

Vélo & Territoires

LA REVUE DES DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

N°48 ÉTÉ 2017



À LA UNE

Savoie Mont Blanc, destination vélo

PAGE 6

INITIATIVE

Le Tour de Charente à vélo

Page 4

DOSSIER

Tourisme urbain et tourisme à vélo, deux histoires à conjuguer ?

Page 12



PAUSE-VÉLO

Avec Manfred Neun, Président de l'ECF

Page 16



Édito

Chers territoires cyclables,

Nous démarrons cette rentrée 2017-2018 sur une note positive : le réseau DRC se renforce avec cinq nouveaux adhérents ce trimestre ! La mobilisation des territoires français montre que ce sont bien eux les artisans du vélo et ce, malgré le désengagement incompréhensible de l'État en 2016. En poursuivant chacun et ensemble, nous continuons à porter le message de notre ambition partagée au service de la France à vélo. L'association DRC fédère les collectivités et ses partenaires, assure la promotion de l'action de ses adhérents, porte les messages tant sur le plan national qu'europpéen et favorise ainsi la visibilité de nos avancées.

Individuellement, les territoires adhérents se sont appropriés le concept de la réussite en comprenant qu'une politique cyclable doit être maillée, construite, accessible... L'itinéraire structuré et continu relie les territoires et reste le premier support de réussite de la pratique du vélo. Nous réaffirmons la nécessité de disposer d'un schéma structurant comme garant numéro un de la continuité des itinéraires proposés et de leur cohérence. Qu'il soit initié à des fins de tourisme, de sport, de mobilité et souvent tous à la fois, le schéma est l'élément indispensable d'une politique nationale vélo digne de ce nom. Ce schéma, il vit, évolue et s'affine à tous les niveaux : local, départemental, régional, national et aussi européen. Aux côtés des collectivités, les DRC affirment sans cesse la pertinence de ces schémas de référence et œuvrent pour anticiper leur intégration dans les documents structurants (SRDEII, SRADDET, SRDTL,...).

Nos partenaires néerlandais le disent eux-mêmes : une politique vélo ne se construit pas du jour au lendemain. Aux DRC, nous travaillons farouchement aux côtés des territoires avec la conviction que le Schéma vélo national doit dès aujourd'hui être remis sur le devant de la scène. La situation est à ce jour paradoxale : d'un côté l'activité et la mobilisation des territoires, qui n'a jamais été aussi dynamique et agrémentée avec brio la réalisation d'un Schéma national de véloroutes et voies vertes. De l'autre, un État qui n'a jamais été aussi distant de cette construction.

Accueillies en Charente-Maritime les 5 et 6 octobre prochains, nos 21^{es} Rencontres annuelles seront donc l'occasion d'interpeller pour un changement.

Dans ce Vélo & Territoires de fin d'été, vous retrouvez le marqueur de notre engagement européen dans les mots de Manfred Neun, président de l'ECF ; vous bénéficiez de nos éclairages sur les documents stratégiques ; vous pouvez vous imprégner de l'énergie et des initiatives dont font preuve les territoires et destinations vélo comme Savoie Mont Blanc, les Charentes et bien d'autres encore... Laissez-vous également plonger dans l'émergence du "Tourisme à vélo dans les villes françaises", en découvrant la synthèse de l'étude menée par les DRC.

Excellente lecture de ce 48^e Vélo & Territoires et venez nombreux nous retrouver en Charente-Maritime pour un rendez-vous annuel plein de richesse.

Chrystelle Beurrier

Présidente des Départements & Régions Cyclables
Vice-présidente du département de la Haute-Savoie
Conseillère départementale du canton de Sciez

Sommaire

INITIATIVE

Le Tour de Charente à vélo.....	4
---------------------------------	---

TERRITOIRE CYCLABLE

Savoie Mont Blanc, destination vélo.....	6
--	---

ACTUS

Actus des DRC	10
Actus des territoires	11

DOSSIER

Tourisme urbain et tourisme à vélo, deux histoires à conjuguer ?	12
--	----

PAUSE-VÉLO

En compagnie de Manfred Neun	16
------------------------------------	----

PARUTIONS	18
-----------------	----

AGENDA	19
--------------	----

21 ^{es} Rencontres DRC: DéVÉLOppement durable	20
--	----

• Photo de couverture : Itinérance sur la véloroute du lac du Bourget au lac Saint André © Didier Gourbin / CmCB

Restez connecté aux DRC

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez Vélo & Territoires sur :

www.departements-regions-cyclables.org

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :

Départements & Régions Cyclables sur Facebook

@DRC_info sur Twitter

Politiques cyclables des territoires sur Scoop.it

Départements & Régions Cyclables

52, avenue Maréchal Foch

69006 Lyon

info@departements-regions-cyclables.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.departements-regions-cyclables.org

Vélo & Territoires

Directeur de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Dorothee Appercl, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : Mathilde Montagne - La Petite Fabrique

Crédits photos : Camping l'Eden de la Vanoise, Charente Tourisme, Charente-Maritime Tourisme, Joël Damase, Didier Gourbin/CmCB, European Cyclists' Federation, Inukshuk, SavoieMontBlanc/Lacombe, SavoieMontBlanc/Lansard, Simeon Levallant/CD67, Siéml, Sarah Xuereb.

Remerciements : Sébastien Anceaux, Géraldine Benestar, Chrystelle Beurrier, Olivier Borrot, Froso Christofides, Bernhard Ensink, Emilie Fau, Jesús Freire, Jean-Hubert Lelièvre, Nicolas Lemeunier, Stéphane Morand, Manfred Neun, Auguste Picollet, Alice Ramus, Côme Vermersch, Sarah Xuereb.

Imprimé sur papier recyclé biodégradable certifié ISO 9001, EMAS et ISO 14001, provenant de forêts gérées durablement, et fabriqué sans métaux lourds, ni chlore, ni azurant optique (label environnemental Blaue Engel)



Passage à Verteuil-sur-Charente

Le Tour de Charente à vélo

Travail buissonnier

Du 12 au 18 mai 2016, Nicolas Lemeunier a effectué le tour de Charente à vélo. L'excursion pourrait paraître ordinaire si le trentenaire ne l'avait pas effectuée avec sa casquette professionnelle, celle de chargé de mission de l'Agence départementale de tourisme. Retour sur une autre forme de réalité augmentée.

Arrivé en mai 2015 à l'Agence départementale de tourisme (ADT) en provenance de Paris avec des fourmis aux jambes et des idées plein la tête, Nicolas Lemeunier trouve rapidement matière à faire œuvre utile en combinant ses aspirations avec ses fonctions de chargé de mission pour le développement du tourisme à vélo et de la gastronomie charentaise. Cycliste par conviction – il a déjà un Paris-Saint-Jacques de Compostelle en 2013 à son actif –, ses premières excursions sur les 20 km de la Coulée verte d'Angoulême lui auront donné un avant-goût d'« un réseau cyclable riche mais encore peu mis en valeur ». En tout, quelques 400 km répartis entre Tour de Charente, 35 boucles locales, un itinéraire national (la V92, baptisée depuis la Flow Vélo®) et un itinéraire européen : La Scandibérique/EuroVelo 3. « Le potentiel était là et le timing parfait, rappelle le technicien alors âgé de 30 ans. J'étais en effet en poste depuis six mois et venais de travailler au développement du réseau Accueil Vélo® lorsque le Département a émis l'idée de lancer quelque chose autour de cette thématique. Et j'avais pour moi le fait de ne pas être Charentais, ce qui était le gage d'un regard neuf et sans a priori. » La communication institutionnelle ? Comme la plupart des personnes arrivées sur le marché du travail au mitan des années 2000, le jeune homme pense autant contenu que contenant, storytelling que community management, e-réputation que référencement. « Même si me mettre en avant n'était pas forcément le plus évident pour moi, incarner ce récit donnait clairement de la crédibilité à l'expérience. »

DÉSINHIBITION

Le plan de route séduit immédiatement Jean-Hubert Lelièvre, alors président de l'ADT. Pour cet adepte du « bien faire et du beau faire », l'idée tombait à pic. « J'ai tout de suite dit 'tope-là' à Nicolas. Son projet s'inscrivait complètement dans notre stratégie de valoriser les compétences en interne et de poursuivre notre démarche de désinhibition des Charentais vis-à-vis des atouts touristiques de leur propre territoire. » Calée en quelques semaines – « c'est ce que j'appelle 'l'esprit Tsahal' d'équipes réduites comme la nôtre, où chacun mouille le maillot en apportant son expérience et son savoir-faire, permettant au collectif de monter une opération à 360° » –, l'aventure peut démarrer.

Son projet s'inscrivait complètement dans notre stratégie

JOURNAL

Au printemps 2016, sept jours durant, sacoches personnelles sur le porte-bagages, coupe-vent logoté Tour de Charente zip-pé jusqu'au cou et action cam de type Go-Pro fixée au casque, Nicolas Lemeunier parcourt sur son temps de travail la bagatelle de 374 km – soit des étapes d'une bonne cinquantaine de bornes en moyenne. L'idée ? Poster une vignette quotidienne sur le blog créé spécialement pour l'occasion. Il est suivi en voiture par sa consœur Frédérique Bruneau, en charge de ces thématiques au sein de Charente Tourisme. Munie d'un smartphone, d'un trépied et d'un logiciel de montage, cette dernière va se charger des prises de vue complémentaires, de la mise en ligne et du relais sur les réseaux sociaux.



Jean-Hubert Lelièvre et Nicolas Lemeunier le long de la Flow Vélo / V92

Un travail chronophage, a fortiori au bout de journées parfois rendues harassantes par ces inévitables péripéties qui font le sel de ces itinérances – la dépendance à l'électricité valant ainsi « *quelques suées* », notamment en secteur rural, au moment d'importer les fichiers photos et vidéos indispensables pour illustrer le journal d'étape.

SAVEUR

Car l'un des intérêts de cette semaine hors des sentiers battus, débutée à Angoulême et achevée à Cognac, est de faire escale sur quelques-uns des 80 sites ou auprès de l'un des 70 producteurs locaux référencés en amont du parcours, et de relater ces rencontres et ces découvertes sur le site internet par quelques pastilles courtes mais informatives et personnalisées, selon le principe coups de cœur/coups durs. Vérifier in situ le dénivelé, la sécurité des portions partagées, la qualité des chambres d'hôtes ou des campings labellisés Accueil Vélo®, poser des questions aux personnes rencontrées... « *se donner le temps de le faire est un luxe extraordinaire* », complète l'homme qui fut parfois contraint de sortir les genouillères pour soulager des articulations qui grinçaient. « *Cela donne une autre saveur aux rencontres et aux moments partagés. Et surtout cela permet des retours et des échanges là où il n'y en avait pas forcément jusqu'ici.* »

JALONS

Plus d'un an a passé depuis le dernier coup de pédale du 18 mai 2016, effectué ce jour-là aux côtés de son marathonien de président. Depuis, Charente Tourisme et son homologue de Charente-Maritime ont fusionné, donnant naissance le 16 juin 2017 à Charentes Tourisme - avec un « s » cette fois - pour bien marquer

l'addition des compétences. Devenu responsable de la stratégie vélo au sein de la nouvelle structure, Nicolas Lemeunier conserve le souvenir d'une aventure qui lui « *en a fait un peu baver au début, surtout le temps de trouver notre rythme par rapport à nos billets du soir* », mais qui devrait compenser à terme le nombre limité de visites – pour l'instant – sur le site dédié par la pose probable de jalons durables renforçant comme rarement le lien qui unit les institutionnels à leurs socio-professionnels. Tentera-t-il l'expérience à une autre échelle, dans le cadre de ses nouvelles fonctions ? L'avenir le dira. L'idée ne déplairait en tout cas pas à Jean-Hubert Lelièvre, désormais président délégué de la nouvelle structure : « *Ce qu'ont fait Nicolas et notre 'Miss Réseaux Sociaux' est entré dans la légende de Charente Tourisme aujourd'hui devenu Charentes Tourisme. Le champ d'action est plus vaste et le potentiel de synergies à inventer juste fantastique. Et ils nous ont montré ce beau chemin...* » ■

Anthony Diaio

Pour en savoir plus

tourvelo.lacharente.com

Savoie Mont Blanc, destination vélo

Savoie et Haute-Savoie ne manquent pas de souffle. Ces Départements, engagés aux DRC dès la première heure, brillent aujourd'hui conjointement en tant que destination sous la marque Savoie Mont Blanc. Le vélo fait évidemment partie de l'offre importante de ces territoires. Pour le tourisme... mais pas seulement. Signe, s'il en fallait, de leur engagement et de leur constance sur le vélo, la Savoie réunira en 2018 les 22^{es} Rencontres des Départements & Régions Cyclables, 19 ans après la réunion fondatrice de 1999 à Chambéry. Parole de connaisseurs.



Dans la montée bornée du col du Mont Cenis en Maurienne

Une marque, deux pilotes

Côme Vermersch, directeur général de Savoie Mont Blanc Tourisme

« Savoie Mont Blanc est une marque adoptée par les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie en 2006 pour piloter ensemble la promotion de leurs destinations touristiques. Les deux territoires s'appuient sur une activité touristique conséquente et relativement similaire tant en termes de volume, de secteurs d'activité ou de répartition au fil des saisons d'été ou d'hiver et le tout s'inscrit dans le contexte d'une concurrence internationale très forte, avec des marchés de maturité où la visibilité est proportionnelle à la notoriété. »

27 % des touristes français en visite sur notre territoire pratiquent le vélo. Cette statistique englobe trois types de pratiques : la promenade sur nos véloroutes et voies vertes, le VTT en station et le tourisme à vélo sur nos itinéraires balisés, dont les cyclogrimpeurs, à destination desquels notre cinquantaine de cols à notoriété nationale voire internationale sont équipés de bornes kilométriques détaillant l'altitude, le pourcentage de la pente ou le nombre de kilomètres restant avant le sommet.

L'OFFRE DE SAVOIE MONT BLANC :

Vélo : 58 boucles cyclos selon 4 niveaux de difficulté ; 350 hébergements qualifiés pour l'accueil des cyclistes ; environ 50 cols remarquables bornés | **Randonnée** : 8000 km de sentiers balisés et 300 refuges | **Ski** : 112 stations, 35 millions de journées skieurs/an, 1^{er} pôle mondial d'offre de fréquentation.

FONCTIONNEMENT :

45 personnes réparties entre Chambéry, Annecy et Paris | Budget : 4 millions d'euros | Un conseil d'administration paritaire

La destination Savoie Mont Blanc bénéficie à ce jour d'une image positive mais en grande partie sportive (Tour de France, critérium du Dauphiné, Tour de l'Avenir, coupes du monde de VTT...). Pour développer notre offre, notamment estivale, il est important de la compléter en devenant force de proposition sur les mobilités douces, puisque celles-ci riment davantage avec l'image de la famille, du tourisme et de la découverte. Avec nos lacs (Annecy, Léman, Bourget...) ou la livraison prochaine de la ViaRhôna, l'heure est venue d'opérer une bascule en termes de propositions de séjour. Élargir notre cible est donc le défi des années qui viennent et, dans cette optique, la tenue du congrès des DRC tombe à point nommé. »

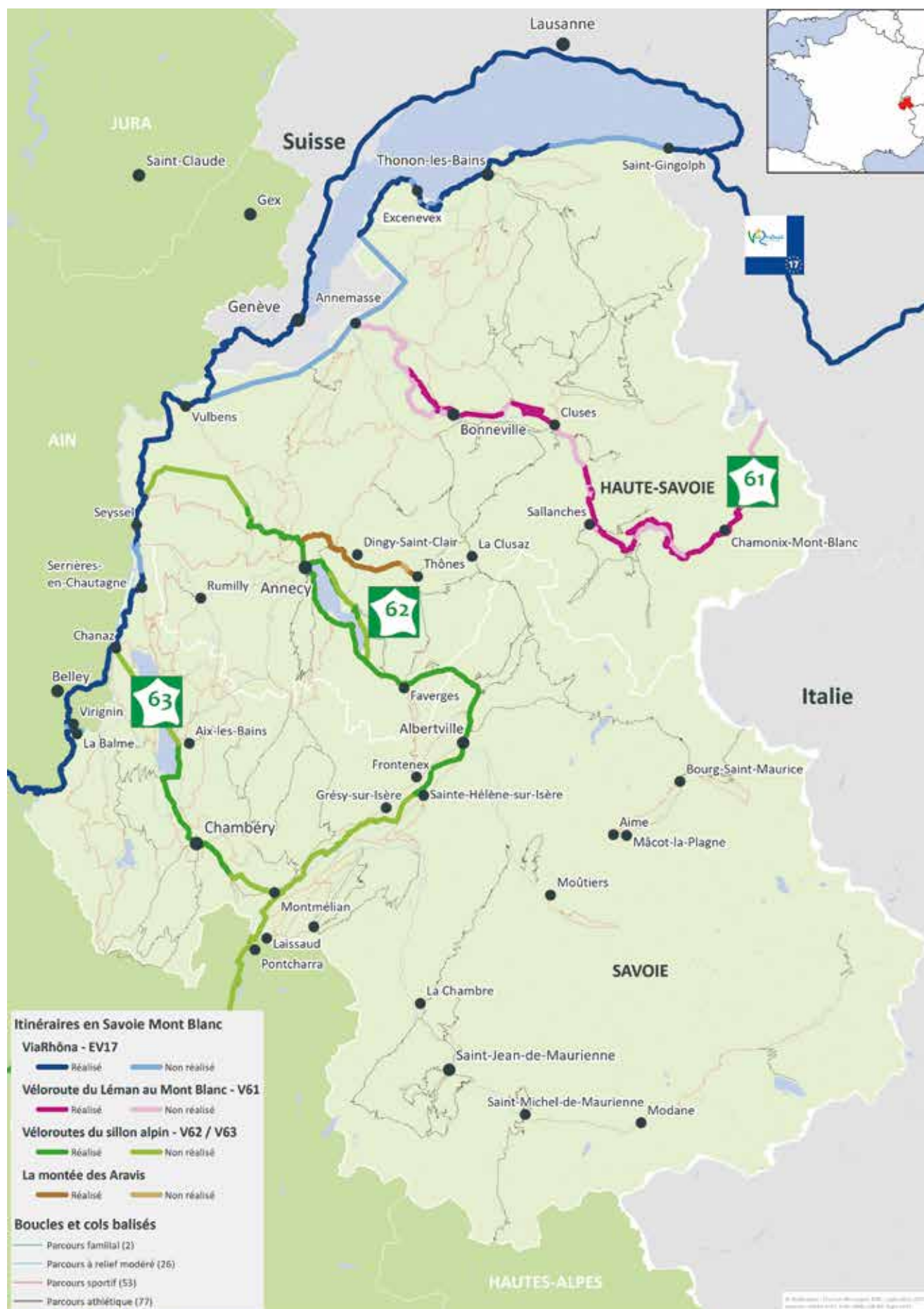
Le vélo une attention constante de la Savoie depuis 1995

Auguste Picollet, vice-président du conseil départemental de la Savoie

« En Savoie, la Direction des routes met en œuvre la politique cyclable départementale, de la conception jusqu'à la réalisation. Les traversées d'agglomération relèvent, elles, d'enjeux urbains locaux. Lorsque nous n'assurons pas la maîtrise d'ouvrage, nous apportons un appui technique aux collectivités locales. Plus précisément, Olivier Borrot et son service prospective et coordination gèrent la politique cyclable et accompagnent son évolution. Le budget vélo est donc intégré dans le budget routier global. Une fois ce cadre posé, nous faisons travailler les compétences en interne. Les thématiques tourisme sont du ressort de l'Agence touristique départementale de la Savoie, avec qui nous travaillons en étroite concertation. »

Nos premières réalisations remontent à 1995. Notre toute première réalisation est la liaison Chambéry-Le Bourget du Lac, qui revêt un aspect domicile-travail avec le développement de Technolac. Nous portons également la maîtrise d'ouvrage sur la ViaRhôna, l'itinéraire du Grand Lac/V63 et la véloroute des Préalpes/V62, et intervenons en soutien à la création d'aménagements cyclables réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des collectivités locales, dans le cadre des Contrats territoriaux de Savoie.

[suite page 8]



Aujourd'hui nous en sommes à 80 km de véloroutes et voies vertes gérées par le Département. À cela s'ajoutent l'ensemble des aménagements cyclables en espace urbain portés par les Agglomérations, ainsi que les véloroutes et voies vertes qui relèvent d'une maîtrise d'ouvrage des collectivités locales. En 2018 une passerelle de 180 m de long permettra d'effectuer la jonction entre la Savoie et l'Ain au niveau de la commune de La Balme dans le cadre de la ViaRhôna. Enfin, plus de 200 km de bandes cyclables ont été réalisés au fil des années et équipent nos grands axes départementaux tels que la RD 925 entre Pontcharra, La Rochette et Albertville.

Hors aménagement qualitatif du Lac du Bourget, **notre politique cyclable mobilise en moyenne 1 à 1,5 million d'euros par an** depuis une dizaine d'années. La passerelle que j'évoquais précédemment devrait coûter environ 1,5 million d'euros. Pour l'heure, les travaux de mise en conformité du Tunnel du Chat et ceux dus aux éboulements sur les routes des Gorges de l'Arly, mobilisent respectivement 45 et 12 à 15 millions d'euros de travaux absorbés par le Département seul. Nous espérons toutefois pouvoir accélérer en 2018.

Au rythme des investissements actuels, nous espérons finaliser l'ensemble de ces projets d'ici 2025. Le schéma départemental sera achevé lorsque les trois véloroutes et voies vertes seront réalisées. Alors que la V63 est déjà complètement aménagée, l'achèvement de la ViaRhôna avec la liaison de 6 km entre Serrières-en-Chautagne et Pont du Fier et la réalisation de 40 km de la V62, dont le tracé autour de l'aérodrome de Frontenex près d'Albertville en direction de Grésy-sur-Isère puis de Montmélian, sont nos principaux chantiers pour les mois et années qui viennent. À côté de cela, les collectivités locales poursuivent leur travail d'aménagement de l'itinéraire reliant Moûtiers, Aime à Bourg-Saint-Maurice dans mon canton de la vallée de la Tarentaise.

La Savoie et le vélo, c'est une longue histoire. Aux côtés des conseils départementaux du Bas-Rhin, du Rhône, du Var, de la Côte d'Or ou de la Drôme, **la Savoie est l'une des précurseurs des politiques cyclables en France.** Michel Barnier, notre président de l'époque, fut d'ailleurs le premier président des DRC en 1999 et je suis moi-même le dernier élu fondateur encore membre du Bureau, dont je suis le trésorier.

Le bilan de deux décennies de participation au réseau DRC est plus que satisfaisant. Les échanges permettent de la technicité et des rencontres enrichissantes. C'est aussi un levier quand il faut interpeller notre président sur le risque de se retrouver bientôt à la traîne si nous ne mettons pas un coup de collier sur tel ou tel dossier. En vingt ans le paysage a changé et j'ai connu des décideurs, récalcitrants à l'époque, virer petit à petit leur cuti. Et ça c'est encourageant !

Les 22^{es} Rencontres de 2018 seront accueillies par la Savoie. Leur différence avec celles de 1999 ? Elles sont désormais ouvertes aux Régions,



© SavoieMontBlanc / Lacombe

Balade en VTT électrique en Maurienne



© SavoieMontBlanc / Lansard

Piste cyclable entre Düingt et le bout du lac d'Annecy

qui élargit le champ des possibles. À titre personnel il s'agit de mon dernier mandat puisque j'en terminerai en 2021 après quatre décennies de vie politique dont le vélo a occupé une large part. C'est important de boucler la boucle, au moins symboliquement. »

La Haute-Savoie accélère avec un nouveau plan vélo 2017 - 2020

Chrystelle Beurrier, vice-présidente du conseil départemental de la Haute-Savoie, et présidente des DRC

« [...] Le Conseil départemental mise sur la pratique cyclable comme une politique transversale, avec des itinéraires structurants pour proposer une mobilité douce, décarbonnée et respirable au quotidien [...]. Le Département accompagne également financièrement un itinéraire cyclable sécurisé pour chacun de ses 50 collèges sur une distance de trois kilomètres [...].

Au total, le Département prévoit d'allouer 5 millions d'euros par an sur les six prochaines années à sa politique cyclable. Dorénavant, il financera jusqu'à 80 % (contre 40 % auparavant) les aménagements sur les itinéraires cyclables structurants hors agglomération et jusqu'à 50 % dans les communautés d'agglomération dans un plafond de 300 000 euros du km. Cet accompagnement se veut accélérateur des projets des Communes et Intercommunalités à porter la maîtrise d'ouvrage sur des tronçons plus importants. Certains ouvrages d'art et aménagements en bordure des espaces naturels sensibles resteront sous maîtrise d'ouvrage du Département en raison de leurs enjeux environnementaux [...].

Le déploiement d'Accueil Vélo® est également un enjeu [...]. Piloté par le Département, il permet des retombées directes pour le tourisme et l'économie locale. Le développement de cette marque nationale est un excellent moyen pour structurer l'offre du tourisme à vélo le long de nos itinéraires cyclables et d'impliquer les socio-professionnels [...]. »

Retrouvez l'intégralité de l'entretien dans l'article du 29 juin 2017 « **Le vélo a toute sa place à prendre en Haute-Savoie** » sur www.departements-regions-cyclables.org

Pour en savoir plus

www.savoie-mont-blanc.com

www.savoie.fr

www.hautesavoie.fr

Inukshuk Café à Chambéry

Trois questions à Géraldine Benestar, cofondatrice



© Inukshuk

Inukshuk Café

Inukshuk, kezako ?

Inukshuk fait référence à ces bonshommes de pierre que les Inuits laissent de loin en loin pour se repérer dans les grands espaces, et sous lesquels sont souvent cachés quelques bouts de nourriture et de bois dont pourraient avoir besoin les voyageurs égarés. C'est un symbole de survie et de partage qui nous semblait bien coller à ce projet. Tout est parti d'une discussion entre amis à l'apéro, au début de l'année 2015. Passionnés de vélo et de voyages, nous faisons le constat commun que nous avons toujours mille choses à nous raconter mais pas vraiment de lieu où s'installer pour poursuivre la discussion. Au cours de nos voyages respectifs à l'étranger, nous avons vu qu'il était pourtant possible aujourd'hui d'imaginer de tels lieux. Nous avons donc phosphoré pendant deux ans jusqu'à nous retrouver à dix personnes aux compétences complémentaires.

Quand êtes-vous passés de l'intention à la concrétisation ?

Nous en avons parlé aux responsables du réseau Cyclable à Lyon, qui fédère plus de 30 magasins indépendants axés sur le vélo urbain. Avec l'aide de la ville de Chambéry, nous avons trouvé un local de 200 m² en plein centre-ville. C'est là que nous avons ouvert, le 8 novembre 2016, cet espace regroupant café, atelier et magasin vélo. Au total nous sommes donc dix associés et cinq salariés pour un budget d'environ 250 000 euros.

Le lieu a-t-il trouvé son public ?

Complètement. C'est un public sensibilisé à la slow attitude, multi-générationnel – notre coin canapé/jeux pour les enfants est très apprécié des familles –, cycliste mais pas seulement puisqu'il y a beaucoup de voyageurs, d'adeptes d'activités de plein air, mais aussi des personnes en recherche d'une bonne connexion Wifi pour travailler au calme sur leur ordinateur. Il arrive aussi que des personnes de passage nous confient leur vélo le temps de partir à la découverte de la ville ; le mardi soir une Amap se tient dans nos locaux, nous sommes également sollicités pour exposer les œuvres d'artistes, héberger des conférences... Nous sommes donc toujours en rodage. Paradoxalement, si la fréquentation continue d'augmenter, notre prochain challenge sera d'obtenir des collectivités locales d'augmenter le nombre d'arceaux vélo à l'entrée d'Inukshuk. Permettre aux cyclistes de stationner en sécurité lorsqu'ils viennent chez nous semble aller de soi, mais cela va tout de même mieux en le (re)disant !

Pour en savoir plus
www.inukshuk-cafe.fr

Camping caravaneige l'Eden La Vanoise

Trois questions à Sébastien Anceaux, gérant

Quelles sont les caractéristiques de votre établissement ?

C'est un camping municipal trois étoiles en délégation de service public. Il est situé en Haute Tarentaise, à 745 mètres d'altitude, entre le Parc national de la Vanoise et le massif du Beaufortain. Créé en 1994, il propose sur 2,4 hectares 110 emplacements depuis l'ouverture de la saison de ski mi-décembre jusqu'à la fin de la saison estivale mi-septembre. Notre affiliation à la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air et au label Camping qualité nous a peu à peu conduits à un certain nombre d'aménagements comme celui d'une piscine couverte et chauffée, d'une offre de mobil homes, de bungalows toilés ou de chalets bois, etc. En tout ce sont plus de 660 critères à remplir pour être labellisé et garantir ainsi à notre clientèle une offre familiale de qualité.

Qu'en est-il de votre clientèle cycliste ?

Côté sportif, Savoie Mont Blanc a développé il y a quelques années le balisage pour les cyclistes sur route des environs, avec notamment quatre cols de catégories 4 et 5 (Petit Saint-Bernard, Iseran, Madeleine et Cormet de Roselend). Cela nous vaut d'accueillir parfois des équipes cyclistes belges ou néerlandaises, en avant ou en arrière-saison, qui viennent séjourner une semaine voire davantage pour profiter de ces reliefs plus difficiles à trouver dans leurs pays. La proximité des pistes des Arcs et de Tignes-Val d'Isère nous vaut aussi d'héberger régulièrement des VTTistes. Depuis cette année, nous sommes labellisés Accueil Vélo®. Je crois en effet beaucoup au développement de l'itinérance, surtout que nous sommes à proximité de la Grande Traversée des Alpes et des 12 km de la voie verte reliant Aime à Bourg-Saint-Maurice, dont le projet d'extension semble dans les tuyaux. Je suis également convaincu de l'avenir du vélo électrique et des perspectives que cela ouvre en termes de clientèle, d'accès à nos bornes d'implantation électrique ou à nos possibilités de stockage. Depuis 2012, nous proposons une vingtaine de vélos à la location et, avec la labellisation, des clients passent désormais nous voir pour des questions de réparation.

Quels sont les enjeux à plus ou moins long terme, à votre niveau, en matière de vélo ?

Outre la communication autour de notre adhésion récente à la marque Accueil Vélo®, l'un des gros enjeux à moyen terme me semble être le développement de l'itinérance réservable, c'est-à-dire la possibilité, pour un client donné, de passer par un support unique pour pouvoir réserver aussi bien sa nuitée que les activités qu'il entend faire en journée. Pour notre clientèle cycliste comme pour nous, cette offre combinée de prestations représentera une avancée considérable. ■

Propos recueillis par Anthony Diaio



© Camping l'Eden La Vanoise

Terrasse camping qualité l'Eden de la Vanoise

Pour en savoir plus
www.camping-eden-savoie.com

Actus des DRC

Retrouvez les actus complètes sur www.departements-regions-cyclables.org

Baromètre du tourisme à vélo en France, édition 2017

Le nouveau Baromètre du tourisme à vélo vient de paraître. Cette deuxième édition confirme la filière comme l'une des plus dynamiques du marché touristique français. Par des chiffres parlants, ce Baromètre sensibilise les acteurs à investir dans le développement du tourisme à vélo et à l'intégrer dans les stratégies de marketing des destinations. Il rend visible son impact en termes d'offres, de demandes, de retombées économiques et événementielles. Les DRC ont largement contribué à la publication de ce Baromètre aux côtés des partenaires du Comité national du tourisme à vélo coordonnés par la Direction générale des entreprises.

Pourquoi inscrire les véloroutes au SRADET ?

Les futurs Schémas régionaux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires (SRADET), en cours d'élaboration jusqu'en 2019 par toutes les Régions, sont une opportunité pour le développement du vélo dans les territoires. Prescriptifs, ils vont orienter les aménagements à réaliser pour toutes les entités infrarégionales sur plusieurs années. Conscients de la nécessité d'y inscrire le vélo, les DRC ont rédigé une note sur leur site pour décrypter ce super-schéma et ses prises en compte du vélo.

Velo-city 2017 aux Pays-Bas : retours sur une semaine bluffante

Velo-city 2017 se tenait du 13 au 16 juin aux Pays-Bas. Sous le thème « Cycling of freedom » ce sommet mondial du vélo a rassemblé 1700 congressistes de 40 pays entre les villes d'Arnhem, Nimègue et Amsterdam, presque une semaine durant. L'occasion d'un ébahissement mérité, de partager et de s'inspirer évidemment de la culture vélo à la néerlandaise. Pragmatiques, les Pays-Bas ne se contentent pas de leur position de première nation du vélo (contestée par le Danemark) et cherchent sans cesse à s'améliorer. Les DRC, sélectionnés pour trois interventions, ont pu aussi partager certains retours d'expériences français.

EuroVelo tient sa réunion annuelle

La réunion annuelle des centres nationaux de coordination pour EuroVelo le 12 juin à Arnhem a permis de constater la progression du Schéma européen qui devrait intégrer deux nouvelles EuroVelo en 2019, dont la Meuse à vélo/EuroVelo 19 et prolongera l'EuroVelo 8 jusqu'à Izmir en Turquie. Les acteurs français se réjouissent aussi de la nomination de Conbici, un centre de coordination pour EuroVelo en Espagne. L'arrivée de Conbici devrait faciliter le développement de l'EuroVelo 1, l'EuroVelo 3 et l'EuroVelo 8 qui relient toutes trois France et Espagne. La France est concernée par plus de 10 % du réseau EuroVelo. Les DRC, centre de coordination pour EuroVelo animent, suivent, valorisent, mobilisent, stimulent et financent la coordination de ce schéma de notoriété en lien avec l'ECF, leurs homologues européens, leurs adhérents et leurs partenaires.

Le projet AtlanticOnBike approuvé

Le projet AtlanticOnBike autour de l'EuroVelo 1, qui relie le Cap Nord en Norvège au sud du Portugal sur 8200 km, a été retenu parmi plus de 400 candidatures par le programme européen Interreg Espace Atlantique. Une belle réussite orchestrée par le département des Pyrénées-Atlantiques qui, sur trois ans, a animé un consortium de 19 partenaires européens de 6 pays - Norvège,

Angleterre, Irlande, France, Espagne, Portugal. But du projet ? Faire de l'EuroVelo 1 une destination touristique d'excellence. Trois ans de partenariat grande échelle commencent pour les DRC, partenaires du projet sur l'évaluation.

Le réseau accueille cinq nouveaux adhérents

Deux Régions, deux Départements et une Intercommunalité ont rejoint le réseau des DRC : la Bretagne, l'Auvergne-Rhône-Alpes, les Deux-Sèvres, les Côtes d'Armor et Dombes Saône Vallée. La Bretagne compte 1660 km d'itinéraires inscrits au Schéma national des véloroutes et voies vertes, dont 660 km d'itinéraires EuroVelo - La Vélodyssée et le Tour de Manche. La région Auvergne-Rhône-Alpes, pour sa part est concernée par 2470 km d'itinéraires nationaux, dont 552 km de la ViaRhôna/EuroVelo 17. L'adhésion des Deux-Sèvres marque la volonté du Département d'inscrire le vélo dans ses priorités, en plus des 182 km de La Vélo Francette/V43, dont l'ADT pilote le comité d'itinéraire. La Communauté Dombes Saône Vallée, elle, confirme son engagement dans le développement de la véloroute nationale V50, dont 18 km se trouvent sur son territoire le long de la Saône. Bienvenue à ces cinq nouveaux adhérents !



Ouverture de Velo-city 2017 par le Roi des Pays-Bas

Actus des territoires

Partagez vos actualités avec les DRC : info@departements-regions-cyclables.org

Maine-et-Loire : **installation d'une première borne de recharge pour VAE sur La Loire à Vélo**

Fruit d'une réflexion menée entre la commune de Montjean-sur-Loire, le Siéml et Bouygues Energies & Services sur le concept de La Loire à Vélo électrique, une borne de recharge multiservices pour VAE a été installée en Maine-et-Loire. Cette installation est la première d'un réseau qui s'étendra à terme le long de La Loire à Vélo et de La Vélo Francette, grâce au soutien d'Anjou Tourisme notamment.

Le Var inaugure une section de La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8

À l'occasion du passage de la randonnée militante « Plus Belle la Voie », le département du Var a inauguré 22 km de voies vertes et de sites faiblement partagés entre Salernes et Flayosc, intégrés à La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8. Le projet a représenté un coût total de 800 000 euros financés par le Département avec une participation de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour assurer l'aménagement dans les meilleurs délais, le département du Var a adhéré, dès 2015, au comité d'itinéraire de La Méditerranée à vélo.

La V70 fait son chemin dans le Puy-de-Dôme

En jalonnant 112 kilomètres de Saint-Sylvestre-Pragoulin à Brassac-les-Mines, le Puy-de-Dôme inscrit concrètement son territoire dans l'itinéraire national de la V70 qui reliera à terme Nevers à Palavas-les-Flots. La véloroute traverse des paysages très variés, tant au niveau de la Limagne que des villages perchés typiques du sud du département, à haute valeur patrimoniale.

Loire-Atlantique : **une navette vélo pour la traversée du pont de Saint-Nazaire**

Le département de Loire-Atlantique vient d'expérimenter un nouveau service : une navette gratuite réservée aux cyclistes pour franchir le pont de Saint-Nazaire dans les deux sens. Cette opération, mise en place du



Installation de la première borne de recharge pour VAE en Maine-et-Loire

1^{er} juillet au 31 août avec neuf allers et retours quotidiens, entend faciliter la connexion avec La Loire à Vélo/EuroVelo 6 et La Vélodyssée/EuroVelo 1. Une navette peut embarquer jusqu'à huit personnes en même temps.

Les 1000 bornes du Bas-Rhin

Le 9 juillet, le Bas-Rhin a fêté le 1000^e km d'itinéraires cyclables réalisé par le Département sur son territoire, fruit de plus de 25 ans d'investissements dans la politique cyclable. Pour symboliser ce passage, les services du Département ont posé la borne du km 1000 sur la Véloroute du Rhin/EuroVelo 15.

Première étude sur le tourisme à vélo en Vendée

Vendée Tourisme et le Département publient une première étude qui mesure l'importance et l'évolution de la pratique du vélo en Vendée et appréhende les comportements, usages et typologies des touristes à vélo. Avec ses 1800 km d'itinéraires cyclables et 174 prestataires labélisés Accueil Vélo®, la Vendée dispose d'atouts majeurs pour accueillir les touristes à vélo sur son territoire. En 2016, 960 000 cyclistes ont emprunté les itinéraires de Vendée vélo, soit + 5,6 % par rapport à 2013.

Auvergne-Rhône-Alpes investit 40 millions d'euros pour ses véloroutes et voies vertes

La région Auvergne-Rhône-Alpes donne un coup d'accélérateur au développement de son réseau de véloroutes et voies vertes d'ici 2021. 400 km sont visés en 5 ans : 200 km d'itinéraires structurants régionaux et 200 kilomètres de boucles locales aménagées avec les Départements et les Communes. Pour y parvenir, la Région mobilisera 40 millions d'euros contractualisés au titre des Contrats de plan (interrégionaux) et des programmes européens. Elle veillera également à intégrer les itinéraires cyclables structurants à son SRADDET, en vue d'assurer un maillage cyclable continu et harmonieux en Auvergne-Rhône-Alpes.

La V92 est baptisée La Flow Vélo®

La Flow Vélo®, c'est désormais le nom de la véloroute nationale V92 qui traverse Charente, Charente-Maritime et Dordogne sur 290 kilomètres. 50 % de son tracé longe des voies d'eau, notamment le fleuve Charente. La véloroute reliera à terme Thiviers en Dordogne à l'île d'Aix en Charente-Maritime.



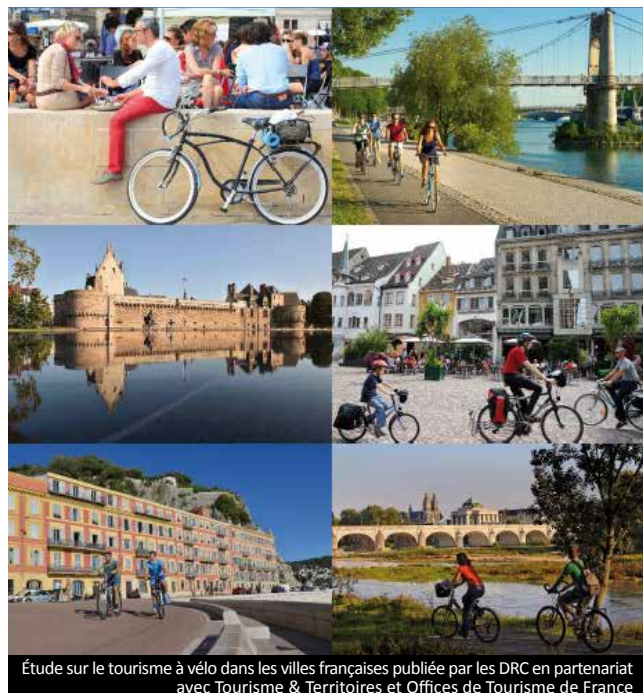
Vieux port à La Rochelle

Tourisme urbain et tourisme à vélo, deux histoires à conjuguer ?

Le tourisme à vélo est un marché en plein essor. Dans l'air du temps il contribue à un tourisme soutenable et humain en dehors des sentiers battus et au bénéfice du développement de l'économie locale. Progressivement inscrit au rang des priorités des Régions et Départements, quelle place lui est donnée dans les villes françaises ? À la faveur de leur étude « Tourisme à vélo dans les villes françaises » et du Baromètre 2017 du tourisme à vélo, les DRC vous proposent leur éclairage de cette tendance.

Un phénomène prometteur

Portes d'accès privilégiées, concentration de services et de points d'intérêt touristique... Qu'elles soient métropoles ou de taille moyenne, les villes sont les points névralgiques et attractifs des grands itinéraires cyclables de portée nationale et européenne. 67 % des 22 000 km d'itinéraires que compte le Schéma national de véloroutes et voies vertes traversent une intercommunalité de plus de 25 000 habitants. Les villes françaises réintègrent le vélo dans leur politique et dans le paysage urbain, celui-ci contribuant en retour à les rénover et à les rendre plus attractives. Les plans de déplacements urbains et schémas directeurs structurent cette renaissance urbaine et fixent les orientations en matière de politique vélo. Fruit de cet investissement, la fréquentation vélo augmente dans les villes françaises et, avec elle, la potentielle clientèle de tourisme à vélo. « *La dimension touristique du vélo doit être prise en compte dans le cadre de la mise en œuvre des stratégies globales de déplacement urbain* » explique Christian Mourisard, président d'Offices de Tourisme de France. « *La demande de nos visiteurs existe, nous accueillons de nombreux cyclistes dans nos Offices de tourisme provenant souvent d'autres pays, parfois lointains.* » L'aménagement urbain joue aussi un rôle pivot dans l'essor du tourisme urbain. Longtemps perçu comme une composante complémentaire du tourisme d'affaires, les villes commencent à promouvoir leur destination sur le plan du tourisme d'agrément. « *La structuration de l'offre urbaine est dans l'intérêt d'un tourisme qualitatif, diffus et profitable tant au cadre de vie qu'à l'économie urbaine et au tourisme français en général* » souligne Stéphane Villain, président de Tourisme & Territoires et de France Vélo Tourisme. « *Le vélo constitue une filière d'excellence du tourisme en France de demain et les villes auront également leur rôle à jouer.* » Compte tenu de ce contexte, les DRC souhaitent porter un regard nouveau sur l'alliance du tourisme et du vélo dans l'espace urbain, par une étude jamais conduite jusqu'à présent.



Étude sur le tourisme à vélo dans les villes françaises publiée par les DRC en partenariat avec Tourisme & Territoires et Offices de Tourisme de France

Ce touriste à vélo en ville, qui est-il ?

Le tourisme à vélo en ville ne se résume pas à une définition simple. Un flou conceptuel provient de la réunion de deux notions : le tourisme urbain et le tourisme à vélo. Cette forme de tourisme désigne donc toute activité touristique à vélo dans l'espace urbain pratiquée par une personne en dehors de son domicile principal pour une nuit ou plus. Du fait de l'hétérogénéité de la pratique touristique du vélo en ville, des cibles clientèles diverses peuvent être concernées, et pas uniquement les aficionados du vélo.

À vélo, la ville se visite et se (re)découvre différemment : en dehors des sentiers battus et plus proche des habitants. Le touriste devient acteur de son déplacement. Il se représente mieux la ville dans sa réalité physique et géographique et atténue ainsi les phénomènes de concentration des flux touristiques en centre-ville. Côté touriste itinérant, la ville diversifie le voyage à vélo : la richesse patrimoniale de l'étape urbaine contraste avec le calme et les paysages des étapes rurales. Les bénéfices pour la ville ? Les touristes à vélo ont vocation à faire tache d'huile. Une ville qui se traverse à vélo et accueille les cyclistes gagne ses galons de ville durable, respirable, verte et peut susciter chez les locaux l'envie de se déplacer à vélo. Un nombre plus important de cyclistes constitue un contexte favorable au développement des aménagements cyclables. Le vélo est donc un outil de développement du tourisme urbain, mais aussi de la mobilité douce de manière générale.



Touristes à vélo itinérants

La ville = une étape importante lors de leur séjour



Touristes urbains

Le vélo = une pratique privilégiée pour la découverte de la ville



Touristes à vélo

La ville = la destination de leur séjour à vélo

Trois différents types de touristes à vélo en ville

Les chiffres clés du tourisme à vélo

- 9 millions de séjours en 2016 au cours desquels les Français ont pratiqué le vélo ou le VTT en France.
- Un chiffre d'affaires global de l'ordre de 2 Mds d'euros.
- À la fin mars 2017, 2662 prestataires étaient labélisés Accueil Vélo®, soit plus 24 % en un an.

Baromètre du tourisme à vélo, édition 2017, DGE

- 830 km d'itinéraires cyclables ont été ouverts en 2016.
- Un Schéma national vélo réalisé à 62 %.

DRC, 1^{er} janvier 2017

- 68 % des répondants considèrent la ville comme attractive pour le tourisme à vélo.
- 81 % des répondants cyclistes ont déjà visité une ville à vélo pour du tourisme.

Enquête sur le tourisme à vélo en ville, DRC, 2016



La voie d'eau, l'allié naturel du tourisme à vélo en ville ?

Nantes, Bordeaux, Lyon, Tours, Paris, Strasbourg, Toulouse, Troyes, Rouen... de nombreuses villes françaises se réapproprient leur fleuve. Des projets de rénovation urbaine visent à renouer des liens entre la voie d'eau et la ville sur des berges longtemps laissées à l'abandon. Des politiques publiques accordent une place importante à la requalification des berges pour les réintégrer dans le paysage urbain, dans les pratiques quotidiennes et touristiques et pour libérer de l'espace public en faveur des modes doux. Symbole du renouveau urbain, la voie d'eau et ses quais deviennent un élément de promotion touristique des villes. Mieux : le tourisme fluvestre alliant fluvial et cyclable booste l'attractivité de la ville. Il amplifie l'interconnexion entre le fleuve et le centre-ville, réapproprie le patrimoine fluvial et fait vivre au touriste une expérience touristique urbaine et nature. Inscrire systématiquement le vélo et le fluvial dans les projets d'aménagement urbain et projets touristiques semble important pour valoriser leur grande complémentarité.



Tourisme fluvestre à Angers

Six agglomérations françaises à la loupe



BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville étape du Canal des 2 mers à vélo/V80 et La Scandibérique/EuroVelo 3, Bordeaux Métropole est dans une dynamique de renouveau qui lui confère l'image d'une ville attractive pour les cyclistes. Les deux grands itinéraires cyclables sont connectés à son réseau cyclable métropolitain et traversent la métropole en empruntant en partie le réseau express vélo. L'inauguration de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Paris sera bénéfique pour le tourisme à vélo dans et au départ de Bordeaux, si les emplacements réservés aux vélos dans les TGV augmentent et si la location à l'arrivée en gare est possible. L'offre et la demande croissantes pour des visites guidées à vélo laissent présager un potentiel de développement significatif pour découvrir Bordeaux autrement.

LE GRAND LYON

Le réseau cyclable se développe à Lyon et les déplacements à vélo ne cessent d'y progresser d'après les comptages du Grand Lyon. Soucieux de proposer un cadre de vie agréable pour ses habitants et d'attirer des entreprises, le Grand Lyon considère le vélo comme un excellent outil de mobilité, d'économie et de développement durable. Ville étape majeure de la ViaRhôna/EuroVelo 17 qui traverse l'agglomération de l'est au sud sur 45 km, Lyon se trouve également au croisement de deux itinéraires cyclables nationaux : la V50, en cours de structuration, reliera le Luxembourg à Lyon le long de la Moselle et de la Saône ; la V72 connectera à terme le Rhône à la Loire. Lyon est l'une des rares villes françaises - avec Paris - à faire l'objet d'une programmation de *city-break* à vélo proposée par un tour-opérateur belge - preuve que la métropole constitue déjà une destination attractive pour le tourisme à vélo. Lyon peut tirer son épingle du jeu, si elle s'approprie ses atouts et muscle sa conscience vélotouristique.

MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

L'achèvement de la traversée de l'EuroVelo 6 a sensibilisé à l'importance du tourisme à vélo à Mulhouse. L'obtention du label *Territoire vélotouristique*, décerné par la FFCT, était une étape décisive pour révéler les enjeux de l'accueil des touristes à vélo et dessiner les contours de la politique cyclable de l'Agglomération, et ce en mettant autour de la table les acteurs publics et privés du vélo et du tourisme. Mulhouse Alsace Agglomération a engagé des efforts

importants pour se mettre en tourisme autour de l'EuroVelo 6, identifiée comme axe structurant dans son schéma directeur cyclable. L'implication dans la dynamique Alsace à vélo est un bon moyen pour donner une dimension plus large à sa propre promotion. Une meilleure prise en compte de la traversée de l'EuroVelo 5 pourrait enrichir considérablement l'offre vélotouristique et le maillage cyclable de l'agglomération et contribuer à des retombées économiques pour les communes traversées.

NANTES MÉTROPOLE

Entre nature et urbanité, espace sauvage et industriel, Nantes Métropole dispose d'une offre de tourisme à vélo variée et diffuse. Ses engagements en faveur du développement des modes doux portent ses fruits. Nantes Métropole s'est hissée au rang des villes attractives pour les cyclistes. Au croisement de La Véloodyssée/EuroVelo 1 et La Loire à Vélo/EuroVelo 6 les touristes à vélo sont de plus en plus nombreux dans son paysage urbain. Consciente de ce potentiel touristique, Nantes Métropole a signé une convention fin 2015 avec Le Voyage à Nantes et France Vélo Tourisme pour valoriser son offre et ses services. Neuf balades à vélo sont conçues et promues sur le site de France Vélo Tourisme pour découvrir le centre et les alentours de Nantes. Cette démarche de Nantes Vélo Tourisme, première du genre en France, entend positionner Nantes comme destination française et européenne de *city-breaks* à vélo. Cette vitrine structure l'offre autour des deux grands itinéraires cyclables européens qui traversent la métropole. Le message ainsi envoyé par Nantes Métropole est fort : métropole ou ville de taille moyenne, il est possible de se positionner comme destination de tourisme à vélo s'il y a une vraie volonté et mobilisation des acteurs.

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

Ville étape de La Méditerranée à vélo/EuroVelo 8, point de départ de boucles cycloportives et point d'arrivée de la Route des Grandes Alpes, le potentiel pour attirer et accueillir les touristes à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur est fort. Son offre vélotouristique est à l'image de la diversité paysagère de la métropole : parcours à vélo le long du littoral, boucles cyclotouristiques et sentiers VTT sans oublier le vélo en libre-service Vélobleu qui, mode de déplacement pour les Niçois, peut aussi servir à des fins touristiques. Un positionnement sur le tourisme à vélo développerait une nouvelle facette pour la destination Nice Côte d'Azur et diversifierait son image actuelle, très largement associée à une pratique cycloportive. Seule métropole traversée par l'EuroVelo 8 sur le littoral français, Nice aura un rôle à jouer en tant que porte d'entrée et de sortie de ce grand itinéraire cyclable, si la continuité et le maillage cyclable sont assurés sur son territoire.

TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

Tours Métropole Val de Loire tire parti de sa situation privilégiée comme porte d'entrée d'une destination touristique prestigieuse : le Val de Loire. En plus de La Loire à Vélo/EuroVelo 6 qui traverse l'agglomération d'ouest en est sur 34 km, Tours Métropole Val de Loire bénéficie du passage de l'EuroVelo 3. La V41 et la V46 complètent l'offre de grands itinéraires cyclables de l'agglomération. Fort de ce positionnement, les engagements de Tours Métropole Val de Loire visent à développer la pratique quotidienne du vélo d'une part et la pratique touristique en plein essor d'autre part. L'aménagement de La Loire à Vélo a donné un coup de pouce à la pratique utilitaire du vélo dans l'agglomération tourangelle. Consciente du passage d'un nombre significatif de touristes à vélo, l'Agglomération a inscrit l'amélioration de l'accueil au rang de ses priorités. L'inauguration de la Maison du vélo début juillet 2017, face à l'Office de tourisme et à deux pas de la gare, est une étape décisive pour positionner Tours comme destination urbaine de choix pour les touristes à vélo.



Le tourisme à vélo en ville : les enjeux identifiés

Les agglomérations ont tout intérêt à être associées à la structuration des grands itinéraires cyclables et à soigner avec la plus grande attention leur traversée et connexion avec le réseau urbain. À ce jour, le manque de signalisation, de continuité et de sécurité dans le tissu urbain est souvent encore problématique pour les véloroutes. L'accessibilité de la ville ne peut résumer un positionnement touristique fort. L'enjeu est de la construire comme point d'accueil, un point d'attractivité majeur sur l'itinéraire cyclable tout autant que comme un territoire à traverser. La mise en place d'un réseau de boucles cyclables dédiées à la découverte de l'agglomération et le développement des services et équipements adaptés à l'accueil des touristes à vélo semblent des éléments essentiels. Crucial mais souvent négligé, l'aménagement du réseau cyclable urbain dans sa dimension également touristique doit être pris en compte. Métropoles ou villes de taille moyenne, un positionnement comme destination urbaine de tourisme à vélo ne nécessite pas un lourd investissement, mais une synergie et une coordination entre les différents acteurs du tourisme et du vélo à l'échelle de l'agglomération. Ce qui est bon pour le touriste à vélo est bon pour le cycliste en ville... et réciproquement. ■

Dorothee Appercel

Velo-city 2017 - Témoignages sur le tourisme à vélo en ville

Velo-city 2017, le sommet mondial du vélo aux Pays-Bas, a invité les congressistes à croiser leur regard et leurs expériences sur le tourisme à vélo et le vélo en ville. L'intérêt pour le tourisme à vélo en ville est manifeste, au-delà des frontières françaises. À l'instar de Copenhague - ville référente sur le vélo -, des villes européennes et à travers le monde cherchent à tirer profit des différentes facettes du vélo et à intégrer la dimension touristique dans leurs projets. L'étude menée par les DRC source d'inspiration. Des projets de développement du vélo en Italie et en Suède pourraient lui emboîter le pas.

Lire l'étude complète sur

www.departements-regions-cyclables.org



Manfred Neun

Alors que Velo-city 2017 est encore dans toutes les têtes, cet entrepreneur allemand, président de l'ECF depuis 2005, prend une fois n'est pas coutume le temps de raconter sa vision et ses engagements. Rencontre avec un jeune homme de 65 ans à l'esprit fertile et concret.

En mai 2011, à l'occasion de la 16^e édition de Velo-city à Séville (Espagne), vous aviez déclaré « nous pouvons être un exemple pour le monde entier, alors soyons tous ces exemples ». Qu'entendiez-vous par là ?

Cette phrase de Séville est à replacer dans son contexte. C'était lors d'une introduction socio-économique à l'économie cyclable et d'un chapitre consacré à la macro-économie. Par « être un bon exemple pour le monde entier », j'entendais mettre le doigt sur le fait que c'est nous – et par nous j'englobe les Européens et les Américains –, et nous seuls, qui avons longtemps fait la promotion du tout-voiture, détruisant au passage beaucoup de valeurs qui faisaient jusqu'alors le socle de notre humanité. Ce que j'entendais rappeler, c'est que nous ne pouvons pas attendre du reste du monde que, du jour au lendemain, il renonce subitement à toutes les avancées que, nous-mêmes, lui avons longtemps « vendues » comme le summum d'une économie développée. Cette contradiction originelle augmente la responsabilité qui est la nôtre : celle de montrer les alternatives, les nouveautés et les améliorations possibles en matière de mobilité, tant dans nos propres pays autant que dans nos propres vies.

Comment est venue la prise de conscience qui vous a conduit à devenir depuis 2005 le président de l'European Cyclists' Federation ?

Lorsque l'on m'a proposé d'être candidat, j'ai d'abord répondu « Non merci ». Je n'envisageais pas d'occuper un poste aussi exigeant. Le projet ECF à Bruxelles n'en était alors qu'à ses balbutiements. Et nous savons tous que, s'il est facile d'amorcer un projet, rares sont ceux qui aboutissent. Puis j'ai réfléchi. Si cette expérience marchait, elle pouvait être source d'inspiration, pour moi mais aussi et surtout pour beaucoup d'autres personnes en attente d'avancées dans ce domaine. Vous savez, ma carrière a débuté dans les années soixante-dix. Je travaillais sur un sujet peu répandu à l'époque : la psychologie économique et l'économie comportementale avec, pour champs d'actions, l'urbanisme durable et la planification des transports. C'était l'époque de la fondation du Club de Rome et du Rapport Meadows¹.

¹ Des scientifiques, des économistes, des industriels et des fonctionnaires nationaux et internationaux de 52 pays réunis au sein d'un groupe de réflexion publièrent en 1972 une étude intitulée « Halte à la croissance ». Communément appelé Rapport Meadows du nom de deux de ses co-auteurs, ce document listait cinq tendances contemporaines majeures : industrialisation accélérée, croissance de population rapide, malnutrition en hausse, épuisement des ressources non renouvelables et environnement détérioré. Il prophétisait un avenir catastrophique d'ici 2100 si le monde persistait dans ce modèle de croissance.

J'ai compris que, là où le désastre global progresse, la demande de solutions durables progresse aussi. Si j'avais été pressenti pour la présidence de l'ECF, c'est peut-être parce qu'on avait estimé que j'avais ma part de solutions à proposer. J'ai donc mis mes impatiences de côté pour me concentrer sur notre stratégie de développement. Douze ans ont passé et je me réjouis chaque jour d'avoir accepté cette responsabilité.

Quel bilan tirez-vous de Velo-city 2017 ?

Dans notre classement, il y avait jusqu'ici trois types de villes : les « débutantes », les « grimpeuses » et les « championnes ». En choisissant les Pays-Bas, nous entendions montrer ce qu'était la meilleure pratique au niveau des champions. Et, à l'instar de la voie express vélo que nous

avons empruntée sur place, l'objectif semble rempli. Pourquoi ? Parce que les Pays-Bas ont beau avoir atteint un degré de compétence souvent époustouflant, ils ne se contentent pas de leurs acquis et cherchent sans cesse à s'améliorer. C'est un message fort : un champion ne se repose pas sur ses lauriers. D'ailleurs notre classement comprend désormais quatre niveaux au lieu de trois : les villes

où la part modale du vélo est inférieure à 10 % restent les villes « débutantes » ; celles où la part est inférieure à 20 % sont les « grimpeuses » ; celles entre 20 et 30 % sont les « avancées » ; et celles au-dessus de 30 % sont désormais les « championnes ».

1500 congressistes venus de 40 pays étaient présents cette année à ce sommet mondial...

La communauté Velo-city est effectivement en plein essor. Il y avait cette année d'excellents nouveaux intervenants, le tout dans une atmosphère toujours plus en symbiose intellectuellement... Les animations périphériques sont également en nette amélioration, même si nous devons veiller à accorder toute la place qu'ils méritent aux temps de discussion informels. Notre contenu scientifique autour du vélo fut sans doute le meilleur que nous avions jamais eu. Le lancement de PEBSS (*Platform for European Bicycle Sharing & Systems*, NDLR) et la dynamique étaient importants pour le public cycliste en pleine expansion. Il y a eu du mieux aussi sur les plans politique, des formats et du contenu. La demande globale est en hausse et les nouvelles technologies de notre label « Pédaler intelligemment » sont sur les rails. Sur ce terrain



Ouverture de Velo-city 2017

de la mobilité connectée nous avons de beaux challenges comme celui des voitures autonomes, dans lesquelles nous devons également investir. En bref, nous avons vécu de bonnes vibrations, qui se prolongent à une vaste échelle puisque, au mois de septembre, je suis par exemple invité à intervenir à Taipei... Tout cela nous permet de réaliser que cette fois ça y est, le pli de la mobilité active est pris, et bien pris.

A-t-il été facile d'obtenir la participation de Willem-Alexander, le roi des Pays-Bas ?

C'était une requête personnelle. Il nous a fait l'honneur d'accepter et ce fut pour nous une première que d'avoir le plus haut représentant d'un pays hôte à l'ouverture de Velo-city. À lui, ce geste est apparu tout à fait normal car pédaler fait partie de la vie quotidienne aux Pays-Bas. Pour nous c'est évidemment un soutien de poids et un signal très fort.

Lors de l'étape Arnhem-Nimègue de ce Velo-city 2017, vous avez remis à la Commissaire européenne aux transports Violeta Bulc une proposition de Stratégie cyclable européenne pour 2030. Selon vous « Il s'agit là d'un appel à l'Union européenne (UE) à se réveiller ». Est-ce à dire que l'UE dormait jusqu'ici, sur ces thématiques ?

Cet appel visait à alerter sur la nécessité d'intégrer la question cyclable à l'agenda de la Commission européenne. En 2008, nous avons demandé à disposer d'un référent vélo au sein de cette institution, mais cela était sans doute prématuré voire naïf de notre part. Le temps et les faits ont joué depuis en notre faveur. C'était la première fois que nous nous adressons à un aussi grand nombre d'intervenants, en présence d'officiels issus de différentes directions générales. Et, en fonction du retour de Madame Bulc elle-même, ce sujet sera effectivement inscrit prochainement à l'agenda de l'UE. En 2018, nous travaillerons donc sur la question des politiques cyclables avec l'UE sur des bases nouvelles et surtout élevées.

Vous êtes réputé avoir apporté une approche scientifique à une cause cyclable qui, jusqu'alors, reposait essentiellement sur les débats d'idées. Après la philosophie et la science, quel sera le prochain challenge à relever ?

Je distingue trois défis pour le futur. D'abord, il y a la question de l'encadrement. C'est une thématique chère à Daniel Kahneman, Prix Nobel d'économie 2002, dont les travaux sur la finance comportementale et la théorie des perspectives nourrissent mes réflexions depuis de nombreuses années. Le plus important est de démarrer, d'avoir des objectifs clairs et de s'y tenir. Les solutions sont déjà connues, et elles sont là pour aider chaque décideur à avoir le réflexe transports durables.

Ensuite il y a la question de l'élargissement, c'est-à-dire notre capacité à en faire bénéficier le plus grand nombre. Enfin, il s'agira d'investir dans la recherche, car c'est la clé pour continuer à avancer.

Nous avons évoqué votre apport à la cause cyclable. De votre côté, qu'avez-vous appris, au fil de ces années d'action, aussi bien en tant que président qu'en tant que citoyen et en tant qu'homme ?

En tant que président, j'ai appris l'humilité. Nous sommes une petite communauté, alors chaque pas compte et constitue une avancée. Il faut toujours se souvenir de cela et chaque personne rencontrée y contribue. Nous avons tort de croire que les gens importants sont arrogants. C'est faux : les gens arrogants ne sont pas des gens importants. Les gens importants sont des gens humbles. J'ai pu mesurer cela il y a quelques temps lors d'une rencontre en Pologne avec l'ancien président Walesa. Cet homme a traversé des épreuves terribles, et pourtant il a su conserver son humilité et son humour. Pour moi, cette rencontre fut une leçon... En tant que citoyen, j'ai appris à être conscient de la chance qui est la mienne de vivre dans une démocratie. Enfin, en tant qu'homme, j'ai appris que, s'il est indispensable de développer sa propre vision des choses, jouer collectif paie toujours à la fin. ■

Propos recueillis par Anthony Diaó



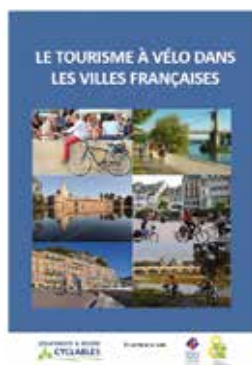
Pour en savoir plus :
ecf.com



BAROMÈTRE DU TOURISME À VÉLO EN FRANCE, édition 2017

Cette deuxième édition annuelle confirme le tourisme à vélo comme l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. Cette dynamique s'appuie non seulement sur une offre d'itinéraires cyclables hautement qualitative qui continue à se densifier, mais aussi sur une offre de services, tant publique que privée, qui se caractérise par une forte innovation.

À télécharger sur www.departements-regions-cyclables.org



LE TOURISME À VÉLO DANS LES VILLES FRANÇAISES

Les DRC en partenariat avec Tourisme & Territoires et Offices de Tourisme de France publient une étude sur le tourisme à vélo dans les villes françaises. Inédite en son genre, elle révèle le potentiel, les enjeux et les besoins de ce tourisme et porte un regard nouveau sur l'alliance du tourisme et du vélo dans l'espace urbain. L'étude observe à la loupe six agglomérations françaises.

À télécharger sur www.departements-regions-cyclables.org



CIRCULATION DOUCE ET MOBILITÉ URBAINE

L'édition de juin 2017 de la Revue générale des routes et de l'aménagement (RGRA) est consacrée au vélo, vecteur de mobilité douce. Les DRC ont contribué à ce numéro avec un article sur le Schéma national, outil pour une politique cyclable.

60 pages, 40 €. Édition RGRA.
À commander sur www.editions-rgra.com



CARTE TOURISTIQUE 2017, LE PUY-DE-DÔME À VÉLO

Cette carte propose 14 boucles vélo de 36 à 85 km dans les paysages caractéristiques du Puy-de-Dôme : lacs volcaniques, vallées glaciaires et traversant les plus beaux villages. Ces parcours sont complétés par les 10 cols emblématiques du département et le tracé de la véloroute nationale V70.

À télécharger sur www.puy-de-dome.fr



LA VIARHÔNA DU LÉMAN À LA MÉDITERRANÉE

Ce guide propose 36 étapes pour découvrir la Vialrhôna du Lac Léman à la Camargue et à Sète. Il comprend des informations pratiques et touristiques indispensables à l'organisation du séjour à vélo, des cartes précises et fiables, des plans des villes, des bonnes adresses, des hébergements, des loueurs vélo et services adaptés, ainsi que des informations sur l'intermodalité train + vélo.

111 pages, 15 €. Édition Chamina.
À acheter sur www.cartovelo.fr



L'ALSACE À VÉLO

750 km d'itinéraires cyclables, 15 étapes, 5 escapades et 4 boucles de 3 à 5 jours. C'est le contenu de ce guide vélo entre Bas-Rhin et Haut-Rhin. Mulhouse, Colmar, Strasbourg, Wissembourg et Bâle sont au programme. Ce guide comprend 32 cartes détaillées, une carte générale, des conseils pratiques et toutes les adresses utiles, hébergement, vélocistes, offices de tourisme, ainsi que des informations culturelles et historiques sur le patrimoine de chaque étape.

144 pages, 14,90 €. Éditions Oued France.
À acheter sur www.editionsouedfrance.eu



PLAQUETTE EMBARQUEMENT DES VÉLOS À L'ARRIÈRE DES CARS DU FINISTÈRE

Pour faciliter la découverte en car et à vélo, le conseil départemental du Finistère autorise l'embarquement gratuit des vélos à bord de certaines lignes de cars du réseau Penn-ar-Bed du 8 juillet au 3 septembre 2017. Le Finistère publie sa plaquette explicative comprenant la carte des points d'embarquement et de débarquement des vélos.

À télécharger sur velo.tourismebretagne.com



AUTOUR DE RENNES À VÉLO

Ce guide présente 950 km de parcours accessibles à vélo par tous. 20 escapades entre 20 et 51 km et 3 itinéraires en 10 étapes de 20 à 47 km au départ ou autour de Rennes.

144 pages, 14,90 €. Éditions Oued France.
À acheter sur www.cartovelo.fr

4
OCTOBRE
2 0 1 7

7^e CLUB ITINÉRAIRES
CHARENTE-MARITIME / LA ROCHELLE

Plus d'infos sur www.departements-regions-cyclables.org



5-6
OCTOBRE
2 0 1 7

21^{es} RENCONTRES DRC : DÉVELOPPEMENT DURABLE
CHARENTE-MARITIME / LA ROCHELLE

Plus d'infos sur www.rencontresdrc2017.com



10-12
OCTOBRE
2 0 1 7

26^{es} RENCONTRES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC
MARSEILLE

Plus d'infos sur www.rencontres-transport-public.fr



30
NOVEMBRE
1
DÉCEMBRE
2 0 1 7

MOBILITÉ ET TOURISME : CONJUGUER LES COMPLÉMENTARITÉS
CAEN

Plus d'infos sur www.territoires-ville.cerema.fr



1-2
FÉVRIER
2 0 1 8

RENCONTRES NATIONALES DU TOURISME FLUVIAL
BORDEAUX

Plus d'infos sur www.vnf.fr



8-10
FÉVRIER
2 0 1 8

6^e CONGRÈS SUR LE VÉLO D'HIVER
MOSCOU / RUSSIE

Plus d'infos sur www.wintercycling.org



15-18
M A R S
2 0 1 8

SALON DESTINATIONS NATURE
PARIS

Plus d'infos sur www.destinations-nature.com



12-15
J U I N
2 0 1 8

VELO-CITY 2018
RIO DE JANEIRO / BRÉSIL

Plus d'infos sur ecf.com



11-12
OCTOBRE
2 0 1 8

22^{es} RENCONTRES DRC
SAVOIE / CHAMBÉRY

Plus d'infos sur www.departements-regions-cyclables.org



21^{es} Rencontres des Départements & Régions Cyclables

#RencontresDRC

LA CHARENTE-MARITIME
le Royaume
de la Petite Reine

**5 & 6
octobre
2017**

en
Charente-Maritime

DéVELOppement durable : stratégies, innovations, aménagements

Placées sous ce thème transversal et pluri-disciplinaire, enjeu majeur du 21^e siècle, les 21^{es} Rencontres des Départements & Régions Cyclables invitent élus et techniciens des collectivités, acteurs touristiques, associatifs et usagers à croiser leur regard et leurs expériences.

Au menu :

- Des **tables rondes et ateliers**, politiques et techniques, avec des retours d'expériences issus des territoires
- Le **grand témoin** en clôture
- Un **forum d'exposition** avec 16 socio-professionnels vélo et partenaires DRC
- Deux **balades à vélo** au choix pour découvrir la destination Charente-Maritime
- Le 7^e Club itinéraires, la **journée technique des acteurs des itinéraires cyclables et des schémas régionaux en France**, la veille des 21^{es} Rencontres DRC

Toutes les informations et inscription sur www.rencontresdrc2017.com

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES

52 avenue Maréchal Foch
69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

www.departements-regions-cyclables.org
info@departements-regions-cyclables.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Départements & Régions Cyclables

Twitter : @DRC_info

Scoop.it : Politiques cyclables des territoires

Carte des adhérents DRC

