

vélo & territoires

LA REVUE

N°54 | HIVER 2019



La Métropole de Lyon, territoire cyclable

PAGE 6

À LA UNE

INITIATIVE

**France Vélo
Tourisme 2.0**

PAGE 4

DOSSIER

**Donner une deuxième
vie aux maisons éclusières**

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

**Frédéric
Héran**

PAGE 16



Édito



© Yannick Perrin

Chers territoires cyclables,

Ce numéro nous propose une mosaïque de thématiques et un contenu très riche. Tout d'abord, elle consacre son dossier « *territoire cyclable* » au groupement intercommunal le plus peuplé de France, et dont l'action vélo progresse à grands pas : la Métropole de Lyon. Avec des chiffres de fréquentation vélo édifiants, des actions et des investissements conséquents, il est évident que ce véhicule que nous affectionnons tous est une affaire sérieuse en capitale des Gaules. La portée et l'intérêt des modes actifs dans une métropole comme Lyon sont très bien décrits par le chercheur Frédéric Héran, auquel nous avons tendu le micro de notre pause-vélo. « *Si ces tendances se poursuivent, on devrait voir plus de cyclistes que de voitures dans les rues de la capitale vers 2030* », nous dit-il pour Paris. Parions que sur Lyon, cette équation sera atteinte avant.

Cette revue aborde également le chapitre fluvestre au travers de notre dossier consacré à la requalification des maisons éclésières. Pourquoi pareil sujet dans une revue *a priori* centrée sur le vélo ? Parce que depuis maintenant trois ans, Vélo & Territoires et Voies Navigables de France (VNF) travaillent ensemble pour favoriser le développement des itinéraires cyclables et leurs aménités le long des voies d'eau. Selon nos derniers calculs, 87% du réseau VNF est concerné par un itinéraire du Schéma national vélo, c'est dire la communion d'intérêt ! Cette dernière vaut pour les itinéraires aussi bien que pour l'accueil et les services proposés le long de ces cours d'eau. Or quel meilleur lieu qu'une maison éclusière pour réunir utilisateurs de la voie d'eau et de la voie verte ? Ces maisons éclusières, réhabilitées en Bretagne, en Bourgogne, dans la Somme ou le long de la Saône sont autant de points d'intérêts touristiques référencés dans l'excellent nouveau site de France Vélo Tourisme dont notre rubrique « *Initiative* » révèle les dessous et l'ambition. Vélo & Territoires prend une part particulièrement active dans l'activité de ce cluster d'acteurs publics-privés, essentiel pour la promotion du tourisme à vélo en France, en lien avec les itinéraires, les destinations et les professionnels du secteur.

Enfin, la présente édition propose un aperçu des chantiers et activités de notre réseau et des territoires qui le composent. Elle nous permet en outre d'apprécier l'énergie qu'il conviendra de déployer collectivement sur les différents chantiers 2019. L'inscription du Schéma national vélo dans la LOM en est un ; son actualisation en est un autre. La capacité des territoires à se saisir des financements disponibles, en particulier le fonds « *continuités cyclables* » sur 2019, s'avérera également déterminante dans la poursuite du soutien aux territoires, amplement mobilisés autour de la France à vélo 2030. Dans et pour tout ceci, notre réseau fédère et mobilise les territoires. Bonne lecture.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Vice-présidente du département de la Haute-Savoie

Conseillère départementale du canton de Sciez

Sommaire

Initiative

FRANCE VÉLO TOURISME 2.0

p. 4

Territoire cyclable

LA MÉTROPOLÉ DE LYON

p. 6

Actus

DE VÉLO & TERRITOIRES
DES TERRITOIRES

p. 10

Dossier

DONNER UNE DEUXIÈME
VIE AUX MAISONS ÉCLUSIÈRES

p. 12

Pause-vélo

ENTRETIEN AVEC
FRÉDÉRIC HÉRAN

p. 16

Parutions

p. 18

Agenda

p. 19

L'info en +

2^E JOURNÉE NATIONALE
DU TOURISME FLUVESTRE

p. 20

Photo de couverture :

Aménagement des berges du Rhône à Lyon © Thierry Fournier / Métropole de Lyon

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

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

www.velo-territoires.org

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

Vélo & Territoires sur Facebook

@VeloTerritoires sur Twitter

Vélo & Territoires

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon

info@velo-territoires.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Agathe Daudibon, Amandine Dupré, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : **Extra**/agence

Crédits photos : Pascal Beltrami, Nicolas Bryant, David Darrault - La Veloscénie,

Thierry Fournier - Métropole de Lyon, IDF Mobilités, Max Labeille, One Day One

Travel, Yannis Vial, Emmanuel Perrin.

Remerciements : Dorothee Apperzel, Mariya Beltramelli, Claire Blin, Alexis

Clariond, Etie Daguet, Danièle Delseny, Lucie Deschamps, Clémence Elizabeth,

Marine Fabre, Christelle Famy, Nolwenn Juhel, Karine Lato, Emma Le Conte,

Pierre Hémon, Frédéric Héran, Catherine Martier, Elise Maritano, Mathieu

Meylan, Valérie Meyer, Virginie Pucelle, Ségolène Ricart-Vanpouille, Florent

Tijou, Véronique Véron, Yannis Vial

France Vélo Tourisme 2.0

Modes doux, peau neuve

AVEC POUR OBJECTIF AFFICHÉ DE FAIRE DE LA FRANCE LA PREMIÈRE DESTINATION MONDIALE À VÉLO, FRANCE VÉLO TOURISME SE DEVAIT D'AVOIR UN SITE INTERNET À LA HAUTEUR DE SES AMBITIONS. C'EST A PRIORI CHOSE FAITE DEPUIS CET HIVER, SOUS LE SLOGAN «TOUTE LA FRANCE À VÉLO À PORTÉE DE CLICS». EXPLICATIONS.

De passage à Chartres, ces cyclistes pédalent sur la Véloscénie, l'un des itinéraires cyclables à découvrir sur le site France Vélo Tourisme.
©La Véloscénie – David Darrault

Panachage original d'organismes privés et publics et, à ce titre, authentique «*cluster d'opérateurs de bonnes intentions*» selon la formule de Camille Thomé de Vélo & Territoires, France Vélo Tourisme assure depuis son lancement au tournant des années 2010 une promotion globale et non atomisée du tourisme à vélo dans l'Hexagone. Avec 1,46 million de visiteurs à l'année et un total de 4,87 millions de pages vues, le site Internet de France Vélo Tourisme est bien plus qu'un outil de promotion de la filière cycliste. Il est une authentique vitrine de l'offre nationale de tourisme à vélo, laquelle recense 15 000 km, 60 000 points d'intérêt, 3 400 prestataires Accueil Vélo, 17 itinéraires et 6 destinations. Ce site s'adresse aux novices comme aux experts, aux voyageurs solitaires comme aux familles, et aux locaux aussi bien qu'aux étrangers – d'où l'accessibilité prochaine de la nouvelle interface en anglais. Être à l'heure de son temps, riche en contenu et correctement référencé : tels sont les trois principaux enjeux pour le site aujourd'hui. «*Je n'étais pas encore en poste en 2011 lors du lancement de France Vélo Tourisme*, souligne le président Lionel Habasque, par ailleurs directeur général du groupe Voyageurs du monde. *En revanche il est rapidement apparu que le site web était daté et que le moment était venu de procéder à sa refonte.*»

Deux ans de préparation

Deux années n'auront pas été de trop pour mener à bien cette dernière, d'autant qu'en parallèle de nouveaux itinéraires étaient intégrés : l'EuroVelo 4, la Meuse à vélo, les tours de Gironde et de Creuse à vélo... Parmi les points forts ayant fait leurs preuves et autour desquels les développeurs souhaitaient articuler cette version 2.0, le découpage des itinéraires en étapes demeure le trait d'union majeur entre l'ancien et le nouveau site. Ce découpage permet de classer les recherches par difficulté, durée ou thématiques proposées par les différents itinéraires. Pour le reste, un effort particulier a été mis sur l'ergonomie, la fluidité et l'élégance du support, avec toujours pour horizon la volonté claire de mettre en avant le patrimoine touristique des itinéraires. Un calculateur d'itinéraires, des conseils pratiques, des témoignages de cyclistes, des séjours, un moteur de recherche très élaboré : l'offre est conséquente.

Une large consultation en amont

«*Pour être bien certains de saisir les demandes de nos utilisateurs, nous les avons consultés quant à leurs attentes*» complète Florent Tijou, chargé de mission webmarketing chez France Vélo Tourisme et cheville ouvrière, avec son collègue Nicolas Pinson, de ce chantier de longue haleine. Sept cent réponses



- 1 • Avec sa grande photo, la page d'accueil est une invitation au voyage à vélo.
- 2 • Des détails sur les parcours pour partir l'esprit tranquille.
- 3 • De nombreuses suggestions pour choisir sa destination.

“
Pour être bien certains de saisir les demandes de nos utilisateurs, nous les avons consultés quant à leurs attentes
”

Comme le bras armé d'une stratégie digitale

Concernés au premier chef par cette refonte au moins autant que les utilisateurs, les partenaires saluent «*l'intuitivité et la marge de manœuvre nouvelles*» ainsi que «*la possibilité d'avoir enfin la main sur nos contenus*», comme en témoigne Emma Le Conte, cheffe de projet Véloscénie. Sondée très à l'avance, avec un rétroplanning sur cette thématique calé depuis le printemps 2018, la technicienne de Latitude Manche en a profité pour dépoussiérer quelques-uns des textes en ligne et mettre l'accent sur les tags et le *responsive design*. Le guide d'utilisation transmis et la formation reçue au moment du lancement du nouveau site ? Ils s'intègrent dans le prolongement exact de son action. «*Je considère France Vélo Tourisme comme mon équipe web, en tout cas le bras armé de notre stratégie digitale. Cette mutualisation nous permet d'aller plus loin sur cet aspect-là de notre communication, en tout cas de manière bien plus pointue que nous ne l'aurions fait en nous contentant d'œuvrer dans notre coin.*» Tendre vers davantage de vitesse, mais sans précipitation : c'est à ce prix que, comme espéré, la France deviendra peut-être un jour le premier pays pour cette filière de tourisme durable, accessible à tous. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

🔗 En savoir plus
francevelotourisme.com

La Métropole de Lyon

REGROUPANT LA VILLE DE LYON ET 58 AUTRES COMMUNES DE SON AGGLOMÉRATION, LA MÉTROPOLE DE LYON EST LE GROUPEMENT INTERCOMMUNAL LE PLUS PEUPLÉ DE FRANCE. ELLE A REMPLACÉ AU 1^{ER} JANVIER 2015 FEUE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON, QUI EXISTAIT DEPUIS 1969 ET, À L'INTÉRIEUR DE SON TERRITOIRE, LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE. NOUVELLEMENT ADHÉRENTE À VÉLO & TERRITOIRES, UN ZOOM SUR SA POLITIQUE CYCLABLE S'IMPOSAIT.



La Métropole de Lyon en bref

—
Superficie : 533,68 km²
Population : 1,38 million d'habitants
Densité : 2 588 hab./ km²

—
Président du Conseil de la métropole : David Kimelfeld (LREM)

—
En savoir + : grandlyon.com

Entretien avec Pierre Hémon, conseiller métropolitain délégué aux mobilités actives

Quelle est l'ambition de la Métropole en matière de vélo ?

Elle existe depuis un moment et, au fil des réalisations, l'éventail s'est ouvert et ces ambitions sont allées *crescendo*. Le vélo ici, depuis 2010, c'est tout de même 250 % d'augmentation ! Les infrastructures aussi explosent. Au début de ce mandat, nous étions à un peu plus de 500 km. À la fin nous serons à 1 000 km, avec pour enjeu prioritaire d'éviter la thrombose qui nous menace à terme. Il y a 100 000 trajets quotidiens à vélo sur notre territoire. Imaginez qu'au lieu du vélo, ces mêmes usagers prenaient les transports en commun et/ou leur voiture, la ville serait paralysée. Au travers de ses actions, la Métropole a aussi compris tout le bénéfice qu'il y avait à investir dans cette activité, au niveau de la santé notamment. Il y a eu une vraie prise de conscience.

Quels arguments font le plus mouche, lorsque vous êtes amené à tenter de convaincre un décideur ?

Beaucoup de maires des communes périphériques me disaient : « *Le vélo c'est bien, mais pour Lyon* ». Mon idée a été de leur proposer de compter les passages à vélo sur leur commune. La spécificité du vélo est en effet la suivante : dix voitures à un feu, ça se remarque, tandis que dix vélos, c'est plus fluide, ça ne se remarque pas. Or les comptages surprennent : il y a toujours davantage de vélos que ce que nous pensons, parce que c'est diffus. Les élus comprennent alors que, au delà des obligations de voirie ou de respect de la loi LAURE, il y a là une vraie demande.



Pierre Hémon.
© Thierry Fournier / Métropole de Lyon

L'autre levier, c'est que nous co-construisons ces projets avec des associations dont le poids et l'assise sont indéniables. Elles mènent un lobbying intelligent, avec un plaidoyer d'autant plus concret que leurs militants sont dans le monde du travail.

Adhérer à Vélo & Territoires, qu'est-ce que cela représente pour une structure comme la Métropole ?

C'est une opportunité qui nous permet d'affiner notre compréhension des problématiques et des enjeux. À ce titre, c'est une vraie richesse. Car beaucoup de thématiques s'entremêlent : les segments tourisme,

quotidien et familial se rejoignent, le vélo à assistance électrique (VAE) repousse les frontières de l'urbain et du périurbain, le travail avec la Région sur ViaRhône, avec les collectivités pour L'Échappée bleue, la voie verte des confluences, la question de la résorption des points difficiles... Aujourd'hui l'objectif est celui de la continuité cyclable et des abris vélos sécurisés. Demain sans doute se posera la question de la taille, puisque nous nous trouvons confrontés à nos tous premiers embouteillages vélo. Apprendre à circuler en peloton, qui sait si ce n'est pas l'une des problématiques à venir... ●

La nouvelle piste cyclable quai Augagneur.
© Thierry Fournier / Métropole de Lyon



Entretien avec Christelle Famy, du développement des mobilités actives

et Mathieu Meylan, responsable du Pôle conduite d'opérations vélo au Grand Lyon (service Voirie Mobilité Urbaine de la Métropole de Lyon)

Quels ont été les premiers jalons de la politique vélo sur le territoire de la Métropole ?

Mathieu Meylan : Le premier Schéma directeur vélo de la Communauté urbaine de Lyon date de 1998. Il arrivait un an après le premier Plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise, lequel faisait lui-même suite à la loi LAURE du 30 décembre 1996. Le deuxième temps important remonte à 2003, sous la forme d'un Schéma directeur mettant l'accent sur les infrastructures afin de développer un réseau cyclable à l'époque un peu balbutiant. En 2009 il y a eu le Plan modes doux puis, en 2016, le Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA).

Y'a-t-il eu un effet Vélo'v et/ou un effet berges du Rhône dans la prise de conscience qui s'est opérée sur le territoire ces dernières années ?

Christelle Famy : La courbe du trafic cycliste tendait déjà vers la hausse mais Vélo'v a eu un effet d'impulsion. Par ailleurs, il convient de souligner que la part de cyclistes en Vélo'v a toujours été réduite par rapport au nombre total de cyclistes, mais l'effet boule de neige a cependant été réel.

MM : Nos compteurs en attestent. Entre 1998, année du premier Schéma directeur vélo, et 2001, année de la mise en service du tramway, la pratique du vélo est encore en baisse. Les politiques publiques commencent à porter leurs fruits à partir de 2001-2002. Il y a alors eu une vraie impulsion du Vélo'v avec un trafic en hausse de 15 % par an trois années d'affilée. Cette dynamique a ensuite plafonné jusqu'à ce qu'au Plan modes doux en 2009, puis le PAMA de 2016.

CF : Cela nous a permis de retrouver une dynamique avec 10 à 15 % de croissance du trafic par an, car nous agissons sur l'ensemble du spectre des politiques publiques du vélo. Avec le PAMA, nous essayons de regarder au-delà des infrastructures. Pour changer les modes de vie et de déplacement, le vélo ne doit pas être utilisé uniquement pour les loisirs mais également pour les déplacements quotidiens. Il faut donc développer des services, des prestations et des campagnes de communication...

Quels sont les axes de ce PAMA, justement ?

CF : Il comprend trois volets. Un volet Infrastructures, un volet Services et un volet Communication et concertation.

MM : Le volet Infrastructures concerne les aménagements cyclables mais aussi piétonniers. Concernant le vélo, l'objectif est d'atteindre un réseau cyclable de 1 000 km d'ici 2020. Sachant que l'ensemble de la voirie métropolitaine représente environ 3 000 km, cela revient à un tiers des rues dotées d'aménagements cyclables. C'est l'idée de masse critique à partir de laquelle il devient plus facile de faire du vélo. L'autre idée forte est que le reste de l'espace public doit être bienveillant pour les modes actifs. Cela se traduit notamment par l'aménagement de goulottes et de rampes d'accès dans les escaliers, d'ouverture progressive des couloirs de bus aux vélos et des cédez-le-passage cyclistes aux feux. Ces derniers nous permettent d'être la première collectivité à afficher un déploiement si ambitieux.

CF : Un autre effort consiste à essayer de résorber les coupures pour « *recoudre* » l'espace urbain. Nous avons ainsi listé une douzaine de points difficiles et en avons déjà traité onze.

MM : C'est une vraie singularité. Nous travaillons actuellement sur une passerelle sous le boulevard périphérique au niveau du Grand Parilly. L'ampleur du chantier est en soi un signal fort : elle montre qu'aujourd'hui le vélo peut justifier des investissements lourds. Car, au-delà de l'objectif des 1 000 km d'ici 2020, nous avons aussi le projet de doubler les zones à circulation apaisée, soit près de 500 km à terme, pour nous permettre de développer un contexte favorable à la pratique du vélo.

Qu'en est-il du volet Services du PAMA ?

CF : Il comprend de nombreuses actions. Nous pouvons citer par exemple l'accroissement du parc de vélo en libre service, avec 5 000 Vélo'v à disposition d'ici 2020 et 80 nouvelles stations dont une extension du périmètre au-delà des deux communes de Lyon et Villeurbanne. Il porte aussi sur l'amélioration du stationnement des vélos avec le déploiement d'un millier d'arceaux supplémentaires chaque année, le développement du stationnement sécurisé dans les parkings relais, le guidage avec le jalonnement spécifique vélo...

MM : Sur ce point nous avons commencé en 2016 par l'itinéraire cyclotouristique ViaRhône, et nous poursuivons sur le réseau urbain avec panneaux blanc et vert disposés sur différents axes structurants. Nous avons également déployé deux applications de guidage immatériel : Geovelo Lyon, en partenariat avec la Compagnie des mobilités, et Onlymoov/Optymod'Lyon, où un calculateur multimodal montre les avantages du vélo en ville.

CF : Toujours dans ce volet Services, il y a la mise en place d'une offre de vélos de location longue durée appelée MyVélo'v. Ainsi les habitants de la Métropole peuvent louer pour un ou douze mois un VAE pour le tester et voir si cet outil est adapté à leur pratique quotidienne. Il y a également le soutien aux ateliers d'autoréparation de vélos qui permettent aux cyclistes d'avoir un lieu, les outils adaptés et l'aide nécessaire pour apprendre à réparer eux-mêmes leur vélo. Ces ateliers permettent également de remettre des vélos inutilisés en circulation ou de les recycler en pièces détachées. Nous les accompagnons notamment pour trouver et aménager des locaux ainsi que pour la récupération des vieux vélos déposés dans les « *donneries* » des déchèteries de la Métropole.

Dernier volet : la communication et la concertation...

CF : Le premier aspect est de mieux connaître les pratiques sur notre territoire. Ainsi, un important travail a été mené pour élargir les comptages.

MM : Nous avons d'ailleurs dépassé nos objectifs. Aujourd'hui nous avons installé 63 points de comptage et quatre de plus sont attendus en 2019, avec des boucles magnétiques dans le sol comme pour les voitures, qui fonctionnent en permanence. Cela permet des mesures

...



Rue Garibaldi © Thierry Fournier / Métropole de Lyon

LE POINT SUR L'ÉCHAPPÉE BLEUE

AVEC AMANDINE ECHASSERIEAU,
CHARGÉE D'OPÉRATIONS VÉLO
(SERVICE VOIRIE MOBILITÉ URBAINE)

« Nous avons fait une étude de faisabilité pour savoir comment nous pourrions insérer une voie verte dans le val de Saône. Sur notre territoire, L'Échappée bleue part de Genay jusqu'à la Confluence. L'itinéraire n'est pas arrêté car une bonne partie de chaque rive reste à aménager. Nous pourrions la faire passer de part et d'autre de la Saône. Les élus métropolitains décideront prochainement quel itinéraire ils souhaitent retenir pour L'Échappée bleue sur notre territoire. Nous avons pour l'heure une vingtaine de kilomètres. Il est probable que nous resterons en études dans ce mandat. Les réalisations viendront plus tard. Ce projet se fait en partenariat avec l'ensemble des communes traversées, notamment pour harmoniser et répartir le jalonnement. Au niveau local, la Région est elle aussi présente comme partenaire. L'important pour nous reste ceci : réaliser. Lorsque tout sera mené à bien, Lyon deviendra symboliquement le cœur d'une belle étoile cyclable. »

...

plus fiables que nous avons disposé selon quatre grands cordons. Nous avons ainsi équipé la totalité des ponts du Rhône et de la Saône, ainsi que les portes du périphérique ou les franchissements des voies de chemin de fer. Cela offre une vision à l'échelle de l'ensemble du territoire - une page publique permet de voir en temps réel l'évolution de nos 63 compteurs - et nous permettra à terme de mieux guider les politiques publiques. Ces données sont d'ailleurs dans le Top 10 de nos données les plus téléchargées (aménagement, stats Vélo'v, lieux d'implantation des stations, comptages, parcs arceaux vélos, stationnement sécurisé, cédez-le-passage cycliste au feu). Cette politique de données ouvertes est quasi unique à l'échelle nationale.

CF : Le deuxième point concerne la communication à destination du grand public pour convaincre et améliorer les comportements. Le partage de la rue peut créer des tensions entre les différents usagers, c'est pourquoi

nous avons réalisé, en partenariat avec les associations, une campagne de sensibilisation pour rappeler les règles de bonne conduite afin de « se déplacer sans se brouiller ». Notre web série « Z'œufs Code » est d'ailleurs visualisable par tous sur YouTube.

Vous parliez également de concertation...

CF : Nous encourageons effectivement la diffusion d'une culture modes actifs à travers les associations. Comment ? En subventionnant, par exemple, la Maison du vélo de Lyon, ses cours de vélo-école pour les adultes, ses bourses aux vélos, ses ateliers de préparation de voyages à vélo, son espace d'information... Surtout, nous organisons régulièrement des rencontres régulières avec les associations de cyclistes, de piétons et de personnes en situation de handicap ainsi que les élus et techniciens de la Métropole. Présidées par Pierre Hémon, elles permettent d'évoquer les sujets d'actualité concernant les modes actifs, de recueillir les retours d'usagers et d'échanger sur la politique de développement du vélo de la Métropole de Lyon. En parallèle, nous réalisons également des réunions techniques avec un groupe d'experts issus des associations pour améliorer des projets.

MM : Intensifier ces temps d'échange réduit indéniablement les tensions. Il y a là une décision politique forte. Cela amène un dialogue plus serré, plus fin. Ces réunions sont d'autant plus importantes qu'elles permettent aux associations de mieux comprendre le travail des services de la Métropole et que l'espace public est complexe et fait de mille contraintes. Et, de notre côté, cette expertise d'usage est précieuse afin de nous permettre d'adapter nos projets à leurs besoins.

Quelles sont les principales résistances que vous rencontrez encore ?

CF : La compétition entre vélo et voiture en cas d'aménagements cyclables nous montre qu'il faut encore parfois convaincre. La sécurité, le risque de vol, tout cela joue aussi.

MM : Nous changeons peu à peu de paradigme. La Métropole est une vaste mosaïque de territoires et une partie de la conviction sur l'usage du vélo se fait de manière concentrique du centre vers la périphérie. Le centre-ville est déjà plus diversifié tandis que des territoires prennent plus de temps que d'autres. La concurrence arrive aussi avec les transports en commun. Le vélo vient parfois questionner des espaces alors que la collectivité veut favoriser l'ensemble des alternatives à la voiture.

CF : Une politique vélo a certes un impact sur les déplacements mais elle doit viser aussi l'amélioration de la santé, de l'environnement, la qualité de l'air, et l'amélioration de la vie locale.

MM : Les choses avancent vite. En moins de vingt ans, le trafic vélo a été multiplié par six. C'est donc que les politiques publiques paient.

Quel budget est consacré au PAMA ?

CF : Le budget dédié au PAMA est de 160 millions d'euros.

MM : Sous l'ancien mandat, le précédent Plan modes doux disposait de 90 millions d'euros. Le champ des politiques publiques s'est ouvert, par exemple nous nous intéressons aussi à l'accès et au stationnement vélo dans les collèges.

Que recouvre le terme des «voies vertes des confluences» ?

MM : Parmi nos 1 000 km de réseau cyclable, il y a plusieurs itinéraires cyclotouristiques : la ViaRhôna, L'Échappée bleue - qui longe la Saône jusqu'à la frontière luxembourgeoise - et, enfin, les voies vertes des confluences. Ce dernier projet émane du Pôle métropolitain, qui regroupe la Métropole de Lyon, Saint-Etienne métropole, la CAPI (Comité d'agglomération des portes de l'Isère), Villefranche-sur-Saône et Vienne Agglo. Nous voulions conjointement bâtir des liens à vélo entre tous ces pôles urbains, les «voies vertes des confluences», sorte de réseau radial qui part de Lyon pour aller dans toutes les directions, avec pour armature en direction de Vienne la ViaRhôna, en direction de Villefranche L'Échappée bleue, et une antenne à Saint-Etienne qui suivrait la vallée du Gier pour rejoindre ensuite les gorges de la Loire. D'autres rejoindraient l'Isle d'Abeau par l'est vers des pôles comme Bourgoin-Jallieu. L'idée de nos élus ? Toutes nos villes sont reliées par le train et l'autoroute. Seule manquait la dimension cyclable à ces trajets interville. Nous avons donc jalonné le logo des voies vertes des confluences afin de donner corps à ces axes.

Quelle est la spécificité d'un parcours comme celui de la ViaRhôna ?

MM : Déjà, il traverse le territoire de part en part. Ensuite, deux grands tronçons le composent : les berges du Rhône, inaugurées en 2007, et la partie sud, qui nous occupe à présent et dont c'est un euphémisme de dire qu'elle cumule toutes les contraintes possibles et imaginables.

C'est-à-dire ?

MM : C'est presque un cas d'école. D'abord la topographie comprend la vallée du Rhône, très étroite à cet endroit entre deux balmes abruptes. Ensuite, côté déplacements, tout y passe : l'A7 et deux départementales au trafic phénoménal, les infrastructures portuaires, le train, les usines pétrochimiques, la raffinerie de Feyzin... Le tout soumis à des plans de prévention des risques technologiques, lesquels génèrent des périmètres où on ne peut pas ajouter d'infrastructures nouvelles. Arriver à faire passer la ViaRhôna là, c'est une vraie gageure !

Comment avez-vous procédé ?

MM : Fin 2017, nous avons réussi à nous accorder sur un itinéraire arbitré et partagé en maîtrise d'ouvrage entre la Métropole et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La Métropole l'intègre dans son grand projet de requalification de l'autoroute A6/A7, devenue voie métropolitaine entre Lyon et Pierre-Bénite. La Région prend le relais entre Irigny et Givors, où l'enjeu de traversée d'espaces naturels sensibles est particulièrement fort. En principe, nous livrerons notre tronçon début 2020, et la Région le sien deux ans après. Lorsque tout sera finalisé, une des dernières discontinuités de la ViaRhôna sera résolue et l'ouvrage sera, enfin, en continu jusqu'à la mer. Là encore la collectivité s'est entourée, s'entoure et s'entourera des associations pour tenter de déterminer l'usage le plus adapté aux besoins. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

Évolution du trafic vélo dans le Grand Lyon

Ce graphique utilise les données des 16 points de comptage manuel utilisés par la métropole depuis 2001 (base 100 = mars 2001).



Le trafic vélo a été multiplié par six depuis 2001. Il augmente entre 10 % et 15 % par an depuis 2010.

Trois questions

à Marine Fabre,

directrice de la Maison
du vélo de Lyon



La Maison du vélo de Lyon © DR

D'abord le nom : où s'arrête Pignon sur Rue et où commence la Maison du vélo ?

Pignon sur Rue, c'est à la fois notre raison sociale et le nom historique de notre structure, qui était auparavant dans le 1^{er} arrondissement de Lyon. La Maison du vélo de Lyon, c'est notre marque et la réponse à un désir de changer notre communication pour une approche davantage grand public. Cela a coïncidé avec notre emménagement dans le 3^e arrondissement et l'adoption d'une nouvelle charte graphique. Donc le savoir-faire est identique, seule l'appellation change.

Quel est le cœur de votre activité aujourd'hui ?

Il est multiple. Nous nous voulons comme un lieu ressource, d'information et d'accompagnement vers un changement de pratique, avec cette volonté de monter en compétence sur le conseil en écomobilité. Cet accompagnement prend la forme d'une foule de services innovants proposés dans nos locaux : coin mécanique pour les réparations simples, tests de matériel avant achat, marquage Bicycode, espace voyageur à vélo, point info-mobilité. Et en extérieur : la vélo-école, les formations, l'accompagnement des entreprises dans le cadre du Challenge Mobilité, le pédibus, la campagne de sensibilisation au partage de la rue ou contre le vol de vélo... Le tout avec deux temps forts dans l'année : la préparation de la Convergence vélo qui se déroulera cette année le 2 juin place Bellecour ; et l'ouverture de nos nouveaux locaux et l'importance de les faire connaître.

Quel regard portez-vous sur le chemin parcouru par la Métropole en matière cyclable ? Que reste-t-il à accomplir ?

Au prorata du nombre d'habitants du territoire, l'effort engagé au niveau des infrastructures a été et demeure considérable. Il a ouvert et décuplé le champ des possibles. À moyen terme, à nous de veiller à la cohérence des actions entreprises et de rester force de proposition, tant par exemple au niveau des scolaires que des entreprises ou encore sur le management des mobilités. ●

En savoir plus

244 rue Garibaldi 69003 Lyon

04 72 00 23 57 — maisonduvelolyon.org

Actus de Vélo & Territoires

Retrouvez les actus complètes sur www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires reçu au Sénat

Le projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM) est examiné par le Sénat puis par l'Assemblée nationale. Pour Vélo & Territoires, le report modal vers le vélo au quotidien sera rendu possible par une infrastructure maillée et adaptée. La Présidente Chrystelle Beurrier a plaidé en ce sens auprès de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable au Sénat et mis en avant les propositions des territoires pour la construction de la France à Vélo 2030. La demande principale du réseau ? Que la LOM affirme l'importance stratégique du Schéma national vélo.

Appel à projets Vélo & Territoires de l'Ademe : 2^d relevé en cours

Avec 165 candidatures reçues, le premier relevé de l'appel à projets Vélo et Territoires illustre bien que le vélo est une solution de mobilité. Ce relevé montre un intérêt général des territoires de tous profils (24 communes, 117 EPCI, 2 départements, 5 parcs naturels régionaux, 14 syndicats et pôles d'équilibre territorial et rural). Alors que l'appel à projets dispose d'une enveloppe de 2 millions d'euros, plus de 17 millions d'euros d'aides ont été demandées pour un coût total des projets de 35 millions d'euros. Ce succès confirme la mobilisation de tous les territoires pour la France à vélo 2030, ambition forte du réseau Vélo & Territoires. Une majorité des réponses à l'appel à projets intègrent des études de planification indispensables à la prise en compte des schémas structurants. Les résultats du premier relevé seront connus après la date de clôture du deuxième, prévue au 28 février 2019.

L'État lance l'appel à projet «Fonds mobilités actives - Continuités cyclables»

Pour accompagner la mise en œuvre du Plan vélo, Elisabeth Borne a annoncé l'ouverture du premier appel à projet du Fonds mobilités actives «*Continuités cyclables*» en décembre. Cinquante millions d'euros sont fléchés en 2019 sur la résorption de discontinuités cyclables ayant un impact sur la mobilité quotidienne à vélo en zones urbaine, périurbaine ou rurale. Vélo & Territoires se félicite du fléchage de cet appel à projet sur des itinéraires inscrits à des schémas cyclables cohérents et du fait que tous maîtres d'ouvrage publics, quelle que soit leur taille, puissent en bénéficier. Il invite les territoires à prioriser la résorption de coupures du Schéma national vélo.

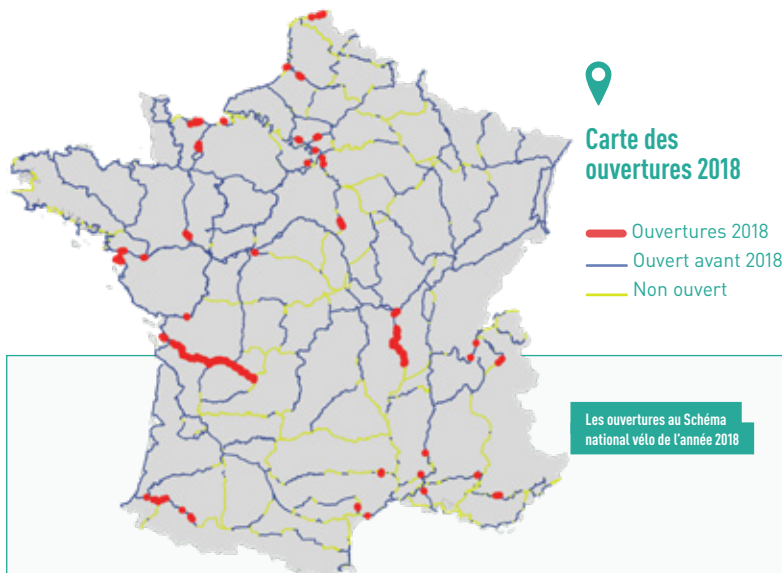


SCHÉMA NATIONAL VÉLO

CHIFFRES AU 1^{ER} JANVIER 2019

15780 km du Schéma national vélo sont actuellement réalisés sur les 23330 km attendus, d'après les nouveaux chiffres dévoilés par Vélo & Territoires. Fait intéressant ? Sur les 760 km ouverts en 2018, 62 % l'ont été sur le Schéma national vélo. Pour Chrystelle Beurrier «voilà de quoi encourager les territoires à persévérer dans les aménagements structurants». Les caractéristiques des ouvertures 2018 confirment en effet la pertinence du Schéma national vélo. Au 1er janvier 2019, ce dernier est réalisé à 68 % avec 470 nouveaux kilomètres. Parmi eux, 160 kilomètres viennent compléter les EuroVelo en France, ce qui porte leur linéaire à 7030 km et leur achèvement à 85 % sur les 8280 km programmés en France. Autre fait intéressant de ces ouvertures 2018 ? Trente-huit pour cent, soit 293 km, concernent des itinéraires régionaux (68 km), départementaux (140 km), urbains ou intercommunaux (19 km). Pour Chrystelle Beurrier, «si l'État veut tripler la part modale pour 2024, c'est maintenant qu'il faut soutenir les collectivités et intensifier le rythme à 700 km d'ouvertures annuelles».

ACTUALISATION 2019, RÈGLES ET CALENDRIER

L'évolution des itinéraires cyclables impacte le Schéma national vélo. Afin de garantir un maillage cohérent, cet outil de planification nécessite d'être mis à jour. Pour faire suite aux actualisations de 1998 et de 2010, Vélo & Territoires, en sa qualité de centre de coordination pour le suivi du Schéma vélo, a lancé la campagne d'actualisation 2019 en lien avec les territoires et la délégation des ministères de la Cohésion des territoires et des Transports. Cette actualisation va rendre plus lisibles et cohérentes les demandes de financements des collectivités territoriales. Ces dernières étaient invitées à participer à la consultation avant le 1^{er} mars, suivant les règles établies à cet effet. Le calendrier prévoit ensuite des arbitrages en avril et en juillet et une première communication des résultats aux 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires en Anjou.

Actus des territoires

Partagez vos actualités avec Vélo & Territoires : info@velo-territoires.org

Des acteurs de la Vallée du Loir à vélo unanimes

La Vallée du Loir à vélo a rassemblé en novembre cinq départements, deux régions et onze communautés de communes pour réaffirmer leur volonté de structurer la V47. L'enjeu ? Gagner en cohérence pour améliorer et promouvoir cet itinéraire de 320 km. Reliant St Emano, la source du Loir, à Angers, son embouchure, il a été réalisé à 94 % sur le terrain. L'Office de tourisme de la Vallée du Loir ainsi que des partenaires territoriaux motivés ont débuté par des actions concrètes : balisage terrain, identité, topoguide français-anglais maison... Une recette efficace puisque les compteurs affichent une affluence prometteuse. Après l'énergie de la nouveauté, le besoin de structuration se fait ressentir. Le collectif a décidé à l'unanimité de s'acheminer vers un comité d'itinéraire avec plan d'actions, coordination et budget à la clé.

La Nouvelle-Aquitaine adoptera son nouveau Schéma régional vélo fin 2019

La région Nouvelle-Aquitaine a lancé en janvier l'actualisation de son Schéma régional véloroutes et voies vertes. La démarche prévoit de redéfinir le maillage d'intérêt régional en lien avec le national et l'euro péen pour un vote en décembre. La région Nouvelle-Aquitaine a décidé d'agréger les schémas régionaux préexistants en 2016 avec la meilleure ambition collective possible. Un gage de cohérence pour cette Région qui compte 3440 km du Schéma national vélo dont deux itinéraires européens majeurs, La Véloodyssée© – EuroVelo 1 et La Scandibérique – EuroVelo 3. Ce nouveau Schéma régional tiendra compte de l'actualisation 2019 du Schéma national, coordonnée par Vélo & Territoires.

Rechargez les batteries dans le Maine-et-Loire

La pratique du vélo nécessite parfois de recharger ses batteries. Depuis juillet, certaines aires de La Loire à Vélo sont équipées d'un service supplémentaire : des consignes de recharge. Les aires d'arrêt de Montsoreau, Souzay-Champigny, Les Rosiers-sur-Loire et Gennes-Val de Loire accueillent les cyclistes en manque d'énergie. Les consignes, accessibles avec une pièce de 1€, disposent de prises électriques pour recharger les batteries des vélos, des téléphones portables ou de tout autre matériel technologique.



De nouveaux itinéraires pour les cyclistes et les promeneurs autour du lac du Bourget

La Région Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Lac communauté d'agglomération ont signé une convention de partenariat en janvier pour parfaire l'offre des cheminements cyclables ou piétons aux abords du lac du Bourget en Savoie. Pour obtenir un réseau cohérent, il s'agit de poursuivre les aménagements lancés depuis une vingtaine d'années. Les projets concernent la réalisation de trente-trois kilomètres d'itinéraires cyclables autour du lac du Bourget et la création d'une nouvelle véloroute reliant les lacs Léman, d'Annecy et d'Aiguebelette par le lac du Bourget.



Île-de-France : un service de location longue durée de vélos à assistance électrique

Dès Septembre 2019, 10000 vélos à assistance électrique (VAE) seront disponibles pour une location longue durée dans toute l'Île-de-France. Cette offre, proposée par Île-De-France Mobilités (IDFM) permettra aux habitants de la Région ainsi que de la petite et grande couronne francilienne, de louer des VAE pour une durée de six mois minimum. Le prix de ce nouveau service pour les usagers ? 40€ par mois, entretien et réparation compris,

dont la moitié est remboursable par l'employeur - de quoi convaincre des usagers dont la perspective de devoir toucher à la mécanique du vélo serait un frein à son utilisation. Une offre inédite sur le territoire francilien, qui démontre ainsi sa volonté d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens.

La Loire-Atlantique à vélo : études, travaux et solidarité

Les élus de Loire-Atlantique ont adopté trois études et huit travaux pour 2019. Ces décisions, qui s'inscrivent dans le Plan d'actions «*La Loire-Atlantique à vélo*», répondent à trois enjeux : favoriser l'usage du vélo, construire un projet de territoire partagé et poursuivre l'aménagement du réseau cyclable départemental à travers une programmation pluriannuelle 2017-2027. Le budget de 2,3 millions d'euros permettra la mise en service d'environ 70 km d'itinéraires supplémentaires. Côté solidarité, via l'appel à projets «*Encourageons la pratique quotidienne du vélo*», lancé en 2018, le Département a retenu 42 projets en faveur de la jeunesse, de personnes en situation de handicap, de seniors et de publics en insertion. La Loire-Atlantique mobilise ainsi près de 35000 euros pour financer des actions en faveur de la pratique du vélo.



Le nouveau plan vélo du Calvados

Le Calvados a affirmé en février sa volonté de devenir une destination vélo incontournable avec l'adoption d'un nouveau plan vélo 2019-2025, de 9 millions d'euros, soit 1,5 million d'euros par an. L'objectif ? Attirer toujours plus de cyclistes. Le premier volet 2019-2023 prévoit notamment la réalisation d'un grand itinéraire sud-Calvados reliant Livarot à Vire, la création de pistes utilitaires pour les trajets du quotidien et une montée du niveau de services sur l'EuroVelo 4, le long du littoral et sur la Vélo Francette, dans la vallée de l'Orne. L'une des priorités est donnée à l'achèvement des itinéraires structurants : l'EuroVelo 4 et la Seine à Vélo - que 17 boucles touristiques viendront compléter d'ici 2025 -, soit plus de 491 km.

Maison éclusière le long de la Vallée de la Somme
© Nicolas Bryant

Donner une deuxième vie aux maisons éclusières



L'ITINÉRANCE LE LONG D'UNE VOIE D'EAU, QUE CE SOIT À VÉLO, À PIED OU EN BATEAU, EST AUTANT UNE EXPÉRIENCE CULTURELLE ET PATRIMONIALE QUE LE REFLET D'UNE HISTOIRE FLUVIALE. MAIS LORSQUE LE CHEMINEMENT EST JONCHÉ DE MAISONS ÉCLUSIÈRES DÉLABRÉES, CETTE EXPÉRIENCE EST MISE À MAL. LA PREMIÈRE FONCTION DES MAISONS ÉCLUSIÈRES ? L'HÉBERGEMENT DU PERSONNEL EN CHARGE DE LA VOIE D'EAU. AVEC LA MUTATION DU SECTEUR, CERTAINES MAISONS SONT DORÉNAVANT INOCCUPÉES. COMMENT DONNER UNE DEUXIÈME VIE AUX MAISONS VACANTES TOUT EN VALORISANT CE PATRIMOINE HISTORIQUE ? RETOUR SUR DES INITIATIVES PASSÉES OU EN COURS, PORTÉES PAR VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) OU BIEN DES COLLECTIVITÉS.



Quelles maisons éclusières revaloriser ?



Maison éclusière inhabitable © Yannis Vial

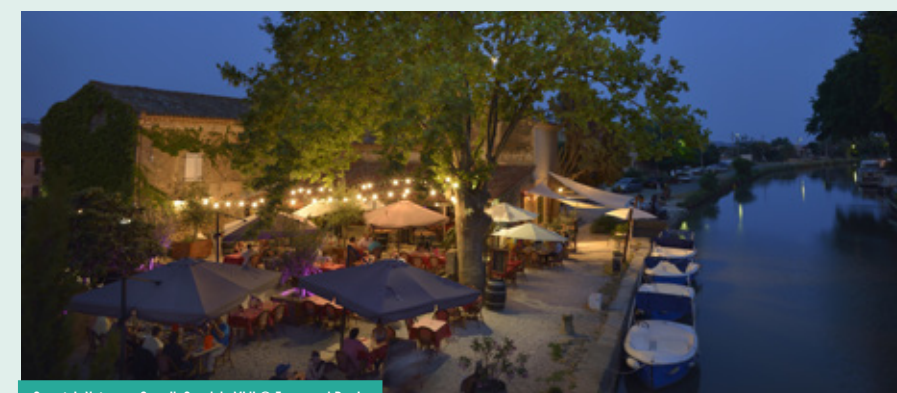
La majorité des maisons éclusières sont occupées, soit par des agents soit par des tiers. Des chiffres précis ? Difficile d'en obtenir à l'échelle nationale : chaque gestionnaire gère son répertoire patrimonial et, au sein de VNF, le recensement se fait à l'échelle des directions territoriales. Par ailleurs, toutes les maisons éclusières ne sont pas forcément valorisables. Leur potentiel dépendra beaucoup de l'accessibilité ou

“
La tendance est à l'augmentation du nombre de maisons vacantes
”

de l'emplacement d'une maison. La tendance est à l'augmentation du nombre de maisons vacantes : automatisation des écluses, départs à la retraite, mutations du secteur mais aussi des attentes des éclusiers... Les maisons inoccupées se dégradent plus vite, engendrent un coûteux entretien, risquent d'être occupées illégalement et donnent une mauvaise image des voies d'eau. En réponse, certains acteurs engagés dans le développement de l'attractivité des rivières et des canaux ont mis en place des démarches de valorisation de maisons éclusières.

Rhône-Saône : un appel à projets ciblé

La direction territoriale Rhône-Saône a lancé un appel à projets sur douze maisons éclusières en 2018. Six d'entre elles sont situées le long de la Saône et de L'Échappée bleue, Moselle-Saône à vélo ; les six autres se trouvent sur le Canal du Rhône au Rhin et l'EuroVelo 6. Un an de travail a été nécessaire avant la publication de cet appel. D'abord, un bilan des démarches menées ailleurs a été mené : cahiers des charges, contacts avec les chefs de projet, bonnes pratiques... Puis, une analyse du parc immobilier a été réalisée. Sur 164 maisons éclusières, 99 n'étaient pas utiles au service mais pas nécessairement disponibles. Soixante-huit maisons ont ensuite fait l'objet d'une fiche détaillant leurs caractéristiques (accessibilité, environnement général, intérêt touristique, concurrence...). Seule une trentaine de maisons ont fait l'objet d'une seconde phase d'analyse évaluant leur potentiel touristique. Les douze maisons finalistes sont celles dotées du plus gros potentiel à court terme.



Comptoir Nature au Somail, Canal du Midi © Emmanuel Perrin

Exemples de maisons revalorisées

Le long du Canal du midi et du Canal latéral à la Garonne, une quarantaine de maisons éclusières ont été revalorisées depuis 2005 ; en Bretagne, une vingtaine de maisons ont trouvé preneur depuis 2013 ; dans la Somme, six maisons ont ouvert leurs portes depuis 2016. Le but ? Développer des activités au pied des voies d'eau et dynamiser l'attractivité de ces dernières. Les services sont variés : restauration, hébergement, location de matériel de loisirs (canoës, vélos...), activité associative, accueil et informations touristiques, parfois plusieurs de ces activités à la fois. Les maisons font alors l'objet

de Conventions d'occupation temporaire signées entre le propriétaire et les porteurs de projet, en contrepartie d'une redevance, souvent ajustée en fonction des travaux à réaliser. La mise en route de ces services suppose généralement la réalisation de travaux, dont le coût dépend de l'état de la maison. Leur prise en charge varie d'un cas à l'autre entre un investissement uniquement supporté par le porteur de projet et une participation du propriétaire, sur le clos et couvert par exemple, éléments assurant l'étanchéité à l'eau et à l'air du bâtiment.

L'APPEL À PROJETS : LA CLÉ DES DÉMARCHES DE VALORISATION

Afin d'identifier les porteurs de projet à même de lancer une activité dans une maison éclusière, les gestionnaires ont recours à des appels à projets. Cet outil a différents avantages : il définit le cadre et les enjeux de la valorisation attendue par un cahier des charges, communique sur l'opportunité en question et sélectionne *in fine* le meilleur candidat. Dans les directions territoriales Centre-Bourgogne et Sud-Ouest de VNF, les appels à projets étaient jusqu'ici publiés au coup par coup, en fonction des opportunités et des maisons disponibles. Aujourd'hui, des réflexions sont en cours pour définir des stratégies plus globales afin de mieux planifier l'action. Il s'agit par exemple d'évaluer les besoins de services à l'échelle d'un itinéraire ou bien de prioriser les projets et les investissements.



Manifestation à la maison éclusière de Cramezeul (44) © La cueilleuse

Les enjeux d'une valorisation réussie

Diversifier les activités

En Loire-Atlantique, quatre maisons ont fait l'objet d'un appel à projets porté par le Département, trois d'entre elles sont aujourd'hui en activité. Un des enseignements de cette expérience est clair : il est vital de développer plusieurs services pour vivre de l'activité, voire de ne pas dépendre uniquement des revenus que génère la maison éclusière. Autre conseil, pour contrer la saisonnalité de l'activité touristique, il est préférable de s'implanter localement et d'orienter l'offre également vers la population résidente. L'originalité du département de la Loire-Atlantique a été de favoriser des projets s'inscrivant dans « *l'esprit canal* » et dans le développement durable. À l'écluse de Cramezeul, un projet de fournir à bois complété d'activités de restauration, jardin pédagogique et activités culturelles a par exemple été retenu. Dans la Somme, le Département fait le même constat : les maisons éclusières sont des lieux atypiques. Les usagers y cherchent autre chose qu'un service « *standard* ». La personnalité des locataires joue alors beaucoup dans le succès de l'activité.

Il est préférable de s'implanter localement et d'orienter l'offre également vers la population résidente

Inscrire les appels à projets dans une logique d'itinéraire

Trouver une nouvelle fonction pour les maisons éclusières inoccupées résonne avec le besoin accru des itinérants le long des canaux. Faisant le choix de la lenteur, ils ont en effet besoin d'une densité de services variés tous les dix, vingt ou trente kilomètres. C'est pourquoi le cadencement de l'offre est un enjeu pour la valorisation de maisons éclusières. Il faut alors mieux anticiper les besoins des touristes, notamment à vélo, tout en considérant l'offre existante alentour, afin d'orienter les services proposés par les porteurs de projet.

Le partenariat avec les territoires est incontournable

Pour y parvenir, le partenariat avec les territoires est incontournable. Fins connaisseurs des dynamiques locales, interlocuteurs des professionnels du tourisme, développeurs de destinations touristiques, les collectivités et leurs organismes dédiés au tourisme contribuent souvent à ces projets, quand ils n'en sont pas les premiers initiateurs. VNF, pour sa part, associe déjà étroitement les intercommunalités à ses démarches. À l'avenir, articuler davantage ces initiatives aux travaux des comités d'itinéraires cyclables en lien avec les Régions et les Départements pourrait renforcer la portée de cet effort.

Perspective : mobiliser de gros porteurs de projet

Aujourd'hui, un porteur de projet est sélectionné pour une maison éclusière. Dans le futur, VNF souhaite développer la revalorisation de plusieurs maisons éclusières d'un coup par des porteurs de projets de dimension conséquente. L'ambition ? Attirer des acteurs économiques pour pérenniser l'activité des maisons. Il s'agirait alors de lots de maisons gérés par des acteurs solides issus par exemple du domaine du tourisme. Un même acteur pourrait mettre en musique un ensemble de maisons, ce qui favoriserait la logique d'axe. Cette configuration dispose toutefois de peu de retours d'expérience. Un des enjeux est de pouvoir atteindre et attirer ces porteurs de projets de dimension nationale voire internationale. Pour avancer sur le sujet, il sera également nécessaire de mieux identifier les freins à ce type d'initiative. En attendant, l'appel à projets de la DT Rhône-Saône permet aux porteurs de projets de se positionner sur une ou plusieurs maisons (le risque étant de ne pas trouver preneur pour un appel à projets réservé à des lots). Les résultats montreront si un porteur de projet se saisira d'un lot de maisons.



En Centre-Bourgogne : enseignements et expérimentations

L'ambition de la direction territoriale (DT) Centre-Bourgogne de VNF est forte : occuper toutes les maisons éclusières. L'ampleur de la tâche est grande pour cette DT aux 1000 kilomètres de voies navigables, 550 maisons éclusières, dont un tiers de maisons vacantes. Pour y parvenir, une étude lui a permis d'identifier plusieurs axes de travail. Le premier consiste à améliorer le fonctionnement interne de VNF : désigner un point d'entrée unique à l'échelle de la DT sur les maisons éclusières ; structurer une base de données commune sur le patrimoine bâti (la connaissance précise du réseau est un véritable enjeu) ; élaborer un document type pour les porteurs de projet potentiels ; assurer un rôle d'aide au montage de projet.



La Maison du Canal sur le Canal de Bourgogne © Agnès Millot

Le deuxième axe entend inclure la valorisation des maisons éclusières dans le cadre des contrats de canaux ou contrats fluvestres portés par des collectivités en partenariat avec VNF. Document partagé faisant le diagnostic et proposant un plan d'actions pour un linéaire dédié, le contrat permet alors d'intégrer la valorisation des maisons éclusières dans une démarche plus globale. Le troisième axe est actuellement en expérimentation sur le Canal de Bourgogne. Son but est de travailler à la soutenabilité financière des projets par type d'activité. Il s'agit dans un premier temps d'identifier les conditions de réussite de différents services, grâce à des retours d'expérience de professionnels. Son intérêt ? Ajuster au mieux le cahier des charges des appels à projets et mieux cibler la sélection des candidats. Dans un second temps, un forum des porteurs de projet sera organisé pour leur permettre d'engager un dialogue avec les collectivités et VNF. L'objectif ? Accompagner les candidats à formuler leur réponse. ●



En Bretagne, la Région anime les porteurs de projet de maisons éclusières

Entretien avec Véronique Véron cheffe du service Patrimoines et usages à la région Bretagne.

Combien de maisons éclusières ont été requalifiées en Bretagne ?

Deux appels à projets de revalorisation de maisons éclusières ont été portés par le conseil régional de Bretagne en 2013 et en 2015. À ce jour, vingt-et-une maisons ont été requalifiées sur le Canal d'Ille et Rance, le Canal de Nantes à Brest et le Canal du Blavet.

Quels types de services ont été développés dans ces maisons ?

La majorité des maisons éclusières revalorisées proposent un service d'hébergement : gîtes, chambres d'hôtes ou hébergement insolite. D'autres maisons, revalorisées par des associations, proposent des animations culturelles ou de loisirs. Enfin, des services fluviaux ont été développés à travers le deuxième appel à projet qui insistait davantage sur cet aspect. La plupart des maisons proposent un panel de services (petite restauration ou de location de vélos), la région Bretagne incitant les porteurs de projet à diversifier leurs activités.

Comment animez-vous ce réseau d'acteurs ?

La Région organise une réunion annuelle à destination des porteurs de projet de maisons éclusières avant la saison touristique. La première édition a eu lieu en

2016. Son objectif ? Faire en sorte que les porteurs de projet se rencontrent, travaillent ensemble et fonctionnent en réseau. C'est également l'occasion de bénéficier de retours concrets de ces acteurs, qui, situés au bord des canaux, ont un ressenti privilégié des besoins des usagers. Les porteurs de projet ont également des questions concernant la voie d'eau au sens large. Pour la Région, gestionnaire des voies d'eau, ces temps d'échange sont l'occasion de rappeler les contraintes propres à cette action. Le reste de l'année, les liens avec les porteurs de projet sont réguliers, ne serait-ce que pour la perception du loyer. Ces acteurs bénéficient donc d'une animation privilégiée.

Quelles perspectives pour les maisons éclusières de Bretagne ?

Aujourd'hui, notre objectif est de conforter et consolider les projets. Animer ce réseau est déjà un défi. Certaines maisons ne sont d'ailleurs pas encore en service. Nous avons besoin de temps pour suivre les projets en cours et répondre aux remontées et expériences de terrain. Exemple ? Les acteurs ont exprimé le besoin d'une signalétique le long du canal. Les usagers de la voie d'eau manquent d'information sur les maisons éclusières et leur distance entre elles le long du canal. Cette dernière est en cours de déploiement. Autre exemple ? Le besoin de stations de réparation de vélo. Les cyclistes ont régulièrement besoin d'une pompe ou d'une rustine et en font la demande aux maisons éclusières. En conséquence, dix stations de réparation vont être déployées par la Région sur le réseau en 2019. ●

Propos recueillis par Agathe Daudibon



Écluse et île de Beaufort, le long du canal de Nantes à Brest ©Josselin CRT Bretagne / Emmanuel BERTHIER

Frédéric Héran

CHANTRE D'UNE APPROCHE «OMNIMODALE» DES DÉPLACEMENTS URBAINS, CE DOCTEUR EN ÉCONOMIE, MAÎTRE DE CONFÉRENCE À L'UNIVERSITÉ DE LILLE 1, A ÉTÉ SENSIBILISÉ AU VÉLO DU TEMPS DE SES ÉTUDES À STRASBOURG AU CONTACT DE PIONNIERS COMME JEAN CHAUMIEN OU JEAN-MARIE LORENTZ. AU FIL DES DÉCENNIES, IL A DÉVELOPPÉ UN REGARD AIGUISÉ SUR LA MOBILITÉ ET LES PARAMÈTRES DE COMPLÉMENTARITÉ MAIS AUSSI DE CONCURRENCE QU'ELLE INDUIT. ENTRETIEN INCONTOURNABLE.



Frédéric Héran © DR

En 2014, vous publiez *Le retour de la bicyclette*, sous-titré *Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 1850*. L'ouvrage est paru aux éditions La Découverte. Qu'avez-vous découvert, justement, en vous attelant à ce projet ?

Ce livre est la synthèse de vingt années de recherches. Il est parti d'une initiative de collègues de l'INRETS¹ qui m'ont demandé de les aider à mieux cerner l'histoire du vélo utilitaire dans les politiques de déplacements en France et en Europe. Il en est sorti un rapport d'une centaine de pages, suffisamment apprécié pour que je décide ensuite de l'étoffer pour en faire un livre. L'ouvrage compile environ 300 références bibliographiques académiques et, pourtant, je ne prétends pas être un historien. Il reste un travail d'archives considérable à réaliser. Le manuscrit a ensuite été accepté *in extremis* par La Découverte.

Pourquoi *in extremis* ?

Je le leur avais envoyé en mai 2013, puis les ai relancés en septembre, avant de recevoir une lettre de refus. Trois jours après, je reçois un mail : « *Nous voulons vous rencontrer.* » Mon manuscrit avait enfin été lu par un membre du comité de lecture, lui-même cycliste quotidien ! Il s'est livré à un vrai travail d'éditeur, en me conseillant d'éviter absolument toute redite, de parler du Royaume-Uni, etc. Ses exigences ont beaucoup contribué à améliorer le manuscrit.

Quel lectorat visiez-vous ?

Mon but était surtout de faire un livre de référence retraçant l'histoire du vélo dans la politique de déplacements en Europe. La thèse que je défends, d'innombrables preuves à l'appui, c'est qu'il n'y a pas de réel développement de la pratique de la bicyclette, sans modération du trafic automobile. Si les lecteurs, quels qu'ils soient, retiennent cette idée, alors j'aurais atteint mon objectif.

Dans vos écrits comme dans vos interventions orales, vous utilisez souvent le terme de «ville calmée». Qu'entendez-vous par là ?

C'est un concept qui vient des Pays-Bas. Avec l'Italie du Nord, c'est le pays le plus anciennement urbanisé d'Europe. En 1650, la moitié des habitants des Provinces-Unies vivait déjà en ville. En Toscane, c'était même 45 % dès le XVI^e siècle ! À titre de comparaison, la France n'a atteint les 50 % qu'en 1930, soit 280 ans plus tard. Dans des villes très anciennes, à la grande urbanité, l'envahissement automobile a été d'une grande violence, tuant notamment des enfants qui jouaient dans la rue. Les populations ont alors réclamé que les voitures ne puissent plus transiter par les quartiers et qu'elles y roulent lentement. En réponse, les autorités néerlandaises ont créé, dans les années 1970, les zones de rencontre, puis les zones 30. Les Allemands ont nommé cette politique *die Verkehrsberuhigung*, que les Français ont traduit littéralement par modération de la circulation et les Anglais par *traffic calming*, c'est-à-dire la ville calmée.

Vous avez également déclaré dans une interview que «les gens ne profitent jamais d'une voirie nouvelle pour gagner du temps mais pour aller plus loin» ...

J'utilise ici les analyses proposées dans les années 1970 par Jacov Zahavi, un consultant à la Banque mondiale. Il a découvert que chaque personne se déplace en moyenne une heure par jour. Certes, cette moyenne cache de grandes disparités, mais ce «budget temps de transport» est assez stable depuis des décennies. En conséquence, il est faux de croire qu'améliorer les transports fait gagner du temps. Les gens en profitent toujours pour aller plus loin. Ainsi, on nous présente le Grand Paris Express (un métro automatique de 200 km autour du Grand Paris au coût faramineux de 38 milliards d'euros) comme un projet qui fera gagner du temps aux Franciliens. Pourtant, en soixante ans, on a construit 450 km d'autoroutes et voies rapides et cinq RER en Île-de-France et que constate-t-on ? En 1976, un Francilien consacrait environ 75 minutes par jour à ses déplacements et en 2010, 92 minutes. Nous ferions mieux de nous attaquer au déséquilibre connu depuis longtemps entre emplois et logements, les premiers étant surtout concentrés à l'ouest et les seconds à l'est.

Si vous deviez hiérarchiser les différents freins au développement du vélo, lesquels classeriez-vous en priorité ?

Je raisonne peu en termes de freins. L'enjeu pour moi, c'est d'abord la cohérence des politiques de déplacements. Actuellement, ces politiques sont trop sectorielles : on veut tout à la fois «réduire les bouchons», encourager l'usage des transports publics et développer la marche et le vélo. Or, c'est impossible, car on ne se déplace en moyenne que trois ou quatre fois par jour, expliquait aussi Zahavi. Encourager un mode de déplacement se fait forcément

au détriment d'autres modes. Par exemple, si vous rendez les transports publics gratuits, ce sont surtout les cyclistes et les piétons qui seront séduits et très peu les automobilistes. Est-ce vraiment le but recherché ? L'urgence, c'est aujourd'hui de hiérarchiser correctement les modes de déplacement : d'abord la marche – le mode de déplacement le plus démocratique qui soit –, puis le vélo, ensuite le transport public et enfin la voiture. Mon prochain livre reposera d'ailleurs sur ces réflexions. Autrement dit, les pistes cyclables ne doivent pas être aménagées sur les trottoirs, mais prendre de la place aux voitures.

Le 28 août 2018, Nicolas Hulot, ministre d'Etat en charge de la Transition écologique et solidaire, annonçait en direct sur France Inter sa démission du gouvernement.

Parmi les explications avancées, le poids des lobbies. Qu'évoque ce mot, pour le chercheur que vous êtes ?

Les lobbies sont bien réels dans le domaine des transports, car les enjeux économiques sont énormes. Concrètement, il s'agit des constructeurs, du secteur des travaux publics, des assureurs et autres services. Leurs moyens de pression sont considérables, y compris dans le monde de la recherche. Que pèsent le vélo et la marche face au lobby routier et à celui des transports publics ? Pas grand chose. Le lobby des cyclistes s'est néanmoins beaucoup structuré, mais celui des piétons reste dérisoire. Le principal soutien des modes actifs, c'est d'abord l'opinion et, de plus en plus, le milieu médical.

Si ces tendances se poursuivent, (...) on devrait voir plus de cyclistes que de voitures dans les rues de la capitale vers 2030.

Un mot sur le mouvement des gilets jaunes. En centre-ville, de nombreux cyclistes du quotidien ont troqué leur habituel gilet de cette couleur pour un gilet bleu ou rose. Est-ce à dire qu'il y a là un combat dans le combat ?

Pour comprendre l'évolution de la mobilité, il faut raisonner en termes de décalages. Dans l'entre-deux-guerres, la motorisation a débuté par les élites fortunées au cœur des grandes villes, puis elle s'est étendue aux classes moyennes dans les banlieues au cours des années 1950-1960 et aux classes populaires en périphérie dans les années 1980-1990. La diffusion du vélo utilitaire a effectué un mouvement à peu près opposé. Aujourd'hui, le reflux de l'automobile a commencé chez les populations les plus éduquées des grandes villes, s'étend déjà à la proche périphérie et finira par atteindre la grande périphérie. Et, là encore, le vélo est en train d'effectuer le mouvement opposé. Résultat, alors qu'il était encore très présent en périphérie des grandes villes et presque absent dans les centres dans les années 1970-1980, c'est aujourd'hui l'inverse. Dans vingt ans, en périphérie comme ailleurs, la priorité sera à la modération de la circulation automobile et nous en voyons déjà les prémices. Le parvis des mairies, des églises et des écoles commence à être débarrassé des voitures en stationnement. Certains parents réclament des trottoirs, et qui plus est préservés du stationnement illicite, pour ne plus être obligés

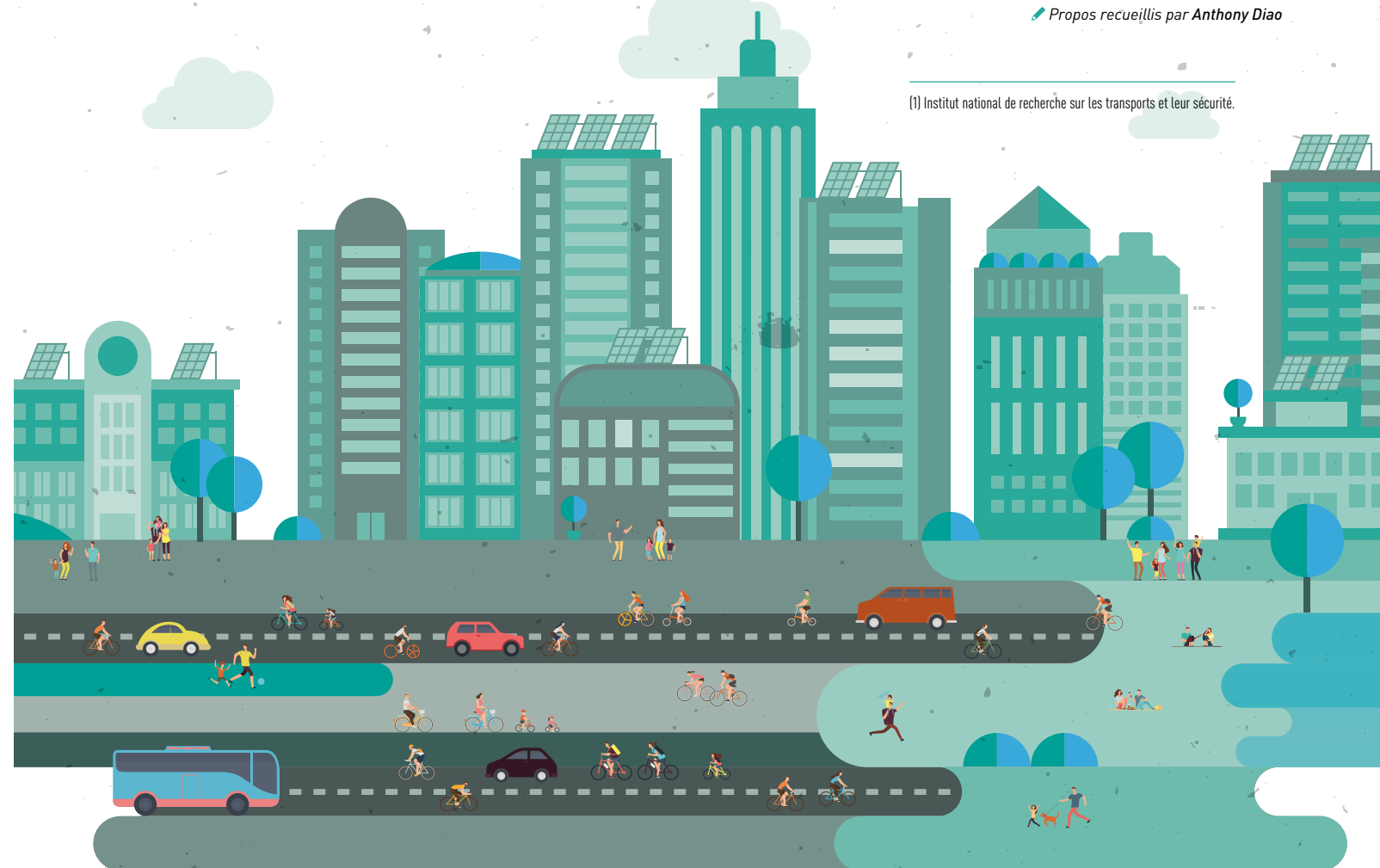
d'accompagner leurs enfants à l'école en voiture. Les restaurateurs veulent pouvoir supprimer quelques places de stationnement pour installer une terrasse. En périphérie aussi, donc, la mobilité ne sera bientôt plus exclusivement motorisée.

Comment voyez-vous l'avenir ?

Quand on s'intéresse au report modal à long terme, on voit les choses autrement. Il faut prendre un grand recul historique pour pouvoir imaginer l'avenir. Ainsi, à Paris *intra muros*, on constate que, depuis 1990, le trafic automobile a été divisé par deux, l'usage des transports publics a augmenté de 30 % et les déplacements à vélo ont été multipliés par douze. Si ces tendances se poursuivent, et il y a tout lieu de le croire, on devrait voir plus de cyclistes que de voitures dans les rues de la capitale vers 2030. Autre exemple : un nombre croissant d'autoroutes urbaines sont démolies et remplacées par des avenues. Ce mouvement a commencé aux États-Unis, où ces voiries sont en piteux état, les autorités peinant à trouver les moyens de les reconstruire. En France, une dizaine de petits bouts d'autoroutes ont déjà été transformés à Nantes, Lyon, Marseille, Grenoble, Valenciennes, Paris. Nul doute que ce mouvement va s'amplifier. Enfin, au récit actuel qui prétend que la voiture autonome et électrique va sauver la mobilité, il faut opposer d'autres récits, finalement plus crédibles et plus enthousiasmants, qui mettent en avant les avantages d'une ville calmée beaucoup plus ouverte aux modes actifs. ●

Propos recueillis par Anthony Diaio

(1) Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.



À lire



Dutch cycling vision le rapport sur l'usage du vélo aux Pays-Bas

Pourquoi les Néerlandais font-ils autant de vélo ? Comment l'usage de ce mode s'est-il répandu aux Pays-Bas ? Les experts de l'ambassade cycliste néerlandaise (Dutch Cycling Embassy) décryptent l'approche de la pratique aux Pays-Bas et partagent leurs connaissances dans Dutch cycling vision, un rapport disponible en version française.

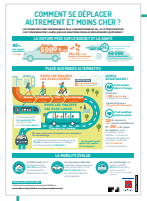
À télécharger sur
www.dutchcycling.nl/organization/downloads



Référentiel fatbike

Ce référentiel vise à homogénéiser les conditions de la pratique du fatbike. Il dispense des recommandations pour une bonne installation de l'activité (aménagement, balisage, entretien, responsabilité, développement territorial...). Il a notamment été élaboré par Nordic France, la Fédération Française de Cyclisme, l'ADT 73, les Moniteurs Cyclistes Français et la MBF.

À télécharger sur
mbf-france.fr/wp-content/uploads/2018/12/Referentiel-fatbike-2018-versionweb.pdf



Comment se déplacer autrement et moins cher ?

Les transports sont responsables de 35 % des émissions de CO2, et le trafic routier y est pour beaucoup. Quelles solutions pour les déplacements quotidiens ? Cette infographie de l'ADEME présente les principaux chiffres de la mobilité, les coûts de la voiture particulière et les solutions pour se déplacer en polluant moins.

À télécharger sur
www.ademe.fr/comment-deplacer-autrement-moins-cher



Le p'tit crap à vélo dans l'Hérault

Du littoral au parc naturel régional du Haut-Languedoc, ce guide propose une sélection de trente balades à vélo accessibles à tous. Idéal pour découvrir en douceur la richesse et la diversité du département de l'Hérault, *Le p'tit crap à vélo* décrit des itinéraires faciles pour toute la famille en boucle ou en aller-retour.

80 pages, 10 €
éditions Glénat

À commander sur
www.glenat.com



Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée

L'établissement scolaire est un lieu privilégié pour sensibiliser les élèves aux enjeux de la mobilité durable. Issue de la collection Vélo Aménagements, la fiche 39 du Cerema « *Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée* » groupe des exemples de pratiques et des retours d'expériences innovantes en matière d'écomobilité scolaire.

À télécharger sur
www.cerema.fr



Mobilité dans les villes moyennes

Les villes moyennes concentrent des enjeux de société, cristallisés autour de la place de la voiture et de la vitalité commerciale de leurs centres-villes. Pour accompagner cette réflexion, cet ouvrage, issu de la collection Connaissances du Cerema, fait le point sur la mobilité de leurs résidents à trois échelles : l'aire urbaine, le pôle urbain et la ville-centre.

À télécharger sur
www.cerema.fr



Partir à Vélo, c'est un condensé d'aventures !

Sous la plume d'Olivier Godin, ce livre propose à la fois la mise en avant d'itinéraires à travers le récit de vingt voyages singuliers ainsi qu'un guide pratique avec des conseils et des astuces de voyageurs expérimentés. Le tout est agrémenté de photos inspirantes, de cartes permettant de mieux se représenter les itinéraires et des illustrations.

224 pages, 13 €.

À commander sur
www.cyclable.com

À venir

14–17 Salon Destinations Nature

Paris
www.destinations-nature.com



28 Journée Une Voirie pour Tous : Développer le vélo en périurbain et interurbain

Montpellier
www.velo-territoires.org



1^{er} 2^e Journée nationale sur le tourisme fluvestre

Lyon
www.velo-territoires.org



10–12 19^e Congrès de la FUB

Le Mans
www.fub.fr



13–17 Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège 2019

Partout en France
eduscol.education.fr/semaine-du-velo



29–1^{er} European Conference on Mobility Management

Édimbourg/Écosse
ecomm2019.com



3 Journée mondiale de la bicyclette

Partout dans le monde
www.un.org/fr/events/bicycleday



25–28 Velo-City 2019

Dublin/Irlande
www.velo-city2019.com



25 9^e Club Itinéraires

Anjou/Angers
www.velo-territoires.org



26–27 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires

Anjou/Angers
www.velo-territoires.org



L'info en +

2^e Journée nationale du tourisme fluvestre



Vélo & Territoires et Voies navigables de France (VNF) organisent la 2^e Journée nationale du tourisme fluvestre lundi 1^{er} avril 2019 à Lyon. Cette journée technique est à destination des acteurs qui œuvrent au développement du tourisme fluvestre. Un premier bilan des initiatives menées dans le cadre du partenariat VNF et Vélo & Territoires sera présenté ainsi que les actions réalisées dans les territoires. L'objectif ? Accélérer le développement du tourisme fluvestre.

Au programme

Retour d'expérience européenne

Le fluvestre vu d'Irlande, gestion et actions sur les voies d'eau et leurs abords

Initiatives

Maisons éclusières, produits vélobateaux, promotion fluvestre...

Point d'actualités et témoignages

Table ronde

Enjeux et perspectives du tourisme fluvestre en France et en Europe.
Comment mieux répondre aux attentes et besoins des clientèles tout en valorisant au mieux l'attractivité des territoires ?

**Lundi
1^{er} avril 2019
à Lyon**

**Inscriptions
en ligne jusqu'au
22 mars**

En savoir plus :
www.velo-territoires.org

 **vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

52 avenue Maréchal Foch
69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

Carte des adhérents de Vélo & Territoires

