

## Velocity 2011, une mine de collaborations informelles

Près de 900 participants issus de 37 pays, Europe du Nord en tête, se sont réunis à Séville à l'occasion du congrès Velocity, sur le thème « El ciclo de la Vida » (le cycle de la vie) pour insister sur le principe que la ville doit être en mesure de se réinventer à l'infini, en prenant soin de la vie qui l'habite. Velocity est un congrès sur le développement du vélo urbain, avant tout, et les présentations du congrès traitaient surtout de ces sujets.

« Le chemin est long, indiquait Gil Penalosa en ouverture du congrès. Nous ne pouvons pas continuer juste entre gens convaincus à nous taper dans le dos et nous dire "nous sommes les plus intelligents, les autres sont des idiots" ». La promotion du vélo est réussie quand les non-cyclistes enfourchent les bicyclettes. C'est toute la réussite de Séville, première et nouvelle ville cyclable d'Espagne, où le développement fulgurant d'un réseau cyclable de haute tenue (des pistes cyclables bidirectionnelles sur tous les grands boulevards), a transformé de nombreux habitants en cyclistes quotidiens par bon sens et soucis d'efficacité. Cerise sur le gâteau, le vélo, c'est en plus écologique !

Qu'en est-il ailleurs dans le monde ? Choix modal pratique à Séville, le vélo est un facteur de développement économique et d'accès à l'emploi et l'éducation en Ouganda. Au Danemark, faire du vélo est "aussi naturel que se brosser les dents". Pourtant, peu de danois envisagent des vacances à vélo tellement ce véhicule est associé à une pratique urbaine, élégante, économe et sobre équipement. Fort de ce constat, le gouvernement danois vient d'allouer 1 million d'euros à la Danish Cycle Federation pour développer un site Internet dédié à cette forme de tourisme au Danemark. Dans un pays de 5 millions d'habitants, ces mesures volontaristes laissent rêveur...

Plus que dans la teneur des interventions, l'intérêt de Velocity réside dans ce qui se trame dans les couloirs, au gré des conversations en marge du programme officiel. Des rencontres qui, sans ce congrès, n'auraient pas lieu : échange avec le réseau des collectivités territoriales finlandaises pour la promotion du vélo, réunion avec l'association européenne des voies vertes en préparation du prix européen 2011, discussion sur la bonne santé économique à contrecourant des entreprises de VLS et de stationnement vélo aux États-Unis, les projets Interreg sur l'EuroVelo 1 et l'EuroVelo 8 entre la France et l'Espagne, les recensements VVV en cours en Italie, un centre de comparaison des comptages pour créer l'émulation au niveau français, européen, et pourquoi pas mondial ?... Velocity c'est également l'occasion de situer la

France dans un panorama international. Tantôt perçue comme un pays structuré qui a réussi la prouesse d'intégrer les VVV dans des documents stratégiques et symboliques (statut voie verte dans le Code de la route, schéma national VVV au CIADT), tantôt perçue comme légèrement ridicule avec son fonctionnement incompréhensible « quelle est la différence entre le Club des villes et territoires cyclables et les Départements et Régions cyclables ? », « Vous n'êtes que trois dans les bureaux des DRC ?? » pour un sujet pourtant de portée nationale et d'intérêt général.

Pour consulter des images et en savoir plus sur le congrès : [www.velo-city2011.com](http://www.velo-city2011.com) ou sur l'intranet des DRC / Compte-rendus

## EuroVelo, réunion des "National coordination centers"

A la veille de Velocity, l'ECF a réuni tous les correspondants européens mobilisés sur la mise en œuvre du schéma européen des véloroutes, EuroVelo. L'ECF est depuis peu dotée d'un manager du projet EuroVelo, Adam BODOR, dont la mission est de développer EuroVelo, en collaboration avec chaque pays, via son "National coordination center" (= centre de coordination nationale). A terme, chaque pays européen concerné par le schéma

les standards liés à l'EuroVelo au regard de la signalisation, des services et de la promotion sont une qualité vers laquelle il faut tendre. Enfin, grâce à cette proximité européenne, les DRC pourront être au plus près de l'information, des contacts utiles, des appels à projets européens et donc d'éventuels financements. Les itinéraires EuroVelo sont plus logiquement éligibles à des subsides européens, lors de projet Interreg ou d'appels à candidature européens. Actuellement, l'ECF effectue un lobbying intensif pour décrocher des financements d'EuroVelo pour l'exercice 2013-2016.

Centre national de coordination EuroVelo pour la France, cela implique quoi pour les DRC ? L'association est désormais interlocuteur unique pour l'ECF. Elle doit assurer, à ce titre, le lien entre les acteurs nationaux et l'ECF. En tant que Centre de coordination EuroVelo, les DRC ont donc la responsabilité de parler au nom des collectivités, mais également en celui des autres opérateurs VVV en France : AF3V côté usagers, MN3V côté État. Pour autant, il ne s'agira pas pour le réseau de dérouler des "recettes européennes", mais de faire en sorte que le système français puisse intégrer ces dernières. Les DRC seront donc très attentifs au fait de relayer l'information européenne utile auprès de leurs adhérents et d'assurer la cohérence entre les



12 pays participaient à la réunion des "National coordination centers" à Séville le 23 mars dernier.

EuroVelo doit se doter de son propre centre de coordination. En France, les DRC sont le centre de coordination nationale de référence.

Pourquoi, et quels sont les intérêts pour la France et les DRC à s'intégrer dans cette structuration "fédérale" ? Dans de nombreux pays européens, les véloroutes jouent un grand rôle. Tout d'abord parce qu'elles jouent bien souvent le rôle de "locomotives" d'un schéma national. Ensuite parce que la renommée européenne d'un itinéraire touche plus de clientèles qu'une "simple" (et néanmoins utile !) renommée nationale, voire régionale ; en termes de notoriété et de tourisme, les retombées peuvent s'avérer non négligeables. Ajoutons que

politiques territoriales, nationales et leur intégration européenne, le tout en lien avec les centres homologues dans les autres pays européens.

A ce jour, seuls quelques pays disposent de centre de coordination EuroVelo : la France via les DRC, le Royaume-Uni via Sustrans, le Fiesterbond pour les Pays-Bas, SuisseMobile pour la Suisse, la Danish cyclists' Federation pour le Danemark et l'ADFC pour l'Allemagne. Les autres pays sont représentés par un coordonnateur EuroVelo. Et certains pays comme l'Espagne ne disposent pas encore de relais solide. EuroVelo, comme tout réseau, se construit peu à peu. ■