

Journée technique à Strasbourg

Les services du Conseil général du Bas-Rhin ont concocté une journée technique pour servir plusieurs réflexions en cours au sein du réseau des départements cyclables. Au menu, les contrats de territoire du Département du Bas-Rhin, leur application à la politique cyclable, la démarche CDESI-PDESI du Bas-Rhin avec, en dessert, la présentation du jalonnement des itinéraires touristiques cyclables allemands ainsi que de différents portails de tourisme à vélo Outre-Rhin. Une bonne leçon.

Les contrats de territoires du Bas-Rhin

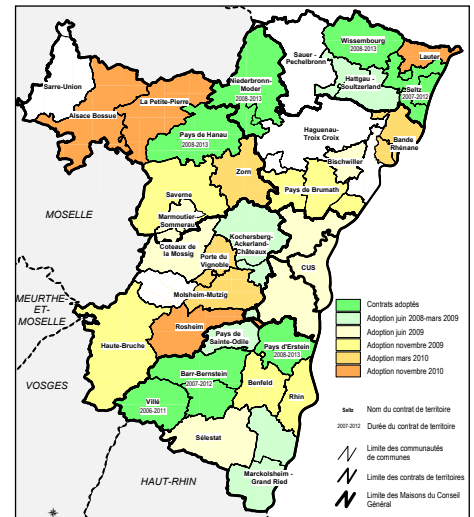
Les explications de la direction du développement local et urbain du Conseil général et le témoignage de deux communautés de communes ayant intégré le volet cyclable dans leur contrat de territoire ont permis de constater très concrètement l'intérêt de ces outils contractuels. L'immense négociation en amont, et l'investissement plein et entier des deux niveaux territoriaux permettent, au bout du compte, un résultat gagnant-gagnant : la communauté de commune finance une partie de ses aménagements cyclables et le département participe à des réalisations en parfaite cohérence avec son schéma départemental, sur le terrain d'une commune complètement investie par le projet.

L'exemple de nos voisins allemands

L'Allemagne a de l'avance sur la France en matière de vélo sur quelques points. L'Hexagone n'a pas à rougir de ses réalisations mais nous avons quand même du chemin à parcourir pour rattraper nos cousins européens. En attestent les explications de Erhardt VORTANZ, de l'Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club sur le jalonnement et l'offre touristique vélo sur internet.

En avance de 20 ans sur le jalonnement cyclable, antériorité de la démarche oblige, l'Allemagne doit faire face à une multiplicité d'identifiants différents pour les itinéraires composant son réseau de véloroutes. Et Erhardt VORTANZ de souligner que, pour éviter d'avoir à affronter la même complexité ultérieurement, la France doit structurer dès à présent ses identifiants. En l'espèce, l'exemple de la Rhénanie-Palatinat mérite d'être copié. Le Land dispose d'un logiciel de jalonnement et de signalisation de ses véloroutes digne des plus grands outils routiers. Emplacements, formes, hiérarchisation de l'information, mentions utiles, visuels, coûts, espacement, etc, le programme décrit tout avec une précision toute germanique. Un outil fabuleux qui sert directement le confort du touriste à vélo. Bien sûr, c'est à échelle d'un Land allemand et non pas du pays tout entier. La démarche est néanmoins exemplaire.

Autre exemple décrit par Erhardt VORTANZ lors de cette rencontre strasbourgeoise, celui des portails de tourisme à vélo en Allemagne. Plusieurs systèmes existent Outre-Rhin, encore bien souvent limités aux périmètres administratifs, ce qui rappelle tout à fait le cas français. Les modèles allemands, en revanche, ouvrent déjà la voie de ce que pourraient être le ou les portails touristiques de "la France à vélo" de demain : calculateur d'itinéraire, visualisation 3D et téléchargement sur GPS. Ces quelques solutions technologiques utilisées en Allemagne comme des évidences, montrent le fossé qui existe en France entre les grandes aspirations de tourisme à vélo et la piètre information disponible. (propos et présentations de cette journée technique téléchargeables pour les adhérents depuis le site Intranet de l'ADC)



Portrait – Le Département de l'Hérault

Les 18 et 19 septembre 2008, le Conseil général de l'Hérault sera l'hôte des 12èmes Rencontres des départements cyclables. L'occasion de faire un point sur la politique vélo d'un département ambitieux.



Chiffres-clés

Nombre de communes : 343

Superficie : 6 224 km²

Population : 982 000 habitants

Densité : 147 habitants / km²

Tourisme : 3,2 millions de visiteurs / an



Piste cyclable Lattes - Palavas. Cet aménagement de près de 6 km réalisé par le département sur une ancienne VFL s'inscrit dans l'axe littoral - liaison Montpellier à la Mer du schéma départemental.

Membre de l'Association des départements cyclables depuis le 13 septembre 1999, le Conseil général de l'Hérault a franchi ces six dernières années deux paliers dans son approche cyclable. En 2002, un premier schéma départemental avait été adopté. Ses objectifs étaient triples :

- agir sur le littoral et sur les accès permettant de constituer un axe structurant et des liaisons avec les zones urbaines ;
- agir sur la jeunesse via la compétence du département en matière de collèges ;
- améliorer la continuité du réseau existant et sécuriser un maximum de connections aux réseaux urbains et aux itinéraires de loisirs.

Une démarche volontariste et ambitieuse, à la mesure de la réalité démographique d'un département de près d'un million d'habitants, qui enregistre aujourd'hui 1 500 nouveaux administrés par mois - l'INSEE tablant même sur 400 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030.

Pilotage

Cinq ans après l'adoption de ce premier schéma, 350 km d'itinéraires cyclables ont été aménagés. Un bilan satisfaisant par certains côtés mais insuffisant par d'autres. « A l'époque, des données sociétales comme la gestion, la pollution ou le coût du carburant ne contraignaient encore qu'un faible écho auprès de l'opinion publique » souligne ainsi Khansa EL KOUKI, directrice des transports au CG34. Le rapport du Président à l'Assemblée départementale de juin 2007 exprime le souhait clair d'améliorer le schéma départemental cyclable : « Ce schéma nécessite néanmoins des améliorations pour répondre totalement aux nouveaux besoins exprimés. (...) Sa fonction d'outil de pilotage nécessite de le requalifier notamment pour y inscrire tous les types d'usage du vélo ».

CG34 ©



SCHÉMA DÉPARTEMENTAL CYCLABLE DE L'HÉRAULT



LES VÉLOROUTES DE L'HÉRAULT



280 km de véloroutes sont réalisés ou en projet dans l'Hérault.

148 km concernent l'itinéraire côtier (itinéraire européen E8) dont 52 km sont réalisés ou en cours de réalisation.

Au nord-ouest du département, une voie verte est déjà réalisée sur plus de 30 km et devrait s'allonger de 16 km d'ici 2011.

Locomotive

Le dépoussiérage a lieu le 25 juin 2007. Ce jour-là, les élus de l'Hérault valident un second schéma, encore plus ambitieux que le premier. Être un département-locomotive est toujours la finalité, mais les objectifs se situent désormais à hauteur de 800 km d'aménagements cyclables à réaliser d'ici 2012. Il s'agit au passage d'intégrer un certain nombre d'enjeux nouveaux comme la dimension du report modal des déplacements (y compris touristiques), la question de la discontinuité des itinéraires ou celle des différents usages possibles du vélo, la compatibilité avec le SIG du département rendant désormais la chose possible. Que la demande des habitants et des touristes soit plus forte dans le sud du département, littoral et plat, que dans sa partie nord, au relief plus vallonné, ne se révèle pas un frein au final, ainsi que le rappelle Eric MELIN, chef du service Déplacements et infrastructures au CG34 : « Il existe à côté des possibilités d'aménagements cyclables un parcours de 530 km destiné aux randonneurs pédestres, aux VTTistes et aux cavaliers. Ce parcours est appelé Réseau vert. Chaque territoire du département a donc le choix au moment de faire face à la demande ».

Trois objectifs opérationnels

Pour parvenir à ses fins, le schéma départemental 2007 du CG34 s'est fixé des objectifs opérationnels et des axes prioritaires, « en lien étroit avec le reste de la politique des transports du département », précise Khansa EL KOUKI. Les objectifs opérationnels sont au nombre de trois :

- favoriser la pratique du vélo en tant que mode de déplacement (c'est-à-dire ne plus envisager le vélo sous le seul angle loisir), via des aménagements rationnels et cohérents notamment aux abords des collèges, à la sortie des agglomérations ou encore dans le cadre de ce que Eric MELIN appelle le "Plan de déplacement employés", destiné à inciter le personnel du département à prendre le vélo, le bus ou le tram pour leurs déplacements professionnels ;
- sécuriser les aménagements afin de s'adapter aux différents usages (séparation des trafics, cohabitation séparée ou partage de la route) ;
- allier efficacité des moyens et dynamique partenariale : d'ici 2012, les 244 km de linéaire prévus en maîtrise d'ouvrage départementale devraient constituer un levier suffisamment important pour inciter les autres collectivités à poursuivre leurs efforts de leur côté, à hauteur de 329 km.

Cinq axes prioritaires

S'agissant des axes prioritaires visant à répondre à ces objectifs, ils sont au nombre de cinq.

- Le premier axe concerne la sécurisation des accès vélo des collèges : par exemple, dès lors qu'un collège affiche un potentiel cyclable supérieur à 20 élèves, les aménagements de sécurisation des liaisons intercommunales de moins de 3 km seront renforcés...



Piste cyclable liaison collège de Jacou de 2 km réalisé par le département et s'inscrivant dans l'axe "sécurisation des accès collèges".

■ **Le point de vue de Jean-Marcel CASTET**, maire de Jacou depuis 1989, Conseiller général délégué aux transports publics



ADC ©

« Lorsqu'il a été décidé de mettre l'accent sur l'accessibilité à vélo

des élèves du collège de Jacou, l'idée de départ, faut-il le rappeler, était d'abord d'assurer le maintien de la fréquentation de cet établissement. Le hasard a voulu que ce collège devienne le premier du département à bénéficier d'un accès cyclable, de par le fait qu'il se situait sur la départementale reliant les communes de Jacou à Teyran.

Aujourd'hui, huit années et trois générations d'élèves ont passé. 30 à 70 % d'entre eux viennent au collège à vélo, 90 % en possèdent un et deux contrôles techniques des vélos sont assurés chaque année par les élèves du lycée professionnel. Nous ne nous attendions pas à de telles statistiques, néanmoins les faits sont là. Cette politique cyclable est même victime de son succès puisqu'elle nous contraint régulièrement à des arbitrages douloureux en matière budgétaire... Cela nous conforte en tout cas dans notre idée qui est de commencer par l'accès aux collèges, puis de poursuivre par l'accès aux villes et enfin l'accès aux plages, en privilégiant la sécurité et la continuité.

Il y a là une enneige : les enfants n'ont pas envie de s'y (re)mettre, plus de com-

“ le captif, ce n'est plus le cycliste, mais l'automobiliste ”

fet boule de fants donateurs de plus en plus de communes amé-

nagent des réseaux complémentaires, à charge ensuite aux responsables d'articuler ce qui est entrepris au niveau local avec ce qui se construit à l'échelon départemental. Pour prendre une image, c'est un peu comme une étoile dont les pointes seraient reliées par une couronne... Pendant longtemps, il se disait des personnes qui ne se déplaçaient pas en véhicule à moteur qu'elles étaient prisonnières, captives. Moi-même, lorsque j'étais adolescent, si j'avais le choix entre le vélo et le bus pour me rendre au collège, je choisissais le bus. Aujourd'hui, avec la hausse du prix du pétrole et la prise de conscience des enjeux environnementaux, le captif, ce n'est plus le cycliste, mais l'automobiliste.

Les preuves de ce changement des mentalités sont multiples. À Montpellier, les locations de vélo connaissent un grand succès, tout comme les opérations "Carapattes" et "Caracycles" menées par l'ADEME et la Région Languedoc-Roussillon avec les écoles primaires. À Jacou, le rayon vélo du magasin de sport représente 1/3 de son activité alors qu'ailleurs c'est rarement plus de 10%. 85% des communes de plus de 3 000 habitants ont des projets en matière d'aménagements cyclables...

Il n'est donc pas nécessaire d'attendre que les gens manifestent dans la rue pour essayer de changer les choses. Je crois pour ma part que le changement passe par l'exemple. Une politique volontariste, incitative et cohérente eu égard aux autres modes de transport, comme celle menée par le président Vezinhet et son équipe, c'est donc faisable ! »

CG 34 ©



