

Cyclo-tourisme et déplacements pendulaires : double usage des aménagements cyclables ?

Christophe CORBEL, Laurent SAVIGNAC, Camille THOME (directrice vélo et territoire), Pierre HEMON (AF3V)

La France pourrait aujourd'hui se retrouver au **premier rang des destinations touristiques à vélo** et pourtant, elle reste loin derrière l'Allemagne. Pour faire de la France une championne en la matière, il nous développer **100 000 kilomètres** de maillage et **quadrupler les financements de services vélo**. Néanmoins, elle est constituée de **10 EuroVélo** et la question de leur usage au quotidien se pose.

Un double usage des aménagements de cyclo tourisme est-il possible ?

Ce double usage se pose souvent pour les collectivités concernées. Alors qu'en 2020, la **fréquentation des pistes cyclables a augmenté de 28%** et que les pratiques utilitaires commencent à s'installer progressivement sur nos territoires, il convient d'utiliser efficacement le maillage disponible.

Ainsi, selon Camille Thomé, les aménagements cyclables ont effectivement souvent un **double usage** – comme c'est le cas pour la ViaRhôna (traversée de Lyon) par exemple – à condition d'être de bonne qualité.

Que faut-il à nos vélos tafeurs pour emprunter les véloroutes et les voies vertes ?

Pierre Hémon, président de l'AF3V, recense ainsi **quatre conditions** pour faire des véloroutes et des voies vertes des itinéraires qu'emprunteraient les cyclistes du quotidien.

Il faut d'abord miser sur des **aménagements assez larges** pour une plus grande cohabitation des usagers, un **revêtement de qualité**, un **maillage efficace** pour favoriser l'intermodalité et connecter le milieu périurbain et rural ainsi que, pour les vélotafeurs, des **éclairages suffisants**.

Il existe **très peu de conflits d'usages** entre vélotafeurs et cyclotouristes, l'utilisation des aménagements de cyclotourisme pourrait donc s'accroître.

Faut-il privilégier usagers du quotidien ou touristes dans les plans d'aménagements cyclables ?

Si pour un touriste, on parle plutôt de slow tourisme, d'offre et de destination touristique, c'est tout l'inverse pour un usager au quotidien, d'abord à la recherche de rapidité, d'aménagements efficaces et d'intermodalité. C'est donc des **objectifs tout à fait différents** que l'on privilégie lors de la conception des parcours.

Pourtant, alors que l'Autriche, comme la France, avait complètement effacé le vélo des politiques de transport, elle a d'abord mis en place des aménagements à destination

des touristes à vélo – progressivement utilisées par les Autrichiens au quotidien. En France d'ailleurs, les collectivités ont d'abord pensé aux aménagements cyclables sous **l'angle du tourisme** pour des **raisons économiques**.

Cette histoire s'est répétée à Tours en 2005, comme nous l'apprend Laurent Savignac, conseiller régional à la direction du tourisme de Centre Val de Loire. En effet, la ville a **choisi de privilégier un aménagement touristique** au nord de la ville, avec vue sur la Loire plutôt qu'un aménagement linéaire, à destination des vélotaffeurs. Cela a largement contribué à **remettre en selle la ville de Tours**, désormais meilleure élève de la région. Ainsi, plutôt que de « choisir » entre usager ou touriste, **combiner leurs besoins est possible**.