

## Sommaire

**Page 1 :** Edito / Brèves

**Page 2 :** Nouvelles de l'ADC

- L'ADC et la FNCDT s'engagent
- 12èmes Rencontres : compte à rebours
- Observatoire national des véloroutes et voies vertes : fin de la première tranche des travaux
- Le Bureau de l'ADC teste à vélo la Promenade des Anglais

**Pages 3 à 6 :** Portrait : les Pyrénées-Atlantiques

**Pages 6 et 7 :** Nouvelles du réseau

- 400 manifestations «Tous à Vélo»
- Les ventes de vélos se maintiennent et la tendance évolue
- - 21,5% cyclistes tués entre 2006 et 2007
- Les vélogardes du Doubs
- Bienvenue à la Corrèze !
- Les écompteurs dans le Morbihan

**Page 7 :** Grande-Bretagne

- Visite de Sustrans

**Page 8 :** Parutions / Agenda

## Edito

Chers amis des Territoires cyclables,

Voilà, qui est fait. Lors de nos congrès annuels, nous avons souvent pointé du doigt le manque de communication entre CDT et services techniques du Conseil général comme un des freins à la réussite et la visibilité des projets cyclables. Le 29 mai dernier, l'ADC et la Fédération nationale des comités départementaux du tourisme (FNCDT) ont fait un geste fort en signant une convention de partenariat. Que ne l'avons-nous fait plus tôt ! Ne serait-ce pas simplement le métier qui rentre ?



Sur le cyclable comme sur le durable, les collectivités territoriales, départements en tête, ont atteint le stade de la maturité. Ils ont gagné du galon et de l'expérience et, osons le dire, sont bien souvent à la pointe. Prenons le fonctionnement du réseau des départements cyclables comme baromètre de ce phénomène. Il y a moins de 10 ans, les réflexions en son sein tournaient autour de la largeur de la piste ou de la bande cyclable, du choix de l'aménagement et de ses panneaux réglementaires, questionnaient la légitimité et le contexte juridique dans lequel agir. Il y a 10 ans aussi, les départements demandaient encore à être convaincus de l'intérêt d'une démarche cyclable.

En très peu de temps la donne a complètement changé. Pour les collectivités, il n'est plus question désormais de collectionner les kilomètres de bandes cyclables, démarche somme toute hyper routière appliquée au vélo, mais bien « d'offrir des solutions modales douces, un cadre de vie, un transport et un tourisme durables ». Les équipes, qui maîtrisent les rudiments techniques revus, corrigés et éprouvés, sont passées elles aussi à autre chose.

A l'approche technique succède l'approche politique. C'est de choix sociétal dont il est question à présent, poussé et accéléré par le pic pétrolier, l'urgence écologique et l'évidence du porte-monnaie et du rationnel. Les électeurs, les élus l'ont parfaitement compris.

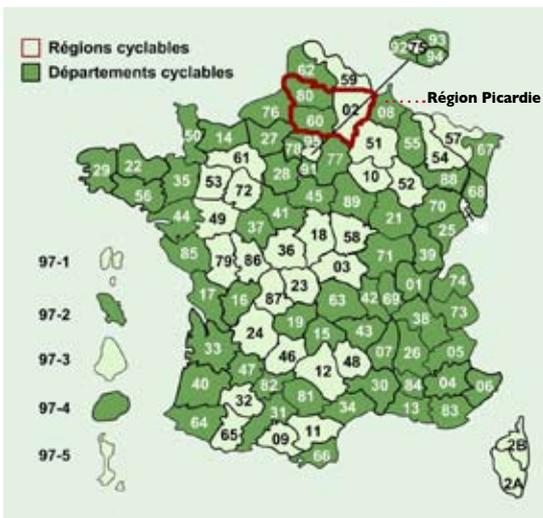
Sommes-nous entrés dans l'âge de raison, et l'ADC avec ? Tout porte à croire que oui. La teneur de nos réflexions, les nouveaux partenariats que nous tissons nous le prouvent. Il nous manque bien quelques échelons : celui des régions, par exemple, nous fait encore un peu défaut. Même si la coopération sur le terrain avance, nous souhaiterions établir une relation plus étroite avec l'Association des Régions de France.

Pour conclure cet édito sur un signe rassembleur, je souhaite vous convier très nombreux aux 12èmes Rencontres des départements cyclables qui se dérouleront les 18 et 19 septembre prochains dans l'Hérault. Je vous y invite autour de projets fédérateurs qui concernent une grande majorité de Français sur tout le territoire. Ce projets pour tous, ce sont les véloroutes et voies vertes et par extension les grands itinéraires à vélo. Notre congrès annuel sera consacré à ce thème, pour lequel la collaboration est, encore une fois, un facteur clé. J'espère vous y retrouver nombreux.

Bien cordialement,

**Alain SPADA - Président de l'ADC**  
Conseiller général du Var

## Carte des membres en juin 2008



## L'image

Les Rencontres dans l'Hérault, les 18 et 19 septembre :



## Brèves

■ « C'est un plébiscite : 65% des Français sont prêts à remplacer des déplacements en voiture par des déplacements en vélo ». Interview de Bruno BALERDI, BVA, d'après le sondage effectué avec "Villes & Transports" magazine réalisé auprès des nouveaux élus en charge du transport dans les grandes villes de France.

■ « Je souhaite que le nouveau système encourage aux transports en commun et qu'il n'y ait une aide au plein d'essence que quand il n'y a pas de solution passant par les transports en commun » : déclaration de François FILLON, Premier Ministre, lors de son passage dans l'émission "A vous de juger", sur France 2, respectant mieux l'esprit du chèque transports qui ne risque ainsi plus de ressembler à un "chèque-essence".

Pour autant, une incitation, pourtant très Grenelle, favorable aux modes doux n'a, elle, pas été mentionnée. TVA à 5%, bonus écologique pour l'achat d'un vélo, indemnité professionnelle pour les déplacements professionnels à vélo, les incitations possibles ne manquent pas.

■ « Les Français deviennent les 4èmes générateurs de clientèle alors que la demande française n'existait pas auparavant. Il s'agit d'une clientèle familiale assez nouvelle qui recherche l'itinérance et des hébergements à 3, voire 4 couchages » (Brigitte BIGOT-MAUGER, de Loire Valley Travel, tour opérateur spécialisé dans les voyages à vélo, lors de la journée technique de la fédération nationale des CDT sur le thème "le tourisme à vélo").

## Nouvelles de l'ADC

### L'ADC et la FNCDT s'engagent

Expertise hyper technique ou démarche strictement touristique, le dossier vélo doit trop souvent choisir son camp. Pourquoi ce choix cornélien ? Parce qu'une collaboration supplémentaire sur ce dossier technique, déjà complexe, alourdit en amont le processus de décision, les contraintes, les délais... Pourtant, c'est l'intégration dès le départ et tout à la fois de l'intérêt touristique, des attentes de la clientèle, de l'avis des professionnels et de la desserte des autres équipements touristiques, qui garantit les précieuses retombées économiques touristiques, ces fameux "60€ par jour et par touriste à vélo".

C'est pour croiser ces compétences techniques et touristiques et assurer une collaboration plus systématique entre les deux regards que la FNCDT et l'ADC ont formalisé un partenariat. Une convention cadre a été signée par messieurs SERRA et SPADA, les deux présidents, à l'occasion d'une journée technique "Tourisme et vélo" organisée par la FNCDT à la Direction du Tourisme à Paris, le 29 mai dernier.

« Après avoir réservé un séjour par notre intermédiaire sur une destination (e.g. la Loire à vélo), le touriste français revient vers nous l'année suivante pour consommer une autre destination à vélo », témoignait Brigitte BIGOT-MAUGER, du tour opérateur Loire Valley Travel. En d'autres termes, les territoires ne sont pas concurrents bien au contraire. L'action vélo-tourisme efficace de l'un bénéficiera directement à l'autre. Autant dire que le partenariat ADC-FNCDT ouvre la voie à de passionnants travaux.



Alain SPADA et Jean-Pierre SERRA

### 12èmes Rencontres : compte à rebours

"Les grands itinéraires à vélo" sont le thème des Rencontres 2008 avec en guest-star, la présentation de la première version de l'Atlas national des véloroutes et voies vertes issu des travaux de l'Observatoire national porté par l'ADC et financé conjointement avec le MEEDDAT. Les Rencontres des départements cyclables 2008 seront l'occasion de faire le bilan, 10 ans après le CIADT qui a initié ces itinéraires en 1998, de décrire avec précision les réalisations françaises - doit-on en rougir ou les faire connaître ? - et de faire aussi une petite introspection nationale : quelles sont les forces des réalisations françaises et quelles sont également leurs faiblesses ? Bien sûr, il sera question de cohérences territoriales, de réussites locales, de liens européens et ... de tourisme bien sûr, élément essentiel et pilier des grands itinéraires à vélo. Inscrivez-vous sans tarder à ces 12èmes Rencontres dont le nombre de participants sera limité à 300 personnes selon le principe du "premier arrivé, premier inscrit".

Retrouvez le bulletin d'inscription en ligne sur [www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)

### Observatoire national des véloroutes et voies vertes : fin de la première tranche des travaux



La grande majorité des collectivités, 58 départements et 12 régions, ont déjà répondu à la vaste enquête lancée en janvier 2008 pour la réalisation de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V).

Les réponses, très hétérogènes, vont du très détaillé (dont de nombreux extraits de SIG) à l'information parfois inutilisable. Les itinéraires nationaux et régionaux, souvent portés localement et majoritairement réalisés par les départements, sont scrupuleusement consignés dans le SIG, au fur et à mesure de leur "arrivée" à l'ADC. Ces réponses permettront de créer le premier Atlas national des véloroutes et

voies vertes en France. Cet outil sera dévoilé lors des Rencontres des départements cyclables, le 18 septembre prochain.

Petit appel ultime aux collectivités n'ayant pas encore répondu : il n'est pas encore trop tard pour intégrer vos données, à condition qu'elles soient transmises avant le 30 juillet, date au-delà de laquelle il faudra attendre une version 2 de l'Atlas... fin 2009 !

[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org) (rubrique "Travaux en cours").

### Le Bureau de l'ADC teste à vélo la Promenade des Anglais

A l'occasion de sa dernière réunion de bureau, les élus de l'Association des départements cyclables se sont réunis au Conseil général des Alpes-Maritimes, à l'invitation de Christian ESTROSI, Président du Conseil général, et de Louis NÈGRE, Vice-Président et membre actif à l'ADC. L'occasion pour les élus accompagnés du comité technique, de préparer l'Assemblée générale de septembre et de statuer sur les affaires en cours. En clôture de la réunion, le Département des Alpes-Maritimes a emmené les participants à vélo depuis le centre administratif jusque sur la Promenade des Anglais, afin de tester le poumon cyclable de Nice dont le front de mer si emblématique est étouffé par les voitures.



Jean-Marie LORENTZ, Yvon ABIVEN, Louis NÈGRE et Alain SPADA

## Portrait – Le Département des Pyrénées-Atlantiques

**Bordé au nord par les Landes, au sud par la partie la plus humide de la chaîne pyrénéenne, à l'ouest par l'océan qui lui donne la seconde partie de son nom, le Département des Pyrénées-Atlantiques s'étend sur 7 645 km<sup>2</sup>, compte 600 000 habitants et voit passer 3 millions de touristes chaque année. Membre depuis le 23 juillet 1999 de l'Association des départements cyclables, le CG64 s'est doté fin 2007 d'un schéma directeur ambitieux dont il entend mener les étapes pas à pas.**



CDT64 ©

C'est en 1997, via le volet sécurisation, que le vélo est véritablement devenu l'un des chantiers de réflexion du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques. Jusqu'alors, ce département jouissait en la matière d'une image avant tout touristique et sportive, paysages attrayants et cols pyrénéens obligent.

L'aspect utilitaire du vélo ne représentait par exemple que 4% des déplacements ménages selon une enquête réalisée en 2005 à Pau. L'objectif annoncé était donc double : rappeler que le vélo pouvait aussi être un mode de déplacement au quotidien, tout en valorisant aux yeux des résidents mais aussi des touristes, un patrimoine déjà riche et varié.

C'est dans ce contexte que la Charte départementale des aménagements cyclables fut adoptée fin 1999, et qu'un Comité de pilotage fut constitué, composé notamment des fédérations départementales des clubs cyclistes, des comités départementaux de cyclisme et de tourisme, de syndicats intercommunaux et de représentants du Conseil général. Actions de cyclo-nettoyage, de signalisation de cols ou de proposition d'itinéraires cyclotouristiques : « *Ce qui nous a paru important, c'était de faire avec les autres* » souligne aujourd'hui le Conseiller général Pierre Casabonne, en charge de la politique cyclable.

Le 20 décembre 2007, l'Assemblée départementale adopte à l'unanimité un schéma départemental des itinéraires cyclables. Ce schéma est doté d'un budget de 26 millions d'euros étalé sur six ans. Pragmatiques, les propositions s'inspirent de schémas d'autres départements, tout en tenant compte des projets existant au sein du Département. « *Nous avons mené une vaste concertation auprès des mairies, des intercommunalités, des syndicats de gaves (de torrents, NDLR), car ce n'était pas évident de mobiliser tant d'argent sur ce type de projets* » se remémore Pierre Casabonne.

Outre les objectifs initiaux, les orientations de ce schéma se résument en un credo : intégrer le vélo dans les politiques du CG64, notamment en matière de voirie, de transports et d'éducation.

## LES ITINÉRAIRES CYCLOTOURISTIQUES DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES



Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques projette la réalisation d'itinéraires balisés : la Route du Piémont (193 km) et la Route des Cols (272 km), ainsi que 1000 km de boucles cycloroutistiques. Ceux-ci s'ajoutent aux véloroutes en projet (voir p. 5) pour constituer le plan départemental des itinéraires cyclables





CDT64 ©

Aux deux itinéraires véloroutes structurantes du département - véloroute littorale et véloroute Pyrénées Gave-Adour (voir p.5) - s'ajoutent deux axes : le projet de la route des cols sur toute la chaîne des Pyrénées et celui des boucles cyclo, pour la partie loisirs et tourisme, ainsi qu'un volet vélo-collèges et un volet prise en compte du vélo dans les logements sociaux et PDE, pour la partie utilitaire. A tout ceci s'ajoutent un volet animation et un volet valorisation.



CDT64 ©

« Nous aurions pu présenter quelques petits tronçons sans allure, mais nous avons fait monter le niveau d'ambition » remarque Laurence Pauly, Madame vélo du département. Et Pierre Casabonne d'insister sur le sens du timing et le tempo idéal de la démarche. « Il faut savoir que la Côte basque est complètement engorgée.



CDT64 ©

En été, nous ne sommes pas loin de la situation de Saint-Tropez. Heureusement, nous avons bénéficié d'une bonne conjonction de volontés politiques. Convaincre nos interlocuteurs n'a pas été si difficile puisque nos propositions sont intervenues au bon moment. Nous sommes en effet arrivés peu avant la période des élections et tous les maires, suivant l'air du temps et l'effet Vélip', mentionnaient quelque part le vélo dans leur profession de foi ».

## Conseil général et Plan de Déplacement Entreprise (PDE)

Pour souligner l'intérêt de mettre en place un Plan de déplacement entreprise au sein du CG64, Laurence Pauly se réfère à une statistique éloquentes tirée d'une enquête réalisée par le Conseil général du Bas-Rhin : « L'addition des distances parcourues par jour par l'ensemble des agents [du CG67, NDLR] pour l'ensemble de leurs déplacements représente 1,4 fois le tour de la Terre ». Ramené à la hausse du prix des carburants, aux 7 600 km<sup>2</sup> de superficie du département (contre 4 700 km<sup>2</sup> pour le CG67) et aux 2 000 agents du CG64 ayant des sites décentralisés, le chiffre produit son effet. 15 "vélos de service" ont d'ores et déjà été achetés en 2007, auxquels s'ajoute une volonté affirmée d'élargir en interne le système de covoiturage, via l'instauration de places réservées aux "covoituteurs", ou le développement d'un service de mise en relation des agents.



CDT64 ©

## Conseil général et véloroutes

Le littoral des Pyrénées-Atlantiques est situé sur l'Eurovéloroute n°1 reliant le Cap Nord (Norvège) à Sagres (Sud du Portugal), sur une distance totale de 8 200 km, et également sur l'Eurovéloroute n°3 reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques de Compostelle, sur une distance totale de 5 200 km.



CDT64 ©

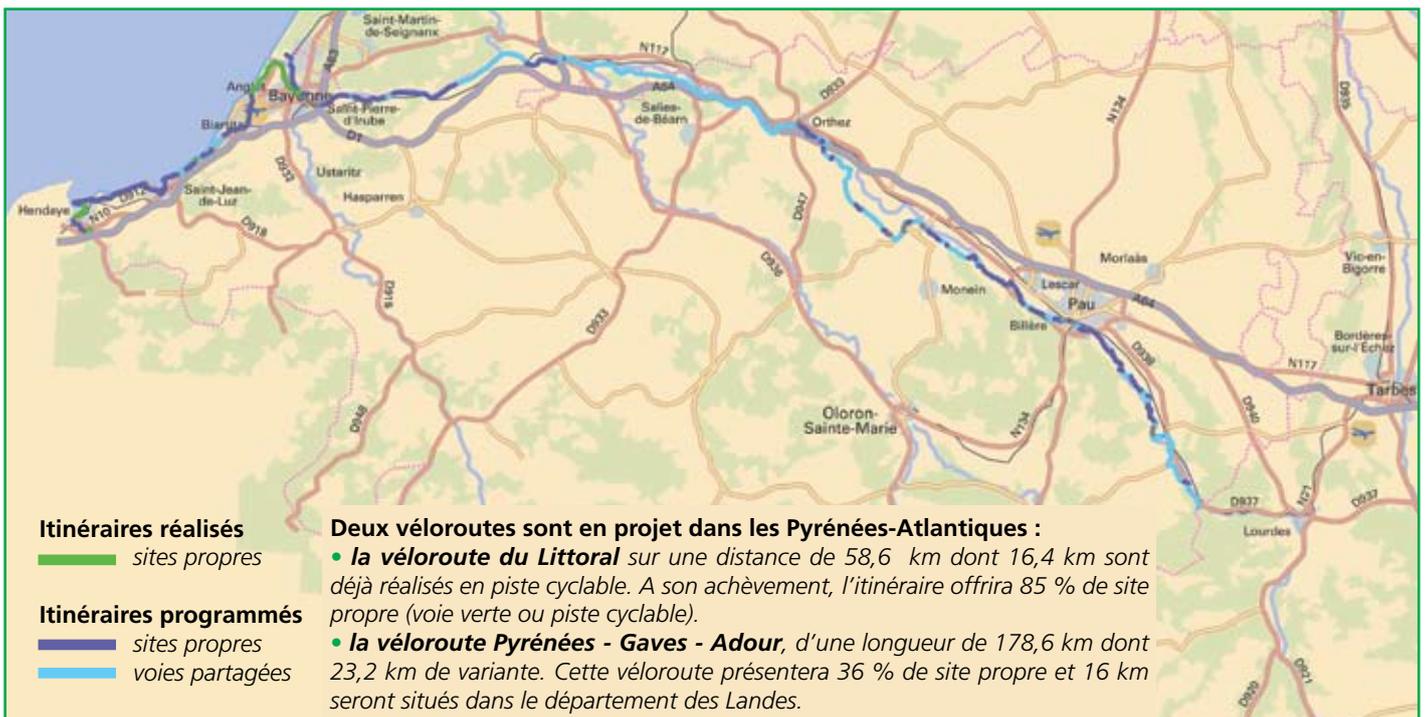
Fidèle à sa volonté de "faire avec les autres", le schéma directeur a fixé au rang d'objectif "la création de deux itinéraires structurants de voies vertes-véloroutes, dans la continuité des itinéraires existants dans les départements voisins, et inscrits dans les schémas européens et régionaux".

Le premier de ces itinéraires relie Boucau à Hendaye, le long du littoral. Il se situe dans la continuité des pistes cyclables des Landes et de celles en projet dans le Guipúzcoa. Un aménagement en site propre est prévu sur la quasi-totalité des 59 km séparant les deux communes, pour le plus grand bonheur des résidents - désengorgement d'un accès aux plages saturées d'automobilistes - et des touristes - la balade offrant une vue imprenable sur les falaises précédant Hendaye.



CDT 64 ©

Le second itinéraire relie sur 150 km les communes de Lestelle-Betharram à Bayonne. Il suit le Gave de Pau puis les Gaves Réunis et enfin l'Adour. L'enjeu consiste à aménager en voie verte les 55 km situés de part et d'autre des agglomérations concernées, celles-ci générant déjà leur propre fréquentation et le reste de l'itinéraire se faisant sur des routes à faible fréquentation. L'avantage, là encore, réside dans l'association de la pratique cyclable avec la valorisation du patrimoine.



**LES VÉLOROUTES DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES**



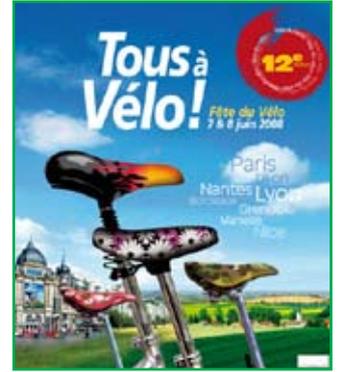
OT Eaux-Bonnes / Gourette ©

**POUR EN SAVOIR PLUS :**  
 Contacter Laurence Pauly, Chargée de mission vélo  
 Téléphone : 05 59 11 44 46  
 Courriel : laurence.pauly@cg64.fr  
[www.cg64.fr](http://www.cg64.fr)  
<http://www.codep64-ffct.org/>

OT Eaux-Bonnes / Gourette ©

## Nouvelles du réseau

■ **400 manifestations «Tous à Vélo».** Le cap symbolique des 400 manifestations a été franchi pour la fête du vélo nationale qui s'est déroulée le 1er week-end de juin. De multiples événements ont abouti à un grand moment de communion à vélo qui s'adressait à près d'un million de Français, partout dans l'hexagone. Plus de données et de highlights sur cet événement populaire qui se transforme en véritable phénomène, dans notre prochain numéro.



■ **Les ventes de vélos en France se maintiennent et la tendance évolue.** Le Conseil national des professionnels du cycle vient de livrer les chiffres 2007 du marché français, 4ème pays consommateur de cycles par habitant au monde. En clair, le marché du cycle maintient ses volumes de vente : 3,5 millions d'unités environ. Toutefois, l'hégémonie du VTT fléchit légèrement face aux ventes plus vigoureuses des vélos de ville et des vélos enfants (+ 35% et + 15%). A noter également, le bond des ventes de vélo à assistance électrique, de 6 000 unités en 2006 à 9 700 en 2007 (+60%). Ces signes concordants montrent que le vélo utilitaire progresse. Le travail des gestionnaires de voirie, combiné à l'effet des vélos en libre service (VLS) et aux prix du carburant, portent donc leurs fruits.

Autre phénomène rassurant, l'augmentation du prix moyen du vélo de 6% (248€ en 2007), combiné à une baisse des parts de marchés vélo détenues par les grandes surfaces alimentaires (- 7,5% sur ce marché dont elles détiennent 26.5% des parts). Autrement dit, les cyclistes portent une plus grande attention à la qualité de leur vélo. De là à dire que le cycliste français est plus averti, il n'y a qu'un pas.

■ **- 21,5% cyclistes tués entre 2006 et 2007.** Le vélo est le meilleur élève tous modes confondus, des statistiques de la Sécurité routière dévoilées le 18 juin dernier par l'Observatoire national interministériel (ONISR). Voilà pour la tendance nationale. Localement, prenons l'exemple de Paris, puisque c'est là-bas que les médias généralistes sont le plus tournés et font preuve d'un catastrophisme peu objectif vis-à-vis de la véritable accidentologie des vélos, même si les quelques morts à vélo suscitent bien justement de l'émotion. La circulation des vélos à Paris a augmenté de 70% depuis l'apparition des Vélib' avec une accidentologie accrue de... 21%. « *Un petit calcul élémentaire donne le résultat suivant : le risque d'accident par cycliste a baissé de 30 % à Paris entre 2007 et 2008* », expose le site Internet de la Fubicy. Dans 4 accidents mortels sur 5, le cycliste n'était pas en effraction, selon une autre étude de la sécurité routière. Quelle conclusion tirer de cela ? En dépit du fait qu'au niveau national, aucune mesure de la pratique réelle n'existe, on peut dire avec certitude que plus il y a de vélos, moins il y a de risques d'accidents. Pratique cyclable et accidents sont inversement proportionnels. Le vrai danger pour les cyclistes, n'est pas tant leur libre interprétation du Code de la route que l'attitude des autres modes qui ne savent pas comment les prendre en compte.



Fubicy ©

■ **Les vélogardes du Doubs.** « Assurer une présence afin d'informer les usagers, les rassurer, veiller à la bonne cohabitation (...) repérer les anomalies et dysfonctionnements afin de permettre la meilleure réactivité des services techniques du département ». C'est en ce terme que Claude JEANNEROT, Président du Conseil général, décrit la mission des "vélogardes" qui patrouilleront désormais sur les 135 km de l'itinéraire Nantes-Budapest dans le Département du Doubs. Deux par deux, ces vélogardes, parcourront 30 à 35 km par jour tout de rouge vêtus pour veiller, animer et valoriser l'itinéraire dans lequel le département s'est investi.

Six patrouilleurs et un manager sont embauchés sous contrats d'avenir aidés pour la réinsertion de RMIstes. Les patrouilleurs assureront une présence sur la véloroute en semaine, du 19 mars au 19 septembre, et les week-ends d'été. Ils rempliront des missions variées allant de la vérification de l'état de l'aménagement au renseignement

touristique. De plus, ils assureront l'animation du parcours à l'adresse des usagers, qu'ils tiendront informés des règles de bonne conduite et qu'ils assisteront en cas d'avarie d'une part, et à l'adresse des professionnels et commerçants installés aux abords de l'itinéraire d'autre part, qu'ils utiliseront comme relais pour diffuser la documentation sur la véloroute.

■ **Bienvenue à la Corrèze !** Le Département de la Corrèze a rejoint l'Association des départements cyclables et vient ainsi porter le nombre d'adhérents à 67. En Corrèze, le vélo est abordé exclusivement sous l'angle touristique et sportif avec 15 boucles familiales de 15 à 20 km jalonnées, 17 boucles sportives de 22 à 84 km, deux circuits sportifs de prestige et 10 bases VTT.



CG 19 ©

■ **Les écompteurs dans le Morbihan.** En début d'année 2007, le Département du Morbihan a mis en place une vaste opération de comptage des fréquentations sur ses itinéraires cyclables. 47 dispositifs de comptage fournis par la société Eco-compteurs ont ainsi été déployés afin d'assurer des relevés trimestriels. Le but : déterminer la nature des aménagements principaux à réaliser, le niveau de service adapté et les besoins réels.

Le Conseil général espère, grâce à ces chiffres, disposer d'un outil d'aide à la décision, pour justifier les investissements et convaincre les différents partenaires de la nécessité des aménagements.

Le Morbihan mise en effet sérieusement sur ces évaluations tandis qu'il vient de décider d'investir près de 2 millions d'euros par an sur une dizaine d'années pour réaliser 1000 km d'itinéraires, dont 250 km sur d'anciens chemins de halage longeant ses canaux.



Eco-Compteur ©

## Grande-Bretagne

**Prenez une agence à but non lucratif, un budget 2007 de 26 millions de livres sterling financé par 35 000 supporters, cinq ministères, des mécènes anonymes et la loterie nationale. Cette "charity" britannique dédiée à la promotion, au développement et à la recherche sur le "sustainable transport" ("transport durable"), c'est Sustrans.**



Sustrans ? Ce sont 240 personnes centralisant toute la gestion du schéma national cyclable britannique, l'animation des initiatives d'écomobilité scolaires, la recherche en matière de transports et mobilités douces.

**Comment les choses ont-elles démarré ?** Sustrans construit la première piste cyclable de 12 miles entre Bristol et Bath en 1992. Grâce à la rétrocession de nombreuses voies ferrées désaffectées, Sustrans consacre les quinze années suivantes à la réalisation d'autres tronçons

et itinéraires, partout en Angleterre. Sustrans compte alors une vingtaine de salariés mais souffre d'une grande instabilité financière au point qu'il lui est parfois difficile de payer les salaires. Pour diversifier et sécuriser ses sources de financements, l'association adopte les statuts d'une charity à l'anglaise, croisement entre ONG, association et fondation à la française.

Puis Sustrans remporte le "Millenium Project", appel à projets de la National Lottery qui octroie 42,5 millions de livres pour le développement d'un réseau cyclable au niveau de la Grande-Bretagne toute entière. Sustrans s'engage alors à réaliser 4 000 miles d'itinéraires cyclables. Pour l'inauguration du National cycle network en l'an 2000, 5 000 miles sont finalement présentés au public !

**Comment maintenir le cap ?** Sustrans se retrouve avec 120 personnes à temps plein pour la réalisation de cet objectif ambitieux du Millénium. Son but est de pérenniser l'action de cette équipe. La fondation met alors sur pied une liste de projets-concepts. Tous aboutissent et fonctionnent concrètement aujourd'hui (cf. encadré). Ceci est pourtant loin de satisfaire Sustrans. « *L'Angleterre ne dépense même pas une livre par habitant pour le développement des modes doux* », témoigne Malcolm SHEPPERD, nouveau Directeur de Sustrans. « *Cycling England (organisme d'état en charge de la politique cyclable) s'est récemment vu accorder un budget de 140 millions de livres sur trois ans. Cette somme est ensuite redistribuée à Sustrans, au Cycle Touring Club (délivre le certificat de bike-ability à tous les scolaires de moins de onze ans – action importante mais coûteuse) et dans des infrastructures. Rapporté à une dépense par habitant, ce budget est dérisoire : moins de 95 pence* ».

**Pourquoi pas un Sustrans français ?** En France, les associations militantes pour les modes doux ont beaucoup à apprendre des trente années d'expérience de Sustrans. Même si le militantisme français, qui est moins structuré, est vigoureux et bien réparti. On peut effectivement déplorer le traitement hétérogène des itinéraires longue distance français. Mais considérés individuellement, les villes et territoires français semblent mieux équipés pour les cyclistes que ne le sont leurs homologues britanniques. Il y a en France une vraie gestion de type service public sur les voies cyclables qui rassure sur leur entretien et leur pérennité.

En matière de recherche, de marketing, d'ingéniosité financière et de polyvalence, cependant, le vélo en France a beaucoup à apprendre de Sustrans. « *Il faut penser que la promotion du vélo est en compétition avec un tas d'autres produits. (...) Nous vendons des impressions et des perceptions. Cela nécessite d'adopter un ton qui attire les consommateurs et les décideurs* », tance Merlissa HENRY, Directrice du marketing à Sustrans qui précise encore : « *Il faut compter sur l'empathie qui créera l'envie ; le désir qui provoquera l'action. Tout décideur est également un consommateur, c'est pourquoi Sustrans s'adresse aux uns comme aux autres. Le but est bien de parler aux autres et non pas de nous parler à nous-mêmes* ».

Les actions de Sustrans (voir [www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)) :

**Le National cycling network (NCN)** est le projet le plus emblématique de Sustrans, le plus connu et le plus coûteux également (20 millions de livres en 2007). Plus de 2 400 rangers bénévoles s'occupent des 12 000 miles du réseau cyclable. Ils gèrent les problèmes de signalétique, de menu entretien, etc. Leur contribution horaire est considérable : l'équivalent d'une quarantaine de personnes à temps plein. Sustrans accorde de l'importance à ce que les itinéraires du NCN soient non seulement utiles, mais offrent un parcours mémorable, grâce à une animation artistique qui lui vaut le qualificatif de « *biggest art gallery in the UK* » (plus grande galerie d'art du Royaume-Uni).



**Connect2** porte sur une requalification des espaces publics. Elaborés pour et avec les communautés et autorités locales, 79 projets très concrets visent à gommer les barrières physiques séparant les personnes de leurs lieux de vie (travail, écoles, loisirs, ...) en zones urbanisées denses, partout en Angleterre. Les actions vont de l'amélioration 'light' (plantation d'arbres, installation de bancs publics), à des aménagements plus 'lourds' comme celui de la ville de Worcester qui se dote d'un plan de circulation et d'accès piétons et vélo à échelle de la ville toute entière.

**Active Travel** développe un programme national de promotion de l'activité physique. Ce programme veille à intégrer les notions d'activité physique dans les documents cadres liés aux transports, à l'environnement et la santé, etc. et à promouvoir le transport actif comme une composante essentielle à la santé publique.



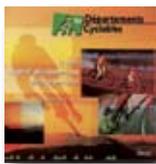
**Bike It** : 19 "Bike It officers" opèrent actuellement pour Sustrans pour promouvoir le vélo auprès des collégiens. Chaque animateur intervient dans une douzaine d'établissements volontaires au travers de formations, de menus aménagements, de programmes ludiques autour de la mise ou la remise en selle des jeunes.

**Liveable neighbourhoods** ("quartiers vivables") anime des projets participatifs avec les habitants et acteurs de quartiers volontaires pour améliorer et apaiser la mobilité. Ces projets fonctionnent selon le concept des DIY Street ('do it yourself' street) : une conception des projets par les riverains eux-mêmes.

**School Travel** : ce programme part de l'objectif fixé par le gouvernement anglais que chaque école primaire soit dotée d'ici 2010 d'un plan de déplacements scolaire. 11 référents régionaux de Sustrans animent un réseau de 330 school travel advisors. Tous ces postes sont financés par l'Etat et Sustrans assure l'animation globale du programme.

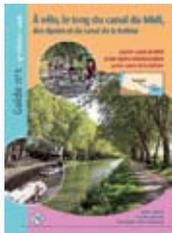
**Travel Smart** : "c'est trop dur", "mon travail est trop loin", "cela prendrait trop de temps". « *Travel Smart s'attaque au problème de perception du plus grand nombre qui observent les choses derrière leur pare-brise* » explique James RYLE, Directeur du programme. « *Nous cherchons à influencer les cibles les plus évidentes : les automobilistes sur des trajets de moins d'1 km ou les automobilistes occasionnels* ». 29% des habitants des trois villes test sont susceptibles d'être touchés par une action les encourageant à effectuer un changement modal.

## Parutions



### Actes des 11èmes rencontres ADC

**Le Guide du cycliste en ville.** Conseils pour apprendre à se déplacer en ville avec aisance et en toute sécurité : choisir son vélo, les équipements de confort et de sécurité ; maîtriser les techniques pour circuler sereinement ; connaître les astuces pour stationner et éviter les vols. Un ouvrage pratique pour apprendre à partager la rue et redécouvrir la ville 55 pages, éditions Sud Ouest, 6.40€.

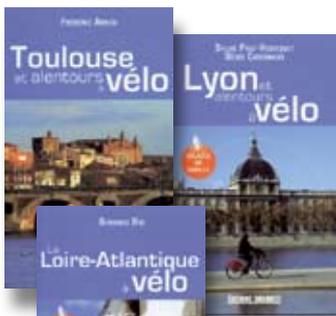


### A vélo le long du Canal du Midi, des rigoles et du canal de la Robine

Depuis 10 ans l'Association vélo publie ce guide, dont la 13ème édition 2008 sort en juin. Véritable guide pratique, il répertorie les informations utiles aux randonneurs (description d'itinéraire ; conseils techniques ; sites à visiter ...) pour les itinéraires du canal du Midi de Toulouse à Sète (257 km), les rigoles d'alimentation dans la Montagne Noire (75 km), et le canal de la Robine Sallèles-Narbonne-Port-la-Nouvelle (42km). 80 pages, 7€. Pour l'obtenir : [toulouse@fubicy.org](mailto:toulouse@fubicy.org)

### Six cartes pour l'Eurovélo6

L'itinéraire Eurovélo 6, plus connu sous l'appellation "Eurovéloroute des Fleuves", a été mis en carte. Depuis l'estuaire de St-Nazaire jusqu'à Mulhouse, les cartes numérotées de 1 à 6 permettent au cycliste excursionniste ou itinérant de s'y retrouver au 1:100 000ème de façon très lisible. Indispensable outil pour la préparation au voyage. 2€ la carte. Ed. HUBER.

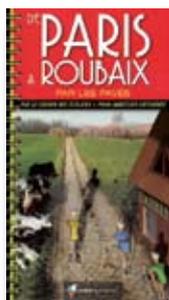


### Toulouse et ses alentours à vélo Lyon et ses alentours à vélo La Loire-Atlantique à vélo

Ces guides décrivent une ville et ses environs ou tout un département pour découvrir à vélo, en famille ou entre amis, à travers des balades faciles, le patrimoine, la nature et les paysages. 55 pages, éditions Sud Ouest, 6.40€.



**De Paris à Roubaix par les pavés.** Ce guide propose deux itinéraires – l'un en 3 étapes pour les amateurs entraînés, l'autre en 7 étapes pour les doux rêveurs et les familles. 89 pages, RANDO éditions, 13.50€.



**Fiche vélo n°6 « Les doubles-sens cyclables ».** Cette 'nouvelle' fiche vient remplacer la fiche de la collection Ville et Vélo "le contre-sens cyclable". Cette appellation n'étant pas associée à une valeur positive, la communauté technique a choisi de la remplacer par celui de "double-sens cyclable". Téléchargement : [www.certu.fr/catalogue](http://www.certu.fr/catalogue)

### PDA mode d'emploi : CD-Rom par l'ARENE Ile-de-France

Pour apporter des réponses aux administrations volontaires, l'ARENE Ile-de-France a réalisé un guide de recommandations pour aider les chefs de projets et les conseillers en mobilité dans la conduite de leur projet de Plan de déplacements administration (PDA). Ce CD-Rom incite à structurer ses actions par objectifs en partant d'exemples fictifs. Douze fiches d'expériences rendent compte des PDA menés en Ile-de-France et sont complétées par des rubriques pratiques permettant d'approfondir les connaissances sur ce domaine. [www.arenidf.org](http://www.arenidf.org) Céline Meunier <[c.meunier@arenidf.org](mailto:c.meunier@arenidf.org)>

## Agenda

### Paris-Pékin 2008 à vélo, de mars à août

Le voyage à vélo organisé par la FFCT, s'achèvera à Pékin le 1er août pour l'ouverture des Jeux Olympiques.

[www.ffct.org](http://www.ffct.org) (rubrique Evènements)

### Enquête-Concours Ecomobilité scolaire

La FUBicy organise une Enquête-Concours nationale Ecomobilité scolaire, du 15 septembre au 31 octobre 2008 pour sensibiliser les élèves de CM1, CM2, 6ème, 5ème, 4ème à l'écomobilité et à l'éco-citoyenneté.

[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

### Semaine européenne de la mobilité

La 7ème édition se déroulera du 16 au 20 septembre 2008 sur le thème "for a clean air".

[www.22september.org/](http://www.22september.org/)

### Journée de Transport public

le 17 septembre.

[www.journeedutransportpublic.fr](http://www.journeedutransportpublic.fr)

### 12èmes Rencontres des départements cyclables

18 et 19 septembre 2008 dans l'Hérault sur le thème des "grands itinéraires à vélo".

### Journée technique du Club des villes cyclables

le 25 septembre 2008 à l'Hôtel de Ville de Paris.

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

### Journées nationales des voies vertes

les 27 et 28 septembre 2008.

[www.af3v.org](http://www.af3v.org)

### 16ème Congrès de la FNAUT

les 25 et 26 octobre 2008 au Mans, avec 30ème anniversaire de la fédération.

[secretariat@fnaut.org](mailto:secretariat@fnaut.org)

### Formation de formateurs et communication vélo

du 18 au 20 novembre 2008 dans l'Eure. Inscription dès à présent sur :

[info@departements-cyclables.org](mailto:info@departements-cyclables.org)

(réservée aux collectivités adhérentes)

### Velocity 2009

La plus importante conférence européenne dédiée à la politique du cyclisme aura lieu du 11 au 15 mai 2009 à Bruxelles.

[www.velo-city2009.com/accueil.html](http://www.velo-city2009.com/accueil.html)

**Courrier :** Association des Départements Cyclables  
Hôtel du Département - 29-31 cours de la Liberté  
69483 LYON cedex 03

**Mail :** [info@departements-cyclables.org](mailto:info@departements-cyclables.org)

**Téléphone :** 04 72 61 36 26 **Fax :** 04 72 61 79 77