérer et à faire monter en compétence un réseau national de plus en plus bénéfique au vélo en France. Bien sûr, les résultats du Baromètre doivent aussi être considérés avec prudence. Certaines villes en sont absentes, faute de réponses. D’autres ont obtenu un nombre de réponses record en raison d’une forte mobilisation militante cycliste locale. Enfin, il est évidemment important de se distancier du seul « ressenti ». En France, tout un corpus technique est disponible et les solutions objectivement éprouvées sont désormais légion pour développer les infrastructures adaptées et une politique cyclable à 360°. S’il n’est donc pas une bible des politiques cyclables en France, le Baromètre n’en demeure pas moins un aiguillon extrêmement utile et bénéfique dans ses effets.

En savoir plus
www.parlons-velo.fr



Meredith Glaser

Urbaniste américaine installée aux Pays-Bas depuis 2010, cette experte en mobilité a acquis au fil des années une approche transversale et multidisciplinaire lui permettant de relier les trois V au cœur de ses recherches : la ville, le vélo et les visions d'avenir qui en découlent. Explications.

Quand avez-vous commencé à vous intéresser de près aux thématiques cyclables ?

Tout remonte à l'époque où j'étudiais la santé publique à l'Université de Berkeley, en Californie. J'étais intriguée par la façon dont nos environnements urbains influaient sur nos résultats en matière de santé. J'ai alors réalisé que, si je voulais apporter un jour ma pierre à la création de villes plus saines, je devrais d'abord avoir une meilleure compréhension de la façon dont ces villes sont elles-mêmes agencées. Cela m'a conduit à passer un second master, en aménagement urbain cette fois. Très vite, la combinaison de ces deux domaines de compétences, pourtant a priori très éloignés l'un de l'autre, a commencé à faire sens. Pour moi, les transports – et, plus particulièrement, les modes de déplacement actifs –, participent à cette belle synergie trop souvent négligée entre transports publics et aménagement urbain. Ils sont sûrs, confortables, directs et rendent attractives les options piétonnes ou cyclistes pour les citoyens. J'irais même plus loin : ils sont pour moi la pierre angulaire de tout aménagement urbain digne de ce nom.

S'installer à Amsterdam, c'était la conséquence logique de ce constat ?

Cela s'est fait en deux temps. Nous sommes d'abord arrivés à Rotterdam en 2010 avec mon mari. Nous venions tout juste d'être diplômés et ce voyage était au départ censé n'être qu'une excursion de dix mois – et huit ans ont passé aujourd'hui... J'aime Rotterdam pour son énergie, son histoire, sa diversité et ses berges. Néanmoins, en 2012, nous avons décidé de partir pour Amsterdam, à la fois pour nous rapprocher du travail de mon mari et aussi pour expérimenter une nouvelle ville.

Quelles sont vos activités là-bas ?

Durant quelques années, j'ai travaillé comme conseillère en stratégie d'urbanisme avec la société néerlandaise *Stipo*, spécialisée dans la création d'espaces. Nous avons coécrit un livre intitulé *The City at Eye Level (La ville au niveau de l'œil)*, une compilation d'histoires urbaines du monde entier. J'ai ensuite lancé mon activité de freelance et ai essentiellement travaillé à mon compte en collaboration avec *Copenhagenize Design Company*. Mon travail était alors

centré autour de voyages d'études stratégiques, où j'accompagnais aux Pays-Bas des élus étrangers et des fonctionnaires. Ces séminaires de groupes étaient consacrés à la mobilité, à la politique et à leur évolution. Ce travail m'a tellement emballée que j'ai trouvé une bourse de recherche et ai débuté en 2017 un PhD à l'Université d'Amsterdam sur ces thématiques. J'en suis à ma deuxième année de recherche et étudie tout ce que le transport de professionnels, d'organisations et de parties prenantes a à apprendre du cyclisme, ainsi que l'incidence des voyages d'études comme facilitateurs d'innovation.

En conclusion d'un article publié en septembre dernier dans le quotidien britannique *The Guardian* et intitulé « *Que se passe-t-il si vous éteignez les feux tricolores ?* », vous avez écrit que « *même les Néerlandais sont loin d'en avoir terminé. Cela nous rappelle qu'une ville cycliste ne peut jamais être parfaite. Car, après tout, nous ne sommes que des humains.* » Que voulez-vous dire par là ?

Les Néerlandais travaillent sur la question des infrastructures et des politiques cyclables depuis plus de quatre décennies. L'expérience des feux tricolores sur *Alexanderplein** [*la place centrale d'Amsterdam, NDLR*] montre que, aujourd'hui encore, ils ne se reposent pas sur leurs lauriers et continuent d'expérimenter à ce niveau en prenant des risques calculés. Aujourd'hui, les Néerlandais ont atteint un

authentique niveau de maturité en matière de culture cycliste, et cette maturité induit la prise de ces risques calculés. Dans certains coins d'Amsterdam, près de 70 % des déplacements sont effectués à vélo. Quand un mode de déplacement domine à ce point, ça rend plus facile l'idée de restreindre le trafic motorisé.

Qu'est-ce qu'un pays à la pointe de ces thématiques comme les Pays-Bas devrait encore améliorer, selon vous ?

L'expérience d'*Alexanderplein* montre – si besoin était – toute la plus-value humaine que recouvre la question, en particulier en matière de cyclisme. Nous savons tous que l'Humain n'est ni parfait, ni un être rationnel. Les gens pensaient que cette expérience ne serait pas une bonne idée, voire prenaient pour argument la relation de

dépendance à un système d'ingénierie construit pour les voitures... Passé un délai normal de mise en route, la plupart des gens ont admis qu'il était possible et même plus cohérent malgré tout de traverser, quand bien même ils étaient au départ un peu effrayés et désorientés. Comme le dit l'adage, c'est dur de casser des vieilles habitudes. C'est exactement ce qu'il s'est passé ici. Les gens étaient habitués à certaines pratiques (avec feux tricolores) et, du moment où ils ont été confrontés à une nouvelle situation (sans feux), ils ont dû trouver des solutions. Non seulement par eux-mêmes mais aussi avec les personnes autour d'eux.

* Que se passe-t-il si vous éteignez les feux tricolores ?

Extrait traduit de l'article publié par Meredith Glaser dans l'édition internationale de *The Guardian* datée du 22 septembre 2017.

« Par un brumeux lundi matin de mai 2016, 14 officiels, ingénieurs et personnes de la société civile amstellodamoise se sont nerveusement rassemblés sur Alexanderplein – un carrefour particulièrement encombré proche du centre-ville, avec trois lignes de tramway – pendant que beaucoup de personnes marchaient, conduisaient et, comme dans toute bonne ville néerlandaise qui se respecte, pédalaient. Le temps d'actionner un interrupteur, les feux tricolores furent soudain coupés pour tous les modes de transports et dans toutes les directions (...). Lorsque les feux furent éteints, environ 150 cyclistes ont été interviewés. Nous avons alors constaté que non seulement moins de personnes qu'avant avaient un avis négatif sur cette intersection, mais qu'en réalité environ 60 % disaient que le trafic s'était amélioré. Les personnes interrogées se plaignaient moins de l'infrastructure qu'ils ne se réjouissaient des interactions humaines nouvelles générées par cette expérience. « Les gens font davantage attention » disait un homme. « C'est épatant de voir comme les choses s'autorè-

Vous avez animé une session remarquée à Velo-city 2017. Quel regard portez-vous sur l'évolution mondiale des politiques cyclables depuis que vous travaillez sur ces thématiques ?

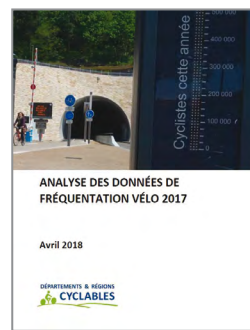
Beaucoup de villes font énormément pour étendre les alternatives de transport à leurs citoyens ainsi qu'à leurs visiteurs. Je pense qu'une des clés pour le futur de la mobilité concerne ceux qui font les politiques cyclables chez nous, à savoir les chargés d'aménagement, les ingénieurs et les urbanistes. Tous doivent comprendre que la thématique des transports n'est pas un événement isolé permettant de relier un point A à un point B, mais plutôt une expérience collective et humaine qui mérite l'énergie que chacun lui consacrera.

gulent » complétait une jeune femme. « C'est un peu effrayant mais vous n'avez à aucun moment besoin de vous arrêter et pourtant personne ne râle » ajoutait un adolescent. Mais personne n'était alors en mesure de nous dire pourquoi ou comment. Le comportement était notablement différent. La plupart des cyclistes se mettaient à ralentir à mesure qu'ils approchaient de l'intersection, et communiquaient avec les autres cyclistes et conducteurs d'engins motorisés en utilisant les yeux, la gestuelle, l'expression et la voix. Tout devenait affaire de négociations – et cela n'allait pas sans frictions. Lors d'un incident, une mère transportant son enfant sur un siège à l'avant s'était lentement engagée dans l'intersection. Lorsqu'elle fut à mi-chemin, une voiture s'approcha par la droite. Dans ce cas de figure, le code de la route donne priorité au conducteur de la voiture mais, cette fois-ci, la mère eut un contact visuel avec le conducteur, les deux se firent un sourire, et l'automobiliste lui céda le passage (...). » ■

Propos recueillis par Anthony Diaio



Alexanderplein à Amsterdam



ANALYSE DES DONNÉES DE FRÉQUENTATION VÉLO 2017

Les DRC publient l'Analyse des données de fréquentation vélo 2017 réalisée grâce à la Plateforme nationale des fréquentations (PNF). L'année 2017 enregistre un nouveau record : +8 % de passages par rapport à 2016 et +18 % par rapport à 2013 sur les véloroutes et voies vertes en France. Ce rapport se base intégralement sur les données présentes dans la PNF. Fin mars 2017, 63 contributeurs partageaient les données de 605 compteurs permanents.

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



UN PLAN DE MOBILITÉ DANS MON ENTREPRISE

Dans ce guide, le Réseau Action Climat propose un ensemble de mesures visant à améliorer l'organisation des déplacements d'un établissement. Il s'adresse à toutes les personnes impliquées dans les entreprises et les administrations, aux dirigeants d'organisations, mais aussi aux salariés et à leurs représentants. Repères méthodologiques et exemples sont mis en avant pour appuyer la démarche du Plan de mobilité devenu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2018.

À télécharger sur reseauactionclimat.org



CHAUSSEE À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Le Cerema a évalué trois chaussées à voie centrale banalisée (CVCB), dans des contextes variés, afin de mesurer les impacts de cet aménagement sur la sécurité et le confort des usagers. Ces rapports complètent les enseignements tirés d'une première série d'évaluations en 2014.

À télécharger sur www.cerema.fr



TRANSPORTS ET POLLUTIONS, UNE FEUILLE DE ROUTE 2018 POUR MIEUX RESPIRER

Au début de l'année 2018, la Commission européenne a convoqué la France à Bruxelles pour connaître ses actions contre la pollution de l'air. Le gouvernement français a communiqué son plan d'actions le 13 février 2018. Mais ce dernier ne semblait pas complet et sincère selon le Réseau Action Climat, au regard de l'urgence en termes de pollution de l'air, ce dernier a publié une feuille de route nationale et locale afin de rectifier le tir.

À télécharger sur reseauactionclimat.org



MISSION VÉLO

Ce manuel ludique de la collection jeunesse *Je me bouge pour ma planète* veut inciter les enfants à devenir acteurs de la transition écologique. Il les sensibilise aux nombreuses vertus du vélo et propose des conseils de sécurité, des astuces pratiques, des schémas techniques pour bien connaître son vélo, l'entretenir seul, le réparer, et même le customiser. Des jeux et une BD humoristique donnent à ce documentaire un air de livre d'activités.

40 pages, 8 €, édition Rue de l'échiquier Jeunesse. À commander sur www.ruedelechiquier.net



L'ÉCHAPPÉE BLEUE, MOSELLE-SAÔNE À VÉLO

Fin avril, le premier topoguide de L'Échappée Bleue, Moselle-Saône à vélo/V50 est sorti. Plus de 800 km de Luxembourg à Lyon, divisés en 40 étapes, pour découvrir des villes au patrimoine exceptionnel, l'architecture à Metz et à Nancy, l'image à Épinal et la photo à Chalon-sur-Saône, de petites cités de caractère, de lieux paisibles entre bois, vignobles et le long de cours d'eau (Moselle sauvage, canal des Vosges, Saône langoureuse).

128 pages, 18,50 €, Chamina édition. À commander sur www.latITUDE360.fr



L'INTÉGRALE DE LA LOIRE À VÉLO DE NEVERS À L'Océan

Avec son parcours balisé et sécurisé de 600 km, ses centaines de milliers de passages annuels, La Loire à Vélo s'est définitivement imposée comme l'une des pépites du tourisme à vélo européen. Ce guide ajoute quatre étapes sur la partie supérieure de la Loire, entre Roanne et Nevers. Cette partie de la Loire a marqué longtemps et fortement l'histoire du fleuve et de ses trafics marchands.

168 pages, 15,90 €, éditions Ouest France. À commander sur www.declitre.fr



Le TOUR DE GIRONDE À VÉLO

Un an après son lancement officiel, le Tour de Gironde à vélo se dote d'un premier topoguide. Au départ de Bordeaux, le tour complet du département dessert les Landes de Gascogne jusqu'aux grands châteaux du Médoc, en passant par le Bassin d'Arcachon, le littoral atlantique et Cordouan. Un parcours de 430 km, divisé en dix étapes tout public de 40 à 60 km assorti de cinq boucles à thème.

144 pages, 14,90 €, éditions Ouest France. À commander sur www.librairie-voyage.com

3
J U I N
2 0 1 8

JOURNÉE MONDIALE DE LA BICYCLETTE PARTOUT DANS LE MONDE

Plus d'infos sur www.un.org



4-8
J U I N
2 0 1 8

SEMAINE NATIONALE DE LA MARCHE ET DU VÉLO 2018 PARTOUT EN FRANCE

Plus d'infos sur www.eduscol.education.fr



12-15
J U I N
2 0 1 8

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

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



12-14
J U I N
2 0 1 8

TRANSPORTS PUBLICS 2018 PARIS

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



3
J U I L L E T
2 0 1 8

JOURNÉE D'ÉCHANGE SUR LE VÉLO EN INTERURBAIN DIJON

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



27-28
S E P T E M B R E
2 0 1 8

CONFÉRENCE EUROVELO ET DU TOURISME À VÉLO 2018 LIMBOURG/BELGIQUE

Plus d'infos sur www.eurovelo.org



9-10
O C T O B R E
2 0 1 8

4^{es} ASSISES NATIONALES DE LA QUALITÉ DE L'AIR PARIS

Plus d'infos sur www.assisesdelair2018.ademe.fr



10
O C T O B R E
2 0 1 8

8^e CLUB ITINÉRAIRES SAVOIE/CHAMBÉRY

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

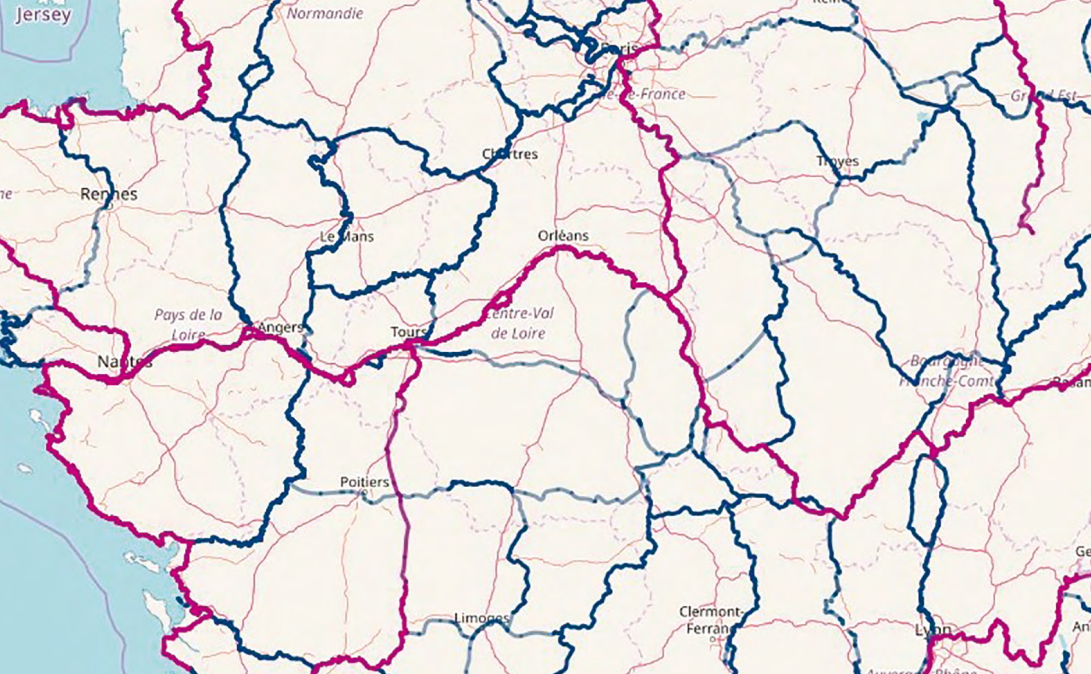


11-12
O C T O B R E
2 0 1 8

22^{es} RENCONTRES DRC SAVOIE/CHAMBÉRY

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





**Visualisez vos itinéraires
grâce au webSIG véloroutes
et voies vertes**

Les DRC lancent un webSIG véloroutes et voies vertes

Ce projet facilite l'appropriation et l'actualisation des données de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V), les rend plus accessibles et augmente leur diffusion. Mis en place grâce au soutien du fonds Auramob de l'Ademe Auvergne-Rhône-Alpes, l'outil permet pour l'heure de visualiser les itinéraires du Schéma national vélo, du Schéma EuroVelo et/ou les itinéraires locaux.

Il est ainsi possible :

- **d'effectuer des recherches** (sur des itinéraires, des territoires, par avancement, statut...),
- **d'exporter les données dans différents formats SIG** (shp, tab, mif/mid, txt, csv, geojson, kml),
- **de créer et d'imprimer ses propres cartes.**

Des tests et améliorations sont en cours pour ce nouvel outil qui, courant 2018, dialoguera avec le SIG des collectivités contributrices.

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



52 avenue Maréchal Foch
69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

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

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Départements & Régions Cyclables

Twitter : @DRC_info

Carte des adhérents DRC

