



HAL
open science

Le Vélo à Assistance Électrique, vecteur d'une dynamique touristique? Le cas du territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL

Laurie Deleglise

► **To cite this version:**

Laurie Deleglise. Le Vélo à Assistance Électrique, vecteur d'une dynamique touristique? Le cas du territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL. Environnement et Société. 2014. dumas-01110555

HAL Id: dumas-01110555

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01110555>

Submitted on 28 Jan 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE
GRENOBLE



Université
Joseph Fourier Grenoble

**Institut de
Géographie Alpine**

Cité des Territoires

Rapport de fin d'étude de Master 2

IDT

Ingénierie du Développement Territorial

Le Vélo à Assistance Electrique, vecteur d'une dynamique touristique ?

Le cas du territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL

présenté par Laurie DELEGLISE

l.deglise@live.fr



Le 17/06/2014 à l'Institut de Géographie Alpine, Grenoble

Stage effectué au Syndicat Mixte Rhône Pluriel Espace St Germain - Bâtiment Ellipse

30, Avenue du Général Leclerc - 38200 Vienne

sous la direction de Perrine CONTREAU

Tuteur pédagogique : Philippe BOURDEAU

NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude

M2 IDT –Ingénierie du Développement Territorial

PARCOURS : IDT-stratégie IDT-animation IDT-géomatique

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2013/2014

<p>OBSERVATIONS DU JURY</p> <p>A : Très bon rapport de fin d'étude B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects</p> <p style="text-align: center;"><i>Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :</i></p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">Signatures</p>
--

AUTEUR	NOM		PRÉNOM	
	<i>DELEGLISE</i>		LAURIE	
TITRE	<p><i>Le Vélo à Assistance Electrique, vecteur d'une dynamique touristique ?</i></p> <p><i>Le cas du territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL</i></p>			
UNIVERSITÉ JOSEPH FOURIER & Institut de Géographie Alpine	Nom et prénom du Tuteur pédagogique	Nom de la structure dans laquelle le stage a eu lieu (et localisation)		Nom et prénom du responsable professionnel présent dans le jury
	Bourdeau Philippe	Syndicat Mixte Rhône PLURIEL 38000 Vienne		Contreau Perrine
COLLATION	Nb. de pages	Nb. de volumes	Nb. d'annexes	Nb. de réf. biblio.
	73	1	5	62
MOTS-CLÉS	Tourisme, réseau, VAE, ViaRhôna, outil, acteurs, territoire			
TERRAIN D'ÉTUDE OU D'APPLICATION	Périmètre du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL			
<p>RÉSUMÉ français</p> <p>En étant la deuxième destination mondiale du tourisme à vélo, la France compte de plus en plus de pratiquants au sein de son territoire. L'émergence du Vélo à Assistance Electrique (VAE) comme variante au vélo classique, vient depuis quelques années renforcer cette tendance générale. De plus, dans un contexte sociétal où les préoccupations environnementales sont quotidiennes et font l'objet de mesures politiques, le VAE semble être un outil pertinent à développer. Aujourd'hui il suscite de nombreuses interrogations au sein des territoires tels que celui de notre étude à savoir le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL, quant à son opportunité notamment en matière touristique.</p>				
<p>RÉSUMÉ anglais</p> <p>By being the world second destination for cycling tourism, France has more and more practitioners within its territory. The emergence of the Electric-Assisted Bicycle (VAE) as an alternative to classic bike, reinforces this general trend for recent years. Moreover, in a societal context where environmental concerns are daily and are the subject of political measures, VAE seems to be a relevant tool to develop. Nowadays it raises many questions in territories such as our study in Syndicat Mixte Rhône PLURIEL, as to its opportunity especially in tourism.</p>				



Contrat de diffusion des rapports de fin d'étude d'IDT

Entre

L'auteur du rapport de fin d'étude, M.....

Adresse :

Intitulé du rapport de fin d'étude :

.....
.....

Et

L'université Joseph Fourier pour le compte de l'Institut de Géographie Alpine ;
ci-après « l'Université ».

Article 1

Dans le respect des droits de propriété intellectuelle, relativement à la protection des données à caractère personnel, et soucieuse de donner davantage de reconnaissance aux rapports de fin d'étude réalisés par les étudiants de l'IGA, l'Université entend favoriser leur diffusion sur support papier et support électronique.

Article 2

Le présent contrat n'a pas de caractère exclusif. L'auteur se réserve le droit d'une diffusion concomitante de son rapport de fin d'étude aux conditions de son choix.

Article 3

L'auteur autorise l'Université à diffuser ses travaux dans les conditions suivantes :

	Oui	Non
CONSULTATION CONTROLEE SUR INTERNET		
DIFFUSION INTERNET SANS RESTRICTION D' ACCES		

Article 4

La signature du présent contrat n'oblige en aucun cas l'Université à diffuser le rapport de fin d'étude en ligne. Sa diffusion reste soumise à l'accord du jury.

Article 5

L'auteur certifie que l'exemplaire du rapport de fin d'étude remis à l'Université est conforme à la version officielle de son travail remise à ses enseignants.

Article 6

L'auteur est responsable du contenu de son oeuvre. Il certifie avoir obtenu toutes les autorisations écrites nécessaires à la constitution de son rapport de fin d'étude. L'Université ne peut être tenue responsable de toute représentation illégale de documents et de tout délit de contrefaçon (plagiat). L'Université se réserve le droit de suspendre la consultation d'une oeuvre après avoir pris connaissance du caractère illicite de son contenu.

ATTENTION: En cas de non dépôt du rapport de fin d'étude en bibliothèque, le diplôme ne pourra pas être délivré.

Fait à GRENOBLE, le

La direction **L'auteur**

Avant de débiter la lecture de ce rapport, je tiens à dédier quelques lignes à toutes les personnes qui m'ont accompagné dans cette dernière année d'études.

Tout d'abord, je remercie toute l'équipe du Syndicat mixte Rhône PLURIEL et plus particulièrement Perrine CONTREAU qui m'a permis de réaliser mon stage de Master 2 et qui m'a apporté de nombreuses choses autant humainement que professionnellement.

Je remercie ensuite Philippe BOURDEAU pour ses conseils avisés et pour sa disponibilité dans le suivi de mon rapport.

Un grand merci aussi à toute ma famille qui m'a soutenu depuis le début de ma scolarité.

Et enfin une pensée à toute la promotion d'IDT dont je garderai un souvenir inoubliable...

Sommaire

Introduction	7
PARTIE 1.....	8
1. La politique nationale vélo : vers une prise en compte des mobilités durables.....	9
1.1 Un contexte incitatif.....	9
1.2 Les mesures développées en France pour favoriser l'usage du vélo.....	12
1.2.1 <i>Inciter la pratique du vélo au sein des territoires urbains</i>	12
1.2.2 <i>Vers un développement de voies cyclables</i>	13
1.2.3 <i>La mise en œuvre du plan national vélo</i>	15
2. Les mobilités douces à l'échelon régional : le cas de la région Rhône-Alpes	16
2.1 La mise en œuvre de politiques publiques régionales en faveur du vélo... et du tourisme	16
2.2 Le projet ViaRhôna	18
3. Le territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL : un cas d'étude référent et pertinent en matière de vélo	21
3.1 Le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL : définition, présentation et stratégie	21
3.1.1 <i>La structure</i>	21
3.1.2 <i>L'équipe technique</i>	22
3.1.3 <i>La stratégie</i>	23
3.2 Rhône PLURIEL et ViaRhôna	24
PARTIE 2.....	26
1. Contexte du stage.....	27
1.1 L'opération pilote de la CNR comme élément déclencheur	27
1.2 Les questionnements du SMRP en lien avec la ViaRhôna.....	28
1.3 Une évolution du stage au gré des projets.....	28
2. Description de la mission : reformulation et méthodologie.....	29
PARTIE 3.....	33
1. Connaissance de l'outil Vélo à Assistance Electrique (VAE)	34
1.1 Descriptif de l'outil	34
1.1.1 <i>Définition</i>	34
1.1.2 <i>Législation</i>	34
1.1.3 <i>Fonctionnement</i>	35
1.1.4 <i>Composants</i>	35
1.1.5 <i>Autonomie, vitesse, coût, énergie</i>	37
1.1.6 <i>Types de VAE</i>	37
1.1.7 <i>Entretien</i>	37
1.1.8 <i>Bilan de l'outil VAE</i>	37
1.2 Des pratiques et usages différents.....	39
2. L'outil VAE au sein du territoire de Rhône PLURIEL	40
2.1 Eléments de diagnostic.....	40
2.2 Un modèle économique à concevoir	43
3. Etat d'avancement de l'opération 2014 de Vélogik	50
4. Perspectives opérationnelles pour la suite du stage.....	51

PARTIE 4.....	52
1. Le Master IDT : l'opportunité d'acquérir connaissances et compétences	53
1.1 Choix du cursus, de la formation IDT	53
1.2 Enseignements et intervenants.....	53
1.3 Les Ateliers	54
2. Le stage de fin d'études : entre mise en application et nouveautés.....	55
2.1 Le stage : une continuité dans mon parcours professionnel	55
2.2 Une découverte de nouvelles problématiques et réflexions liées à un nouveau territoire	55
2.3 L'importance des outils méthodologiques.....	56
3. Réflexions sur mon projet professionnel après stage	57
 Conclusion	 58
 Bibliographie.....	 59
 Annexes	 63
Annexe 1 : Programme d'action Syndicat Mixte Rhône PLURIEL CDDRA 2013	63
Annexe 2 : Action 19 du plan d'action du SMRP (4pages)	64
Annexe 3 : Dépliant ViaRhôna Eté 2014 Rhône PLURIEL	68
Annexe 4 : Grille d'entretien	69
Annexe 5 : Flyer Opération Location VAE 2014	70
 Tables	 72
Table des cartes.....	72
Table des figures.....	72

Introduction

Dans le cadre de la deuxième et dernière année de Master Ingénierie du Développement Territorial à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, je suis amenée à réaliser un stage d'une durée de 6 mois afin de valider ma formation.

Débuté le 1^{er} avril 2014 et devant se terminer à la fin du mois de septembre, mon stage a fait suite à une candidature spontanée coïncidant avec des problématiques et réflexions à mener en termes en développement touristique local sur le territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL.

Le sujet du stage s'intitule de la manière suivante :

« Mise en réseau de la ViaRhôna : développement de l'outil Vélo à Assistance Electrique (VAE) »

En effet, le territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL est au sud de l'agglomération lyonnaise et est traversé par la ViaRhôna, voie verte reliant le lac Léman à la mer Méditerranée. Cette infrastructure touristique qui serpente le long du fleuve Rhône sur près de 650 kilomètres est un espace sécurisé et réservé aux promeneurs, randonneurs, cyclistes et cavaliers.

La pertinence du stage qui m'a été proposé, réside selon moi, dans sa capacité à répondre à un enjeu qui touche aujourd'hui les territoires touristiques à savoir la mise en service du vélo à assistance électrique et ses potentialités d'avenir. En effet, la finalité de ce stage est de comprendre et d'appréhender l'opportunité touristique et économique du VAE pour des territoires tels que Rhône PLURIEL.

Après deux mois de travail sur cette thématique au sein du Syndicat Mixte, l'étude présentée ici permet d'inscrire le stage dans un cadre théorique et conceptuel de développement territorial. Elle permet aussi de réaliser un premier retour sur les objectifs attendus, les méthodologies employées et les résultats obtenus à mi-parcours du stage. Elle est enfin l'occasion de faire un bilan personnel sur la formation IDT en général.

Cette étude relève donc plus d'un rapport de fin d'études que d'un rapport de stage.

PARTIE 1

Problème de développement territorial posé

La prise en compte des mobilités douces et particulièrement du vélo aux divers échelons territoriaux

Cette première partie aborde le cadre réflexif et stratégique dans lequel s'inscrit le stage au Syndicat Mixte Rhône PLURIEL et participe à la bonne compréhension des enjeux et problématiques qui y sont liés.

Elle permet de comprendre comment est prise en compte la pratique du vélo selon trois échelons : national, régional et local, et leur articulation.

Bref historique de la pratique du vélo

« La vitesse bourgeoise » (19^e-début 20^e siècle) : Le vélo est synonyme d'invention culturelle et séduit les populations issues de la bourgeoisie. Cet instrument permet le développement d'activités de loisirs, de sports et de tourisme et devient gage d'émancipation et de liberté pour les femmes. L'Exposition Universelle en 1889 à Paris lance « la Reine Bicyclette ». La bicyclette devient alors marqueur sociétal de l'époque moderne en plein âge d'or industriel et souligne une réelle transition dans les esprits et comportements. Le vélo devient source de nouvelles pratiques. Les populations bourgeoises partent à la découverte des espaces, de la ville et de la campagne.

« La vitesse populaire » (début 20^e siècle- 1970's) : La démocratisation de la pratique du vélo s'opère peu à peu. La bicyclette devient objet de loisir et de travail populaire tandis que l'automobile et l'aviation séduisent les classes supérieures. Le vélo est considéré comme d'utilité première à des fins professionnelles notamment et devient l'outil indispensable pour tout ouvrier.

« La vitesse écologique » (à partir des années 1970) : Le vélo entre dans une ère nouvelle en proposant une alternative à la consommation et notamment à l'industrie automobile. Le vélo n'est plus seulement synonyme de loisirs et de transports populaires mais devient l'emblème d'une pensée écologique.

Source : Gaboriau (P.), 1991, « Les trois âges du vélo en France », in: Vingtième Siècle. Revue d'histoire, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34.

1. La politique nationale vélo : vers une prise en compte des mobilités durables

1.1 Un contexte incitatif

Au niveau national, la France a développé au sein de son ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, une politique vélo qui s'inscrit dans la thématique Transports – Mobilités durables.

L'intégration de cette politique fait suite aux préoccupations actuelles concernant l'environnement et plus particulièrement à l'incitation de développement des modes de transports doux. L'engagement de l'Etat dans le développement de l'usage du vélo s'appuie sur plusieurs facteurs. Les aspects économiques et environnementaux en sont les principaux.

Le vélo est un outil qui a su se démocratiser au fil des siècles. Aujourd'hui l'achat d'un vélo s'avère être une opération possible pour les individus comme pour les collectivités. En comparaison à l'automobile et aux transports en communs jugés trop coûteux sur une base à l'année, le vélo permet de libérer du pouvoir d'achat et conjointement de lutter contre la pauvreté.¹

Le faible investissement financier et la rapide rentabilité de cet outil sont autant de raisons qui poussent aujourd'hui l'Etat à mettre en place des politiques publiques favorisant ce mode de déplacement doux.

Au-delà de l'aspect économique, c'est l'aspect environnemental qui semble dominer à ce jour comme raison première dans le développement et la prise en compte du vélo sur l'ensemble du territoire national. La lutte contre le réchauffement climatique via la réduction des pollutions (polluants atmosphériques et Gaz à effet de serre) est un objectif qui justifie à lui seul la mise en place de politiques en faveur du vélo.

« La Fédération des cyclistes européens (ECF) a calculé que si chaque européen pédalait comme les Danois, à savoir 2,6 km par jour, le vélo permettrait de réduire de 15% les émissions de CO2 dans les transports. D'ici à 2020, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de CO2 de 20% par rapport au niveau de 1990, et de 80% en 2050. »²

« 10 km de vélo tous les jours évitent le rejet, par l'usage d'une voiture, de 700 kg de CO2 par an. »³

La pratique du vélo est aussi considérée comme un outil au service de la santé publique dans le sens où elle influe sur la santé physique et morale des individus (*préconisations du Plan national santé-environnement (PNSE2) 2009-2013, du rapport du professeur Toussaint adressé à la Ministre de la Santé en 2009 et du rapport de l'OMS*).⁴

Aujourd'hui, plus d'un français sur 10 est concerné par l'obésité et 15% des jeunes souffrent de diabète. L'encouragement d'une pratique régulière du vélo fait partie des priorités des

¹ Groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo, 2012, *Plan national vélo*, consultable en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNV15022012.pdf>, 32p

² Ibid.

³ Site internet : <http://ecocitoyens.ademe.fr>

⁴ Site internet : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

recommandations de santé auprès du public afin de remédier à la sédentarité, source de ces pathologies.⁵

Le vélo relève aussi d'une question de santé publique dans le sens où sa pratique n'engendre pas de pollution directe et permet aux individus d'être moins exposés à cette dernière.

« L'exposition à la pollution est 2 à 3 fois plus faible qu'en voiture (5,9 mg/3 d'exposition au monoxyde de carbone à vélo contre 14,1 en voiture). »⁶

La politique nationale vélo repose aujourd'hui sur le constat de l'essor de la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire. Il semble donc pertinent de faire un point sur la pratique du vélo en France en général. Ce point s'appuiera essentiellement sur une étude réalisée par Atout France en 2009 consacrée à l'économie du vélo⁷.

Environ 25 millions de français ont déclaré avoir une pratique régulière du vélo soit 40% de la population nationale et environ 10 millions déclarent avoir une activité occasionnelle liée au vélo soit 17% de la population.

Le graphique ci-contre nous informe sur le nombre de pratiquants par classe d'âges. Les 4-14 ans et les plus de 65 ans représentent le plus grand nombre de pratiquants.

En 2007, 36% de la population française déclarait exercer le vélo plusieurs fois par mois et 30% toutes les semaines. Il faut tout de même noter que l'intensité de la pratique est variable selon la typologie de chaque cycliste : sportif, utilitaire régulier ou de détente.

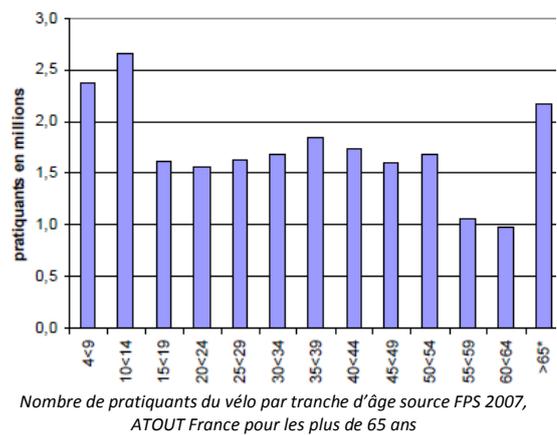


Figure 1 : Répartition des pratiquants du vélo par classe d'âge

Fréquence de la pratique du vélo en France (Observatoire FPS IPSOS 2007)

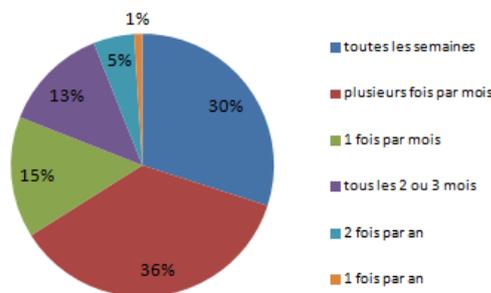


Figure 2 : Diagramme de la fréquence de la pratique du vélo en France

⁵ Mission Parlementaire, 2004, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, en ligne http://www.avenirtransports.org/avenirtransports/images/stories/images/documentspdf/rapport2004_rapportvelo.pdf , 69p.

⁶ Site internet : <http://ecocitoyens.ademe.fr>

⁷ Etude Atout France & Indiggo Altermodal, 2009, *Spéciale Economie du Vélo*, consultable en ligne : <http://www.atout-france.fr/publication/special-economie-velo-etude-complete> , 526p.

L'étude propose la définition de plusieurs critères déterminants dans la caractérisation des pratiques cyclistes.

Premièrement, la pratique cycliste relève de deux grands motifs : une pratique utilitaire qui consiste en l'utilisation du vélo pour des raisons variées telles que le travail, l'école, les achats. Elle se caractérise principalement par des distances courtes (inférieures à 10 km) réalisées notamment en semaine dans les espaces urbains. Et une pratique dite de loisirs qui relève de la promenade ou du sport à proprement parler.

Deuxièmement, les cyclistes investissent autant les villes que les campagnes. En fonction des usages, les pratiques se réalisent sur :

- Bandes cyclables : voies réservées à l'usage des vélos sur une chaussée à plusieurs voies dans la plupart des cas et délimitée par une ligne de peinture discontinue.
- Pistes cyclables : voies exclusivement réservées à l'usage des vélos et isolées du trafic par un séparateur continu non franchissable.
- Voies vertes : aménagements indépendants du réseau routier exclusivement réservés à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Elles sont aménagées en site propre sur d'anciennes voies de chemins de fer, sur des berges de voies d'eau etc.
- Véloroutes : itinéraires cyclables continus jalonnés et sécurisés sur de moyennes ou longues distances. Elles empruntent tous types de voies sécurisés dont les voies vertes.

Le troisième critère réside en la période de la pratique. En semaine, les déplacements relèvent de l'utilitaire tandis que les weekends le sport, les loisirs et la promenade sont les principales raisons d'une pratique cycliste. Durant les vacances, les français sont aussi très utilisateurs du mode de déplacement à vélo. Enfin, la saison estivale élargie (avril à octobre) connaît une participation régulière et importante des cyclistes.

Ces critères permettent d'identifier et de simplifier les pratiques cyclistes en quatre grandes catégories :

- La pratique utilitaire de proximité ;
- La pratique de loisirs ;
- La pratique sportive ;
- La pratique touristique comprenant la pratique itinérante. Cette dernière consiste en un changement régulier de lieux d'hébergement pendant la durée du séjour et où le vélo et l'itinéraire jouent un rôle très important.

L'engouement qui se développe autour de la pratique du vélo est renforcé par le rôle des médias. Les réseaux sociaux, les sites internet, les articles etc. sont autant d'outils qui favorisent l'intérêt des populations pour la pratique cycliste. Ils jouent un rôle moteur dans l'intégration progressive du vélo dans la vie quotidienne des individus notamment en promouvant le caractère bénéfique de cette pratique pour la santé et l'environnement.

Malgré un intérêt grandissant envers cette pratique, le vélo connaît des difficultés dans son intégration au sein des habitudes quotidiennes des individus. Même si l'usage du vélo ne présente en soi aucun inconvénient, certaines difficultés peuvent être attribuées à sa pratique. La distance peut

être un facteur répulsif dans le sens où elle engendre des contraintes de temps et détient une forte dépendance à la qualité de l'itinéraire. Le climat et conditions météorologiques jouent aussi un rôle important dans la réalisation de cette pratique. Le relief quant-à-lui peut être considéré comme un obstacle majeur pour certains usagers. Enfin, le confort et la sécurité liés à l'absence de voies cyclables en site propres sont aussi des éléments répulsifs pour les pratiquants.

Le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE) apparaissent aujourd'hui comme un élément de réponse à certaines de ces difficultés. Le marché des VAE est en forte croissance : 46 000 vélos ont été vendus en 2012 contre 5000 en 2009. Cependant, les ventes de VAE ne représentent que 2% des ventes de vélos en France.

De fait, la mise en œuvre de politiques publiques à divers échelons semble primordiale afin d'encourager un développement significatif de la pratique du vélo en France.

1.2 Les mesures développées en France pour favoriser l'usage du vélo

1.2.1 Inciter la pratique du vélo au sein des territoires urbains

Le vélo au cœur des Plans de Déplacements Urbains : Les PDU, démarches de planification à 10 ans, constituent une porte d'entrée pour l'élaboration d'un projet global d'aménagement du territoire et de déplacements favorisant l'usage coordonné de tous les modes de déplacements. Le développement des déplacements doux et notamment du vélo est un enjeu important puisqu'il participe à la promotion de la réduction des pollutions.

Des vélos en libre service : La location de vélos est un service qui depuis quelques années se développe au sein de grandes agglomérations notamment en proposant des vélos en libre service tous les jours de l'année. Cette activité semble connaître un certain engouement dans les plus petites intercommunalités qui se dotent, elles aussi, d'une flotte de vélos à la location. Ces services, proposés par les collectivités, encouragent donc les populations à l'utilisation des vélos notamment pour la réalisation de petites distances. *Exemple à la communauté urbaine de Lyon : les 4000 vélos mis à disposition servent en moyenne entre 5 et 8 fois par jour et permettent d'assurer 1/3 des déplacements à vélo effectués dans la ville⁸.*

La mise en place de parkings et locaux à vélos : Afin de permettre aux citoyens possédant un vélo de l'utiliser et de le laisser en sécurité, des locaux à vélos seront obligatoires dans les bâtiments d'activité tertiaire existants au 1^{er} janvier 2015. Le développement de parkings à vélos au sein d'habitats collectifs et d'équipements publics (gares comprises) se met en place progressivement notamment par l'élaboration d'un plan de développement du stationnement pensé conjointement avec les différents acteurs concernés (Etat, collectivités territoriales, SNCF etc.).

Une articulation avec les transports collectifs : Suite à de nombreuses réflexions, l'Etat veut s'engager dans l'intermodalité en essayant de coupler deux modes de déplacements à savoir le vélo et le train.

⁸ Site internet : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Cette volonté a pour objet de faciliter l'accessibilité des cyclistes notamment aux transports collectifs. La SNCF est très sensible à cette mesure puisqu'elle est à l'origine d'un important travail de concertation avec les associations d'usagers et ses partenaires afin d'améliorer son offre multimodale concernant entre autre le transport des vélos dans les trains.⁹

Les mesures développées en faveur du vélo notamment dans les territoires urbains pourraient être qualifiées d'incitatives plutôt que directives. Les actions mises en œuvre au sein des territoires par les collectivités territoriales sous les recommandations de l'Etat peinent à voir le jour et dans le cas contraire font appel à un tiers.

1.2.2 Vers un développement de voies cyclables

La mise en œuvre de voies vertes et véloroutes répond aujourd'hui à une demande de possibilités de circulation et de déplacements sécurisés ouvertes à tous. Elles sont des supports de déplacements polyvalents. Elles participent à leur niveau au changement de mentalités des citoyens à l'égard de la pratique cycliste. Ces aménagements ont aussi une importance non négligeable pour le développement du vélo en France notamment grâce à leur caractère fédérateur au sein des territoires. Les voies vertes et pistes cyclables permettent de réunir et de mobiliser l'ensemble des acteurs qui en sont impactés. Ces aménagements engendrent en effet de nombreuses externalités positives en termes d'emplois, de services et de mise en réseau.

Le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes¹⁰:

En 2010, la longueur totale de ces aménagements s'élevait à 10 000 km. En 2020, ce sont plus de 20 000 km de véloroutes et voies vertes qui sont attendus à la réalisation. Le développement de ce réseau national d'aménagements cyclables s'appuie sur un Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) qui a été validé en 2008 puis révisé en 2010 en collaboration tripartite associant le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, l'Association des Départements et Régions Cyclables (DRC) ainsi que l'Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V).



Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes

Carte 1 : Véloroutes et voies vertes de France (Source : <http://www.af3v.org>)

⁹ Site internet : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

¹⁰ Site internet : <http://www.af3v.org>

La mise en œuvre de ce schéma provient notamment d'une mobilisation et participation active de l'AF3V au Comité Interministériel de suivi de la Politique du Vélo. Le SN3V a pour finalité de s'inscrire dans le réseau et la continuité des itinéraires européens. Afin de répondre au mieux à cette finalité et de respecter une certaine cohérence sur le territoire national, des volets régionaux ont été élaborés. L'Etat a financé en partie la réalisation de ce réseau national qui intègre des liaisons européennes par le biais de contrats de plan Etat-Régions sur la période 2000-2006.

La Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes :

Afin de faciliter la mise en œuvre du SN3V et son découpage au niveau régional, une Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes a été créée par une circulaire interministérielle en date du 31 mai 2001. Cette mission est un organisme interministériel placé sous l'autorité du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable ayant pour objectifs principaux la mise en œuvre du SN3V, la promotion et la coordination des comités régionaux, la constitution et l'élaboration d'outils d'observation, de suivi et d'évaluation ainsi que la mise en place de financements. Pour ce faire, elle s'appuie sur un nombre important de partenaires et d'acteurs afin de répondre au mieux à ces tâches.

L' Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes :

La création d'un Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V) en 2008 par l'Association des Départements et Régions Cyclables (DRC), l'Etat et l'AF3V permet à ce jour de compléter la démarche de développement d'aménagements cyclables puisqu'il permet de visualiser et mesurer l'avancement des réseaux, d'offrir un accès et une vue d'ensemble aux collectivités territoriales et enfin d'aider à la coordination et la prise de décision relatives aux voies vertes et véloroutes.

Les voies cyclables, un atout touristique majeur :

D'un point de vue touristique, les véloroutes et voies vertes ont toutes un rôle à jouer. Ce dernier peut être plus ou moins important en fonction de la place que la voie verte ou la véloroute occupe au sein du territoire. Cependant, elles attirent de plus en plus de publics d'horizons différents et aux pratiques diverses. Les voies vertes et véloroutes sont considérées comme de réels outils de développement et d'attraction touristique au vu des retombées économiques qu'elles sont capables d'engendrer sur les territoires. Avec environ 2 milliards d'euros de retombées directes¹¹, le tourisme à vélo arrive à générer d'importants impacts au niveau territorial. Il faut tout de même noter que ces externalités « positives » sont fortement corrélées à l'animation touristique réalisée conjointement à l'aménagement cyclable. L'Etat français a compris qu'en développant ces infrastructures, il pouvait se doter d'un atout touristique majeur et ainsi jouer sur un pied d'égalité avec ses voisins européens.

« Chaque français ne parcourt en moyenne à vélo que 80 km par an contre près de 300 km pour le gros du peloton européen (Allemagne, Suisse, Autriche, Belgique, Suède, Norvège, Finlande), sans parler des échappés Néerlandais (plus de 1.000 km) et Danois (près de 900 km). Rejoindre le peloton

¹¹ Groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo, 2012, *Plan national vélo*, consultable en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNV15022012.pdf>, 32p.

européen grâce à une vraie politique cyclable permettrait à la France de tripler l'impact économique du vélo. »¹²

Dans l'ensemble de cette étude, nous allons nous intéresser principalement à l'aspect touristique des aménagements cyclables. Pour ce faire, il est nécessaire de faire un point rapide sur la typologie des usagers empruntant ses équipements.

Quatre ont été relevés selon l'étude réalisée par Atout France en 2009¹³ : *les résidents* habitant à moins de 5 km de l'itinéraire et pour qui il est possible d'emprunter la VVV pour des déplacements domicile-travail ; *les excursionnistes* qui pratiquent les aménagements cyclables à la demi-journée ou à la journée ; *les touristes en séjour* souvent abonnés aux VVV et qui profitent de ces infrastructures pour découvrir les sites touristiques ; et enfin *les itinérants* de nationalité à dominante étrangère qui ont un poids économique et touristique non négligeable sur les territoires.

1.2.3 La mise en œuvre du plan national vélo

Les mobilités constituent un enjeu majeur pour les politiques publiques et notamment pour l'Etat français qui ressent de nombreuses pressions sur le plan environnemental comme sur le plan touristique.

Il se doit donc d'appuyer les initiatives prises par les collectivités et d'accroître les dynamiques existantes. L'Etat français doit aujourd'hui endosser le rôle d'animateur et d'accompagnateur auprès des collectivités afin de répondre aux attentes en termes de mobilités douces notamment.

C'est pourquoi a été mis en place un plan national vélo appelé aussi « Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) : la marche et le vélo » datant de 2014¹⁴, et visant la mise en oeuvre de 6 axes de travail :

- Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs
- Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs
- Axe 3 : Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo
- Axe 4 : Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social
- Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo
- Axe 6 : Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo

L'axe 5 « Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo » part du constat que la France, deuxième destination touristique à vélo après l'Allemagne, doit garder son avance de par le poids économique engendré par le tourisme à vélo sur l'ensemble du territoire (chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros en 2008). L'objectif principal de cet axe est de faire progresser la part des séjours à vélos sur la totalité des séjours touristiques.

¹² Compte rendu « Table ronde : le vélo un moteur économique, 12e Journée d'Etude de la FUBicy » FUBicy, 2010. http://www.fubicy.org/IMG/pdf/resume_TR-2.pdf

¹³ Etude Atout France & Indiggo Altermodal, 2009, *Spéciale Economie du Vélo*, consultable en ligne : <http://www.atout-france.fr/publication/special-economie-velo-etude-complete>, 526p.

¹⁴ Dossier de presse « Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) La marche et le vélo », Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'Energie, 2014. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_-_mobilites_actives_-_05-03-14.pdf

Pour ce faire, le plan national vélo propose d'accélérer la réalisation d'infrastructures cyclables en passant notamment par des fonds européens ou entrant dans le cadre de Contrats de Projets Etat-Région (CPER) sur la période 2014-2020.

Dans un contexte actuel d'attentes de propositions de l'Etat en termes de développement de modes doux, la politique nationale vélo apparaît comme une réponse satisfaisante mais qui demande à être amplifiée. L'Etat français a compris que le tourisme à vélo était un enjeu touristique fort sur l'ensemble du territoire national, en comparaison à des autres pays européens tels que l'Allemagne, la Belgique ou les Pays-Bas. Ces derniers détiennent en effet une avance considérable sur les réflexions et actions mises en œuvre pour le développement de la pratique du vélo qu'elle soit quotidienne ou touristique.

L'aménagement d'infrastructures cyclables et les outils d'aide à la décision développés par l'Etat sont aujourd'hui les fils rouges à suivre pour le développement et la prise en compte de la pratique du vélo aux niveaux infra-territoriaux (régions, intercommunalités).

Au-delà de l'engagement de l'Etat en faveur des mobilités douces, il faut noter l'investissement conséquent des associations qui ont su impulser certaines réflexions et amener l'Etat français à prendre conscience de l'importance du vélo pour un territoire européen.

2. Les mobilités douces à l'échelon régional : le cas de la région Rhône-Alpes

2.1 La mise en œuvre de politiques publiques régionales en faveur du vélo... et du tourisme

A une échelle régionale et plus spécifiquement au niveau de la région Rhône-Alpes, région dans laquelle est réalisé le stage, la problématique des mobilités douces est inscrite au sein d'une politique régionale de soutien aux modes doux datant de 2006¹⁵.

Cette politique s'articule autour de deux grands objectifs : les mobilités douces respectueuses de l'environnement et la mise en œuvre de transports doux dans les plans de déplacements urbains des villes moyennes.

Pour répondre au premier objectif, deux axes ont été développés :

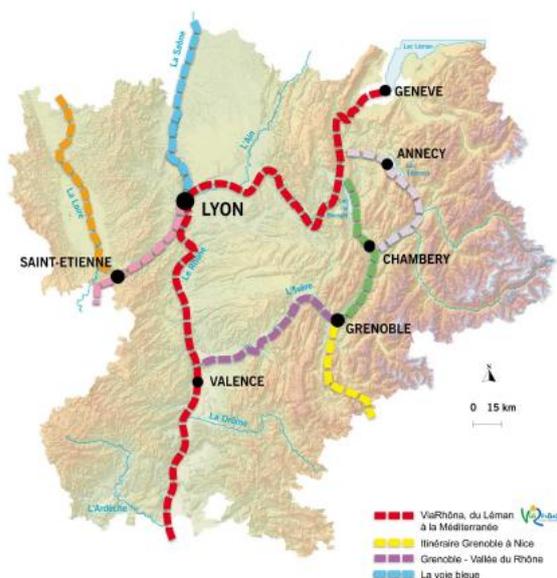
Axe 1 : *Mettre en œuvre une politique en faveur du vélo* qui passe notamment par l'aménagement d'espaces sécurisés autour des gares, l'aménagement de pistes cyclables en rabattement à proximité des gares TER, la réalisation de vélostations dans les gares TER ainsi que la réalisation de véloroutes et voies vertes ;

Axe 2 : *Soutenir le développement des nouvelles pratiques de mobilités douces sur l'ensemble du territoire régional*. Cet axe passe par la mise en place d'un plan de déplacements inter-entreprise (PDIE), la contribution à des appels à projets, la mise en œuvre de centrales de covoiturage ainsi que par la réalisation d'études et d'expérimentations relatives à des solutions de transport respectueuses de l'environnement dans des zones à haute densité de fréquentation touristique et haute sensibilité environnementale.

¹⁵ Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional « Politique régionale de soutien aux modes doux », Conseil Régional Rhône-Alpes, 2006. http://www.srt.rhonealpes.fr/documents/Deliberation_modes_doux_180506.pdf

L'axe 1 est en adéquation avec la politique nationale et la réalisation de véloroutes et de voies vertes. En effet, la région Rhône-Alpes a développé un Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) sur le modèle du Schéma National.

Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes en Rhône-Alpes



Carte 2 : Schéma régional des VVV en Rhône-Alpes
(Source : <http://www.rhonealpes.fr>)

La région Rhône-Alpes prend aussi en compte la problématique des mobilités douces et plus particulièrement celles du vélo à travers le secteur touristique.

Le développement des aménagements cyclables (véloroutes et voies vertes) entrent dans cette configuration comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessus.

La Région s'est dotée en 2008 d'un Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs¹⁶ afin de créer un cadre cohérent et référent en matière de politique régionale touristique. En effet, Rhône-Alpes est l'une des régions les plus touristiques en France. Avec un chiffre d'affaire dépassant les 10 milliards d'euros et représentant près de 7% du PIB régional¹⁷, le secteur du tourisme est l'un des plus influent et conséquent sur le territoire rhônalpin. C'est pourquoi la Région a souhaité élaborer une stratégie touristique permettant de répondre aux besoins d'une industrie touristique en perpétuelle évolution et toujours plus exigeante. Il s'agit en fait de faire face au changement climatique, aux exigences environnementales, aux attentes des consommateurs et aux concurrences européennes et mondiales.

La stratégie du Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs s'appuie sur 3 axes structurants et opérationnels :

- Faire du tourisme un facteur d'attractivité, d'emploi et de développement territorial
- Créer un tourisme solidaire et accessible à tous
- Développer un tourisme engagé dans la valorisation de l'environnement

¹⁶ Synthèse du « Schéma Régional des Services de Transport », Région Rhône-Alpes, 2008. http://www.srt.rhonealpes.fr/documents/Synthese_grand_public_SRST_260908.pdf

¹⁷ Ibid.

Des actions en faveur des mobilités douces et du développement de la pratique du vélo sont clairement définies au sein de cette stratégie. Elles passent notamment par la recherche de modes de déplacements moins polluants et alternatifs à la voiture mais aussi par l'incitation à la mise en place de projets touristiques structurants.

C'est dans le même esprit qu'a été élaborée la Stratégie Rhône-Alpes 2014-2020 par le Comité Régional du Tourisme¹⁸. Cette stratégie recentre les actions définies dans le Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs sur des thèmes et projets prioritaires tels que l'oenotourisme, la montagne, le tourisme pour tous, ViaRhôna etc.

L'engagement de la Région pour le développement de la pratique du vélo s'intègre entièrement dans le projet ViaRhôna, projet liant le vélo au tourisme.

2.2 Le projet ViaRhôna

La ViaRhôna est un itinéraire dédié aux déplacements doux et non motorisés qui relie le lac Léman à la mer Méditerranée (voir carte ci-jointe). Il tient son nom du fleuve Rhône qu'il suit tout au long de son parcours. Cette voie qui alterne entre véloroutes, voies vertes et portions en cours d'aménagement à ce jour, a pour finalité de couvrir une distance de près de 700 kilomètres à terme. Ce projet se situe à une échelle interrégionale puisqu'il couvre 3 régions (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon) et 12 départements (Haute-Savoie, Ain, Savoie, Isère, Rhône, Loire, Drôme, Ardèche, Vaucluse, Gard, Hérault et Bouches-du-Rhône).

L'organisation et la gestion de ce projet se répartissent en un comité d'itinéraire qui correspond à une instance de concertation et qui réunit les régions, les maîtres d'ouvrages, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), l'Etat via la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) et d'autres associations. Viennent ensuite trois comités techniques qui alimentent les réflexions sur la ViaRhôna en termes d'infrastructures et de signalisation, de services et d'innovation et enfin de promotion, communication et d'information. Chacun de ces comités techniques sont attribués à une des trois régions traversées par la ViaRhôna.

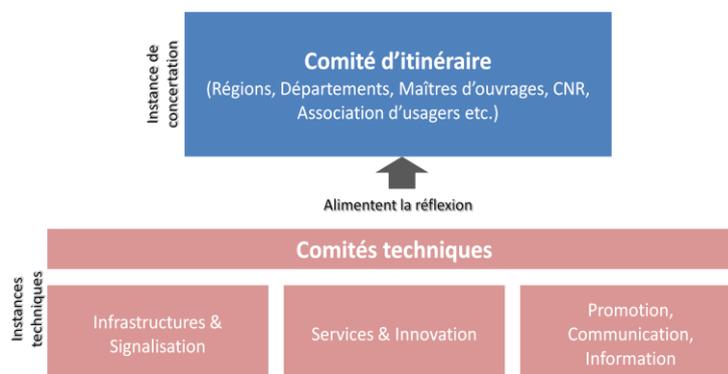


Figure 3 : Schéma de la gouvernance de la ViaRhôna
 (Source : Compte rendu « Groupe thématique : Services aux usagers et innovations », Comité d'itinéraire interrégional ViaRhôna, 2014.)

¹⁸ Présentation « Stratégie 2014 », Rhône-Alpes Tourisme, 2014. <http://fr.scribd.com/doc/206957611/Strategie-2014-Rhone-Alpes-Tourisme>



Carte 3 : Itinéraire de la ViaRhôna
 (Source : <http://www.francevelotourisme.com/>)

Il faut ajouter qu'en 2013, la ViaRhôna a fait l'objet d'une candidature au label Eurovélo ; réseau européen d'itinéraires cyclables longue distance ; qui compte aujourd'hui 14 routes cyclables.

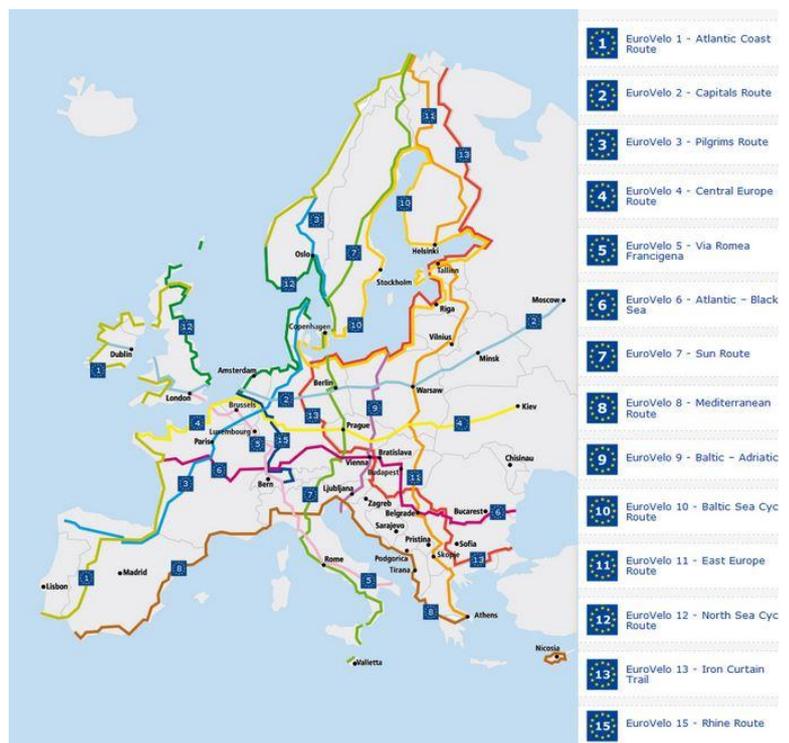
A terme, son adhésion aura pour double objectif d'attirer une clientèle étrangère fervente des modes de déplacements doux ainsi que d'obtenir une notoriété internationale comme d'autres itinéraires tels que la Loire à Vélo.

La ViaRhôna a un rôle structurant pour les territoires qu'elle traverse puisqu'elle permet d'envisager à tous les échelons territoriaux l'usage des déplacements doux non motorisés.

Ce projet a aussi des objectifs touristiques, culturels et environnementaux. En effet, son inscription dans divers schémas d'aménagement et de développement des territoires témoigne de son caractère multisectoriel.

Au-delà de son aspect cyclable, la ViaRhôna permet surtout une redécouverte et une réappropriation du fleuve Rhône.

Ce projet est d'ailleurs intégré dans le Plan Rhône, plan issu d'un Contrat de Projet Interrégional Etat-Région (CPIER) signé en 2007 pour 6 ans. Le Plan Rhône est un grand projet partagé de développement durable qui contient un volet tourisme au sein duquel le Fleuve Rhône a pour vocation de devenir une destination touristique à part entière. Trois actions structurantes phares sont soutenues dans cette orientation dont la création de la ViaRhôna.



Carte 4 : Itinéraires Eurovélos
 (Source : <http://www.francevelotourisme.com/>)

La région Rhône-Alpes réunit plus de 445 km et 17 maîtres d'ouvrages pour la ViaRhôna. Son implication est de taille puisqu'elle détient les tronçons les plus avancés en termes d'aménagement sur son territoire (Chanaz-Groslée & Loire-sur-Rhône à Sablons).

Son investissement financier est considérable avec environ 12 millions d'euros engagés sur le projet et une enveloppe de 13 millions d'euros attribuée de 2007 à 2013 avec le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).



Figure 4 : Magazine ViaRhôna n°2, 2014
(Source : www.viarhona.com)

Pour la Région, le projet de la ViaRhôna est considéré comme prioritaire pour le territoire pour plusieurs motifs. Le projet favorise tout d'abord les modes de déplacements doux qu'ils soient de nature pendulaires ou touristiques. Il est aussi perçu comme le chaînon reliant les individus et notamment les locaux au fleuve Rhône. Enfin, la ViaRhôna est une entrée intéressante pour dynamiser les territoires en termes touristiques puisqu'elle permet de conjuguer activités liées au fleuve et patrimoine des espaces qu'elle traverse. La ViaRhôna est réellement considérée comme un axe structurant, outil de développement durable et touristique.

La région Rhône-Alpes a donc saisi l'importance de ce projet et travaille aujourd'hui sur sa mise en tourisme afin de développer une offre et des produits cohérents autour de cet axe.

La région Rhône-Alpes est très investie dans le développement des déplacements doux et du vélo notamment par l'entrée touristique. Le projet ViaRhôna apparaît comme la solution qui permet à la Région de concilier politiques publiques de déplacements alternatifs aux modes de transports actuels et tourisme. Ce dernier secteur est en effet une porte d'entrée incontournable pour le territoire régional en termes de projets et de reconnaissance envers les autres territoires. La ViaRhôna est devenue de fait un outil de développement territorial, local et touristique pour les territoires rhônalpins concernés.



Figure 5 : Interface accueil site web ViaRhôna.com
(Source : www.viarhona.com)

Le Syndicat est composé de plusieurs instances : un comité syndical qui délibère les affaires relevant de la compétence du Syndicat Mixte, des commissions thématiques qui proposent la mise en œuvre de projets s’inscrivant dans le cadre du Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes (CDDRA) et le Projet Stratégique Agricole et de Développement Durable (PSADER), un comité de pilotage qui examine les demandes de subventions des projets ainsi qu’un bureau qui prépare les décisions du comité syndical.

En étant un Syndicat Mixte ouvert, Rhône PLURIEL compte 16 structures membres.

- 5 EPCI
- Chambre de Commerce et d'Industrie Nord Isère
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- Chambre de Commerce et d'Industrie de St Etienne/Montbrison
- Chambre de Métiers et d'Artisanat de l'Isère
- Chambre de Métiers et d'Artisanat du Rhône
- Chambre d'Agriculture de l'Isère
- Chambre d'Agriculture de la Loire
- Chambre d'Agriculture du Rhône
- Association de Développement Economique de l'Isère Rhodanienne
- Parc naturel régional du Pilat
- Conseil Général de l'Isère

Il faut ajouter un partenaire important, la région Rhône-Alpes.

Aujourd’hui, Rhône PLURIEL porte plusieurs politiques de développement local en partenariat avec l’Etat, les collectivités territoriales et autres acteurs locaux. Parmi elles, il est possible de citer le Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes (CDDRA) 2013-2019, le Projet Stratégique Agricole et de Développement Durable (PSADER), la procédure Créafil ainsi que le Grand Projet Rhône-Alpes.

3.1.2 L’équipe technique

L’organisation interne du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL se structure selon l’organigramme suivant :



Figure 6 : Organigramme du SMRP
(Source : SMRP 2014)

3.1.3 La stratégie

La stratégie territoriale de Rhône PLURIEL a été élaborée dans le cadre du Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes en 2013. Elle s'appuie sur le constat de caractéristiques et problématiques liées à son territoire. Plusieurs enjeux ont été identifiés. Ces derniers ont donné lieu à l'élaboration d'objectifs stratégiques et de sous objectifs. C'est à partir de là que le Syndicat Mixte a pu établir un programme d'action traduisant sa stratégie de territoire.



Figure 7 : Stratégie du SMRP (Source : SMRP)

3.2 Rhône PLURIEL et ViaRhôna

Le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL a eu la volonté d'intégrer le projet ViaRhôna au sein de sa stratégie. Il est d'ailleurs décliné dans le 4^{ème} objectif stratégique « Ancrer le Fleuve Rhône et les patrimoines comme force motrice de développement » et dans l'action 19 « Favoriser les liens entre fleuve Rhône, ViaRhôna et les territoires intérieurs pour rendre cohérente et visible l'offre du territoire » (cf Annexe 1).

Rhône PLURIEL a très vite compris l'intérêt de la voie verte ViaRhôna pour son territoire. En s'étalant sur une distance de 45 kilomètres du nord au sud, elle est en effet « la colonne vertébrale du territoire » puisqu'elle permet de relier espaces terrestres et activités fluviales. La ViaRhôna est une « artère touristique irriguant le territoire » dans le sens où elle est motrice de développement touristique de par son attractivité et sa contribution au développement économique.

Au-delà de son apport en termes touristiques, il ne faut pas négliger le fait que l'aménagement de la ViaRhôna contribue au développement des modes de déplacements doux partie prenante de la vie quotidienne (marche à pieds, vélo etc.). Grâce à la ViaRhôna, le territoire de Rhône PLURIEL semble être propice au développement de la mobilité cyclable et les enjeux liés au vélo sont perceptibles concernant les flux domicile-travail par exemple.

Selon l'analyse développement durable de l'action 19 du CDDRA, qui se décline sous 4 entrées, la ViaRhôna est synonyme dans sa totalité de plus value pour le territoire.



Figure 8 : Schéma de l'analyse développement durable de l'action 19 du CDDRA/ SMRP (Source : SMRP)

A ce jour, même s'il existe quelques difficultés relatives à l'entretien de l'itinéraire (gestion des espaces verts, propreté, entretien de la voirie), le tronçon de la ViaRhôna qui s'étend sur l'ensemble du territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL n'interroge plus sur sa capacité à engendrer de l'activité touristique et plus largement à contribuer au développement du territoire mais pose certaines questions sur sa mise en tourisme et en réseaux.

Ce sont ces deux questionnements qui ont poussé le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL à réfléchir à la mise en place d'un stage afin d'appréhender au mieux cette problématique.

La proposition de ce stage fait également suite à la mise en œuvre d'une opération pilote réussie de location de vélo à assistance électrique en partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et le prestataire cycliste Vélogik, durant la saison estivale 2013. Cette opération a suscité de nombreuses interrogations en termes de mise en réseau et en tourisme de la ViaRhôna.

C'est donc à partir de cette expérience et des éléments que nous venons de développer que nous pouvons nous interroger sur :

La place du VAE au sein de l'offre touristique actuelle (comme produit touristique) et sa capacité à créer du lien et une certaine dynamique (mise en réseau) le long de la ViaRhôna.

PARTIE 2

Mission confiée

Mise en réseau de la ViaRhôna : développement de l'outil VAE

Cette partie consiste en la définition et l'explication de la mission confiée et des attentes formulées par la structure de stage.

Pour ce faire, le contexte du stage sera développé dans un premier temps puis viendra la description de la mission et la méthodologie employée pour y répondre.

1. Contexte du stage

1.1 L'opération pilote de la CNR comme élément déclencheur

Description de l'opération

Durant la saison estivale 2013, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) a porté une opération pilote de découverte de la ViaRhôna en Vélo à Assistance Electrique sur un itinéraire choisi de 30 kilomètres allant de Saint-Romain-en-Gal à Saint-Rambert-d'Albon du 5 juillet au 20 octobre.

L'objectif de cette opération était de « contribuer avec les collectivités territoriales à la mise en tourisme de la ViaRhôna, apporter une expérience originale de valorisation de la ViaRhôna en s'appuyant sur les compétences locales et impulser une dynamique ».

L'engagement de la CNR dans ce projet se justifie par deux motifs. Elle est l'un des principaux contributeurs financiers de la réalisation de l'infrastructure ViaRhôna et est un acteur important dans la dynamique des territoires et dans la réussite économique de la ViaRhôna.

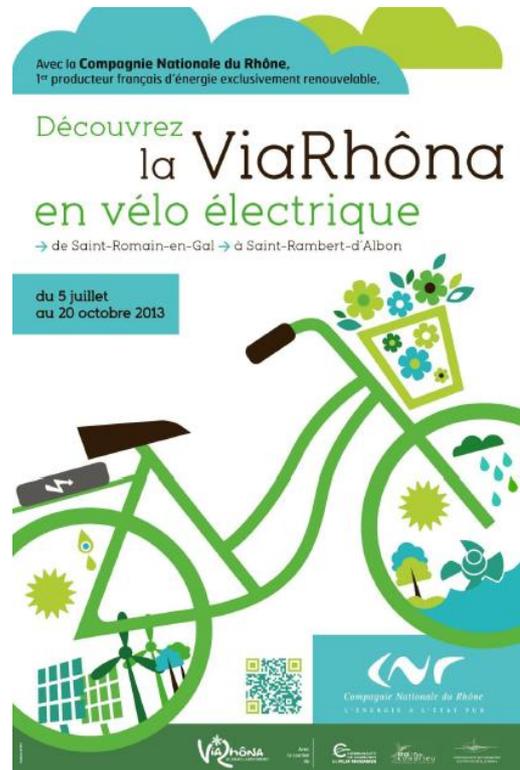


Figure 9 : Affiche de l'opération VAE 2013
(Source : SMRP)

L'opération s'est matérialisée par la mise à disposition d'une trentaine de VAE répartie sur quatre sites le long de l'itinéraire : la Buvette de l'île Barlet, le camping les Rives de Condrieu, la base de loisirs Espace aux Vives de Saint-Pierre-de-Bœuf et le camping des Claires de Saint-Rambert-d'Albon. Les quatre prestataires locaux sont devenus des sites de locations de VAE mais ont été dispensés de tous frais de fonctionnement.

En effet, la CNR a fait appel à un prestataire technique privé, Vélogik, pour la mise en œuvre de son opération. Il avait pour mission l'achat des VAE, leur maintenance et entretien ainsi que la revente du stock une fois l'action terminée. La CNR quant à elle a joué un rôle déterminant dans l'aide au démarrage notamment en termes de communication.

Bilan de l'opération

De manière générale, le bilan a été positif pour cette opération avec environ 200 locations de VAE et une découverte de la ViaRhôna pour la 1^{ère} fois pour 70% des personnes interrogées. Suite aux résultats des questionnaires de satisfaction, il est apparu très clairement que le service mis en place a répondu aux attentes des utilisateurs. Nombreux ont été ceux qui souhaitaient poursuivre cette expérience.

Il convient d'ajouter que la communication mise en œuvre a joué un rôle important dans la réussite de l'action.

Perspectives

Suite à cette expérience réussie, la CNR a pu établir un double constat :

- La nécessité de poursuivre la valorisation de l'itinéraire auprès du grand public
- La confirmation de retombées économiques grâce à la mise en tourisme de la ViaRhôna

Mais, malgré l'engouement qu'a suscité l'opération 2013, la CNR n'a pas souhaité renouveler cette action pour la saison 2014 en tant que maître d'ouvrage. Cependant, la CNR n'a pas exclu d'apporter son soutien à tout autre porteur de projet souhaitant prendre le relais.

C'est donc sur cette réussite que l'expérience a pris fin mais donnant tout de même matière à réflexion pour le futur.

1.2 Les questionnements du SMRP en lien avec la ViaRhôna

Rhône PLURIEL est conscient de l'impact qu'engendre une infrastructure comme la ViaRhôna sur un territoire. C'est un outil au service du développement des territoires mais c'est aussi un objet qu'il convient de dynamiser, d'animer, de faire vivre afin de le rendre le plus attractif possible.

C'est pourquoi, à la suite de l'expérimentation de la CNR de 2013 avec la location de VAE et à la non reconduite du projet pour 2014, le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL a souhaité s'engager dans une réflexion autour de l'outil VAE comme produit touristique sur la ViaRhôna.

Ce questionnement entre entièrement dans l'action 19 du CDDRA porté par Rhône PLURIEL puisque l'outil VAE contribuerait à optimiser les retombées économiques et touristiques des sites et activités situés aux abords de la ViaRhôna et sur les communes environnantes par le biais de locations et permettrait d'augmenter et de diversifier les prestations touristiques proposées sur le territoire.

De plus, depuis la création de la ViaRhôna, Rhône PLURIEL a pu constater que les divers acteurs touristiques et institutionnels étaient confrontés à une difficile mise en réseau autour de cette infrastructure. La mise en place d'une opération de location de VAE pourrait alors être une occasion de stimuler cette mise en réseau.

C'est donc dans cette optique que Rhône PLURIEL a décidé de créer une offre de stage d'une durée de 6 mois à partir de début avril afin de mener une étude complète sur le VAE en tant que produit touristique et afin d'obtenir des bases réflexives solides pour la saison estivale 2015.

1.3 Une évolution du stage au gré des projets

Plusieurs semaines après le début du stage au sein du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL, de nouveaux éléments ont orienté et complété les missions du stage.

Ils reposent en particulier sur la création d'un projet : ViaRhôna 2014 « Le Rhône à Vélo à Assistance Electrique », en continuité avec celui proposé en 2013 par la CNR mais qui, cette fois-ci, est porté par une structure privée, Vélogik.

La proposition tardive mais complète de cette opération à Rhône PLURIEL a été accueillie avec enthousiasme. Elle implique cependant une contribution de la part du Syndicat Mixte en tant que partenaire principal.

Le démarrage de l'opération prévu début juin, fait évoluer quelques peu le stage en développant un contexte de projet favorable pour l'étude sur le VAE. La participation directe à cet événement est un atout indéniable.

2. Description de la mission : reformulation et méthodologie

Le sujet du stage a été défini selon les termes suivants :

« Mise en réseau de la ViaRhôna : développement de l'outil VAE »

Selon cet intitulé, il apparaît clairement que le stage amène à une réflexion autour l'outil VAE, pensé ici comme un produit touristique à développer le long de la ViaRhôna, et de sa capacité à dynamiser un réseau d'acteurs.

Derrière cette problématique, se cache aussi la question de l'accompagnement et de l'animation faisant suite à la mise en place d'infrastructures et de services tels que la ViaRhôna et le VAE. L'appropriation et la gestion de ses équipements par les collectivités territoriales posent en effet certaines questions sur le mode de gouvernance et le modèle économique qui seraient les plus pertinents à mettre en œuvre.

Avant de faire un point méthodologique, il semble important de faire un bref rappel sur les grandes notions du stage.

La notion de « mise en réseau »,

La mise en réseau relève d'un besoin de connecter les acteurs entre eux afin de contribuer au développement de l'économie locale d'un territoire. La réunion d'acteurs isolés permet en effet de co-construire une dynamique d'échanges et de projets à une échelle plus large tout en apportant une certaine cohérence territoriale. La mise en réseau s'avère être une réelle plus-value pour le territoire concerné.

Dans le domaine touristique, la mise en œuvre de ce concept permet de répondre aux désirs et besoins des consommateurs en leur offrant une palette plus importante de produits et services.

La mise en réseau n'est pas une chose facile et intuitive pour l'ensemble des acteurs d'un territoire. Un soutien technique et financier est souvent nécessaire afin d'assurer son bon développement. Ce soutien apparaît notamment dans l'incitation auprès des acteurs à travailler ensemble, à s'investir dans un projet commun.

Le concept de « produit touristique ».

« Le produit est un assortiment d'activités, de services, de bénéfices qui constitue l'expérience touristique dans sa globalité. »

« Un produit est tout ce qui peut être offert pour satisfaire un besoin ou un désir » (Kotler et al., 2000 : 10).¹⁹

Il est le résultat d'un ensemble de composantes diverses (spatiales, temporelles ou relationnelles) en interaction.

La mise en place d'un produit touristique doit s'appuyer entre autre sur quelques caractéristiques de ce dernier. Le produit touristique doit proposer plusieurs éléments (services) et doit être renforcé par l'action de plusieurs intervenants.

L'exemple de l'outil VAE suppose alors que pour devenir un produit touristique en tant que tel, il doit s'accompagner de services (hébergements, restaurations, animations, etc.) et nécessite la participation des acteurs du territoire pour le rendre viable. On rejoint donc ici la notion de mise en réseau.

A cette notion de produit touristique, est aussi liée la notion d'attraction qui selon MacCannell 1979 et Leiper, 1990, serait « tout élément tangible ou intangible, qui, à partir d'une mise en valeur appropriée de ressources naturelles ou culturelles, aurait la capacité d'attirer un touriste. L'attraction est composée de trois éléments : un objet (un noyau ou un évènement), un marqueur (un acte de promotion ou de mise en valeur dudit objet) et un touriste (susceptible d'être attiré par l'objet en question). »²⁰

Dans le cas de notre étude, la ViaRhôna est donc une attraction idéale pour la mise en place d'un produit touristique.

Après avoir défini les concepts qui orienteront le stage, des précisions vont à présent être amenées en termes de fonctions et de méthodologie. En effet, six tâches ont été déterminées dans la proposition du stage :

- La connaissance de l'outil VAE

Le but est de connaître cet outil dans sa globalité. Les connaissances devront donc se porter sur ses fonctionnalités, ses particularités, les divers types de modèles existants, sa capacité en termes d'autonomie d'énergie etc. Mais au-delà de l'aspect technique, l'outil sera aussi étudié d'une manière socio-technico-touristique afin de comprendre les enjeux qui lui sont liés et les problématiques auxquelles il est possible d'être confronté.

Outils méthodologiques :

- ✓ Une bibliographie technique notamment par le biais de sites internet spécialisés dans le domaine du vélo
- ✓ Des entretiens semi-directifs auprès de prestataires vélo

¹⁹ Grandpré (F.), 2007, « Attractions, attractions et produits touristiques : trois concepts distincts dans le contexte d'un développement touristique régional », in : Téoros, pp. 12-18

²⁰ Ibid.

- Prospective et veille territoriale

L'intérêt de cette tâche est de repérer les opérations VAE déjà existantes sur les territoires. Il s'agit en effet, de prospecter sur ce qui existe actuellement au sein d'autres territoires et comprendre ce qui pourrait être possible de transférer et de développer au sein du territoire du Syndicat Mixte Rhône-PLURIEL.

Outils méthodologiques :

- ✓ Recherches documentaires sur des sites internet de collectivités ayant mis en place des opérations de VAE ou de prestataires vélo.
- ✓ Veille touristique et stratégique qui consiste en l'analyse et la diffusion d'informations apportant une vision prospective sur des sujets stratégiques. Le but étant d'adapter au mieux ses services ou produits aux changements et de pouvoir renforcer son positionnement face aux autres territoires. Cet outil permet entre autres de sensibiliser les acteurs, de partager l'information touristique et de diffuser de façon pérenne les savoir-faire développés.
- ✓ Création de fiches analytiques suite à la sélection et à l'étude de plusieurs expériences.

- Rencontre d'acteurs et de prestataires locaux

La rencontre avec divers acteurs et les prestataires locaux a pour objectif premier de comprendre les interactions qui existent sur le territoire de Rhône PURIEL et plus particulièrement d'obtenir l'opinion des individus concernant la ViaRhôna et l'outil VAE.

Outil méthodologique :

- ✓ Entretiens semi-directifs auprès de trois types d'acteurs : acteurs du territoire, professionnels du vélo, acteurs d'autres territoires ayant développé des opérations VAE.

- Une réflexion pour la mise en place localement d'une opération VAE

Ici est attendue la définition d'un modèle économique viable pour la mise en place d'une opération VAE sur le territoire de Rhône PLURIEL. Cette réflexion est en quelques sortes l'objectif final du stage auquel doivent tendre l'ensemble des autres tâches définies dans cette partie. L'étude menée devra aboutir à la formulation de propositions, de recommandations concernant cette mise en œuvre.

Outils méthodologiques :

- ✓ Proposition(s) d'un ou de plusieurs modèles économiques ou scénarios viables pour le territoire
- ✓ Analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) de chaque modèle

- Suivi du projet ViaRhôna 2014 « Le Rhône à Vélo à Assistance Electrique »

Le suivi de l'opération 2014 aura un double objectif. Il sera l'occasion de participer activement à la mise en œuvre d'un projet et il servira de base réflexive et expérimentale pour l'étude.

Outils méthodologiques :

- ✓ Participation aux réunions
- ✓ Animation de la page Facebook

- Mise à plat des schémas départementaux des Vélo Routes Voies Vertes de l'Isère, du Rhône et de la Loire

Elle permettra une vision d'ensemble de ce qui existe au sein du territoire de Rhône PLURIEL et permettra par la même occasion d'étudier les connexions possibles avec la ViaRhôna.

Outil méthodologique :

- ✓ Etude des différents schémas

PARTIE 3

Résultats obtenus, perspectives opérationnelles & stratégiques

Premiers résultats : base réflexive pour la continuation du stage

Cette partie s'intéresse essentiellement aux résultats obtenus après environ deux mois de stage au sein de la structure Rhône PLURIEL.

Elle a en effet pour objectif de rendre compte des actions menées ainsi que celles prévues à la suite de ce premier bilan.

1. Connaissance de l'outil Vélo à Assistance Electrique (VAE)

1.1 Descriptif de l'outil

1.1.1 Définition

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Le moteur, situé sur le vélo, accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côtes, vent de face ou distance. Il est donc indispensable de pédaler. Le VAE est composé d'une assistance et non d'une propulsion. Tout moyen présent sur le vélo qui permettrait à celui-ci d'avancer sans pédalage (poignée d'accélération, gâchette...) ferait sortir le vélo de la catégorie des vélos à assistance électrique.

La directive européenne 2002/24/CE²¹ définit ainsi les VAE comme des "cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si le cycliste arrête de pédaler".

1.1.2 Législation

Le vélo à assistance électrique est un vélo et suit donc les mêmes règles de circulation que ce dernier. Il ne nécessite pas d'immatriculation, ni d'assurance, ni le port d'un casque. Il est autorisé dans les aires piétonnes et peut circuler sur les aménagements cyclables.

Depuis le 2 décembre 2010, les bicyclettes à assistance électrique fabriquées, importées, distribuées et commercialisées en France doivent être conformes aux normes suivantes :

- NF EN 15194²² applicable à la catégorie des cycles à assistance électrique,
- Décret 95-937²³ relatif à la prévention des risques résultant de l'usage des bicyclettes (tous types confondus)

Avec l'apparition de la norme européenne, tout vélo électrique commercialisé doit répondre à des critères stricts de qualité et de sécurité à tous les niveaux (cycle et électrique).

Il existe 3 règles principales que tout vélo électrique se doit de respecter :

- La puissance nominale du moteur ne doit pas dépasser 250 Watts
- L'assistance délivrée par le moteur doit se couper au-delà de 25 Km/h
- L'assistance ne doit se déclencher que si le cycliste pédale et doit impérativement se couper lorsque le pédalage s'arrête.

²¹ Directive européenne 2002/24/CE relative à la réception de véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, Parlement Européen, 2002. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:124:0001:0044:FR:PDF>

²² Site internet : <http://www.legifrance.gouv.fr/>

²³ Ibid.

1.1.3 Fonctionnement

L'aide au pédalage varie entre 0 et 50% de la valeur totale de l'effort à fournir en fonction des conditions d'utilisation :

- le mécanisme n'agit pas en permanence, mais uniquement lorsque trois conditions sont réunies : le cycliste pédale, la vitesse du vélo est inférieure à 25 km/h et l'effort de pédalage exercé par le cycliste augmente (ce qui peut se produire au démarrage ou en phase d'accélération, dans les montées ou sur le plat par vent de face).
- l'aide au pédalage n'est pas constante en intensité : elle est fonction de l'effort de pédalage. Ainsi, plus l'effort de pédalage exercé par le cycliste est important, plus l'assistance augmente, jusqu'à une valeur maximale. L'assistance cesse donc automatiquement lorsque le cycliste arrête de pédaler.

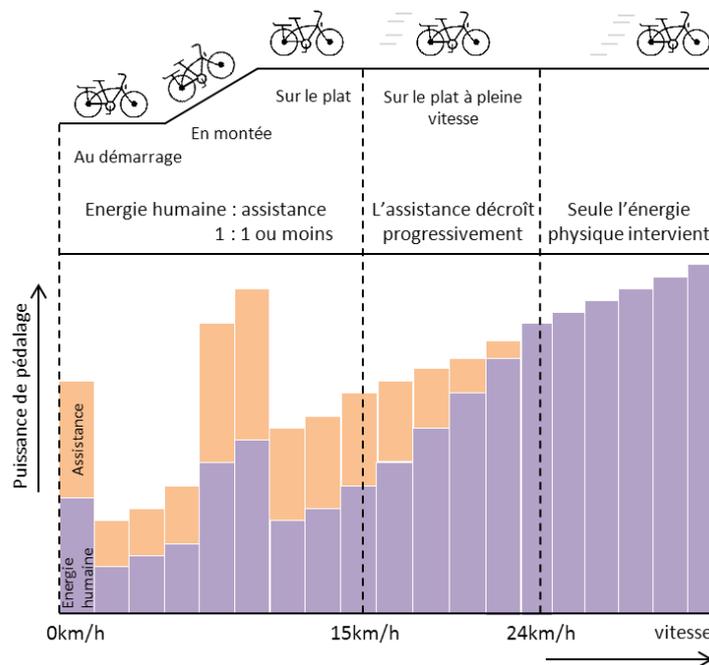


Figure 10 : Schéma des différentes phases d'action du système d'aide au pédalage
(Source : Site <http://www.si.ens-cachan.fr>)

L'assistance électrique d'un VAE peut se décliner sous deux types de fonctionnement :

- un mode automatique : dès 5 km/h le système s'enclenche et accompagne le pédalage jusqu'à 25 km/h. Puis, si la contribution à l'avance du vélo diminue, le système apporte le complément nécessaire pour garder la vitesse. Au contraire si la contribution augmente, le système réduit son apport.
- un mode manuel : ce mode permet au cycliste d'actionner aux moments voulus le complément d'énergie et donc de ne consommer qu'à ces moments.

1.1.4 Composants

Les composants principaux de l'aide au pédalage sont la batterie et le moteur.

La batterie

Il en existe plusieurs sortes. Elle détermine directement les caractéristiques, les performances et le prix du VAE. Sa durée de vie est limitée car c'est un élément chimique qui se détériore avec le temps. Il faut prévoir son coût de remplacement, dès l'achat du VAE (entre 400 et 600 € environ). L'autonomie peut aller de 25 à 150 kilomètres en fonction du type de batterie, du moteur, du

dénivelé et du niveau d'assistance sollicité. Le temps de charge d'une batterie peut aller de 2 à 8h. Les batteries se rechargent à l'aide du chargeur fourni lors de l'achat. Elles sont amovibles et peuvent donc s'enlever du vélo pour le rechargement. Le rechargement se fait sur une prise de 220V traditionnelle.

Caractéristiques	Types de batteries			
	Plomb (Pb)	Nickel Cadmium (Ni-cd)	Nickel Metal Hydrure (Nimh)	Lithium (Li)
Poids (en kg)	10 et +	5-8	4-6	2-3
Autonomie (en km)	60	35-40	60	70
Nombre de cycles de charge	300 à 400	500	400 à 500	500 à 1000
Durée de vie	3-4ans	4-5ans	-	2-3ans
Robustesse	solide	Solide mécaniquement et électriquement	fragile	fragile
Prix	100€	200€	250-300€	550€
Recyclable	Oui mais compliqué	oui mais compliqué	Oui avec précautions	Non

Figure 11 : Tableau récapitulatif des caractéristiques de chaque type de batterie
(Sources : <http://www.si.ens-cachan.fr> & Deléglise Laurie)

Le moteur

La puissance nécessaire à l'aide au pédalage est fournie par un moteur électrique à courant continu d'une puissance variant entre 180 W et 250 W suivant les modèles.

Le moteur est installé soit au niveau du pédalier (1) soit au niveau du moyeu arrière (2).



Figure 12 : Schéma des possibles emplacements du moteur
(Source : Deléglise Laurie)

La motorisation n'est active que jusqu'à 25 km/h. A partir d'une certaine vitesse la puissance maximum de 250 W décroît régulièrement pour s'annuler à 25 km/h. Il reste cependant possible de pédaler au-delà de cette vitesse au moyen de la seule force musculaire.

1.1.5 Autonomie, vitesse, coût, énergie

- L'autonomie d'un VAE est un paramètre essentiel qui dépend directement des performances de la batterie. Il est couramment de l'ordre de 25 à 40 kilomètres.
- La vitesse et la puissance dépendent de celles fournies par le cycliste. Mais pour un individu lambda roulant à une vitesse de 15 km/h, l'énergie mécanique fournie est de l'ordre de 70 W.
- Le coût de recharge de la batterie est de l'ordre de 0,06 € pour une distance parcourue de 40 kilomètres soit environ 1,5€ pour 1000 kilomètres.²⁴
- Il faut compter entre 500 et 3000€ environ pour l'achat d'un VAE.
- La consommation énergétique d'un VAE est 100 fois inférieure à celle de la voiture et 15 fois à celle du cyclomoteur.

1.1.6 Types de VAE

Aujourd'hui il est possible de trouver le VAE qui convient à chacun et à chaque usage. En effet, plusieurs types de VAE sont proposés à la location et à la vente afin de toucher le plus grand nombre d'individus : des VAE de villes ou VTC, des VAE pliants, des VAE de sport/VTT ainsi que des VAE utilitaires de type triporteurs.

1.1.7 Entretien

L'entretien d'un VAE est un élément important à prendre en compte puisqu'il demande des compétences et connaissances pointues pour la partie cycle comme électrique.

Deux niveaux de maintenance peuvent être définis en cas de location de VAE :

- Une maintenance de proximité pour l'entretien de la partie cycle (freins...)
- Une maintenance via le fabricant pour des réparations d'ordre électrique ainsi qu'une révision générale de l'ensemble des VAE en fin de saison.

1.1.8 Bilan de l'outil VAE

Afin de tirer profit de ce descriptif technique, il semble important de réaliser un bilan de l'outil VAE. En effet, suite à ce que nous venons de décrire, il est possible de mettre en avant plusieurs critères de choix lors de l'achat ou de la location d'un VAE.

- ✓ Conformité norme EN 15194 : obligatoire
- ✓ Autonomie minimum de 30 km
- ✓ Temps de recharge de la batterie : 3 à 6h
- ✓ Durée de vie de la batterie : 600 cycles de recharges minimum
- ✓ Garanties : 1 an pour la batterie, 2 ans pour le moteur et 5 ans pour le cadre
- ✓ Service Après Vente
- ✓ Recyclage de la batterie

L'ensemble de ces critères est une indication permettant d'obtenir un ou des VAE de bonne qualité.

²⁴ Site internet : www.fubicy.org

Il semble aussi pertinent de réaliser une analyse des avantages et inconvénients que peut soulever le VAE.

En termes d'avantages, l'outil VAE permet de faire du vélo sans efforts inutiles. Il est aussi un moyen de s'affranchir des engorgements de la circulation automobile. Il engendre une réelle économie financière dans le cadre de déplacements pendulaires. Enfin le VAE est l'occasion d'avoir un geste éco responsable dans le sens où il ne produit pas de CO2 et ne fait appel qu'à une consommation faible en électricité. En revanche, cet outil détient plusieurs inconvénients :

- Son prix d'achat reste relativement élevé
- Son utilisation peut dépendre des conditions météorologiques
- Sa vitesse reste limitée par rapport à tout autre engin motorisé
- Le transport de choses encombrantes est peu réalisable
- En cas de déchargement de la batterie et d'un arrêt de l'assistance électrique, le vélo pèse plus lourd qu'un vélo classique
- Il ne peut pas satisfaire une famille composée d'adolescents et/ou enfants car la plupart du temps les VAE n'existent pas en petite taille
- Le coût d'achat du vélo est élevé, et notablement augmenté par la faible durée de vie de la batterie

Si nous le comparons à d'autres types de déplacements tels que la voiture, le vélo classique ou encore un transport en commun (bus par exemple), il apparaît clairement que par rapport à un vélo classique, le VAE n'apporte que peu d'avantages.

Autres types de déplacements	Avantages du VAE	Inconvénients du VAE
Vélo	Moins d'efforts donc moins de fatigue	Prix plus élevé
	Possibilité d'aller plus loin en termes de kilométrage	Non disponible pour tous les âges (enfants)
	Facilité de la pratique par rapport à la pente, au vent etc.	Plus lourd
		Moins écologique avec la batterie et le moteur.
Voiture	Pratique sportive, bon pour la santé	Dépendance aux conditions météorologiques
	Economies budgétaires si déplacements quotidiens	Vitesse et kilométrage limités
	Circulation facilitée	Transport de choses encombrantes peu réalisable
	Ecologique	
Transport en commun (bus)	Pratique sportive, bon pour la santé	Dépendance aux conditions météorologiques
	Economies budgétaires si déplacements quotidiens (en fonction du coût de l'abonnement ou de l'achat d'un VAE)	Vitesse et kilométrage limités
	Choix du parcours	
	Plus écologique	

Figure 13 : Tableau récapitulatif des avantages et inconvénients du VAE par rapport à d'autres modes de déplacements (Source : Deléglise Laurie)

1.2 Des pratiques et usages différents

L'utilisation du VAE est fortement corrélée à divers types d'usages et de pratiques ainsi qu'aux attentes de différents publics.

Selon l'étude menée par Inddigo en février 2013²⁵, il existerait trois types de déplacements nécessitant l'utilisation du VAE :

- Tout d'abord, des **déplacements utilitaires** permettant aux utilisateurs de se rendre sur leur lieu de travail ou d'aller faire leurs courses. Ces déplacements n'excéderaient pas les 10 kilomètres.
- Les **déplacements de loisir et/ou de tourisme** seraient susceptibles d'être réalisés avec un VAE. On parle ici de déplacements courts notamment pour des locaux ou s'étendant sur plusieurs jours dans le cas d'itinérance.
- Enfin, les **déplacements professionnels** via le VAE se développent notamment dans les grandes entreprises.

Au-delà de cette typologie, le vélo électrique répond à des besoins identifiés et des pratiques diverses permettant de le caractériser en fonction de services attendus.

- Le **VAE utilitaire** servirait aux actifs comme mode de déplacement pour des migrations pendulaires inférieures à 10 kilomètres. Il permettrait de vaincre des déplacements trop longs et souvent accompagnés de difficultés topographiques.
- Le **VAE comme outil de travail** à destination des professionnels devant être mobiles en milieu urbain dense ou en zone rurale de montagne (exemple : livreurs à domicile). Le concept de VAE outil de travail commence à être très développé au sein d'entreprises. En effet, dans le cadre du développement de politiques liées aux Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) ou pour de simples usages internes sur des sites de production de grande superficie, le VAE possède un fort potentiel de développement du fait de sa capacité à améliorer la qualité des déplacements des collaborateurs mais également à créer une image favorable d'entreprise éco-citoyenne.
- Le **VAE : mode doux de découverte du territoire** à destination des locaux et des touristes permettant de découvrir de façon plus douce et moins fatigante le territoire. Ce type d'activité répond aux attentes d'un public à majorité sédentaire et âgé ayant des problèmes de santé et qui aimerait profiter du vélo malgré ses capacités limitées. Les collectivités ont compris depuis quelques années l'enjeu de cet usage pour leurs territoires. Enjeu qui apparaît en accord avec leur rôle de moteur dans le développement et la démocratisation de solutions alternatives à la voiture individuelle. En effet, les différentes collectivités territoriales mettent de plus en plus en place des services de location de vélos à assistance électrique pour leurs concitoyens.
- Le **VAE outil d'itinérance** pour un tourisme s'étalant sur une durée de plusieurs jours tout en permettant de réduire la fatigue.

²⁵ Etude Inddigo Altermodal, 2013, *Mission mobilité dans les Parcs de Rhône-Alpes : Guide méthodologique sur le déploiement concerté d'une offre de vélo à assistance électrique (VAE)*, 90p.

2. L'outil VAE au sein du territoire de Rhône PLURIEL

2.1 Eléments de diagnostic

A la vue des divers éléments que nous venons d'étudier concernant l'outil VAE, nous pouvons nous interroger sur son opportunité et son développement au sein du territoire Rhône PLURIEL et plus particulièrement le long de la ViaRhôna.

En effet, à ce jour, il existe déjà une offre de location de VAE mise en place par l'agglomération de Vienne.

En 2007, ViennAgglo a été lauréate d'un appel à projet « Modes Doux » lancé par la région Rhône-Alpes et de fait a bénéficié d'un soutien financier de l'Europe durant 6 ans afin de mettre en œuvre diverses actions en faveur du vélo. La politique Modes Doux « Cap'Vélo » de l'agglomération a permis, entre autre, d'accompagner des entreprises, administrations, associations à se doter de vélos à assistance électrique par le biais de subventions ou de mises à disposition de flotte de vélos.

En 2014, ViennAgglo a aussi investi dans l'achat d'une flotte de VAE répartie sur deux lieux (Maison de la Mobilité et Office de Tourisme de Vienne et du Pays Viennois). Le but de cette offre locative étant d'une part de faciliter les trajets terminaux pour les usagers du train et d'autre part de favoriser les déplacements des touristes sur le territoire.

Selon ViennAgglo, « *le VAE est un produit qui se développe bien et qui répond bien aux demandes des usagers... les chiffres suivants montrent bien une forte utilisation des VAE par les agents de la collectivité.* »²⁶

*5 vélos classiques et 2 VAE proposés pour les déplacements professionnels
Entre juin 2012 et juin 2013 :
819 kilomètres parcourus par les 5 vélos classiques contre 1145 par les 2 VAE.*

En 2009, une nouvelle structure a émergé sur le territoire de Rhône PLURIEL à savoir la Maison de la Mobilité du Pilat (MOPI). Cette structure, résultant de l'union entre l'association Pilattitude et le Parc du Pilat, a pour objectif de favoriser le changement de comportements en diffusant une culture de la mobilité.

Afin d'y répondre, la MOPI a proposé en 2012 le prêt de vélos à assistance électrique sur son territoire notamment pour des déplacements quotidiens. Les trois VAE ont connu un relatif succès avec plus d'une centaine de prêts durant l'année 2012. Cette démarche a été considérée par la structure comme un réel outil d'aide à la décision.

Même si la MOPI ne veut pas investir dans les VAE, de par leur aspect contraignant et leur demande d'entretien, « *il existe une velléité importante autour du VAE sur le territoire notamment chez les hébergeurs touristiques* »²⁷. Cela est en partie dû au dénivelé existant sur l'ensemble du Parc du Pilat.

²⁶ Propos recueillis auprès de Vienn'Agglo lors d'un entretien à Vienne le 9 Avril 2014.

²⁷ Propos recueillis auprès de la MOPI lors d'un entretien à Pélussin le 19 Mai 2014.

Au-delà de ces deux offres, le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL réfléchit à l'intérêt que pourrait avoir la mise en place d'un outil VAE sur son territoire. Cette réflexion apparaît très pertinente dans le sens où le VAE est aujourd'hui un outil « à la mode » qui tend à se développer au sein des territoires afin de répondre à divers besoins et enjeux.

L'intérêt d'un outil tel que le VAE sur le territoire de Rhône PLURIEL peut être avéré dans divers cas et/ou situations. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, la mise en place d'une offre VAE peut être utile pour différents usages. Sur ce territoire, l'outil VAE peut incontestablement répondre à 3 types d'usage :

- Un usage quotidien lié aux migrations pendulaires.
- Un usage sportif et de loisir pour un large public comprenant les familles, les seniors, les sportifs etc.
- Un usage itinérant dans le cadre de la ViaRhôna notamment.

En effet, la question du VAE est fortement corrélée à l'itinéraire de la ViaRhôna qui traverse le territoire du nord au sud et qui apparaît comme une infrastructure support. Elle pourrait être le socle de la mise en place de cet outil puisqu'elle combine plusieurs caractéristiques intéressantes pour la pratique du VAE (sécurité, points d'information etc.)

D'un point de vue touristique, point de vue prioritaire sur cette étude, la mise en place de VAE le long de la ViaRhôna contribuerait à une certaine attractivité mais aussi à la possibilité de découvrir de nouveaux territoires. Deux cas de figure distincts mais complémentaires peuvent émerger :

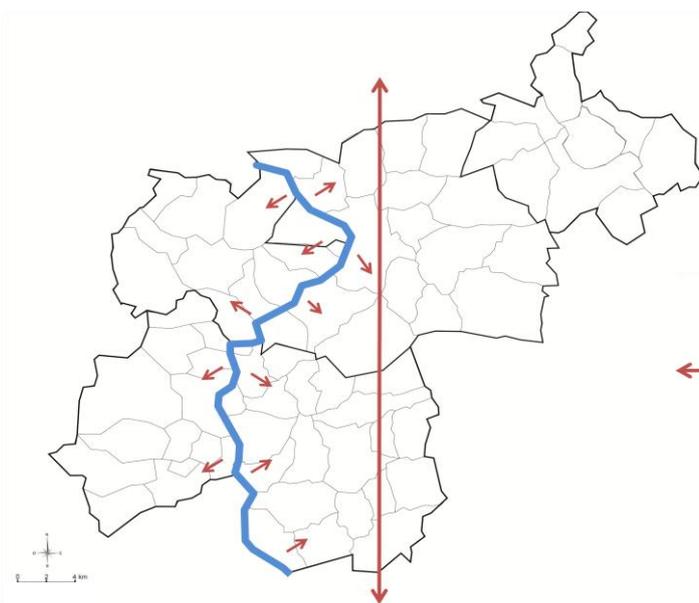


Figure 14 : Cas de figure numéro 1 pour découvrir le territoire de Rhône PLURIEL
(Source : Deléglise Laurie)

Dans le second cas, l'outil VAE permettrait une découverte plus horizontale du territoire par rapport à l'axe de la ViaRhôna avec la possibilité d'accéder en vélo à des territoires plus éloignés et au dénivelé plus important par rapport à l'infrastructure principale.

Dans le premier cas, l'outil VAE permettrait de traverser et de découvrir le territoire de nord en sud ou inversement mais serait aussi l'occasion de découvrir de quelques kilomètres (5 au plus) l'intérieur des territoires traversés.

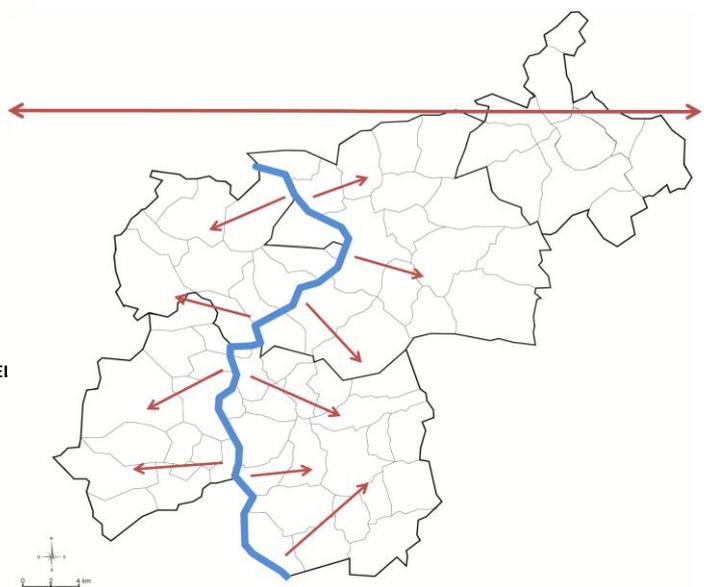


Figure 15 : Cas de figure numéro 2 pour découvrir le territoire de Rhône PLURIEL
(Source : Deléglise Laurie)

Dans les deux situations, le VAE serait un levier intéressant pour dynamiser touristiquement le territoire de Rhône PLURIEL. Il permettrait aussi de cibler et de répondre aux attentes d'un public plus large (famille, sportifs, itinérants, séniors etc.).

La mise en place d'une offre de VAE pourrait aussi être considérée comme une opportunité pour proposer une offre identique sur l'ensemble des territoires traversés par la ViaRhôna. En effet, tous les territoires ne sont pas au même niveau en termes d'offre touristique étant donné leur grande diversité. De plus, le développement d'un outil VAE apparaît très intéressant pour certains territoires (exemple : le Parc du Pilat et ses dénivelés).

Le développement d'une offre relative à cet outil semble d'ailleurs être une idée appréciée et pertinente selon divers acteurs. En effet, plusieurs entretiens ont été réalisés auprès des acteurs du territoire ainsi qu'auprès d'acteurs experts en matière de VAE afin d'obtenir une vision globale.

« Au début, je me disais que la ViaRhôna c'était tout plat donc qu'il était inutile de mettre en place des VAE. Mais après réflexion, j'ai vu un intérêt non négligeable du VAE pour sortir de la ViaRhôna et visiter le Pilat rhodanien et les berges droites du Rhône. Le VAE paraît pertinent pour des circuits qui s'éloignent de la ViaRhôna. Sur certains territoires, l'offre de boucles cyclotouristiques permet de visiter le reste du territoire. Cela entraîne un élargissement de l'exploration et incite les gens à revenir au sein du territoire. En effet, une fois la piste cyclable découverte, les usagers n'ont plus envie d'y revenir une seconde fois pour faire la même chose à part les riverains. La ViaRhôna est une réelle épine dorsale. Il faut créer un effet de diffusion pour les territoires à proximité. Il y a là une réelle pertinence à élargir. »²⁸

« Aujourd'hui il existe une vraie demande sur notre territoire liée au VAE de la part d'individus du 3e ou 4e âge notamment (voulant accompagner leurs petits enfants). »²⁹

Enfin, il faut ajouter que la mise en place de l'outil VAE sur une voie verte telle que la ViaRhôna pourrait, aux premiers abords, surprendre de par le manque de dénivelé qui définit souvent des besoins en équipements VAE.

Cependant, il semblerait que cet axe soit soumis à des conditions climatiques qui valideraient l'implantation du vélo électrique, à savoir le vent.

« Le VAE est nécessaire sur la ViaRhôna avec les conditions climatiques comme le vent et chaleur »³⁰

Au-delà de l'opinion favorable des acteurs du territoire concernant l'outil VAE et son développement, des questions restent cependant en suspens. Des questions relatives à l'aspect développement durable du VAE se posent notamment vis-à-vis de la batterie (recyclage problématique).

²⁸ Propos recueillis auprès de l'AF3V lors d'un entretien téléphonique le 23 Avril 2014.

²⁹ Propos recueillis auprès de l'Office de Tourisme de Vienne lors d'un entretien le 23 Avril 2014.

³⁰ Propos recueillis auprès de ViennAgglo lors d'un entretien à Vienne le 9 Avril 2014.

2.2 Un modèle économique à concevoir

Le modèle économique à mettre en œuvre est aussi un sujet dont il faut se préoccuper dans cette réflexion autour d'une offre VAE.

En effet, il convient de trouver un modèle économique viable pour la mise en place d'une offre VAE afin qu'elle puisse être pérenne sur le territoire.

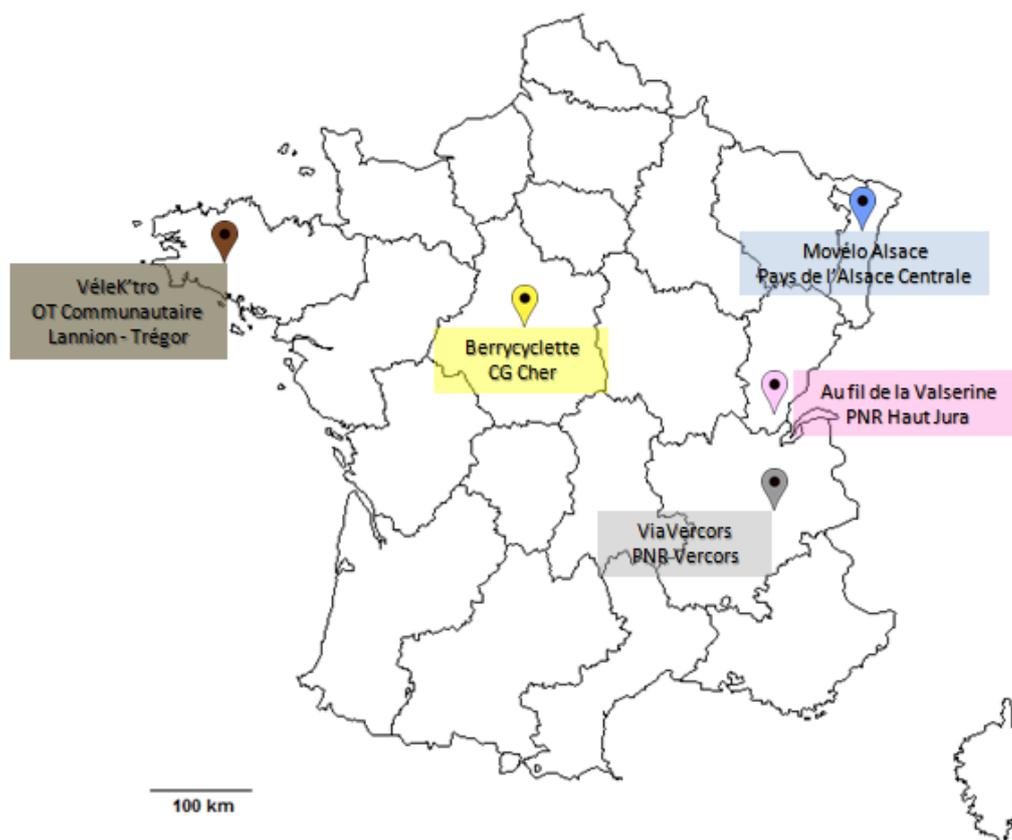
Pour détenir des éléments de réponse quant au modèle économique le plus pertinent à mettre en œuvre sur le territoire Rhône PLURIEL, il a semblé intéressant de réaliser une veille territoriale. Cette méthode consiste en l'étude d'initiatives engagées sur d'autres territoires similaires à celle qui pourrait être développée ici et donne des indications sur les diverses méthodes de fonctionnement pouvant être transférables.

Pour ce faire, une grille d'entretien (cf : annexe 4) portant sur les points suivants a été réalisée :

- Contexte de la démarche
- Modalités : porteur de l'initiative, début de l'opération, prestation proposée, période, public ciblé, nombre de VAE, financement, tarifs, fonctionnement/gestion
- Bilan
- Contact

Ces éléments permettent de comprendre comment les diverses initiatives ont été ou sont menées et surtout de comprendre quels en sont les avantages et inconvénients via leur retour d'expériences.

Cinq territoires ont été retenus et ont donné lieu à une création de fiches analytiques qui permettront par la suite une analyse comparée des diverses initiatives et méthodes de fonctionnement.



Carte 6 : Carte de la répartition des territoires ayant développés une initiative de location de VAE
(Source : Deléglise Laurie)



Berrycyclettes



Contexte de la démarche

Cette démarche part du constat suivant : aucune possibilité de louer des vélos sur le tronçon de la Loire à Vélo passant sur le département.

La mise en place d'une opération VAE ne semblait pas très intéressante sur ce territoire ayant peu de dénivelé. Le Conseil Général a eu la volonté de mettre en oeuvre cette démarche dans l'idée que les Offices de Tourisme puissent proposer une offre de location.



Modalités

- > **Porteur de l'initiative** : Conseil Général du Cher
- > **Début de l'opération** : Avril 2012
- > **Prestation proposée** : location de VAE
- > **Période** : toute l'année
- > **Public cibl**é : local
- > **Nombre de VAE** : 20 (+ vélos classiques)
- > **Financements** : Subventions régionales et européennes
- > **Tarifs** : 15 euros 1/2 journée & 20 euros journée
- > **Fonctionnement / Gestion** :
 - Achat d'une flotte de VAE par le CG du Cher
 - Mise en place d'une Délégation de Service Public
 - Création de lots : maillage du territoire
 - Prestataires payant une redevance par vélo et par an au CG
 - 18 délégataires à ce jour (OT, prestataire privé, campings, gîtes, villages de vacances etc.)
 - Entretien du matériel : révision hivernale grâce à la redevance

Contact

Sophie RIOUX -
Chargée de mission CG Cher
02.48.25.25.32
sophie.rioux@cq18.fr



Bilan

- > Renouvellement de l'opération
- > Bon fonctionnement de la Délégation de Service Public : une augmentation des délégataires au fil des années

MAIS

- > Gestion indépendante des points de location : pas de vrai réseau de délégataires
- > Impossibilité de louer à un endroit et de déposer à un autre car trop difficile et trop contraignant



VELEK'TRO



Contexte de la démarche

La côte de Granit Rose est un territoire très touristique. C'est aussi un territoire détenant une topographie particulière : entre mer et vallons. Cette démarche vient d'une volonté politique : sensibiliser les touristes et les habitants aux déplacements doux et permettre de renouer des liens avec le vélo. Cette volonté vient combler le manque d'offre de location de vélos et de VAE sur le territoire. L'objectif de l'offre de VAE est clairement de donner une image dynamique, développement durable.



Modalités

- > **Porteur de l'initiative** : Agglomération de Lannion-Trégor
- > **Début de l'opération** : 2011
- > **Prestation proposée** : location de VAE
- > **Période** : toute l'année
- > **Public ciblé** : local et touristes de moyenne gamme
- > **Nombre de VAE** : 80
- > **Financements** : -
- > **Tarifs** : 3 euros 1/2 journée & 5 euros journée
- > **Fonctionnement / Gestion** :
 - Achat de VAE par l'agglomération à un privé
 - Conventions entre l'agglomération et l'OT communautaire, idem entre l'agglomération et les OT et contrats de location entre l'OT communautaire et les privés
 - 22 points de location (campings municipaux, hébergeurs)
 - Location de 200 euros/vélo pour 6 mois aux loueurs
 - Entretien du matériel : convention de maintenance avec un prestataire privé & un chargé de maintenance qui se déplace sur les sites

Contact

Laure ALLEAUME -
Office de Tourisme Communautaire
Bretagne - Côte de Granit Rose
02.96.05.60.70



Bilan

- > Renouvellement de l'opération
 - > Augmentation des points de location au fil des années notamment avec la véloroute Eurovélo 4
 - > Bonne gestion de la flotte grâce à la mise en place d'un planning partagé
 - > Mise en place d'un chargé de maintenance par la collectivité qui gère son travail grâce à un carnet d'entretien partagé
 - > Réflexion sur la mise en place d'un tarif au kilomètre pour le rapatriement des vélos
- MAIS**
- > De nombreux questionnements sur la revente des vélos
 - > Ne souhaite pas détenir une flotte de plus de 100 VAE
 - > Une mise en réseau progressive via le planning partagé



Movélo Alsace



Contexte de la démarche

Le tourisme à vélo est un enjeu important pour l'Alsace et entre dans les objectifs de la stratégie régionale du tourisme. L'Office de Tourisme du Grand Ried et de Villé ont lancé une expérience de location de VAE en 2012 en collaboration avec la société Movélo.

Suite à cette opération, les Offices de Tourisme des Pays de l'Alsace Centrale et de Bruche Mossig Piémont ont décidé de mettre en place un réseau de location de VAE.



Modalités

> **Porteurs de l'initiative** : Pays de l'Alsace Centrale et de Bruche Mossig Piémont

> **Début de l'opération** : fin 2012

> **Prestation proposée** : location de VAE

> **Période** : toute l'année

> **Public ciblé** : touristes

> **Nombre de VAE** : 56 (en 2013)

> **Financements** : Subventions régionales, départementales et EDF

> **Tarifs** : 13 euros 1/2 journée & 20 euros journée

> **Fonctionnement / Gestion** :

- Adhésion au réseau Movélo (droit d'entrée et adhésion annuelle)
- Location des VAE à des loueurs sous forme de stations sur 6 mois minimum par le biais d'un contrat
- 22 points de location et 2 à 4 VAE par point
- Entretien du matériel, la réparation et l'assurance/garantie sont compris dans la location mensuelle à Movélo

Contact

Marie BAUMGARTNER
ADAC / Pays de l'Alsace Centrale
03.88.92.07.14



Bilan

- > Budget réservé à l'animation et à la communication pour animer le réseau (un poste)
- > Evolution importante du nombre de stations : 70 en 2014
- > Mise en réseau des loueurs favorisée par la communication mise en place par les Pays

MAIS

- > Pas de possibilité de déposer les vélos à une autre station car problèmes de commodités
- > Faire face à une nouvelle demande : locations à la semaine
- > Peu de retours sur la mise en réseau par les loueurs



Au fil de la Valserine



Contexte de la démarche

La vallée de la Valserine est une vallée de montagne au dénivelé s'approchant des 800 m entre sa source et sa confluence avec le Rhône.

L'expérimentation résidait dans le test de nouvelles offres touristiques en matière d'activités de pleine nature.

Cette opération a fait suite à un appel à projet lancé par la Région Rhône-Alpes sur les mobilités douces.



Modalités

> **Porteur de l'initiative** : Syndicat Mixte du PNR du Haut-Jura

> **Début de l'opération** : 2010

> **Prestation proposée** : location de VAE

> **Période** : saison estivale

> **Public ciblé** : local et touristes

> **Nombre de VAE** : 30

> **Financements** : Subventions régionales et européennes

> **Tarifs** : 15 euros 1/2 journée & 20 euros journée

> **Fonctionnement / Gestion** :

- Achat de VAE avec des aides financières
- Mise à disposition des loueurs et convention entre le PNR et les loueurs
- 5 points de location : aucune structure publique car problèmes d'organisation (horaires d'accueil, personnel)
- Entretien du matériel : réalisé par le prestataire qui a vendu la flotte de VAE

Contact

Gilles PROST
PNR du Haut-Jura
03.84.34.12.46



Bilan

- > Renouvellement de l'opération
- > Des touristes satisfaits qui reviennent sur le territoire
- > Mise en réseau des loueurs avec des prix non concurrentiels et des échanges de bons procédés et de matériel

MAIS

- > Voiries dangereuses car voirie partagée
- > Pas de possibilité de laisser les vélos à un autre point car très peu rentable pour les loueurs
- > Pas de possibilité de location pour les personnes/enfants en dessous d'1m50
- > Revoir le prix à la demi journée qui semble trop élevé



La voie douce en montagne

Via Vercors



Contexte de la démarche

La Via Vercors est un itinéraire de 40 kilomètres situé au sein du PNR du Vercors devant être achevé en 2014. Certains tronçons sont déjà praticables. Plusieurs loueurs de VAE sont installés sur le territoire et la Via Vercors amène une certaine plus value à leur offre. Les demandes pour des VTT électriques se multiplient sur le territoire.



Modalités

- > **Porteurs de l'initiative** : Communauté de communes du Massif du Vercors & PNR du Vercors
- > **Début de l'opération** : -
- > **Prestation proposée** : -
- > **Période** : toute l'année
- > **Public ciblé** : touristes et locaux
- > **Nombre de VAE** : -
- > **Financements** : Subventions régionales et européennes
- > **Tarifs** : -
- > **Fonctionnement / Gestion** :
 - La Via Vercors n'est qu'une infrastructure socle de locations
 - 7 points de locations existent sur le territoire (loueurs privés)
 - Souhait du PNR de laisser les loueurs s'emparer de l'achat, de la location et de la gestion de VAE
 - Charte entre le PNR et les acteurs touristiques du territoire pour mettre en place une promotion de la ViaVercors

Contact

Didier LALANDE
PNR Vercors
04.76.94.38.27



Bilan

- > Selon le PNR, le développement d'une telle offre n'est pas du ressort des collectivités territoriales et le PNR ne peut pas porter la gestion de VAE car il y aurait une mise en concurrence avec les loueurs implantés
- > Aucun modèle économique n'est viable sur le territoire car il revient trop cher pour l'intercommunalité
- > Appui à la mise en tourisme de la Via Vercors par un accompagnement (salaire à mi-temps)

Suite à la réalisation de ces fiches analytiques, des indications concernant les différents types de fonctionnement et de gestion de l'outil VAE ont été amenées. A noter que les initiatives présentées ici sont toutes portées par des collectivités territoriales. Trois types de gestion ressortent donc :

- La collectivité achète une flotte de VAE et les met à disposition des loueurs de son territoire gratuitement ou en location. Une convention régit ce fonctionnement.
- La collectivité fait appel à un prestataire privé pour la mise en œuvre et la gestion de la flotte de VAE.
- La collectivité achète les VAE et met en place une Délégation de Service Public pour la gestion de sa flotte.

Cette typologie correspond à celle proposée par le cabinet Inddigo dans son étude sur le déploiement concerté d'une offre de VAE³¹.

Suite aux retours d'expériences des territoires, il semblerait que ces trois types de gestion fonctionnent et apportent une vraie plus value en termes d'offre touristique avec des chiffres de location en évolution croissante au fil des années.

Cependant concernant la mise en réseau des divers acteurs/loueurs, il semblerait qu'elle soit plus difficile à mettre en place. En effet, les territoires n'ont que peu de retours sur la mise en réseau via les acteurs et il semblerait qu'elle ne soit pas facilitée de par l'impossibilité de déposer de VAE auprès d'un autre point de location que celui de départ.

A ce jour, et à la vue des premiers éléments que nous avons pu tirer de la veille territoriale, il semblerait que plusieurs possibilités s'offrent au territoire de Rhône PLURIEL pour la mise en place d'une offre de VAE.

³¹ Etude Inddigo Altermodal, 2013, *Mission mobilité dans les Parcs de Rhône-Alpes : Guide méthodologique sur le déploiement concerté d'une offre de vélo à assistance électrique (VAE)*, 90p.

3. Etat d'avancement de l'opération 2014 de Vélogik

Comme nous l'avons évoqué précédemment dans l'étude, le territoire Rhône PLURIEL est impliqué cette année, au titre de partenaire principal, dans une opération de location de VAE porté par la structure privée Vélogik faisant suite à l'opération réalisée en 2013 par la Compagnie Nationale du Rhône. L'opération se déroule sur deux sites : Lac du Bourget – Chautagne et Vienne Sud et débutera le 7 juin pour se terminer le 2 novembre 2014. Quatre points de location sont prévus sur le territoire de Vienne Sud à savoir :

- La Buvette de l'Île Barlet située à Saint-Romain-en-Gal
- La Presqu'île, base de loisirs de Condrieu-les-Roches
- La base de loisirs « Espace Eaux Vives » à Saint-Pierre-de-Bœuf
- Le camping des Claires situé à Saint-Rambert-d'Albon.

La fiche analytique ci-jointe présente de manière récapitulative l'opération mise en œuvre cette année.



Découvrez la ViaRhôna en vélo électrique

Contexte de la démarche

Suite à la réussite d'une opération de location de VAE lancée en 2013 par la Compagnie Nationale du Rhône le long de la ViaRhôna, Vélogik, structure privée, a décidé de renouveler l'opération en 2014. Cette démarche relève d'une expérimentation sur l'offre VAE. Elle se déroulera sur 2 sites à savoir : Vienne Sud et Lac du Bourget - Chautagne.



Modalités

- > **Porteurs de l'initiative** : Vélogik
- > **Début de l'opération** : 2014
- > **Prestation proposée** : Location de VAE
- > **Période** : saison estivale
- > **Public ciblé** : touristes et locaux
- > **Nombre de VAE** : 40 soit 20 sur chaque territoire
- > **Financements** : autofinancement, CNR, SMRP et CCC
- > **Tarifs** : 15 euros 1/2 journée et 20 euros journée
- > **Fonctionnement / Gestion** :
 - Achat de la flotte de vélo et mise à disposition auprès de loueurs sur les territoires
 - 4 points de location sur Vienne Sud
 - Location des VAE par les partenaires locaux à la hauteur de 40 euros/vélo/mois
 - Entretien du matériel par Vélogik
 - Pas de possibilité de déposer son vélo dans un autre point de location

Contact

Pierric TABOURET
Vélogik
04.37.45.14.68



Cette opération portée entièrement par un prestataire privé est une occasion pour le Syndicat Mixte Rhône PLURIEL d'avoir un retour sur le modèle économique mis en place et de pouvoir en tirer des conclusions pertinentes pour la suite. En effet, dans le cas où l'expérimentation est un succès, le portage d'une offre de VAE par le biais d'un privé pourra alors être un scénario à retenir pour le futur.

4. Perspectives opérationnelles pour la suite du stage

Les résultats obtenus après deux mois de travail et de recherches au sein du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL sont quelques peu partiels mais permettent cependant d'avoir de solides bases pour la suite du stage.

- ✓ Concernant les recherches sur le vélo électrique, quelques précisions devront encore être amenées afin d'obtenir un descriptif détaillé de l'outil.
- ✓ Concernant l'offre VAE, le diagnostic du territoire et des pratiques doit être complété. Ici il n'a été présenté que des éléments de diagnostic. D'autres entretiens et leur analyse auprès des acteurs du territoire permettront de le finaliser.
Ce diagnostic est un constituant essentiel dans la réflexion et l'élaboration de l'offre d'un service VAE sur un territoire.
- ✓ Une analyse comparative des initiatives prises par certains territoires en matière de location de VAE sera aussi menée mettant en exergue les avantages et inconvénients de chaque expérience. Cette analyse permettra de sélectionner les éléments transférables judicieux de prendre en compte dans l'élaboration d'un modèle économique.
- ✓ Des scénarios seront créés pour le territoire de Rhône PLURIEL. Aujourd'hui, ces scénarios se dessinent peu à peu grâce à la mise en place de l'opération de location de VAE lancée par Vélogik cet été.
- ✓ Une analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) de chaque scénario envisagé pour le territoire Rhône PLURIEL sera bien entendu menée. Cette analyse a pour objectif de démontrer la pertinence de chaque scénario.
- ✓ Pour terminer sur ces perspectives opérationnelles, il est important de rappeler que le suivi de l'opération VAE 2014 sera aussi un travail important notamment avec l'animation de la page Facebook de l'opération.

PARTIE 4

Apports réciproques et retours d'expériences

Entre acquisition de connaissances et de compétences & pratique

Cette partie a pour objectif de réaliser une évaluation de la formation engagée il y a maintenant deux années et qui se termine aujourd'hui par l'intermédiaire d'un stage de fin d'étude d'une durée de six mois.

Ici, le but est de comprendre quels ont été les apports d'un point de vue cognitif, pratique et personnel du Master pour mener à bien la mission confiée durant le stage ainsi que ceux développés durant le stage.

1. Le Master IDT : l'opportunité d'acquérir connaissances et compétences

1.1 Choix du cursus, de la formation IDT

Après avoir réalisé et validé une licence professionnelle Géographie et Aménagement du Territoire à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble en 2012, j'ai souhaité poursuivre mon cursus dans un domaine similaire.

Le Master Ingénierie du Développement Territorial me permettait d'approfondir mes connaissances et compétences en matière de développement des territoires qu'ils soient urbains, ruraux ou périurbains.

Les trois grands axes de cette formation (élaborer des stratégies de développement, animer des projets territoriaux et utiliser divers méthodes et outils de la géomatique au service de la gestion des territoires), me paraissaient très pertinents et très complémentaires pour obtenir une formation solide avant de me lancer sur le marché de l'emploi.

Ce cursus était aussi le moyen d'accéder à une professionnalisation dès la première année de Master de par les divers enseignements et cas d'études proposés.

Même si mes attentes n'ont pas toujours été bien définies en termes de projet professionnel, le Master IDT et sa grande transversalité m'assuraient un aiguillage pertinent pour la suite de mon parcours.

1.2 Enseignements et intervenants

Les deux années réalisées au sein de ce Master ont été diverses et variées mais très complémentaires en termes d'enseignements.

La première année proposait un semestre très théorique basé essentiellement sur des enseignements en tronc communs avec d'autres Masters. Puis un second semestre partagé entre théorie, mémoire et stage.

Le mémoire était un réel travail de recherches. Il relevait d'un exercice de réflexion autour d'un problème territorial de notre choix. Notre capacité d'analyse et notre capacité à se saisir de nos connaissances étaient donc sollicitées.

Quant au stage, réalisé durant les trois mois d'été, il nous a permis d'avoir une première expérience professionnelle pour asseoir, d'un point de vue pratique, nos connaissances et compétences.

La deuxième année a proposé un découpage tout autre avec un semestre de mise en application des connaissances par le biais de cas d'études concrets, couplé à un atelier professionnel (qui sera expliqué par la suite). Le semestre en cours repose quant à lui, sur un stage long d'une durée de 6 mois, un stage de fin d'études permettant de faciliter notre entrée dans le milieu professionnel.

L'alternance entre la forme et le type d'enseignements ainsi que les diverses périodes proposées durant ce Master ont été autant de caractéristiques qui ont su m'attirer dans cette formation et qui ont été bénéfiques pour mon enrichissement personnel. Le contact permanent, notamment durant

la deuxième année, avec le mode professionnel par le biais d'intervenants a contribué à augmenter nos compétences pratiques et notre bonne compréhension du milieu professionnel.

1.3 Les Ateliers

Comme nous l'avons évoqué précédemment, le Master IDT est constitué d'Ateliers professionnels répondant à des commandes d'études passés par des professionnels. Ces ateliers sont encadrés par des enseignants et s'étendent sur la période de septembre à fin mars.

En Master 2, nous avons pu piloter ces ateliers avec l'aide des Master 1 sous la tutelle de référents pédagogiques.

Ils ont été l'occasion de s'insérer dans la vie professionnelle sur plusieurs points :

- Par la réponse à une commande passée en veillant au respect des modalités qui y sont liées (confidentialité, date de rendus etc.)
- Par le contact avec des individus experts
- Par la mise en réseaux et le travail en équipe

Les ateliers nous ont aussi permis de mettre en œuvre de nombreux outils méthodologiques acquis tout au long de notre cursus.

Tableau récapitulatif des apports du Master IDT		
	Ce que j'ai acquis...	Mes priorités d'amélioration et d'acquisition...
Savoir	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Connaissances théoriques sur les enjeux relatifs au développement territorial ✓ Connaissance sur les acteurs du développement territorial 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Connaissances spécialisées sur un domaine de développement territorial précis
Savoir-faire	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maîtrise d'outils méthodologiques de concertation, d'animation, d'évaluation et de géomatique 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Compétences plus poussées en termes de communication et d'information (logiciels de DAO) ✓ Réalisation d'un plan de financement
Savoir-être	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'un réseau de professionnels ✓ Travail en équipe ✓ Organisation et autonomie ✓ Polyvalence 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capacité de dialogue et d'expression ✓ Développer mon assurance

Figure 16 : Tableau récapitulatif des apports du Master IDT (Source : Deléglise Laurie)

2. Le stage de fin d'études : entre mise en application et nouveautés

2.1 Le stage : une continuité dans mon parcours professionnel

La réalisation de mon stage de fin d'études au sein du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL répond à des objectifs que je m'étais fixés au préalable : essayer de trouver un stage mêlant politiques publiques et tourisme. En effet, affectionnant tout particulièrement ces deux domaines de développement territorial, il m'était important de pouvoir travailler durant six mois sur les problématiques qui y sont liées.

Le stage que je réalise actuellement entre tout à fait dans ce cadre notamment avec la ViaRhôna, infrastructure touristique inscrite dans le CDDRA de Rhône PLURIEL. Il est donc l'occasion de pouvoir me positionner sur un domaine particulier pour mon projet professionnel et pour les années à venir. En effet, le stage entre en continuité avec mes expériences professionnelles passées telles que :

- Le travail saisonnier au sein d'un office de tourisme
- La réalisation du stage de Master 1 à l'Agence Touristique Départementale de la Savoie
- La réalisation de l'évaluation finale des programmes LEADER des GAL de l'Espace Belledonne et du Pays Voironnais.

Le travail qui m'est demandé aujourd'hui apporte donc une réelle plus value à mon cursus professionnel et universitaire.

2.2 Une découverte de nouvelles problématiques et réflexions liées à un nouveau territoire

Le territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL, m'était peu familier avant mon arrivée au début du mois d'avril. La découverte d'un nouveau lieu aux problématiques différentes à celles auxquelles j'ai été confrontée durant mon cursus m'apporte beaucoup en termes de connaissances.

En effet, habituée à mener des réflexions axées sur la montagne et son rapport avec les villes, je fais face aujourd'hui à de nouvelles problématiques liées notamment à des aspects touristiques sur un territoire situé dans l'axe rhodanien au sud de l'agglomération lyonnaise.

Ce stage est donc une opportunité d'élargir mon champ de compétences et d'acquérir de nouvelles connaissances sur un nouveau type de territoire.

De plus, le travail sur un projet tel que la ViaRhôna peut aussi être considéré comme une aubaine puisqu'il est l'un des projets majeur de la région Rhône-Alpes. De fait, il peut m'être avantageux dans le sens où il touche à divers domaines et mobilise un large panel d'acteurs. Etant amenée à rencontrer ces derniers, il m'est clairement offert la possibilité de créer un réseau de professionnels.

Enfin, la découverte d'un travail au sein d'un autre niveau de collectivité territoriale est un atout indéniable puisqu'il permet d'assimiler son fonctionnement.

2.3 L'importance des outils méthodologiques

Depuis le début du mois d'avril, il apparaît clairement que les divers outils méthodologiques appris durant la formation du Master IDT ont du être mobilisés (entretiens, veille territoriale, diagnostic, recherches bibliographiques, etc.).

Cependant, il semblerait que d'autres outils soient nécessaires pour répondre aux objectifs fixés dans le cadre du stage.

Ces outils relèvent essentiellement de méthodes de communication et d'information à mettre en place durant toute l'opération de location de VAE. Les outils et techniques appris me seront, en effet, bénéfiques pour la suite de mon parcours professionnel dans le sens où le domaine du tourisme requière des compétences en matière de promotion et de communication.

Tableau récapitulatif des apports du Master IDT et du stage			
	Ce que j'ai acquis...	Mes priorités d'amélioration et d'acquisition...	En cours d'acquisition durant le stage
Savoir	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Connaissances théoriques sur les enjeux relatifs au développement territorial ✓ Connaissance sur les acteurs du développement territorial 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Connaissances spécialisées sur un domaine de développement territorial précis 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Connaissances du territoire Rhône PLURIEL et de ses enjeux relatifs au tourisme
Savoir-faire	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maîtrise d'outils méthodologiques de concertation, d'animation, d'évaluation et de géomatique 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Compétences plus poussées en termes de communication et d'information (logiciels de DAO) ✓ Réalisation d'un plan de financement 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prise en main d'outils méthodologiques d'information et de communication via l'opération VAE
Savoir-être	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'un réseau de professionnels ✓ Travail en équipe ✓ Organisation et autonomie ✓ Polyvalence 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capacité de dialogue et d'expression ✓ Développer mon assurance 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Intégration dans une structure, une équipe déjà mise en place ✓ Prise de parole et dialogue avec les acteurs

Figure 17 : Tableau récapitulatif des apports du Master IDT et du stage
(Source : Deléglise Laurie)

3. Réflexions sur mon projet professionnel après stage

Après avoir réalisé deux stages au sein de structures publiques j'aimerais à la fin de mon stage m'orienter vers une structure privée pour un premier emploi.

En effet, il me semble intéressant de pouvoir découvrir les diverses missions qui peuvent être confiées notamment dans un bureau d'études.

Ce changement de direction en termes de structure ne sera surement pas une chose facile à réaliser dans le sens où mon expérience au sein des collectivités territoriales n'est pas celle des bureaux d'études.

Le champ d'application quant à lui semble s'être dessiné peu à peu au fil de ma formation. Le domaine du tourisme semble en effet correspondre à mes attentes en termes de réflexions/problématiques et de travail à réaliser.

La possibilité de coupler le domaine touristique au domaine des politiques publiques, comme il en est le cas pour mon stage, serait bénéfique puisqu'elle me permettrait de compléter mon expérience.

Aujourd'hui, la recherche d'un emploi dans la continuité de mon stage ou dans un domaine similaire via des sites ressources ou mes contacts est une priorité afin de préparer au mieux la fin de mon cursus universitaire et donc mon entrée dans le milieu professionnel.

Conclusion

Afin de conclure ce rapport, il semble important de revenir sur quelques éléments qui ont résulté de l'étude menée ici.

La mise en œuvre de politiques publiques aux divers échelons territoriaux en faveur du vélo participe à la prise en compte des problématiques environnementales dans le contexte sociétal actuel. L'essor d'infrastructures cyclables lié à ces politiques publiques participe à favoriser le développement de l'outil vélo au sein des territoires. Ces infrastructures, telles que la ViaRhôna, jouent un rôle important dans la mise en place d'offres touristiques notamment en apportant de réelles plus-values comme la sécurité.

L'émergence du Vélo à Assistance Electrique semble être pour certains territoires l'opportunité de développer un nouveau produit touristique permettant de compléter leur offre.

La démocratisation de ces offres commence en effet à prendre une certaine ampleur depuis quelques années (cf. cas d'études et fiches analytiques présentées précédemment).

Un point reste cependant à souligner concernant le VAE. En effet, ce dernier ne répond pas seulement à un besoin identifié relevant de la topographie (dénivelé trop important pour réaliser un itinéraire en vélo classique) mais semble aussi répondre aux besoins d'une clientèle éloignée de la pratique du vélo pour diverses raisons (santé, forme physique, âge etc.) et qui souhaite renouer les liens avec cette pratique.

Concernant le territoire du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL, l'opération de location de VAE lancée pour 2014 devrait aller en continuité de la réussite de l'opération de 2013.

A ce jour, le modèle économique qui s'appuie sur un portage privé semble être celui se dégageant comme le plus pertinent pour les collectivités, notamment par les facilités qu'il implique en termes de fonctionnement et de maintenance. Les résultats de l'opération portée par Vélogik confirmeront peut être ce postulat.

Juger de la pertinence et de l'utilité d'un tel outil touristique sur un territoire est une chose complexe et intéressante à réaliser. L'opportunité qui m'a été offerte de mener cette réflexion au sein de Rhône PLURIEL est une occasion pour moi de mettre en application les diverses connaissances et compétences acquises durant ma formation en IDT.

Bibliographie

Ouvrages :

Agence Française de l'Ingénierie Touristique, 2003, *Voies vertes : Fréquentation et Impact*, éd. Les Cahiers de L'Afit, 93p

Grand Angle Atout France, 2009, *Spéciale économie du vélo*, Hors série n°6, 36p

Rapports :

Communauté d'Agglomération du Pays Viennois, 2009, *Schéma Touristique 2010-2015*, 70p.

Etude Atout France & Indiggo Altermodal, 2009, *Spéciale Economie du Vélo*, consultable en ligne : <http://www.atout-france.fr/publication/special-economie-velo-etude-complete> , 526p.

Etude Inddigo Altermodal, 2013, *Mission mobilité dans les Parcs de Rhône-Alpes : Guide méthodologique sur le déploiement concerté d'une offre de vélo à assistance électrique (VAE)*, 90p.

Grande Traversée des Alpes, 2013, *Stratégie « itinérance vélo »*, consultable en ligne : <http://www.grande-traversee-alpes.com/uploads/images/Documents-CDS/ProgBilan/Strategie%20GTA-velo.pdf> , 24p.

Groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo, 2012, *Plan national vélo*, consultable en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNV15022012.pdf> , 32p.

Mission Parlementaire, 2004, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, consultable en ligne : http://www.avenir-transport.org/avenirtransport/images/stories/images/documentspdf/rapport2004_rapportvelo.pdf , 69p.

Rapport d'études PREDIT, 2006, *Demain, le voyage La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable. Scénarios à 2050.* , consultable en ligne : <http://developpementdurable.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Urbamet/0283/Urbamet-0283695/CETTEXST005918.pdf> , 182p.

Région Rhône-Alpes, 2008, *Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs*, consultable en ligne : http://www.rhonealpes.fr/uploads/Document/66/WEB_CHEMIN_840_1216989657.pdf , 11p.

Rhône PLURIEL, 2012, *Bilan d'activité 2012*, 42p.

Articles :

Billet (J.), 1987, « Politique régionale et développement touristique en Rhône-Alpes », in: *Revue de géographie alpine*, Tome 75 N°2. pp. 115-127

Gaboriau (P.), 1991, « Les trois âges du vélo en France », in: *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34.

Grandpré (F.), 2007, « Attractions, attractions et produits touristiques : trois concepts distincts dans le contexte d'un développement touristique régional », in : *Téoros*, pp. 12-18

Références tirées d'Internet :

- Charte du Comité National France Vélo Tourisme, DGIS, 2011. http://www.dgcis.gouv.fr/files/files/directions_services/tourisme/territoires/developpement-durable/charte-comite-national-france-velo-tourisme.pdf (consultée le 10/04/2014)
- Compte rendu « Groupe thématique : Services aux usagers et innovations », Comité d'itinéraire interrégional ViaRhôna, 2014.
- Compte rendu « Table ronde : le vélo un moteur économique, 12e Journée d'Etude de la FUBicy » FUBicy, 2010. http://www.fubicy.org/IMG/pdf/resume_TR-2.pdf (consulté le 19/05/2014)
- Conférence Européenne des Ministres des Transports, « La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables : aller de l'avant. Politiques nationales en faveur du vélo », 2004.
- Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional « Politique régionale de soutien aux modes doux », Conseil Régional Rhône-Alpes, 2006. http://www.srt.rhonealpes.fr/documents/Deliberation_modes_doux_180506.pdf (consultée le 29/04/2014)
- Directive européenne 2002/24/CE relative à la réception de véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, Parlement Européen, 2002. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:124:0001:0044:FR:PDF> (consultée le 22/05/2014)
- Dossier de presse « Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) La marche et le vélo », Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'Energie, 2014. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_-_mobilités_actives_-_05-03-14.pdf (consulté le 10/04/2014)
- Fiches expériences « Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux, une opportunité pour les territoires », Réseau des Grands Sites de France, 2010. http://www.grandsitedefrance.com/book/ecomobilite2/experiences_d_ecomobilite_touristique_et_de_loisirs.pdf (consultées le 10/04/2014)
- Fiche technique Véloroutes et Voies Vertes « Véloroutes et voies vertes : tourisme » MN3V, 2005. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-fiches-techniques-Veloroutes.html> (consultée le 29/04/2014)
- Fiche synthèse « Etude de fréquentation et d'impact économique, social et environnemental de la voie verte véloroute ViaRhôna », Maison du tourisme du Pilat, 2011. <http://www.pilat-tourisme.fr/images/pilat-tourisme/pdf/espace-pro/renduvoiefin.pdf> (consultée le 14/04/2014)
- « Guide pratique pour la création de produits touristiques », CDDRA Alpes Sud Isère, 2011. [http://www.alpes-sud-isere.fr/le-territoire/notre-ambition/?no_cache=1&tx_drblob_pi1\[downloadUid\]=200](http://www.alpes-sud-isere.fr/le-territoire/notre-ambition/?no_cache=1&tx_drblob_pi1[downloadUid]=200) (consulté le 12/05/2014)
- Note de synthèse « La veille stratégique : du concept à la pratique », Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires, 2005. http://www.iaat.org/telechargement/veille_strategique_note_synthese.pdf (consultée le 14/04/2014)
- Poster du « Plan Rhône », Plan Rhône, 2007. http://www.planrhone.fr/data/Files/Plan_rhone/poster_planrhone.pdf (consulté le 30/04/2014)
- Présentation « BENCHMARKING des offres Touristiques en Europe utilisant des Vélos à assistance électrique », ExtraEnergy, 2010.

http://www.rhonealpesrouleeelectrique.org/images/pdf/RRARE_benchmarking_tourismeVAE_europe_mai_2010.pdf (consultée le 14/04/2014)

- Présentation « Stratégie 2014 », Rhône-Alpes Tourisme, 2014. <http://fr.scribd.com/doc/206957611/Strategie-2014-Rhone-Alpes-Tourisme> (consulté le 24/04/2014)
- Synthèse de la conférence-débat sur « Les voies vertes : outils de développement durable » au Conseil Economique, Sociale et Environnemental, 2011. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Colloque-voies-vertes-outils-du.html> (consultée le 29/04/2014)
- Synthèse du « Schéma Régional des Services de Transport », Région Rhône-Alpes, 2008. http://www.srt.rhonealpes.fr/documents/Synthese_grand_public_SRST_260908.pdf (consultée le 29/04/2014)

Sites Internet :

Sites institutionnels :

<http://www.alsaceavelo.fr>

<http://www.atout-france.fr>

<http://www.berrycyclettes.fr>

<http://www.bretagne-cotedegranitrose.com>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

<http://ecocitoyens.ademe.fr>

<http://innovation.rhonealpes-tourisme.com>

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.parc-haut-jura.fr>

<http://www.planrhone.fr>

<http://pro.rhonealpes-tourisme.com>

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.rhonealpes.fr>

<http://www.rhone-pluriel.fr>

<http://www.veilleinfotourisme.fr>

<http://www.vercors.org>

Sites dédiés au cyclisme :

<http://abc-velo-electrique.com>

<http://www.af3v.org>

<http://www.avem.fr>

<http://www.bybike.fr>

<http://www.cybien.fr>

<http://cyclurba.fr>

<http://www.departements-regions-cyclables.org>

<http://www.eurovelo.org>

<http://ffct.org>

<http://www.francevelotourisme.com/>

<http://www.fubicy.org>

<http://www.grande-traversee-alpes.com>

<http://www.si.ens-cachan.fr>

<http://www.viarhona.com>

<http://www.ze-velo.com>

Annexes

Annexe 1 : Programme d'action Syndicat Mixte Rhône PLURIEL CDDRA 2013

ENJEU 1 Des confins de départements vers la reconnaissance d'un territoire solidaire et organisé en bassins de vie quotidiens	
Faire du lien entre les multiples acteurs socio-économiques	Etre solidaire envers les plus vulnérables
<p>Action 1 : Fédérer les prestataires touristiques et développer les outils de communication pour rendre cohérente et visible l'offre du territoire</p> <p>Action 2 : Valorisation du centre-ville de Vienne, en tant que pôle touristique et commercial central</p> <p>Action 3 : Soutenir l'éducation artistique et culturelle et les événements culturels structurants</p> <p>Action 4 : Contribuer au développement d'équipements culturels structurants</p> <p>Action 5 : Animer la Charte de Territoire, communiquer, évaluer le CDDRA Rhône PLURIEL</p> <p>Action 6 : Animer, communiquer, évaluer le PSADER Rhône PLURIEL</p>	<p>Action 7 : Faciliter l'insertion professionnelle et sociale des jeunes</p> <p>Action 8 : Rendre accessible des services aux personnes en situation de vulnérabilité via des pôles ressources</p>
ENJEU 2 Une situation géographique spécifique et un tissu économique diversifié comme socles de la création d'emplois	
S'appuyer sur les richesses locales pour conforter et développer l'économie du territoire	Ancrer le fleuve Rhône et les patrimoines comme force motrice de développement
<p>Action 9 : Agir en faveur de l'entrepreneuriat (CréaFil)</p> <p>Action 10 : Soutenir l'économie de proximité – Commerces et artisanat</p> <p>Action 11 : En s'appuyant sur ReCoITer, conforter et développer la filière d'approvisionnement en produits locaux de la Restauration Hors Domicile</p> <p>Action 12 : Valoriser les productions locales via les circuits courts de proximité</p> <p>Action 13 : Expérimenter pour développer</p> <p>Action 14 : Développement de l'Economie Sociale et Solidaire, en particulier d'un Pôle Territorial de Coopération Economique</p> <p>Action 15 : Requalification de la vallée de la Gère</p> <p>Action 16 : Agir en faveur du développement des entreprises</p> <p>Action 17 : Anticiper durablement le foncier économique</p> <p>Action 18 : Aménagement du pôle tertiaire de Saint Germain</p>	<p>Action 19 : Favoriser les liens entre le fleuve Rhône, ViaRhôna et les territoires intérieurs pour rendre cohérente et visible l'offre du territoire.</p> <p>Action 20 : Faire des hébergements touristiques du territoire des étapes incontournables de l'itinérance</p> <p>Action 21 : S'appuyer sur les patrimoines évocateurs du territoire pour les faire vivre</p>
ENJEU 3 Pour un territoire économe et responsable de ses ressources	
Assumer les pressions urbaines	Gérer de manière partagée nos ressources naturelles
<p>Action 22 : Valoriser une offre alternative à la voiture individuelle</p> <p>Action 23 : Favoriser l'éco-habitat</p> <p>Action 24 : Maintenir le foncier agricole et favoriser l'installation/transmission</p>	<p>Action 25 : Valoriser le rôle multifonctionnel de la forêt</p> <p>Action 26 : Favoriser la gestion concertée des milieux et des ressources de vulnérabilité via des pôles ressources</p> <p>Action 27 : Faire de l'éducation au territoire un chemin vers la citoyenneté</p>

ACTION 19

FAVORISER LES LIENS ENTRE LE FLEUVE RHONE, VIARHONA ET LES TERRITOIRES INTERIEURS

Contexte

Le fleuve Rhône et ViaRhôna constituent la colonne vertébrale du territoire Rhône PLURIEL, à l'interface entre les activités terrestres et fluviales. Le fleuve représente une source d'attractivité majeure, renforcée avec l'arrivée de la ViaRhôna. Il s'agit donc de s'appuyer sur cette infrastructure, en restant très vigilant et réactif sur son entretien, de renforcer les synergies entre les sites majeurs du fleuve et de consolider les liens avec les territoires intérieurs pour développer le tourisme de proximité.

Selon l'étude de fréquentation et d'impact de l'été 2011 sur la ViaRhôna, réalisée par la Maison du Tourisme du Pilat, l'itinérance avec une nuitée est la pratique qui engendre le plus de retombées économiques. Rhône PLURIEL voit, à travers ViaRhôna, l'opportunité pour le territoire de développer différents outils d'itinérance et ainsi impulser une mise en tourisme des prestataires et prestations touristiques visible par les publics et favorable économiquement pour le territoire. La mise en réseau devra se renforcer afin d'offrir aux usagers, qu'ils soient locaux ou non, des prestations de service de qualité (restauration, hébergements, location de vélos, infos pratiques...).

Objectifs

- Rendre le Rhône accessible aux riverains sur les deux rives du fleuve.
- S'appuyer sur la ViaRhôna pour développer l'attractivité du territoire en structurant des activités de service autour des sites majeurs, en valorisant les bords du Rhône et les territoires intérieurs et en mettant en place des outils innovants.
- Travailler davantage de manière transversale sur les questions liées au Rhône, en considérant cet espace comme un territoire commun.
- Qualifier l'offre existante en termes d'équipements touristiques et de prestations d'itinérance (tous modes de déplacement).
- Développer et organiser la notion d'itinérance en favorisant l'écomobilité.
- Compléter les équipements fluviaux et soutenir les sports nautiques emblématiques du territoire.

Présentation de l'action

- **Conforter ViaRhôna comme une artère touristique irrigant le territoire**

Conscients que ViaRhôna peut se révéler être un moteur extraordinaire de l'économie touristique, les partenaires locaux ont souhaité mettre l'accent sur l'aménagement de la voie, l'observation de la fréquentation de la voie, l'information, la promotion et la mise en tourisme de ViaRhôna (action 1).

Les maîtres d'ouvrage devront être attentifs à la durabilité de l'équipement nouvellement créé.

Il s'agira également de poursuivre le travail sur la signalétique directionnelle et sur la signalétique patrimoniale, notamment pour accéder aux bourgs qui sont éloignés de ViaRhôna, ou invisibles depuis ViaRhôna, travailler davantage au niveau des haltes et aires d'accueil pour renforcer les services, imaginer une forme d'accueil et d'information de qualité sur la ViaRhôna, poursuivre le travail sur l'accessibilité, et créer les conditions pour utiliser les TER existants afin d'accéder aux sites touristiques du territoire de Rhône PLURIEL.

Objectif stratégique 4 : Ancrer le fleuve Rhône et les patrimoines comme force motrice du développement

- **Développer les modes de déplacements doux en lien avec ViaRhône (boucles locales)**

L'opportunité que revêt ViaRhône est la promotion des modes de déplacements doux et la découverte des arrière-pays par le biais d'itinéraires cyclables sécurisés. Cette action met l'accent sur les boucles reliées à ViaRhône qui rendent possible la découverte des arrière-pays. En filigrane, l'itinérance prend toute sa place avec en point de mire le maillage de réseaux cyclables sécurisés, accessibles à tous, de chaque côté du Rhône et s'intégrant obligatoirement dans la dynamique touristique locale. Pour chaque nouvelle création de piste cyclable, devront être pris en compte l'intégration dans un schéma existant (ou étude préalable), la connexion avec ViaRhône ou une piste déjà reliée à ViaRhône, la présence le long du tracé d'un site touristique ou patrimonial valorisé, référencé par un OT, les services nécessaires à créer ou développer (aire d'accueil, RiS...), la signalétique et l'inscription de cette piste cyclable dans la politique touristique locale (communication par un opérateur touristique dans sa promotion touristique).

- **Encourager la création et le développement d'activités en lien avec le fleuve Rhône et de sports nautiques non motorisés, tout en assurant leur intégration dans la dynamique touristique locale.**

Il s'agira de favoriser d'une part la création et la qualification d'activités en lien avec le fleuve Rhône et de sites nautiques et de loisirs situés le long du Rhône et de ViaRhône (accueil de qualité, accessibilité, intégration dans la dynamique touristique locale) et d'autre part de soutenir les sites et activités nautiques emblématiques du territoire (dont la joute – la barque – l'aviron – le sauvetage). Un travail sur l'activité Pêche pourra également être lancé.

- **Mise en valeur des quais et berges du Rhône**

Il s'agira d'allier aménagement et découverte des berges du Rhône, par des outils de valorisation (mise en lumière, signalétique, panneaux d'information) et d'équipement (promenades, espaces ouverts donnant un accès direct au fleuve...). Les Offices de Tourisme devront être associés à tout projet « d'ouverture au fleuve » afin de l'intégrer dans leur promotion touristique.

L'aide régionale portera sur :

- Les études, diagnostics et états des lieux en fonction des domaines abordés.
- La conception, l'aménagement, l'équipement, la réalisation des itinéraires cyclables, du mobilier et des services annexes.
- Les aménagements et équipements le long des berges du Rhône.
- La création de sites et d'activités nautiques et de tourisme, le long du Rhône ou en lien avec ViaRhône (dont le projet de la base de loisirs – hors hébergements - de Saint Pierre de Bœuf avec un taux de 40%).
- Le soutien, matériel et immatériel, aux activités nautiques (la joute – la barque – l'aviron – le sauvetage), sous réserve d'une valorisation touristiques.

Conditionnalité des aides :

- Pour la mise en valeur des quais et berges du Rhône, il sera nécessaire de présenter un projet global au sein duquel la mise en valeur des quais et berges constitue un des volets : la Région ne financera pas uniquement des projets de mise en lumière, et son attention sera attirée par des projets visant une qualité environnementale importante.
- Tout projet mené sur le linéaire de ViaRhône et relevant jusqu'à présent de la convention cadre signée avec la Région Rhône-Alpes (signalétique notamment) devra être réalisé en parfaite complémentarité avec les services régionaux concernés et se référer aux chartes graphiques et signalétiques élaborées par la Région. Les travaux d'entretien de la voie ne sont pas subventionables.
- Concernant les activités nautiques de type joute, barque, aviron et sauvetage, elles devront être ouvertes au public touristique, accessibles par tous et valorisées.
- Pour toute création ou rénovation de bâtiment, le maître d'ouvrage devra respecter des critères de performance énergétique exemplaires.

Famille de bénéficiaires potentiels :

Rhône PLURIEL, EPCI, communes, associations, entreprises, Chambres consulaires, Parc naturel régional du Pilat.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de km/boucles créées.
- Fréquentation des sites touristiques en lien avec la ViaRhôna.

Partenariats :

EPCI, communes, Offices de Tourisme, prestataires touristiques, Parc naturel régional du Pilat, Chambres consulaires, associations.

Plan de financement de l'action 19 :

	DEPENSES		RECETTES			
	Montant total	Dépense subventionnable	I / F	Taux	Subvention régional	Maître d'ouvrage
Etude et diagnostics	66 666	66 666	F	30	20 000	46 666
Itinéraires cyclables	600 000	600 000	I	30	180 000	420 000
Aménagements des berges	100 000	100 000	I	30	30 000	70 000
Soutien aux activités nautiques, création de sites et activités nautiques	1 399 999	1 399 999	I	30	420 000	979 999
TOTAL	2 166 665	2 166 665	I et F	30	650 000	1 516 665

L'ANALYSE DEVELOPPEMENT DURABLE DE L'ACTION

Economie/activité

L'action vise au niveau économique à :

- Conforter les activités existantes et les emplois associés voire permettre la création de nouvelles activités.
- Optimiser les retombées économiques et touristiques des sites et activités situés aux abords de la ViaRhôna et sur les communes environnantes.
- Augmenter et diversifier les prestations touristiques proposées sur le territoire. Il paraît incontestable que la mise en service de la véloroute aura des retombées économiques directes sur les territoires

Environnement

Ces aménagements permettront une meilleure préservation des sites et des ressources naturels. L'itinéraire ViaRhôna met clairement en exergue les modes de déplacement doux (marche à pied, rollers, vélos) dans le cadre principal des déplacements de loisirs et, de façon plus minoritaire, pour les déplacements professionnels puisque sur son linéaire, aucun véhicule motorisé n'est accepté. De plus, sur le secteur de Rhône PLURIEL, ViaRhôna traverse deux espaces naturels sensibles : l'île de la Platière et l'île du Beurre, dont la spécificité sur ce dernier site a abouti à un accès partagé entre piétons et cyclistes.

Social

ViaRhôna constitue un véritable trait d'union entre les territoires des deux rives et entre leurs habitants. Cette infrastructure permettra, à terme, de faire le lien entre rive droite et rive gauche, et entre les territoires situés en amont et ceux situés en aval. Elle peut devenir un lieu de convivialité, d'échange et de rencontres intergénérationnel pour tout public, un lieu de détente et de loisirs. Le développement des déplacements en vélos, des transports en commun réduira les coûts de transports. Les projets accompagnés auront des effets bénéfiques sur le cadre de vie local à travers la mise en place de lieux et d'activités de détente permettant de se ressourcer et de s'évader.

Gouvernance

La démarche globale de ViaRhôna permet une réelle innovation en termes de gouvernance, de partenariat et de mise en réseau des acteurs locaux. Cette mutualisation financière, de moyens matériels et humains, montre bien que selon les domaines traités, l'échelle de mise en œuvre est différente (investissements, signalisation, communication...). Sur ce point, le partenariat est total et résulte d'une volonté politique forte.

Visualisation graphique	-Value	Neutre	+Value
Economie			x
Environnement			x
Social			x
Gouvernance			x

Annexe 4 : Grille d'entretien

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> - Élément déclencheur de la démarche - Besoins identifiés sur le territoire - Réponse à une demande particulière - Intégration de l'opération dans une stratégie touristique (inter)communale, départementale ou régionale
Modalités	<ul style="list-style-type: none"> - Portage de l'initiative - Début de l'opération - Prestation proposée - Période - Public ciblé - Nombre de VAE - Financements - Tarifs - Fonctionnement : achat, gestion, nombre de loueurs, entretien
Mise en réseau	<ul style="list-style-type: none"> - Choix des loueurs (volontariat) - Organisation pour fédérer les acteurs : réunions/communication - Observation d'une dynamique de réseau entre acteurs touristiques grâce à la location de VAE
Conclusions / Retours d'expérience	<ul style="list-style-type: none"> - Les points positifs de l'opération - Les points négatifs de l'opération - Reconduite de l'opération pour les autres années (2014)

Avec la Communauté de Communes de Chautagne, Rhône Pluriel, la Compagnie Nationale du Rhône et Vélogik

Découvrez la ViaRhôna en vélo électrique

du 7 juin au 2 novembre 2014
 > Vienne sud (56km)
 > Lac du Bourget nord (30km)

ViaRhôna

PRESENTATION

Après une première édition durant l'été 2013, l'opération découverte de la ViaRhôna en Vélo à assistance électrique revient cet été !

En 2014, 2 secteurs se joignent à l'opération :

- > Vienne Sud (St Romain en Gal jusqu'à St Rambert d'Albon sur 56 km)
 - > Nord du lac du Bourget (Chamaz à Moltz sur 30km)
- cette opération coordonnée par la société Vélogik, est organisée grâce aux soutiens de plusieurs partenaires locaux et à l'appui de la CNR (Compagnie Nationale du Rhône).

LA VIA RHÔNA

La Via Rhôna est la voie verte qui relie le Léman à la Méditerranée. Elle vous permet de profiter dans un environnement préservé et sécurisé de différents paysages, villes et villages, vignobles et gastronomie au rythme des territoires traversés. En famille, en curieux, en sportif confirmé (ou du dimanche), ou en détente, cet espace s'adapte aux différentes envies et vous permettra de découvrir et redécouvrir des itinéraires insoupçonnés.

DATES

Profitez de la ViaRhôna en Vélo à assistance électrique :
 du 7 juin au
 2 novembre 2014

Partenaires institutionnels

Sponsor

Coordinateur



POINTS DE LOCATION

> SECTEUR CHAUTAGNE

OFFICE DE TOURISME DE CHAUTAGNE
Horaires d'ouvertures variables
Saumont
73310 RUFFIEUX
Tél : 04 79 54 54 72

ESNF – ESPACE SPORT ET NATURE DU FIER

Horaires d'ouvertures variables
Espace sports et nature du Fier
73310 MOTZ
Tél : 04 79 63 77 73 - 06 86 44 44 03

CAMPING DE SAUMONT

Du lundi au samedi 8h à 12h et de 14h à 18h
ZA de Saumont
73310 RUFFIEUX
Tél : 04 79 54 26 26

PROLYNK SPORT

5, Grande Rue
74910 SEYSSEL
Tél : 04 56 82 91 68 – 06 50 58 70 24

LIBELLULE LOCATION

Plage de Conjux
73310 CONJUX
Tél : 06 28 72 24 36

> SECTEUR VIENNE SUD

LA BIUNETTE DE L'ÎLE BARLET
Du mardi au dimanche de 10h à 19h
69560 Saint-Romain-en-Gal
Tél : 04 74 57 08 95 – 06 85 33 37 77

BASE DE LOISIRS - ESPACE EAUX VIVES

Tous les jours de 9h à 18h
Avenue du Rhône
42520 Saint-Pierre-de-Bohout
Tél : 04 74 87 16 09 – 06 86 75 44 63

CAMPING DES CLAIRES

Tous les jours de 9h à 18h
Route de Sablions
26140 Saint-Rambert-d'Albon
Tél : 04 75 31 01 87 – 06 37 79 16 72

ÎLE DU BEURRE

Tous les dimanches et jours fériés
de 14h à 18h et du mardi au vendredi
des vacances scolaires (Zone A)
1 route de Lyon
69420 Tupin et Semons
Tél : 04 74 56 62 62



TARIFS

DUREE	1 PERSONNE	GROUPE *
1/2 journée	15 €	13 €
Journée	20 €	18 €
2 jours et WE	38 €	34 €
Semaine	79 €	71 €

* : à partir de 3 locations

Chaque location nécessite :

DÉPÔT DE GARANTIE de 1000€ par vélo
+ CARTE NATIONALE D'IDENTITÉ

ACCESSOIRES A DISPOSITION :

Remorque arrière (transport de un à deux enfants),
sacoche, casque, antivol, chambre à air et bombe anti-crevaillon

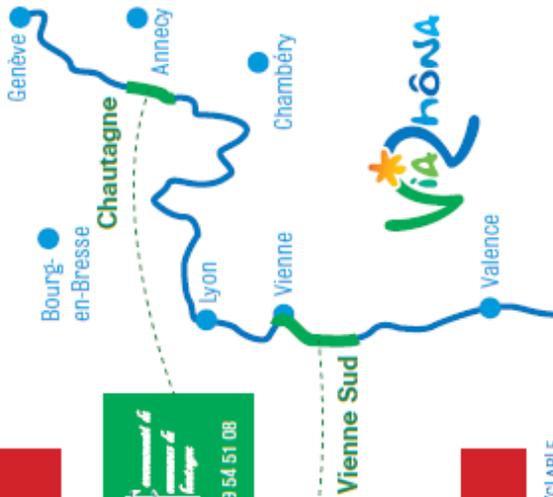
INFORMATIONS



04 79 54 51 08



04 74 78 22 22



VELOGIK

ACTEUR DU DEVELOPPEMENT CYCLABLE

Depuis 2008, Vélojik s'impose comme l'expert de la mise en place de politique cyclable à l'échelle d'un territoire. Elu « Talent du Vélo » en 2011, Vélojik a su s'imposer et se différencier comme l'acteur innovant des services vélos.

LA CNR

ELECTRICITE ET MOBILITE DURABLE

Partenaire de la réussite de cet événement, la Compagnie Nationale du Rhône s'est engagée auprès de Vélojik dans le cadre des missions d'intérêt général. La CNR est le premier producteur français d'énergie exclusivement renouvelable.



Tables

Table des cartes

<i>Carte n°1</i> : Véloroutes et voies vertes de France	p.13
<i>Carte n°2</i> : Schéma régional des Vélourtes et Voies Vertes en Rhône-Alpes	p.17
<i>Carte n°3</i> : Itinéraire de la ViaRhôna	p.19
<i>Carte n°4</i> : Itinéraires Eurovélo	p.19
<i>Carte n°5</i> : Périmètre du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL	p.21
<i>Carte n°6</i> : Répartition des territoires ayant développés une initiative de location de VAE	p.43

Table des figures

<i>Figure n°1</i> : Répartition des pratiquants du vélo par classe d'âge	p.10
<i>Figure n°2</i> : Diagramme de la fréquence de la pratique du vélo en France	p.10
<i>Figure n°3</i> : Schéma de la gouvernance de la ViaRhôna	p.18
<i>Figure n°4</i> : Magazine ViaRhôna n°2, 2014	p.20
<i>Figure n°5</i> : Interface accueil site web ViaRhôna.com	p.20
<i>Figure n°6</i> : Organigramme du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL	p.22
<i>Figure n°7</i> : Stratégie du Syndicat Mixte Rhône PLURIEL	p.23
<i>Figure n°8</i> : Schéma de l'analyse développement durable de l'action 19 du CDDRA/SMRP	p.24
<i>Figure n°9</i> : Affiche de l'opération VAE 2013	p.27
<i>Figure n°10</i> : Schéma des différentes phases d'action du système d'aide au pédalage	p.35
<i>Figure n°11</i> : Tableau récapitulatif des caractéristiques de chaque type de batterie	p.36
<i>Figure n°12</i> : Schéma des possibles emplacements du moteur	p.36
<i>Figure n°13</i> : Tableau récapitulatif des avantages et inconvénients du VAE par rapport à d'autres modes de déplacements	p.38
<i>Figure n°14</i> : Cas de figure numéro 1 pour découvrir le territoire de Rhône PLURIEL	p.41
<i>Figure n°15</i> : Cas de figure numéro 2 pour découvrir le territoire de Rhône PLURIEL	p.41
<i>Figure n°16</i> : Tableau récapitulatif des apports du Master	p.54
<i>Figure n°17</i> : Tableau récapitulatif des apports du Master et du stage	p.56

Liste des sigles utilisés

CDDRA : Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes
CNR : Compagnie Nationale du Rhône
MN3V : Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes
ON3V : Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes

PSADER : Projet Stratégique d'Agriculture et de Développement Rural

SMRP : Syndicat Mixte Rhône PLURIEL

SN3V : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VVV : Véloroutes et Voies Vertes