

n° 28 dossier > pages 6 à 14 juillet/août 2007



Vélo, vacances, villes...

JCDecaux

NOS INGÉNIEURS AVAIENT LA TÊTE DANS LE GUIDON

MAIS ILS N'ONT PAS PERDU LES PÉDALES

AUJOURD'HUI, LEUR PETITE REINE EST 4 FOIS ÉLUE...









Récompensé par ces quatre prix, Cyclocity symbolise l'esprit d'innovation et de citoyenneté de JCDecaux.

Trophée du vélo 2005, Trophée 2005 L'Usine sur ce concept innovant de vélos en libre-service.

Nouvelle, Janus 2006 de l'Industrie, Prix Autant de reconnaissances institutionnelles Entreprises et Environnement 2006... des d'un véritable succès populaire en France et récompenses qui ont salué le talent de à l'étranger : ce nouveau transport collectif toutes les équipes JCDecaux avant travaillé individuel parcourt chaque jour plus de 45 000 km.

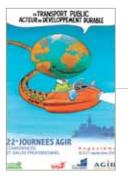




agenda 2007











Université d'été de l'EIVP "La ville durable : décision, action, financement, communication" Paris

> 20 août / 7 septembre Programme et inscription : www.eivp-paris.fr/

11es Rencontres des départements cyclables "Le vélo, atout pour le développement des territoires" Aurillac

> 20 et 21 septembre Programme et inscription : www.departements cyclables.org/

22es journées AGIR
"Le transport public :
acteur du
développement durable"
Angoulême
> 20 et 21 septembre
Programme et inscription :
www.agir-transport.org/

de la mobilité
> 16-22 septembre
Enregistrement
des programmes d'actions
jusqu'au 5 septembre:
www.ecologie.gouv.fr/
bougezautrement/

Semaine européenne

17e Congrès du club des villes cyclables "Le vélo aux rythmes de la ville"

> 17,18,19 octobre Lyon

en partenariat avec le Grand Lyon Programme et inscription : septembre 2007 www.villes-cyclables.org







On partage

e vélo en libre-service, c'est parti! Et grâce à lui, depuis déià deux ans avec à Vélo'y à Lyon, une bonne partie des idées recues ont été balavées sur son passage. Le vélo s'impose dorénavant comme un mode de déplacement moderne, rapide, agréable et non dangereux. Les Vélib parisiens depuis le 15 juillet et leurs cousins d'Orléans. Bruxelles, Marseille ou Barcelone et de Besancon, Mulhouse, Aix, Toulouse... dans les prochaines semaines sont les nouveaux services à la mobilité que les citadins attendaient. Leur succès en témoigne. Ils viennent compléter les vélos individuels, la location classique et les vélocampus. Surtout, ils facilitent le passage à l'acte et confortent notre conviction, au Club des villes cyclables, qu'il faut agir sur des movens simples et accessibles pour transformer l'opinion favorable des sondages en nouveaux comportements. Une image positive et un usage facile sont les clés du succès des vélos en libre-service qui prouve qu'on peut efficacement réduire l'écart entre le dire et le faire, entre l'image et l'usage avec de nouvelles offres de mobilité.

Le vélo en libre-service a toute sa place dans un système global de mobilité durable qui dispose de toute une palette de modes, de la marche à un usage innovant de la voiture partagée en passant par les transports collectifs et les taxis mais aussi. et surtout, en permettant des combinaisons astucieuses et simples entre deux ou plusieurs de ces modes. Ces nouvelles « bicyclettes publiques » ou autres vélos partagés ont des modalités de production et d'organisation variées si on compare les différentes offres des opérateurs actuels ou des systèmes de prêt gratuit de longue durée comme à Bordeaux où la ville met ainsi à la disposition des habitants quelque 4000 vélos. Cette diversité est une richesse que nous souhaitons capitaliser et exploiter au sein du Club des villes cyclables. C'est pourquoi, le 27 iuin dernier. nous avons eu l'honneur de lancer le réseau des villes à vélos partagés réunissant les agglomérations qui développent ces nouveaux services ou s'engagent dans cette voie. Ce réseau d'acteurs réuni au sein du Club est un lieu de partage de savoir-faire et de retour d'expériences unique. Il doit permettre un dialogue efficace avec les opérateurs de mobilité et faciliter la mise enœuvre de solutions partagées en matière d'intermodalité, d'interopérabilité et d'information. Notamment avec de nouveaux services comme le GPS qui doivent faciliter la navigation des cyclistes et plus généralement des usagers des modes doux dans la ville.

La réunion fondatrice de ce réseau des villes à vélos partagés, françaises et étrangères, aura lieu dans le cadre du 17º congrès du Club des villes cyclables à Lyon du 17 au 19 octobre prochain auquel nous vous donnons rendez-vous. Le congrès de Lyon sera l'occasion privilégiée de dresser ensemble un bilan des politiques cyclables pendant la mandature municipale 2001-2008 et de partager le constat positif de l'essor du vélo comme mode de transport à part entière. Enfin!

Denis Baupin

Adjoint au Maire de Paris Président du Club des villes cyclables

Gilles Vesco

Vice-président du Grand Lyon Administrateur du Club des villes cyclables



texto-vélo

Sécurité des déplacements

Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables, Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports et Cécile Petit, déléguée interministérielle, ont présenté le 13 juillet dernier le bilan définitif de la sécurité « routière » pour l'année 2006.

→ 4709 personnes ont perdu la vie dans un accident en France métropolitaine soit un chiffre en baisse de 11,5% par rapport à 2005 et un recul pour la 5^e année consécutive. Les motocyclistes sont toujours les usagers les plus exposés au risque routier (2,8 fois plus élevé en France qu'en Allemagne). Alors qu'ils ne représentent que 1% du trafic en France, ils comptent 17% des personnes tuées. Les cyclistes représentent 181 des tués (180 en 2005) et 4515 des blessés (4587 en 2005). La France est au 7e rang des pays pour la sécurité des déplacements.

www.securiteroutiere.gouv.fr

Vélos partagés à Marseille

Fin octobre, le vélo en libreservice fera son entrée à Marseille. Entre 700 et 750 vélos JC Decaux seront disponibles dans 130 stations en centre-ville.

Péage urbain

Depuis le 1er août, les automobilistes de Stockholm doivent s'acquitter d'une taxe d'un montant variant entre 1 et 2 euros selon l'horaire de passage pour circuler dans la capitale suédoise. Bus, voitures immatriculées à l'étranger et véhicules hybrides ou électriques en sont dispensés. Les recettes doivent permettre de financer les projets d'infrastructures de transport.

Décidé par référendum après un essai mené de juin 2005 à juillet 2006, il avait permis pendant cette période de faire baisser la circulation d'environ 20% dans Stockholm et sa périphérie alors que l'objectif fixé était de 10 à 15%.

Vélomagg' à Montpellier

Tam, l'opérateur de transports en commun de l'agglomération de Montpellier, propose un service de location de vélos depuis 1996 et gère des vélostations dans les pôles d'échange du tramway et les parkings du centre-ville.

Lancés en juillet dernier, les 400 Vélomagg' peuvent être empruntés pendant 4 heures pour 1 euro ou à la journée pour 2 euros sans formalités (dépôt d'une pièce d'identité).

L'abonnement longue durée permet de disposer en permanence d'un vélo pendant 3 mois ou 12 mois (à partir de 25 euros).

Les abonnés de Tam peuvent utiliser gratuitement en courte durée ces vélos.

Lílle 2009

Décathlon implantera le siège mondial de la marque de vélo à Lille en 2009 où se trouvent déjà la marque bTwin, son centre de recherche et de développement, ses laboratoires d'essais, son centre de formation interne aux métiers

du vélo ainsi qu'une usine d'assemblage, un magasin de 5 000 m² et des zones de pratique sportive en intérieur et extérieur.

Dans les 5 ans, le site abritera plus de 500 salariés dont 300 nouveaux emplois.

170 000 vélos par an devraient être assemblés dans cette nouvelle usine.

Cyclistes actuelles

La rédaction du magazine Femme actuelle a testé et approuvé le nouveau Véli'b parisien. Le lectorat consulté par sondage express se dit prêt à 56% à laisser la voiture au garage pour adopter le vélo!

www.femmeactuelle.fr

+44%

C'est la hausse de la fréquentation des cyclistes à Paris entre le 1er trimestre 2006 et le 1er trimestre 2007, sur les sites où sont régulièrement effectués ces comptages.

À l'étude

À l'horizon 2009, la gare du Nord du Mans disposera d'une offre de location de vélos couplée à du petit entretien, le tout avec du gardiennage. Ce dispositif pourrait être complété par trois ou quatre points de dépose, situés dans des endroits phares de la ville. Le Mans Métropole a demandé à un bureau d'études de se pencher sur les formules de vélostations mises en œuvre dans d'autres villes, françaises et européennes.

La Communauté urbaine entend ainsi faire le choix de la formule et de la gestion les plus pertinentes.

Parmi ses interrogations: faut-il confier la gestion du pôle à une association ou, au contraire, privilégier la régie municipale? Établir un partenariat avec l'opérateur du stationnement public local ou avec l'opérateur des transports urbains?... Réponses dans le courant de l'année 2008.

Souriez vous êtes comptés!

Les cyclistes bruxellois empruntant la rue de la Loi sont depuis quelques semaines passés au crible. La Région de Bruxelles-Capitale y teste en effet deux systèmes de comptage des cyclistes. L'un de ces deux systèmes remplacera à terme le comptage manuel, jusqu'alors effectué par diverses associations. Dans les années à venir, la Région disposera ainsi de chiffres précis qui lui permettront de se faire une idée plus claire de l'évolution de l'usage de la bicyclette.

Originalité: l'un des deux systèmes de comptage repose sur l'enregistrement et l'analyse vidéo. En 2008, lorsqu'elle aura fait son choix, la Région entend disposer entre 50 et 100 appareils de comptage à des « endroits stratégiques pour le vélo ».

Clic-clac!

Destiné au public francilien, le concours « *Photographier un monde durable* » a cette année pour thèmele vélo en ville. À l'initiative de l'association PPV-BNS,



vite dit

L'environnement n'est plus

un sujet parmi d'autres mais

ce concours a pour but de sensibiliser le grand public au développement durable. En novembre 2007, une exposition des quinze meilleures photographies se tiendra à la Mairie du 9e arrondissement de Paris. Les gagnants seront récompensés de lots ayant trait au vélo et à la photographie. Clôture des candidatures : 31 octobre 2007.

www.concours-pumd.com

78 à vélo

Le Conseil général des Yvelines a lancé une expérimentation destinée à développer l'usage du vélo sur les petits trajets à Versailles. Il a mis à disposition de son personnel - une quinzaine de fonctionnaires volontaires une flotte de vélos ainsi qu'un kit vélo par personne comprenant des sacoches, un coupe-vent, un gilet de signalisation. Une réponse

particulièrement adaptée à la physionomie de l'administration départementale dont l'éclatement sur plusieurs sites géographiques à Versailles induit de fréquents déplacements du personnel d'un site à un autre.

À l'automne, si l'expérimentation est concluante (elle sera mesurée par le degré d'adhésion de l'ensemble du personnel), cette initiative sera élargie à d'autres membres du personnel. D'ores et déjà, de nouveaux parkings vélo ont été aménagés dans les principaux sites administratifs dont le Conseil général est propriétaire.

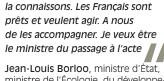
www.cyclyvelines78.fr



La Région de Bruxelles-Capitale met en place à la rentrée 2007 une formation professionnelle sur le thème de l'espace public. Dénommée [pyblik], écriture phonétique du mot public, cette formation a été conçue tant pour les fonctionnaires régionaux et communaux que pour les jeunes concepteurs et les étudiants.

Une formation à la croisée des chemins (urbanisme, architecture, mobilité...) qui se composera de quelques journées réparties sur une année; elle sera également ponctuée d'études de cas, de conférences ainsi que d'un voyage dans une ville faisant office d'exemple, belge ou étrangère.

www.pyblik.be



une préoccupation au cœur de

toutes les autres. L'urgence, nous

ministre de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Nous sommes à l'aube d'une révolution de mobilité urbaine (...) Il va falloir totalement repenser l'espace. Cela remet également en question la civilité entre les différents usagers, notamment entre les vélos et les piétons. La voiture elle-même est en train de changer avec la création de systèmes de partage.

Et je pense que nous assisterons bientôt à une réhabilitation de la marche à pied!

Bruno Marzloff, sociologue, à propos du succès de Vélib' dans Le Journal du dimanche, 19 août 2007







Vélo, vacances, villes...

Véloroutes et voies vertes > «Il suffirait de presque rien…»



resque dix ans après le lancement du

Schéma national des véloroutes et des voies vertes, beaucoup de réalisations ont vu le jour, même si l'on est encore loin d'un maillage achevé et interconnecté.

C'était le 15 décembre 1998. Le Comité interministériel pour l'Aménagement et le développement du territoire adoptait le Schéma national des véloroutes et voies vertes: un plan ambitieux prévoyant la mise en place de 7000 à 9000 km de véloroutes interconnectées. Trois ans plus tard, en mai 2001, était créée la Mission nationale véloroutes et voies vertes (MN3V). dont l'objectif était essentiellement de promouvoir «dans chaque région la constitution de comités de développement des véloroutes et voies vertes, autour du préfet de région et du président du conseil régional».

réalisés» - ce qui est réjouissant, même si «le développement est très inégal d'une région à l'autre» (voir interview en dernière page). Cela dit, ce chiffre lui-même n'est pas confirmé - ni infirmé - par le ministère de l'Aménagement durable, où Jean-Marie Berthier est chargé de mission vélo. S'il confirme que «le schéma de dix régions a été validé par la MN3V, les réalisations effectives sont difficiles à appréhender d'ici. Les maîtres d'ouvrages ne me téléphonent pas tous les iours pour me dire ce qu'ils font. Attendons d'avoir les résultats de l'observatoire des véloroutes et voies vertes qui va entrer en fonction à l'automne prochain».



Le nouveau support de communication "VVV" de la région Centre.

L'État faisait donc preuve d'un certain volontarisme en la matière.

Où en est-on aujourd'hui? Le bilan ne semble pas trop négatif. Selon Lucien Alessio, président de l'AF3V (Association française de développement des véloroutes et voies vertes), «on a aujourd'hui environ 6000 km

Quelques arguments...

Rappelons tout d'abord de quoi l'on parle: le terme de «véloroute» désigne tout simplement un itinéraire continu, qui peut emprunter plusieurs supports – en site propre ou non, mais au minimum sur des voies à faible trafic motorisé – en respectant un certain nombre de critères, notamment de continuité, de sécurité et de jalonnement. Ces véloroutes, selon le cahier des charges fixé par le gouvernement, doivent «relier les régions entre elles et traverser les agglomérations dans de bonnes conditions.»

Quant aux voies vertes, elles sont strictement réservées aux déplacements non motorisés – donc, pas seulement dédiées aux vélos, mais aussi aux piétons, rollers, etc. Il va sans dire qu'il est souhaitable qu'une véloroute comprenne le

ON3V

Après deux années de réflexion et de préparation, l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) est né. Créé à l'initiative du collectif des véloroutes et voies vertes (le Club des villes cyclables et l'Association des départements cyclables), il est soutenu financièrement par les membres de la Mission nationale des véloroutes et voies vertes (MN3V) qui réunit les quatre ministères concernés.

Les objectifs poursuivis par l'observatoire:

- Visualiser et mesurer l'avancement des réseaux VVV en recensant les itinéraires VVV réalisés et en projet, en les décrivant techniquement, les cartographiant et les situant dans les différents schémas et réseaux cyclables ou VVV;
- Aider au pilotage, à la coordination et à la décision en matière de VVV;
- Permettre la mutualisation des informations et le développement des échanges d'expériences entre les personnes impliquées.

L'Observatoire s'appuie sur un système d'information géographique. Ses premières productions – notamment cartographiques – sont attendues pour le début de l'été 2008.

Contact: Frédéric Rollet, chargé de mission ONVV frederic.rollet@rhone.fr

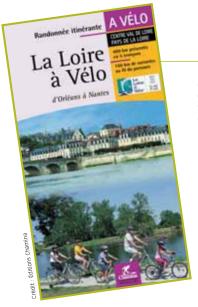


plus possible de voies vertes...

Selon les bureaux d'études spécialisés, les véloroutes ont un potentiel de développement extraordinaire. Pour Nicolas Mercat, chef de projet Circulations douces au cabinet Altermodal, il s'agit d'un mode de tourisme «furieusement tendance». «D'abord parce qu'il répond à toutes les préoccupations développement durable. Ensuite parce qu'il est convivial, familial, fonctionne très bien en petits groupes, est intergénérationnel. » Les nouvelles organisations du temps de travail sont également un vecteur de développement pour cet écotourisme à vélo - qui permet d'utiliser ses quelques jours de RTT pour faire du tourisme relativement près de chez soi.

Car l'une des premières cibles du tourisme à vélo, ce ne sont pas les touristes étrangers mais les Français eux-mêmes, qui peuvent ainsi redécouvrir leur pays. Hubert Peigné, coordinateur interministériel chargé du développement du vélo, va dans le même sens : «J'ai toujours été frappé de voir combien, dans des pays qui ne sont pas très touristiques comme les Pays-Bas ou l'Allemagne, il y a de touristes "de l'intérieur". Ces pays ont réussi à capter un potentiel économique qui n'existait pas. Et les gens sont heureux de circuler chez eux, dans leur pays.»

«Potentiel économique», dit Hubert Peigné. Le mot n'est pas trop fort, tant les spécialistes sont convaincus que les véloroutes peuvent amener un développement économique considérable des régions traversées, et donc avoir des retombées financières importantes. Le cabinet Altermodal va jusqu'à dire que les véloroutes «ne sont pas un aménagement, mais un produit.» Les chiffres cités par Nicolas Mercat sont éloquents. «Notre enquête, faite en 2006 et portant sur la véloroute de Nantes au Danube, a permis de comparer les données sur la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche. Sur



L'offre de guides cyclotouristiques est en progression constante sur les présentoirs des libraires et dans les offices de tourisme. Un marché pour les éditeurs, une aubaine pour les passionnés.

la partie allemande, on atteint des chiffres de 120000 cyclistes itinérants par an, avec un niveau de dépense moyen de 70 euros par jour, sur une durée moyenne de sept jours. Alors que sur la partie française, on est à 10000 itinérants par an. Faites le cal-

En Autriche, les retombées directes représentent chaque année le montant de l'investissement initial!

cul, sur ces relativement petits chiffres, on est déjà à 5,5 millions d'euros par an de retombées! En Allemagne et en Autriche, vous pouvez multiplier ça par 10. En Autriche, les retombées directes représentent chaque année le montant de l'investissement initial!» Même si les chiffres restaient plus modestes en France, avec seulement un tiers de ces revenus, on obtiendrait un retour sur investissement de trois ans, ce qui est exceptionnel pour ce type d'aménagement.

D'où viennent ces retombées? Essentiellement de l'hôtellerie et de la restauration, et, dans une moindre mesure, des sites touristiques – c'està-dire ce que l'on nomme «l'économie du loisir». Logique, puisque si l'on fait du tourisme à vélo, c'est souvent pour se donner le temps d'aller visiter les sites prestigieux. C'est toute la philosophie de l'itinéraire La Loire à Vélo par exemple, qui permet en particulier d'aller de l'un à l'autre des châteaux de la Loire. Mais les retombées économiques concernent aussi les transporteurs, puisque la même étude a montré que 40% des cyclistes itinérants empruntent un transport collectif.

Le jeu en vaut donc la chandelle. À condition de procéder aux aménagements adéquats et de les entourer de toute la panoplie de services indispensables à de bonnes vacances à vélo. Il convient de rappeler que le tourisme à vélo, sur les lieux de vacances, se conjugue de deux façons: il y a le «tourisme itinérant», explique Nicolas Mercat, pratiqué par ceux qui parcourent de plus ou moins longues distances en ralliant un point à un autre. «Ces touristes parcourent environ 150 km sur un court séiour, et 350 à 400 km sur une semaine. » C'est dire à quel point le seul échelon auquel peuvent s'envisager les aménagements, c'est celui des Régions - et ce sont bien elles, en effet, qui sont pilotes du Schéma

national des véloroutes

Mais il ne faut pas oublier l'autre forme de tourisme à vélo, celui qui se fait directement sur le site du séjour. «La logique, dans ce cas, c'est d'oublier sa voiture pendant le temps du séjour». Et M. Mercat met l'accent sur la différence du simple au décuple entre les endroits où pas grandchose n'est fait, et les endroits «où s'est développé un vrai réseau». On peut passer, d'un cas à l'autre, d'une part de 4% à une part de 40 %. Et dans ce cas, c'est souvent plus le département que la Région qui est le maître d'ouvrage ad hoc - les déplacements se faisant sur quelques kilomètres ou dizaines de kilomètres. On peut citer les exemples de l'itinéraire littoral dans le Var - la voie verte Toulon-Fréjus, en cours d'aménagement. Ou le lac d'Annecy, dont la fréquentation quotidienne en saison atteint 8 000 à 9 000 cyclistes par jour! Ou encore la Vendée, qui atteint elle aussi «des chiffres néerlandais», pour reprendre l'expression de Nicolas Mercat. Au Conseil général de Vendée, Joël Lesage, chargé de mission au service du Tourisme et du Cadre de vie, explique que le projet de voies vertes permet de faire le tour du département à vélo. «Vu le monde, sur la côte, il est impossible de laisser les vélos au milieu de la circulation. Aussi, nous avons systématisé les sites propres. Et nous commençons à atteindre des chiffres très importants pour nous - avec un record à 3 216 vélos le 14 août 2006.» L'un des secrets de la réussite vendéenne - outre un budget non négligeable de 3 millions d'euros par an est une collaboration efficace avec les communes. «La politique du département consiste à ne jamais chercher à s'imposer en milieu urbain. Nous discutons avec les communes et nous les aidons financièrement si elles souhaitent mettre en place des pistes cyclables pour prolonger les voies vertes, comme c'est le cas, par exemple, à Saint-Hilaire-de-Riez.» Signalons enfin, parce

8



que cela le vaut bien, un guide interactif de la Vendée à vélo, que l'on peut trouver sur le site du Conseil général (à l'adresse velo.vendee.fr). Un guide tout simplement magnifique, plein de cartes interactives, d'itinéraires, de zooms sur l'histoire ou les curiosités touristiques... À voir absolument!

Des points de blocage

Les véloroutes et les voies vertes, ça marche, et partout où elles existent, elles semblent plébiscitées. Alors, que manque-t-il pour que cette activité décolle pour de bon?

Il existe d'abord un certain nombre de points de friction, sur des sujets apparemment anodins, mais susceptibles de bloquer un projet de façon durable. L'AF3V note en particulier la question de l'accès de chemins de halage aux vélos. Un décret de 1932 (!) en interdit l'accès aux autres usagers que piétons. Il semble que ce sujet, sur lequel travaille Hubert Peigné, soit en cours de règlement avec les Voies navigables de France. Autre institutionnel qui donne quelque fil à retordre aux promoteurs de voies vertes : RFF, propriétaire du réseau ferré. La cession d'emprises ferroviaires désaffectées à des départements ou des communes qui souhaiteraient les transformer en voies vertes est, ou a longtemps été un véritable casse-tête. Là-dessus aussi, les choses changent. Hubert Peigné se félicite du fait que «Hubert du Mesnil, le PDG de RFF, m'a lui-même demandé de passer le voir à ce sujet. Nous avons fait ensemble le recensement des voies ferrées inutilisées». Jusque-là, des blocages survenaient du fait de la réticence de RFF - et de plusieurs associa-

tions – à vendre son patrimoine, parce que cela donnait un caractère irréversible aux fermetures de lignes. «RFF a trouvé une solution, poursuit M. Peigné, en proposant de rester propriétaire des emprises, mais en les mettant à disposition. On garde des terrassements et les remblais, on enlève les rails, on fait un revêtement, et le tour est joué! Et cela permet, éventuellement, de pouvoir revenir en arrière. » Voilà pour les questions les plus simples à régler.

Restent des questions plus épineuses, et notamment, on s'en doute, celle de l'aide financière de l'État. Lors de la signature des anciens contrats de plan État-Régions, des aides importantes avaient été offertes aux Régions pour financer les aménagements. « Dans le cadre des nouveaux contrats de projet, explique Hubert Peigné, les financements n'ont pas été reconduits. » Enfin,

nul ne sait encore quelle politique vont adopter les nouveaux ministres, et en particulier les occupants du fameux super-MEDAD, – qui regroupe à la fois l'équipement, l'aménagement et les transports. Hubert Peigné compte de toute façon «proposer un financement spécifique».

À quand une fondation?

Mais s'il y a un sujet sur lequel tous les interlocuteurs que nous avons interrogés sont d'accord, c'est sur la nécessité urgente de mettre en place une structure unique, centralisée, permettant à la fois de labelliser les différentes initiatives et d'offrir aux cyclotouristes tous les services – information et réservation – dont ils ont besoin. Une sorte d'équivalent, en matière de véloroute, à ce que les Gîtes





de France sont à l'hébergement : une garantie de qualité, en plus d'un véritable service permettant de trouver et réserver facilement un lieu.

«Il faut absolument un opérateur national, martèle Nicolas Mercat, d'Altermodal. Un opérateur qui serait à même de faire un travail de labellisation chez les hébergeurs et les loueurs. Qui puisse créer un portail internet national. Qui se charge d'éditer les topoquides et les cartes. Oui fasse du lobbying sur l'interopérabilité, etc. » L'idée étant, par exemple, qu'un touriste américain puisse se connecter sur un tel portail et y préparer son voyage dans les moindres détails. Tout cela permettrait de donner une lisibilité considérable au tourisme à vélo en France.

Qui pourrait se charger d'une telle mise en œuvre? «L'État n'est pas le

mieux placé pour faire cela, explique Hubert Peigné. Il faut une structure indépendante, qui soit à même de vérifier que chaque acteur, dans son domaine, fait ce qu'il a à faire. » Quant à l'AF3V, son président Lucien Alessio

> Tous pour une fondation des véloroutes et voies vertes au service des touristes!

explique qu'elle n'a pas les moyens de grossir – c'est-à-dire d'embaucher des personnels à temps plein – et que lui-même ne trouverait pas cela «particulièrement souhaitable».

Qui alors? L'exemple semble venir d'outre-Léman : le fonctionnement

de la fondation La Suisse à vélo fait littéralement saliver plus d'un promoteur des véloroutes en France. Et il faut reconnaître en effet que le site internet de la fondation (www.suissea-velo.ch) offre toute la palette que décrit Nicolas Mercat. Itinéraires, infos pratiques, cartes interactives, recherche de loueurs, recherche et réservation d'hébergement (hôtels, bed & breakfast ou même... «aventure dans la paille», cela ne s'invente pas!) – tout y est.

C'est bien d'une fondation qu'il s'agit, c'est-à-dire un regroupement comprenant l'État, les cantons, les collectivités locales et des privés. C'est exactement ce type de fondation que souhaite Hubert Peigné pour la France, en insistant sur le fait que pour les entreprises privées, la «mise» pourrait être relativement dérisoire par rapport aux retombées. «*Pensez*

à des entreprises comme RFF, les transporteurs ou de grands groupes hôteliers. Il y va d'investissements de quelques dizaines ou centaines de milliers d'euros, pas de millions». Pour aller, rapidement, vers la création d'une telle entité, M. Peigné a confié à Odit (Observation, Développement et Ingénierie touristique, l'ex-Agence française de l'ingénierie touristique) une mission exploratoire, la mise en place d'un groupe de travail, avec pour objectif «d'aboutir en 2008».

«Il ne faudrait pas grand-chose, conclut Nicolas Mercat. La France a un potentiel touristique hors du commun, une image fabuleuse en termes de tourisme à vélo. Toutes les conditions du développement sont là!» Plus qu'à donner le coup de pouce final... qui ne se fera pas, c'est certain, sans une réelle volonté politique venant de l'État.





2 En ville, de l'habitant au touriste... ou l'inverse?



n fait souvent rimer cyclotourisme avec campagne,

littoral et grandes étendues... Mais les touristes en ville peuvent aussi prendre le vélo, et ne s'en privent pas. Exemples, et approches différentes.



Call a bike à Cologne. Outil de développement touristique?

Dans un grand quotidien, au lendemain du lancement de Vélib' à Paris, on lisait que ce produit n'était «absolument pas destiné» aux touristes. Absolument pas? Voire. S'il est évident que les vélos en libre-service ne sont pas destinés en priorité à la clientèle touristique, il n'est pas certain que celle-ci ne s'en empare pas de toutes facons.

Paris fait pour l'instant un peu exception: jusqu'à présent, il semble qu'il n'y ait pas de demande particulière en matière de vélo. 3% des touristes y utilisent le vélo, contre 89% le métro! Et les services tourisme de la Mairie de Paris disent n'avoir aucune remontée, «ni en positif ni en négatif», sur le vélo de la part des touristes. «Sur le métro ou les taxis, nous avons beaucoup de commentaires, mais pas sur le vélo». Et en règle générale, la Ville ne cherche pas spécialement à «segmenter» les usagers: «La demande principale du touriste à Paris, explique un technicien de la mairie, c'est de se mêler à la population. Nous ne cherchons donc pas à mettre en place des dispositifs ni des itinéraires spécifiques. D'autant que nous ne voulons pas faire concurrence aux loueurs privés.»

Sans vouloir chercher à prédire l'avenir, il se pourrait bien que les choses changent dans la capitale après un an ou deux d'utilisation. Car à Lyon, il a fallu ce délai pour que les services de la communauté urbaine réagissent à la demande de plus en plus forte des touristes vis-à-vis de Vélo'V. Keroum Slimani, chef de projet Déplacements doux au Grand Lyon, raconte: «Nous avons eu une demande très forte de l'office du tourisme, qui était débordé de demandes.» Preuve que la guestion touristique n'avait pas été spécialement prise en compte dans la préparation de Vélo'V: les cartes bancaires étrangères n'étaient pas acceptées dans les bornes. «Nous avons donc dû demander à JC-Decaux de réagir et de modifier les systèmes pour que ces cartes fonctionnent, ce qui est le cas depuis ce printemps.» C'est la preuve que les

Villes vélotouristiques

En novembre 2006, le Club des villes cyclables et la Fédération française de cyclotourisme, dans le cadre du Comité de promotion du vélo, ont lancé la « Charte des villes vélotouristiques ». L'objectif de cette charte est de valoriser et soutenir la démarche de villes et agglomérations engagées dans la promotion de l'usage du vélo, ainsi que le développement du tourisme à vélo. Le vélo s'inscrit ainsi comme acteur majeur du développement économique des villes et territoires.

La Charte doit permettre de créer une dynamique d'échanges d'expériences et de bonnes pratiques, afin de faciliter l'accueil des touristes à vélo, leur circulation et leur information, en impliquant les différents acteurs d'un territoire: collectivités, associations et clubs locaux. En signant la « Charte des villes vélotouristiques», villes et intercommunalités adhèrent aux dix engagements inscrits dans la charte. La direction du tourisme (Secrétariat d'État au tourisme) a donné son agrément.

Contact: info@villes-cyclables.org



touristes se sont emparés du système. «Nous avions même une demande forte des hôteliers, dont certains allaient jusqu'à s'abonner eux-mêmes et proposer des cartes à leurs clients!» Dans la foulée de cette prise de conscience, le Grand Lyon a demandé à Decaux de mettre en place une version en anglais du logiciel qui gère les bornes Vélo'V.

Les services du Grand Lyon ne s'attendaient pas à cette demande des touristes, tout simplement parce que le système de VLS semblait fait pour des personnes connaissant assez bien la ville. D'ailleurs, il n'existe pas jusqu'à maintenant de version anglaise du plan des stations. «Ce sera fait à l'automne», assure M. Slimani. Une campagne de communication a également été lancée cet été, en anglais, sur les panneaux d'affichage.

Dernier point concernant la capitale des Gaules: les promoteurs de Vélo'V ont. là encore, eu une surprise en constatant que le parc de loisirs de Miribel-Jonage était envahi par les Vélo'V, alors qu'il se trouve en dehors de la zone couverte, à plusieurs kilomètres. «Les personnes prennent des Vélo'V et vont s'installer au parc, y restent une partie de la journée et rentrent. Elles ne sont donc rebutées ni par la distance, ni par le prix» - qui. contrairement à Paris, ne devient pas prohibitif au bout de deux heures. Indiscutablement à Lyon, Vélo'V et tourisme font excellent ménage.

Un cas également intéressant est celui de Montpellier. La capitale héraultaise est la petite dernière dans le monde du VLS, et a choisi de se passer des services des publicitaires. Elle met à disposition des usagers 1000 vélos, avec des tarifs différents pour les utilisateurs réguliers et pour les touristes, qui sont ici spécifiquement désignés – avec un tarif plus que modique de 1 euro pour 4 heures, ou 2 la journée. «En cette période touristique, explique Robert



Le vélo : le mode de locomotion recommandé pour rejoindre les plages de nos villes. lci, les abords de la plage urbaine aménagée dans le port de Hambourg (été 2007).

Subra, vice-président de l'agglomération en charge des Transports, le système marche extrêmement fort, et la plupart des stations sont vides.» C'est pour les touristes également, décidément bien traités, que l'agglomération vient de mettre en place un service original d'accès à la plage en vélo, gratuitement. «Il s'agit en fait d'une plage non accessible en voiture, explique M. Subra, mais seulement par un petit chemin d'un kilomètre et demi environ. Nous avons décidé d'en faciliter l'accès, en proposant des vélos à l'entrée du chemin. Il v en avait 50 la première année. 100 la deuxième. 150 cette année. Et nous sommes déjà à plus de 1000 voyages depuis 15 jours!» Le service est gratuit pour les usagers venus en bus, et «permet aux Montpelliérains comme aux touristes de découvrir un lieu magnifique qu'ils ne connaissaient pas.»

Véloroutes en villes

Autre facette du vélo touristique en ville: de nombreuses agglomérations sont traversées par des véloroutes – citons en vrac Lyon et Avignon, sur la route «Du Léman à la mer», et,

bien sûr, toutes les villes situées sur la célébrissime véloroute «De l'Atlantique à la mer Noire», le long de la Loire notamment: Nantes, Orléans ou Tours. Cette dernière est, depuis longtemps, emblématique d'une politique vélo axée sur le tourisme et réussie. C'est d'une certaine manière la tendance inverse de ce

Le défi du tourisme à vélo : une collaboration étroite entre les villes, les agglomérations, les départements, les régions et l'État.

qui s'est passé à Lyon: c'est le vélotourisme qui a boosté le vélo-quotidien. Fabrice Houllier, technicien chargé notamment du réseau cyclable à la ville de Tours, raconte que c'est entre autres l'expérience du Danube à Vélo, et ses 1500 vélos par jour mesurés, qui a donné envie à la ville et à l'agglomération de mettre en place des aménagements cyclables... avec un budget passé en un peu plus de dix ans de 250000 F (40000 euros)

Un Parisien: un guide

Faire connaître aux touristes étrangers et provinciaux le Paris des Parisiens: telle est l'ambition d'une nouvelle association, Paris Greeter (Parisien un jour, Parisien toujours), qui se propose de les mettre en contact avec des habitants de la capitale, tous bénévoles. Gageons que le Vélib' sera rapidement le mode privilégié de déplacements de ces visites gratuites et conviviales « à l'écart des circuits touristiques». La Mairie de Paris et le Musée de La Poste sont partenaires de l'association. Ce nouvel acteur du tourisme à l'échelle de Paris s'inscrit dans un réseau mondial de « programmes d'accueil indépendants» qui va de Chicago à Melbourne en passant par Buenos Aires.

Pour en savoir plus : www.parisgreeter.org





à un million d'euros par an! «La Loire à Vélo, avec deux itinéraires d'une dizaine de kilomètres qui parcourent la ville, est la colonne vertébrale du dispositif vélo de Tours. Bien sûr, les choses ne sont pas allées aussi vite que prévu, poursuit M. Houllier, parce que nous avons voulu faire les choses en grand, coupler les aménagements avec la création d'une base nautique, par exemple; et puis parce que nous avons eu quelques soucis avec des associations de pêcheurs ou de randonneurs. Sans compter les problèmes politiques, liés au fait que les 21 communes de l'agglomération voulaient être touchées par la véloroute! Il a fallu faire des arbitrages...»

D'autres problèmes doivent encore être réglés, notamment avec la SNCF – problème qui ne se pose pas seulement à Tours mais partout, le trans-



Le vélo urbain l'été : un succès garanti!

porteur national n'acceptant que trois vélos par rame. Ce qui ne peut que faire du bien, d'ailleurs, aux loueurs locaux, dont le plus connu, Vélociti, «vient de déménager pour s'installer plus près de la gare».

Dernière question compliquée : celle de la signalisation spécifique pour les touristes. Le centre-ville étant relativement contraint et déjà visuellement très pollué par la signalisation verticale, l'agglomération tourangelle a opté pour une signalisation au sol. Sauf qu'il incombe à la région de fournir la signalisation et les visuels, ce que les responsables de Tours «attendent toujours».

C'est tout le défi du tourisme à vélo. Plus que tout autre ce dossier demande une collaboration étroite entre les villes, les agglomérations, les départements, les régions et l'État. Voire... entre les États, puisque les véloroutes sillonnent à présent l'Europe, en se jouant des frontières. L'enjeu est trop beau pour être gâché par des problèmes de périmètres administratifs!

Dossier complémentaire

La revue Diagonal a fait paraître avec son 175° numéro un dossier de 36 pages intitulé «Le tourisme à la croisée de l'aménagement - Tourisme, aménagement, déplacements ». Très documenté, illustré d'exemples divers, le dossier comprend un article de Marc Lemonier intitulé : «Le vélo ouvre la voie du tourisme durable ». À lire.

Diagonal - la revue des équipes d'urbanisme, 2º trimestre 2007, n°175, pp. 22-57





> Courir les sculptures à vélo

Münster est connue des lecteurs de Ville & Vélo comme une des villes les plus cyclables d'Allemagne. Il est vrai qu'elle fait belle figure. La part modale du vélo y est estimée à 35%. Sa vélostation située aux abords immédiats de la gare et son réseau, complet et cohérent, d'itinéraires cyclables sont des références européennes. La ville est également un point de départ ou d'étape pour de belles balades cyclotouristiques dans la région...

En revanche, ce qui est peut-être moins su, c'est que Münster accueille et organise tous les dix ans, depuis 1977, une exposition de sculptures en plein air, visible dans toute la ville. L'accès à la manifestation est entièrement gratuit: les visiteurs en provenance du monde entier se déplacent prioritairement à vélo, découvrant, une par une, les installations et sculptures. En 2007, pour la quatrième édition de cette exposition certainement sans équivalent dans le monde, les projets retenus s'élevaient au nombre de 34; ils se caractérisaient par la diversité des approches et la liberté totale laissée aux artistes.

Pour en savoir plus :

www.skulptur-projekte.de





BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à : Eurl Ville & Vélo 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

> larif : 1 an / 6 numeros	 20 euros	ITC
> Tarif adhérent du Club des villes cyclables	 15 euros '	TTC
> Tarif associations membres de la FUBicy, agences du		
Collectivité, société, association	 	
Nom Prénom	 	
Fonction	 	
Adresse		
Tél E-mail		

- > Je souhaite abonnement(s) à Ville & Vélo
- > Je paierai à réception de facture
- Je souhaite recevoir une facture acquittée Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant deeuros

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278 Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528



Éditeur:

Ville & Vélo Eurl 33 rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

Directeur de la publication :

Denis Baupin

Rédactrice en chef:

Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :

Édouard de Ferrières, Denis Desailly, Siam Taïbi

Ont collaboré à ce numéro :

Franck Lemarc Christiane Keukens

Rédaction/Abonnements :

Ville & Vélo T 01 56 03 92 14 F 01 56 03 92 16 info@villes-cvclables.org

Photos:



Denis Desailly, Éditions Chamina, ill. Tomate/ Cédric Vannier, DR

Publicité:

IM Régie:
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 0140242270
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture :

Studio Desailly / Denis Desailly 13, rue Pascal 75005 Paris T 01 45 35 79 71 F 01 43 36 30 17 ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler : Isabelle Duval

abelle Duvai

Illustrations:

Siam Taïbi

Photogravure et impression:

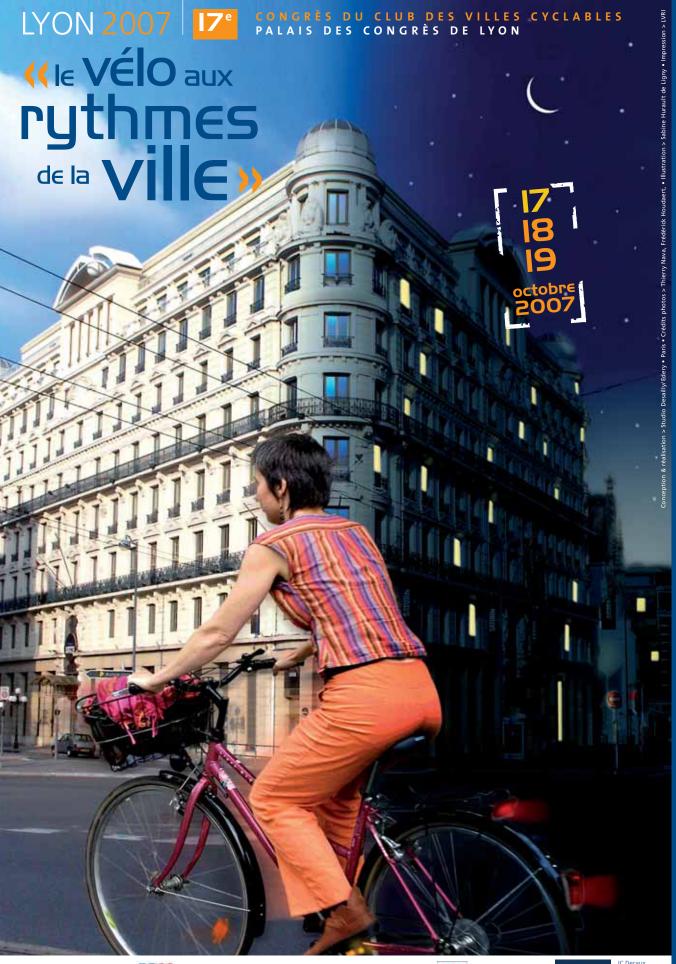
44 avenue de Lattre-de-Tassigny 91 100 Corbeil-Essonnes **T** 01 60 89 06 22

ISSN 1631 - 3054

Dépôt légal : août 2007

N° CPPAP:

0108 K 81197 Ville & Vélo est membre du SPEJP.













laparole







Lucien Alessio,

président de l'Association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V)

1) Quels sont les arguments principaux qui militent pour le développement des véloroutes et voies vertes?

Les VVV favorisent les déplacements «doux», sécurisés et respectueux de l'environnement naturel. Elles peuvent être utilisées au quotidien, pour les loisirs et le tourisme. Les voies vertes sont ouvertes aux vélos, bien sûr, mais également aux randonneurs, aux rollers et aux personnes à mobilité réduite. La coexistence de ces différents usagers implique de partager ces voies, dans un esprit de convivialité entre tous les usagers.

Elles permettent la découverte du terroir et du patrimoine, de la faune et de la flore. Elles participent de la lutte contre les pollutions, contre le gaspillage des énergies fossiles et les émissions de gaz de serre, et répondent à des préoccupations de santé publique.

Dernier point: elles aident au développement économique des zones rurales. Prenez la première voie verte de France, qui existe depuis une dizaine d'années en Saône-et-Loire. Ses promoteurs ont cherché à valoriser leur territoire, en zone rurale, et ont trouvé un vrai moyen de le redynamiser. Aujourd'hui, de nombreux hôteliers, prestataires de services, loueurs s'en félicitent!

2) Il y a aujourd'hui un schéma national et des schémas régionaux. Cela n'est-il pas redondant?

Ils sont complémentaires et indispensables. Et il faut au contraire promouvoir tous les schémas qui sont restés dans les cartons faute d'avoir été validés.

Les schémas régionaux et départementaux permettent à tous les responsables de se projeter dans l'avenir, de savoir qu'un jour une voie verte passera dans tel ou tel lieu et d'adapter les aménagements locaux en conséquence. Par ailleurs, il existe toutes sortes d'initiatives locales, parfois un peu dispersées. Il faut donc un chef d'orchestre, un guide. C'est aussi le rôle que peut jouer le schéma régional.

3) Où en est l'AF3V aujourd'hui? Vousmême êtes arrivé à la tête de l'association récemment, en mars dernier. Quels sont vos dossiers prioritaires?

Nous avons beaucoup d'ambitions mais nous avons besoin de soutien pour les réaliser! En 2007, nous n'avons reçu aucune subvention et nous touchons aujourd'hui les limites d'un fonctionnement qui ne s'appuie que sur des bénévoles.

Sur l'évolution de l'association, je rappellerai qu'à l'époque où elle a été créée, fin 1997, il n'existait que très peu de bureaux d'études dédiés aux aménagements cyclables et pas de structures de promotion du tourisme à vélo. Certains membres de notre association ont été tentés de combler ces vides. Leurs souhaits étaient éminemment respectables, mais il ne fallait pas le faire dans une association qui relève de la loi de 1901. Il en est résulté des difficultés financières et une crise interne qui a nécessité un recentrage sur un mode de fonctionnement pleinement associatif. Aujourd'hui cette page est tournée et nos objectifs sont clairs.

Mes priorités sont de deux ordres. D'une part, dans notre pays très administré et géré par des règles formelles, établir de bonnes relations avec les institutionnels pour faire passer nos messages en amont. Et d'autre part, élargir notre base associative qui est la base de notre légitimité. Je souhaite qu'à terme une grande majorité d'associations dont les adhérents sont des usagers naturels des voies vertes - randonneurs, cyclistes, rollers, PMR et dans certains cas les cavaliers - nous rejoignent. Et au premier rangs desquelles la FUBicy, la FFCT, la FFRS, etc.

4) Quel rôle pouvez-vous jouer pour améliorer la lisibilité nationale du réseau de voies vertes?

Il ne faut pas mélanger les rôles: les directives réglementaires sont du ressort de l'État ou des Régions. Notre rôle est incitatif. Les voies vertes ne sont pas encore suffisamment connues. Dans certains départements, elles sont inexistantes. Il faut donc continuer à en parler et à communiquer, c'est notre fonction.

Nous publions un Guide touristique des véloroutes et voies vertes de France (6 euros, à commander sur notre site). Et nous avons créé un site Internet que nous avons l'ambition de développer. Mais il contient déjà beaucoup d'informations utiles aussi bien pour le touriste à la recherche d'une voie verte que pour le militant qui veut instruire un nouveau projet de VVV.

5) L'État est-il en train de revenir sur son désengagement financier?

Je crains que non! Il y a une tendance lourde de l'État à se désengager progressivement au «profit» des Régions! Cependant il est indispensable que l'État donne l'exemple et les impulsions nécessaires. Pour l'instant, avec la mise en place des nouveaux ministères, nous sommes dans l'expectative. Les prochains travaux du Grenelle de l'environnement suscitent des espoirs. Nous allons essayer d'y apporter notre contribution.

Nous espérons notamment que soient réactivés et confirmés les textes précédents: le Cahier des charges véloroutes et voies vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national; la Circulaire relative à la mise en œuvre du schéma national de véloroutes et voies vertes - Elaboration des volets régionaux. Nous aimerions également que les missions de Monsieur Vélo (Hubert Peigné) soient confirmées et élargies.

Les journées nationales et européennes des voies vertes, les 22 et 23 septembre prochain – elles précèdent le Grenelle de l'environnement –, vont nous donner l'occasion de présenter nos revendications.

www.af3v.org