

5ÈME CLUB ITINÉRAIRES

› ACTES DE L'ÉDITION 2015



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
STRUCTURATION DES ITINÉRAIRES	3
ITINÉRAIRES PRINCIPAUX, SCHÉMAS RÉGIONAUX ET LEUR AVANCEMENT.....	3
<i>Carte du Schéma national des véloroutes et voies vertes – 2015.....</i>	3
<i>Synoptique des comités d'itinéraires.....</i>	3
<i>Actualités des itinéraires principaux</i>	3
<i>Actualités en Régions.....</i>	3
<i>Diverses actualités de la salle :</i>	4
STRUCTURATION DES SERVICES : LES DERNIÈRES ACTUALITÉS DE LA MARQUE ACCUEIL VÉLO	5
<i>Déploiement de la marque</i>	5
<i>Travaux 2015</i>	5
ACTUALITÉS ET PROMOTION DU VÉLO :	6
PAMA 1 ET 2	6
LES CONTRATS DE DESTINATIONS	8
LES PÔLES D'EXCELLENCE	8
L'ACTUALITÉ FRANCE VÉLO TOURISME	9
<i>Gouvernance.....</i>	9
<i>Clients</i>	9
<i>Tourisme à vélo en ville.....</i>	9
<i>Animation éditoriale, réseaux sociaux et fréquentation</i>	9
<i>Évolution</i>	10
L'OBSERVATION.....	10
LES RÉSULTATS DES FRÉQUENTATIONS 2014.....	10
LES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL « OBSERVATION » DU COMITÉ NATIONAL DU TOURISME À VÉLO	10
TABLE RONDE : TOURISME À VÉLO, AUTRES PRATIQUES ET AUTRES MODES, QUELLES ARTICULATIONS ?.....	11
TOUR DE FRANCE.....	11
VÉLO DE MONTAGNE ET VTT.....	12
VÉLO ET CANAUX	13
VÉLO ET CARS.....	14

L'ENSEMBLE DES SUPPORTS POWERPOINT DE LA JOURNÉE SONT À TÉLÉCHARGER SUR [LE SITE DES DRC](#).

STRUCTURATION DES ITINÉRAIRES

ITINÉRAIRES PRINCIPAUX, SCHÉMAS RÉGIONAUX ET LEUR AVANCEMENT

Camille Thomé et Agathe Daudibon - DRC

[Voir le ppt](#)

Carte du Schéma national des véloroutes et voies vertes – 2015

Les DRC ont publié en Juin 2015 une carte actualisée du SN3V à partir des données de l'Observatoire National des véloroutes et voies vertes (ON3V).

Les chiffres à retenir :

- 21 000 km inscrits au SN3V
- ouverts à 55%
- dont EuroVelo : 71%
- 35% en site propre
- 65% en site partagé



CARTE DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES
ÉTAT D'AVANCEMENT AVRIL 2015

Synoptique des comités d'itinéraires

Les DRC mettent régulièrement à jour un panorama synthétique des comités d'itinéraire en France. A retrouver sur [l'Espace Adhérents des DRC](#) → Outils → Téléchargements



Actualités des itinéraires principaux

La Scandibérique / EuroVelo 3	1600 km en France - Ouverts à 49% - 67% de l'infrastructure est en place Nouveau nom - nouveau logo: « La Scandibérique » Ouverture reportée à 2017 Pilote : Région Île-de-France	
EuroVelo 4 / Tour de Manche	1467 km en France - Ouverts à 78% Actu : Réunions des acteurs français de l'EuroVelo 4 en 2015 -> Projet de candidature à des financements européens pour un Grand Tour de Manche franco-britannique (Chef de file de la candidature : Région Basse-Normandie)	
EuroVelo 8	750 km en France - Ouverts à 33% Signatures de conventions de partenariat en cours - 12 partenaires financeurs en 2015 (Chef de file : Région Provence Alpes Côte d'Azur - Coordination : Vélo Loisir Provence)	
La Vélo Francette / V43	637 km - Ouverts à 93% (100% avec le provisoire) Inauguration en juin 2015 + ouverture du site internet (Pilote : ADT Deux-Sèvres)	

Actualités en Régions

Les DRC ont récolté une grande partie des documents-cadres relatifs aux politiques vélos des Régions, à

retrouver sur le site web: <http://departements-regions-cyclables.org/page/documents-officiels-en-regions--p-104.html>

SR3V Aquitaine	Actualisé en Juin 2015
SR3V Midi-Pyrénées	En cours d'actualisation : démarche de la DREAL, avec une navette entre les différents acteurs impliqués qui devrait aboutir.
SR3V PACA	Actualisation adoptée en octobre 2015 - inscrit : 1 500 km de véloroutes et 900 km d'itinéraires d'intérêt régional - ouvert : 20% des véloroutes et 100 % des itinéraires d'intérêt régional

Diverses actualités de la salle :

À propos de l'itinéraire Canal des 2 mers à vélo - Catherine Sciberras, directrice de l'ADT Tarn-et-Garonne

Le comité d'itinéraire réunit 7 départements ainsi que la Région Aquitaine.

L'itinéraire est à 100% en site propre, en longeant notamment le Canal du Midi. Celui-ci est classé au patrimoine mondial de l'Unesco, ce qui entraîne par conséquent des problématiques d'aménagement et une forte protection par la DREAL. C'est un frein important.

Comment faire évoluer le SN3V ? - Pierre Labadie, CRT Champagne-Ardenne

La Région travaille sur la V54 et souhaiterait inscrire un prolongement de cet itinéraire au SN3V. Comment procéder ?

Réponse de Camille Thomé, DRC

Il faut avant tout actualiser le SR3V, puis le faire valider par la CIDUV qui est actuellement en charge de ces questions, les DRC sont saisies pour expertise technique. On peut ensuite espérer que le CGET (commissariat général à l'égalité des territoires) puisse prendre un décret pour actualisation.

Est-ce qu'il y a un statut type pour le portage des itinéraires ? Comment se passe le financement et la mutualisation des ressources ? - Bruno Loire, Région Bourgogne

La forme du conventionnement entre les collectivités partenaires est la plus répandue. Quand le pilote est une ADT ou CRT, le pot commun peut servir à payer la RH. Si le pilote est une collectivité, le pot commun sert à financer les actions communes réalisées par des prestataires. Il peut y avoir une délégation de service « animation » à une structure associative.

La Région PACA a initié la démarche en conventionnant avec l'association Vélo Loisir Provence. Cependant, cette convention arrive à son terme et l'animation sera portée suite à un appel d'offre ouvert. Les DRC peuvent initier les démarches de structuration de comité d'itinéraire, comme par le passé. Ils s'apprêtent à le faire sur la V33 le long de la Seine.

Accessibilité PMR - Inauguration d'une liaison entre la Loire à vélo et Center Parcs - Brendan Le Rest, Pays de la Loire

Une liaison entre le Center Parcs de la Vienne et la Loire à Vélo a été inaugurée récemment. Le parc regroupe 800 cottages et surtout 1600 vélos en location, soit un potentiel de fréquentation très élevé.

Suite à des demandes récurrentes de l'association des paralysés de France, la Région réalise un diagnostic de l'accessibilité de l'itinéraire aux PMR. Il ne sera malheureusement pas possible de régler

tous les problèmes, cependant, l'amélioration de certains tronçons peut proposer une offre élargie à ces usagers en situation de handicap.

Boucle autour de Loire à vélo sur l'estuaire de la Loire : des boucles existent pour proposer aux personnes qui arrivent en train à St-Nazaire de découvrir l'estuaire. Il est intéressant de constater que de nombreux taxis se sont positionnés pour proposer un service de transport adaptés (4 personnes + 4 vélos)

Impacts des infrastructures en maîtrise d'ouvrage départementale - Bertrand Richard, Maine-et-Loire

Les infrastructures du Département structurent les boucles portées par les territoires (communes et leurs groupements). Il faut canaliser les territoires pour avoir une offre cohérente, mais l'implication du Département entraîne les autres collectivités à s'investir.

STRUCTURATION DES SERVICES : LES DERNIÈRES ACTUALITÉS DE LA MARQUE ACCUEIL VÉLO

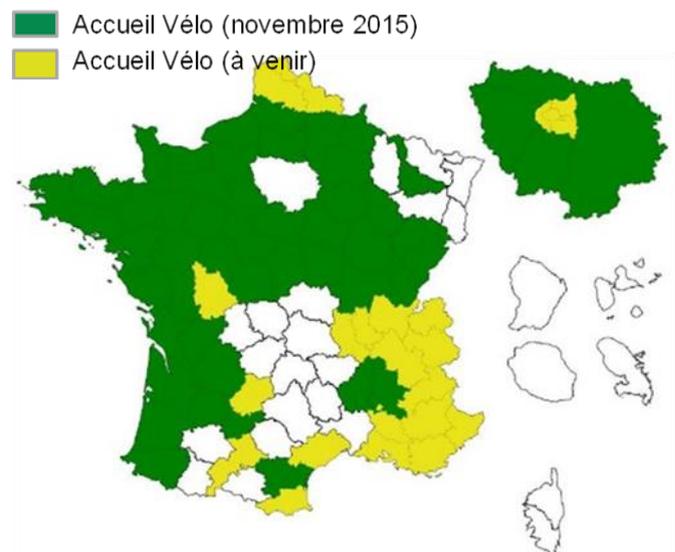
Véronique Brizon – directrice du RN2D, administratrice de FVT

[Voir le ppt](#)

Déploiement de la marque

Accueil Vélo© (AV) est aujourd'hui déployé sur 52 départements, portés par 56 évaluateurs. Il y a un fort potentiel de croissance à court terme étant donné les organismes intéressés et la prochaine ouverture aux itinéraires de montagne.

57% des établissements marqués se situent sur La Vélodyssée et La Loire à Vélo, étant donné leur développement historique. Les établissements sont avant tout des hébergements.



Travaux 2015

1ère Rencontre des évaluateurs et pilotes - 2 juillet 2015

Cette rencontre a été l'occasion de présenter les actualités au niveau national et au niveau local. Une table ronde a permis aux 47 participants d'échanger sur le métier d'évaluateur et l'animation du réseau des prestataires.

Signature de la convention SNCF / FVT - 3 juin 2015 - Nantes

80 loueurs anciennement recommandés SNCF sont désormais AV. La SNCF a considéré que c'était offrir un meilleur service à ses usagers que de s'appuyer sur Accueil Vélo.

La SNCF s'engage à valoriser les loueurs de vélos adhérents à la charte Accueil Vélo et situés à moins de 3 km des gares et points d'arrêts, auprès de ses clients.

France Vélo Tourisme s'engage à développer le réseau des loueurs Accueil Vélo à proximité des gares et à garantir la qualité de l'offre de location de vélo proposée aux clients.

Référentiels réparateurs de vélos

Un groupe de travail se réunit pour élaborer une nouvelle grille, avec l'idée de séparer la grille « réparateurs » de la grille « loueurs », qui était jusqu'à présent commune aux deux. La grille a été testée

par quelques itinéraires, permettant au GT d'intégrer les remarques du terrain. La grille définitive devrait être adoptée au prochain C.A. de FVT, le 4 décembre 2015.

Les grands principes de la grille réparateurs :

- **Pas de diplôme spécifique** requis pour la pratique de l'activité
- Mise à disposition d'un **espace d'attente** (chaises, boissons gratuites ou payantes...)
- **Affichage des tarifs** (forfait des interventions, coût horaire, déplacement...)
- **Période d'intervention du 1^{er} avril au 30 sept.** minimum (fermeture de 15 j tolérée pour congés annuels)
- Privilégier une **réparation rapide**
- Mise à disposition d'un **lexique multilingue** + schéma vélo en anglais
- La réparation VAE sera **optionnelle**

Référentiel restaurants

Pour l'instant, les pilotes estiment qu'il y a trop de contraintes (trop de restaurants à évaluer et pas suffisamment de RH pour faire face), que les pré-requis ne correspondent pas à la réalité des besoins. Il est question de faire le lien avec d'autres labels « proches » (« Fait maison », cafés de pays, bistrot de pays, Restaurateurs de France, Qualité Tourisme...).

Un tel travail présenterait néanmoins les opportunités de valoriser les produits du terroir, des services et tables d'hôtes qui proposent des « pique-niques » à emporter dans l'esprit vélo. Mais également une chance de développer un réseau de recharges VAE par exemple.

La Région PACA souhaiterait déployer la marque Accueil Vélo mais uniquement si le référentiel restaurants est mis en place. Faut-il déployer son propre référentiel ?? Pourquoi l'ensemble des pilotes doivent déployer l'ensemble des référentiels au même rythme ? Si certains préfèrent déployer le référentiel restaurants plus tard, cela devrait être possible. – Françoise Carpentier, Région Provence-Alpes-Côte-D'azur

La Région Centre ne souhaite pas des développements qui ne soient pas totalement nationaux. Les discussions sont ouvertes, l'objectif reste d'avoir une marque unique pour toute la France.

Tous les itinéraires ne correspondent pas à ce qui se fait en Val-de-Loire. En Luberon, il y a moins de restaurants : un critère qualité trop élevé est rédhibitoire, et la distance de 5 km de l'itinéraire n'est pas excessive. – Sylvie Palpan, Vélo Loisir Provence

Les débats sont en cours, à chaque évaluateur de faire part de ses attentes. Le référentiel fera l'objet de nouveaux travaux dès l'année prochaine.

ACTUALITÉS ET PROMOTION DU VÉLO :

PAMA 1 ET 2

Dominique Lebrun – Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

Le PAMA a lancé 6 axes de travail. Quel est le bilan ?

[Voir le ppt](#)

Intermodalité

Possibilité de réserver les billets avec vélo dans certains trains. La coopération avec la SNCF est bien engagée, et l'entreprise a saisi les enjeux du vélo.

Les données vélo (issus de systèmes de VLS avant tout) sont intégrées dans les plateformes de mobilité.

Stationnement et accès aux gares : la loi ferroviaire de 2014 et la loi pour la Transition énergétique et la croissance verte (LTECV) ont précisé des éléments allant de ce sens (« afin de permettre le recours de ces mobilités, la France se dote de stationnement vélo » - art. 41 de la LTECV).

Partage de la voirie

Par décret du 2 juillet 2015, le gouvernement facilite la pratique du vélo en adaptant le code de la route, notamment :

- en n'obligeant plus le cycliste à circuler sur le bord droit de la rue,
- en autorisant le franchissement de la ligne continue pour doubler un cycliste,
- en créant la chaussée à voie centrale banalisée en milieu urbain,
- ...

La LTECV (art 47) permet l'extension des zones de circulations apaisées.

Un arrêté du 22 septembre précise un certain nombre de règles de signalisation. Il vient réglementer la signalisation horizontale, une pratique déjà courante des collectivités, car elles sont les acteurs les plus pertinents pour innover dans le domaine.

Il reste à avancer sur le sujet des « engins de mobilité personnelle » (gyropode, trottinette, voiturette électrique...) et de leur place sur le trottoir.

Cohabitation poids lourds - vélo : un clip de sensibilisation a été réalisé pour la formation des conducteurs de poids lourds, qui sont désormais automatiquement sensibilisés aux cyclistes.

Économie

L'indemnité kilométrique vélo a été votée (art. 50 de la LTECV). On attend désormais le décret pour la fin de l'année.

La loi de Finances prévoit une défiscalisation de l'achat de flotte de vélo.

Réemploi et recyclage des vélos : l'objectif du groupe de travail mis en place consiste à simplifier les conditions de récupération et de réemploi des épaves de vélo.

Urbanisme et habitat

Divers mesures d'urbanisme réglementaire ont été prises, notamment concernant le stationnement dans l'habitat collectif.

Tourisme

Une dizaine de Régions ont introduit des projets vélo dans les CPER.

LA CIDUV maintient son soutien à France Vélo Tourisme, à la Plateforme Nationale des Fréquentations et à l'ON3V (la publication de la carte actualisée du SN3V), ainsi qu'à la publication de la carte AF3V-IGN.

Statut de la voie verte : l'interdiction des véhicules motorisés pose problème à VNF. En 2016, la CIDUV va travailler à trouver une solution acceptable pour tout le monde.

Communication et formation

Velo-City a été un événement accessible à tout un chacun, le salon « exposant » étant ouvert au grand public à partir de 16h30.

Il existe désormais un groupe européen des coordonnateurs vélo.

Les ministres des transports se sont réunis en conseil informel à Luxembourg le 7 octobre pour favoriser le vélo comme mode de transport à part entière. Un engagement informel a été adopté, il s'agit d'un signal fort pour le développement du vélo. Le parlement européen vient de produire un projet de rapport sur la mobilité urbaine durable qui fait une large place au vélo.

PAMA II

Le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, a réuni le COPIL PAMA le 15 septembre 2015 pour faire un bilan du PAMA1 et engager une deuxième phase de travaux en 2016.

Quid de la servitude de marchepied ?

Un amendement allant dans le sens d'un élargissement de la servitude aux cyclistes a été déposé pendant le vote de la LTECV. Il a mystérieusement disparu par la suite mais c'est un sujet de travail pour le PAMA II.

LES CONTRATS DE DESTINATIONS

Vincent Oberto - chargé de mission « itinérance » à la Direction générale des entreprises - tourisme

Les contrats de destinations sont des outils de **dynamisation d'une stratégie partagée** par tous les acteurs d'un territoire (publics et privés).

[Voir le ppt](#)

Témoignage : le contrat SPoTT du GERS :

« Ce contrat va nous permettre de répondre à un besoin des clients d'une alternative à la voiture. En effet nous voulons développer un maillage pour se déplacer à vélo ; mais nous avons besoin de VAE. Le contrat va nous permettre de mieux modéliser sur le plan économique notre réseau de stations « vertes » (location en milieu rural) pour proposer de la location VAE d'avril à octobre. Nous avons besoin de conseil en ingénierie sur ce sujet ».

LES PÔLES D'EXCELLENCE

Guillaume Cromer – directeur du cabinet « ID-Tourisme » - président de Acteurs du Tourisme Durable (ATD)

Les 5 pôles d'excellence identifiés suite aux Assises nationales du tourisme sont des filières sous-exploitées, qui permettraient une diversification. Ces 5 filières sont :

- tourisme de savoir-faire (entreprises, artisanat),
- tourisme de montagne l'été,
- tourisme de nuit (Paris et autres villes),
- oenotourisme,
- et éco-tourisme.

Éco-tourisme : le mot choisi fait débat. Cela peut sonner comme un tourisme dans les espaces protégés, alors que le pôle développe des thématiques qui correspondent plutôt à ce qu'on appelle le « slow-tourisme ».

M. Cromer est fédérateur bénévole du pôle « éco-tourisme », ce qui consiste à en rédiger un rapport, avec des préconisations, pour que la France soit reconnue à l'international sur le sujet de l'itinérance.

Les [17 préconisations](#) ont été remises à Matthias Feckl en septembre dernier.

Le pôle est très transversal puisqu'il aborde l'itinérance à vélo, fluviale, ou la randonnée pédestre... Et il est souvent en lien avec les autres pôles.

L'enjeu est aujourd'hui d'avancer sur les 17 préconisations. L'important est que les porteurs de projets potentiels, proposent leurs idées : le ministère est en attente de cela.

Un mot d'ordre : « bonne intelligence ». Il faut construire une vraie cohérence et une qualité des services sur des itinéraires, qui se relient les uns aux autres. Il faut que l'itinérance devienne pratique et simple, en termes de services, de communication et d'information.

Il existe aujourd'hui le cluster Atout France « Sports de nature ». Ce cluster n'a pas été très actif jusqu'à présent, mais les acteurs de l'itinérance douce doivent s'en servir, pour y mobiliser plus de budget, plus d'ingénierie, et surtout plus de visibilité à l'international.

Un autre enjeu de poids est le développement de l'intermodalité : train, vélo, bateau, marche. Il faut permettre des combinaisons d'itinérance.

Le ministère a pour l'instant mis en place un fond d'investissement de 1,5 milliards d'€ orientés vers l'hébergement.

Quid du tourisme fluvestre ? Le ministère des affaires étrangères, dont dépend la politique touristique, va rentrer au conseil d'administration de VNF, dans une optique de développer ces aspects touristiques dans l'activité de VNF. Au niveau national, VNF s'engage de plus en plus dans le développement de la filière.

Que devient le travail réalisé il y a 2 ans sur une charte de mise à disposition des emprises avec RFF et VNF animé par la CIDUV ? – Claude Lievens-Souday, administrateur de la FUB

Dominique Lebrun – Cette charte n'a pas été oubliée, mais l'enjeu est aujourd'hui celui du code de la route. Qui a la police de circulation ? Tant qu'on n'aura pas réglé ce problème, on n'avancera pas beaucoup sur le sujet.

L'ACTUALITÉ FRANCE VÉLO TOURISME

Philippe Coupy – directeur de FVT

[Voir le ppt](#)

Gouvernance

La gouvernance de FVT évolue, avec dorénavant aux côtés des représentants des territoires déjà présents (Offices de tourisme de France, RN2D, FNCRT, DRC), un représentant des itinéraires-clients FVT, en la personne d'Olivier Amblard, directeur de Charente-Maritime Tourisme, pour La Vélodyssée.

Clients

La base des clients FVT est en croissance constante depuis 2013, avec une dizaine d'itinéraires, ainsi que 3 destinations.

FVT a développé récemment de nouveaux sites, pour le Canal des 2 mers à vélo et La Vélo Francette.

Il est aujourd'hui possible d'intégrer des itinéraires directement dans le site FVT sans passer par un site en marque blanche, ce qui constitue une nouvelle façon de travailler.

Tourisme à vélo en ville

FVT a conclu un partenariat avec Nantes Métropole et Le voyage à Nantes, pour valoriser l'offre touristique de la métropole à vélo.

FVT a également pris l'initiative de créer des pages spécifiques « les villes à vélo », c'est-à-dire des zooms sur des villes le long d'itinéraire, pour valoriser les itinéraires.

Animation éditoriale, réseaux sociaux et fréquentation

FVT produit des articles généralistes sur le thème du tourisme à vélo. Cette animation éditoriale permet de ramener 10% des visites en plus.

Les usagers de la plateforme, les touristes à vélo, sont très enclins à partager leurs témoignages : FVT récupère tous les ans des témoignages de familles qui écrivent bénévolement. Le site dispose d'une page dédiée qui permet de crédibiliser la pratique.

La page Facebook FVT compte désormais 4300 « fans », contre 2400 en Janvier.

Le nombre de sessions (utilisateurs uniques) du site internet FVT est de 29 057 en 2015 contre 3 800 en 2014.

Le partenariat avec « Le guide du Routard » et La Loire à Vélo est concluant : plus de 15 000 exemplaires ont été vendus.

Un prochain guide du Routard vélo est en cours d'édition pour La Vélodyssée, sortie prévue en 2016.

Évolution

FVT a commandité un audit sur le web réalisé cette année. Cet audit a fait un certain nombre de préconisations techniques, organisationnelles et pour le référencement.

Les membres du C.A. se sont réunis pour fixer les orientations stratégiques de FVT.

L'OBSERVATION

LES RÉSULTATS DES FRÉQUENTATIONS 2014

Joseph D'halluin – chargé d'études aux DRC

[Voir le ppt](#)

La PNF est un dispositif technique développé par les DRC, en collaboration avec la société Eco-Compteur, et cofinancé par la CIDUV, afin de mutualiser les données de comptages récoltées par les collectivités du territoire français. En novembre 2015, la PNF :

- réunit 450 compteurs au niveau national ;
- partagés par 48 contributeurs (collectivités) ;
- et présente un potentiel de croissance en compteurs et contributeurs encore élevé.

La PNF a pour ambition d'agir sur 3 niveaux :

- approfondir la connaissance des pratiques cyclables en France en générale par des analyses nationales ;
- accompagner les études sur les fréquentations et les études de retombées économiques en mettant le dispositif au service d'autres acteurs, itinéraires ou comité national du tourisme à vélo ;
- promouvoir le développement du SN3V et de l'usage du vélo par ces travaux.

Après la 1^{ère} publication des fréquentations vélo nationale 2014 au mois de novembre 2014, les DRC ont publié leur étude sur les fréquentations vélo 2014, en avril 2015.

171 compteurs ont été pris en compte dans le rapport, dont 106 compteurs sont commun à l'analyse de l'année précédente, ce qui permet des comparaisons.

Les indicateurs clés sont les suivants :

- +12% de fréquentation globale entre 2013 et 2014
- Une analyse de la saisonnalité vélo, avec une pratique forte entre avril et octobre
- Des profils horaires typés en fonction des milieux (urbain, périurbain, rural)
- Des profils journaliers opposés en fonction des milieux.

Le rapport permet également des analyses par itinéraire disposant d'une densité suffisante en compteurs.

[Lien vers la synthèse de l'étude](#)

LES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL « OBSERVATION » DU COMITÉ NATIONAL DU TOURISME À VÉLO

Vincent Oberto

[Voir le ppt](#)

TABLE RONDE : TOURISME À VÉLO, AUTRES PRATIQUES ET AUTRES MODES, QUELLES ARTICULATIONS ?

Animée par **Nicolas Mercat – consultant pour Inddigo**

Avec :

- **Jean-Louis Pagès**, responsable des itinéraires et des arrivées, ASO
- **Julien Rebuffet**, chargé de développement et de communication, Moniteurs cyclistes français
- **Maud Le Houërou**, chargée de mission Véloroutes-Voies Vertes, CRT Bretagne
- **Claude Lievens-Souday**, Vice-président, FUB

TOUR DE FRANCE

[Voir la vidéo « Best-of du Tour 2015 »](#)

N’y a-t-il pas une opposition d’image entre le Tour de France et le tourisme à vélo familial ?

Le Tour de France (TdF) traverse 37 départements. L’image y est certes sportive, mais le TdF met en valeur les territoires traversés. C’est pourquoi l’organisation a noué un partenariat avec l’ADF ainsi qu’avec les Monuments Nationaux. Dans la phase préparatoire, les territoires pittoresques sont privilégiés. Il n’y a pas d’équivalent ! La coupe de France, les JO, toutes ces autres compétitions sportives, n’offrent rien de comparable pour valoriser les territoires. C’est la définition même du TdF : une compétition sportive, certes, mais qui passe pas loin de chez soi et avec de beaux paysages.

Avec ses 13 millions de spectateurs, ses 4500 personnes se déplaçant quotidiennement, ses 600 médias en permanence, 70 sites internet, 2 000 journalistes, 60 chaînes de télé en direct... c’est une chance.

L’entreprise organisatrice, Amaury Sport Organisation (ASO) est une société cotée en bourse, dont un des objectifs est bien sûr de réaliser du profit, il faut être clair sur ce sujet. Mais cela n’enlève rien à l’impact positif et important qu’a le TdF pour les territoires.

De quoi disposent les collectivités qui accueillent le Tour ?

Christian Prudhomme (directeur du TdF) choisit les territoires parmi les nombreuses candidatures déposées par les collectivités pour accueillir le départ ou l’arrivée. Notez que ces candidatures impliquent une participation financière des collectivités. Le parcours est ensuite reconnu par des anciens compétiteurs. C’est un travail de terrain qui s’accompagne de beaucoup de réunions.

Le parcours est arrêté au mois de mars. C’est alors aux collectivités de se manifester, de proposer des animations pour mettre en valeur le territoire. France Télévision, qui couvre la manifestation, est très friand d’animations proposées par les territoires. Ils sont des partenaires importants pour la valorisation du territoire.

La compétition prime évidemment sur la valorisation du territoire, mais l’organisation garde à l’esprit le souci de faire bénéficier le spectateur d’informations qualitatives sur les territoires traversés. L’important pour la collectivité est d’organiser les choses pour qu’il y ait une porte d’entrée unique, un interlocuteur. C’est ici que se joue la marge de manœuvre propre à la collectivité

On estime à 1,2 millions les coûts d’accueil moyen pour une collectivité, qui équivalent par contre à beaucoup de retombées : impact médiatique, des spectateurs qui vont revenir pour du tourisme (environ 2/3 d’entre eux), les milliers d’inscrits, les vagues de camping-cars. Un cabinet indépendant estime les

seules retombées publicités à un équivalent de 10 millions d'€.

Serait-il possible d'envisager une étape du TdF qui porterait le nom d'un itinéraire comme La Loire à vélo ?

C'est tout à fait envisageable, de la même manière que cela s'est fait autour de la grotte Chauvet dans les années 90.

VÉLO DE MONTAGNE ET VTT

Qui sont les MCF ?

Les moniteurs cyclistes français se positionnent sur toutes les pratiques vélo pour former et accompagner les usagers. Cyclisme sur route, VTT, vélo mobilité, BMX, etc. Cela représente plus de 800 moniteurs, ayant suivi une formation du ministère de la jeunesse et sports.

Mais les moniteurs sont surtout des acteurs du tourisme, qui vivent de la pratique sportive pendant l'année, et du tourisme en saison. Notre développement est très lié au VTT, mais ce n'est que le fruit de l'histoire.

Au-delà du face à face technique et pédagogique, les MCF sont des interlocuteurs experts à impliquer dans les projets des territoires : on peut les considérer comme des couteaux-suisse. Ils sont polyvalents car c'est le gage de la qualité de leur travail, et de leur adaptabilité aux différentes saisons.

Aujourd'hui, les marchés émergents concernent la mobilité ou le tourisme en VVV, mais surtout le VTT à assistance électrique. La prise en main du VTTAE nécessite un accompagnement, il faut éviter que des personnes ne puissent monter trop facilement en montagne sans savoir comment redescendre.

[Lien vers la vidéo](#) « Les moniteurs MCF vous présentent le VTT électrique »

En quoi les MCF peuvent participer à l'offre vélo d'un territoire ?

Étant donné cet aspect couteau-suisse, les MCF peuvent remplir des missions d'accueil, de réalisation et d'entretien de parcours VTT, d'animation locale, etc.

Il existe quelques salariés (alors que la majorité est en profession libérale ou auto-entrepreneur), qui font office de M. Vélo dans des structures touristiques. Par exemple dans le Morvan, le PNR salarie un MCF qui développe la pratique vélo et VTT sur le territoire, avec toutes ses compétences.

Il y a également l'exemple d'une maison éclusière en Bourgogne, animée par un Moniteur, qui propose de très nombreux services : location de vélo, douches, machine à laver, excursion pour les plaisanciers, etc.

Est-ce que la formation « sportive » ne vient pas contredire le tout public ?

« Qui peut le plus, peut le moins ». Les MCF se positionnent sur un marché, un peu difficile, donc si la demande est à la remise en selle en milieu urbain, les MCF s'y positionnent. L'image sportive attachée au MCF n'en fait pas des dogmatiques. C'est pour cela que les MCF se sont investis dans le Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) Instructeur Mobilité à Vélo, en partenariat avec la FUB, la Ciduv, le CVTC et la FFCT.

A ce propos, si les collectivités ou l'Etat offraient des formations cyclistes de 2h, comme cela se fait à Londres, permettant par exemple de contracter une assurance dédiée moins cher, cela serait très intéressant. Faire du vélo, en ville ou en montagne, cela s'apprend !

Quelle est la formation adaptée ?

Sylvie Palpant – Vélo Loisirs Provence: « Chez nous, nos accompagnateurs ont besoin du brevet d'Etat BESAC. Depuis, il y a de nombreux brevets et diplômes qui sont apparus. De plus, la demande des clients actuellement est plus orientée culture- découverte touristique que technique vélo. Qu'en pensez-vous ?

Il y a de nombreux diplômes, et c'est assez difficile de s'y repérer. Aujourd'hui, les MCF pensent qu'il faut imaginer des nouvelles formations, pour permettre à des guides touristiques de mieux gérer les vélos. La réglementation n'exige pas de qualification pour faire de la « balade à vélo ». Ce n'est pas tant la

réglementation qui compte que les compétences nécessaires. On pourrait par exemple imaginer un CQP « accompagnateur à vélo ».

Comment s'articulent vos actions avec les bases VTT FFC et FFCT ?

Ces sites sont des outils pour les moniteurs puisqu'ils réunissent des clients potentiels. MCF a des partenariats avec la FFC et la FFCT. Les moniteurs sont souvent sollicités pour élaborer les circuits, afin qu'ils soient adaptés à des publics moins aguerris. Mais ils sont aussi sollicités sur l'entretien : balisage, sentiers.

Une évolution de FVT pour intégrer des pratiques sportives fait-elle sens ?

Oui, il ne faut pas sous-estimer l'impact de la pratique sport sur le tourisme à vélo en France. Les moniteurs sont au contact de la clientèle internationale, qui s'étonne aussi du manque d'homogénéité des labels, des itinéraires, etc.

VÉLO ET CANAUX

[Voir le ppt](#)

Pourquoi la Région Bretagne a-t-elle pris la compétence Canaux ?

Sur les 2 000 km du SR3V Bretagne, il y a 600km de halage des canaux. L'idée stratégique est de rééquilibrer entre le tourisme littoral et à l'intérieur des terres, mais aussi de développer du tourisme durable, et surtout de construire une offre de tourisme accessible financièrement pour que les bretons puissent découvrir leur territoire.

Le transfert a été négocié avec l'État. En 2012, la Région a lancé une concertation pour développer une offre autour des canaux, en élaborant un projet de développement touristique. L'idée était d'appréhender l'espace des canaux comme un tout, de ne pas différencier la voie d'eau de ses à-côtés et ainsi, de pouvoir faire bénéficier ces actions aux habitants également.

En quoi, les pratiques fluviales et cyclistes sont-elles complémentaires ?

Les études de fréquentations, et sur le vélo, et sur les canaux, montrent que ce sont des profils similaires : CSP+, 50 ans et plus, pratique en famille... Et les insatisfactions sont les mêmes : manque de services de base (points d'eau, sanitaires, électricité) par exemple.

Cette similitude est complétée par la complémentarité favorisée par les loueurs de bateau (bateau vers vélo pour les visites de proximité). L'inverse (vélo vers bateau) est moins vrai même s'il existe aujourd'hui un hébergement sur l'eau pour les cyclistes.

Que se passe-t-il avec les maisons éclusières ?

En héritant des canaux, la Région a hérité des maisons éclusières, souvent en mauvais état. La Région a lancé un appel à projet en juillet 2013 sur 25 maisons éclusières pour être rénovées et proposer un service. 61 projets ont été proposés par des porteurs locaux et 11 sont en cours de réalisations.

Pour choisir les maisons éclusières concernées, la Région a mené un diagnostic par rapport au potentiel touristique, leur utilisation ou non par VNF, etc. Une fois les porteurs de projet choisis, la Région signe une convention d'occupation temporaire, de 5 à 20 ans. La Région cofinance les travaux des maisons avec les porteurs de projets, et le CRT Bretagne en fait la promotion.

Sur les projets retenus, il y a 5 hébergements, 4 projets d'animations (portés par le secteur associatif, autour de la pêche, etc.), 2 restaurants, et une artiste en résidence.

Quels sont les services de base à fournir ?

L'association « canaux de Bretagne » a fait un diagnostic du réseau, et la Région Bretagne a donc rédigé un guide pour que les collectivités installent correctement ces services de base, il reste à éclaircir qui finance quoi sur ce sujet.

Est-ce que les halages le long des canaux bretons ont le statut de voie verte ?

Actuellement non, afin d'éviter le problème d'entretien avec des véhicules motorisés.

Longer des canaux, donne envie aux amateurs mais finit par devenir monotone. Est-ce qu'on peut imaginer des variantes?

Face à cette question un peu difficile, qui mériterait de questionner tous les aménageurs, une partie de la réponse consiste à proposer des activités variées. Il existe par exemple une offre de Stand-up-paddle sur nos canaux.

Pourquoi des Régions ont-elles la gestion des canaux et d'autres pas ?

C'est un choix de la Région Bretagne suite un appel à projet de VNF.

Bruno Loire – Région Bourgogne : « *La Région Bourgogne a expérimenté ce transfert entre 2010 et 2012. L'expérimentation n'a pas abouti au transfert, mais à la négociation d'un « contrat fluvestre » avec VNF pour la rénovation et l'entretien des voies d'eau. VNF se sent d'ailleurs concerné, les directions territoriales font aussi des appels à projets maisons éclusières. Et si la collectivité porte un projet, elle peut s'appuyer sur VNF.* »

Catherine Sciberras – ADT Tarn-et-Garonne : « *Les démarches autour du Canal du Midi, avec VNF, n'ont pas abouti faute d'une implication des collectivités locales, et du manque d'un schéma cohérent et concerté sur les canaux.* »

VÉLO ET CARS

La FUB (fédération des usagers de la bicyclette) a élaboré une fiche-action en partenariat avec les DRC sur l'embarquement des vélos dans les cars.

[Télécharger la fiche](#)

Quels sont les enjeux du lien entre les touristes à vélo et le transport public ?

On peut établir une typologie des besoins des touristes à vélo, et des cyclistes en général :

- la marche d'approche, comment je fais pour arriver sur l'itinéraire que je souhaite parcourir ?
- Le retour : comment je fais pour retourner à mon point de départ, à mon domicile, après avoir parcouru un itinéraire linéaire ? C'est donc la question du « one way ».
- Et enfin l'évitement d'une difficulté sur le parcours, une montagne, un point noir, la pluie...

Aujourd'hui, selon une analyse de La Loire à vélo, 34% des touristes à vélo se rendent sur leur point de départ en voiture, 30% en train, 25% à vélo, et le reste en avion. Il est donc clair que le touriste à vélo fait un usage important des transports en commun, et surtout du train.

Les fédérations d'usagers, la FUB ou l'AF3V, font pression sur la SNCF, sur Eurostar, sur Thalys, pour que l'enjeu du vélo soit intégré et il y a de clairs progrès depuis les dernières années, en termes de possibilité de réservation, en termes de réseau permettant l'emport des vélos. L'offre ferroviaire, c'est aussi les intercitys et les TER.

Mais on constate (ou du moins la SNCF nous oppose) une saturation de ces trains ouverts aux vélos (une saturation qui dépend des constructeurs des rames, par ailleurs). De plus, il est impossible de réserver une place pour un vélo dans un TER, ce qui entraîne des risques pour l'utilisateur.

Il y a quelques approches locales intéressantes, dont l'emblématique « Interloire ». Une rame supplémentaire dédiée à l'emport des vélos, financée à hauteur de 200 000€ / an par les Régions Centre-Val-de-Loire et Pays de la Loire.

Reste enfin le problème de la circulation des vélos dans la gare, avec une qualité d'accueil très hétérogène, en fonction de l'existence ou non de rampes d'accès et d'ascenseurs suffisamment grands.

Pourquoi travailler sur l'embarquement des vélos dans les cars ?

Aujourd'hui, l'offre de car en France est très faible par rapport à d'autres pays, alors même qu'il reste de nombreux territoires non desservis pas le train en France.

Or la Loi Macron ouvre la possibilité d'ouvrir des lignes reliant des villes françaises par des transporteurs privés, avec une possibilité de contrôle des collectivités lorsqu'il y a risque de court-circuitage du service public. La vitesse commerciale des bus et le prix en font une offre très intéressante, il y a un vrai potentiel. D'ici fin 2015, il serait possible de mettre en place plus de 500 véhicules sur des nouvelles lignes partout en France.

Il y a 5 acteurs principaux pour le moment :

- Isilines (filiale de Transdev)
- iDBUS (filiale de la SNCF)
- Starshipper
- Megabus (issu d'un groupe britannique)
- et Flixbus (allemand)

Niveau embarquement des vélos, les opérateurs importent la culture de leur pays d'origine, donc Flixbus offre aujourd'hui la possibilité d'embarquer des vélos démontés pour 9€. Starshipper offre des Lyon-Turin avec un rack arrière vélo pour 5€ et Megabus considère un vélo emballé comme un bagage.

Au niveau des cars départementaux, quel est la pratique ?

Dans le cadre de l'étude FUB-DRC, on identifie assez facilement des Départements exemplaires pour le lien entre vélo et car, par exemple la Savoie, le Finistère, la Saône-et-Loire. Ces Départements ont mis en œuvre des dispositifs adaptés (rack, porte-vélos, crochets intérieurs, etc.).

Quelles sont les marges de manœuvre des collectivités pour l'embarquement ?

D'abord, mettre dans la boucle de la réflexion les associations (la FUB, l'AF3V, la FFCT).

La fiche leur donne des indications sur les différents dispositifs utilisables pour permettre un embarquement vélo. Elle propose une analyse succincte des enjeux juridiques et logistiques, en passant de la soute à la remorque...

Les collectivités ont-elles une marge de manœuvre pour attirer des lignes privées sur leur territoire ?

En coopération avec les associations d'usagers, les collectivités et leurs représentants peuvent imaginer sensibiliser les opérateurs le plus en amont possible. Si les opérateurs privés saisissent l'intérêt dès maintenant, ils pourront aménager leur cars en conséquence, faire les investissements nécessaires maintenant. S'ils attendent, cela leur reviendra plus cher.

Les gares routières peuvent-elles accueillir ces nouveaux publics ?

Ce n'est pas évident. De manière générale, personne ne sait trop qui va payer pour les gares routières. Le GART a été saisi par les DRC à ce sujet. Les concessionnaires d'autoroutes vont devoir financer des aires de covoiturage, on peut imaginer ces lieux comme des aires d'embarquement pour les cars également. L'enjeu rejoint aussi les cars TER gérés par la Région, qui sont à la traîne.

Est-ce que les clientèles vélo sont un vrai marché pour les opérateurs privés d'autocar ?

Flixbus a vraiment identifié cela comme un marché, puisque les allemands pratiquent l'embarquement longue-distance depuis longtemps. Transdev a fait l'acquisition de grosses remorques vélos (50). Il faut donc accompagner ces opérateurs, notamment pour les guider vers les endroits les plus pertinents. Les sièges des grands groupes des transporteurs ont saisi l'enjeu des mobilités alternatives.