OBSERVATION/VEILLE

L'avenir est aux circulations douces

Parce que l’avenir appartient aux circulations douces, il est urgent aujourd’hui de réaliser un réseau continu et cohérent de véloroutes et de voies vertes s’inscrivant dans le schéma national et dans le réseau européen des VVV en cours de constitution. Quels que soient les espaces traversés et les usagers que l’on souhaite attirer, les projets VVV encouragent la pratique – quotidienne ou de loisirs – du vélo et des autres modes non-motorisés. Véritables outils d’aménagement des territoires, ils permettent de relier les villes françaises et européennes, de valoriser patrimoine et paysages, de revitaliser des zones urbaines ou rurales et de développer tourisme et activités économiques locales.

Définitions et abréviations

♦ ***Véloroute (VR)***: itinéraire pour cyclistes de moyenne et longue distance, d’intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent differents types de voies dont les voies vertes.

♦ ***Voie verte (VV***) : “route exclusivement réservée à la circulation des véhicules nonmotorisés, des piétons et des cavaliers” (art. R 110-2 du Code de la route)

♦ ***Comité national de suivi de la politique du vélo ou comité de suivi vélo*** . Créé fin 1994, à l’initiative des ministères de l’Environnement et de l’Equipement, rejoints en 1997 par celui de la Jeunesse et des sports, il a pour objectif de promouvoir le développement du vélo en France. Il réunit des représentants de l’Etat, d’établissements publics et d’associations d’usagers et de collectivités.

♦ ***AEVV***: fondée en Belgique en 1998, l’Association européenne des voies vertes a pour objectifs l’inventaire, la promotion, le développement de voies vertes destinées au trafic non-motorisé ; elle contribue à la réalisation d’un réseau européen de voies vertes (Rever) avec le soutien de la Commission Européenne.

LEXIQUE

♦ **MN3V :** Mission nationale véloroutes et voies vertes :

♦ **VAE :** Vélo à assistance électrique

♦ **VTT** : Le vélo tout terrain (VTT) ou vélo de montagne (de l’anglais *mountain bike*) ou encore vélo de randonnée sportive est une pratique sportive où les pratiquants sont nommés « vététistes » ou « pilotes ». Les pratiquants utilisent des vélos spécifiques, destinés à subir les contraintes d’ une utilisation sur terrain accidenté, hors des routes goudronnées. Certaines disciplines sont réglementées par l’Union Cycliste Internationale (UCI) comme la DH et le XC.

♦ **Le V.T.T.A.E. :** (Vélo tout-terrain à assistance électrique) est la déclinaison à assistance électrique du VTT (vélo tout-terrain).

♦ **Le vélo trial :** Sport de franchissement d’obstacles en milieu naturel ou artificiel sur un vélo. On parle de biketrial ou de VTT trial en fonction de la taille des pneus et de la taille du cadre. Les dimensions des roues sont de 20” pour les *Bike trials* et 26” pour les *VTT Trials*. La compétition est organisée par l’UCI. Le gagnant d’une épreuve est celui qui aura franchi la zone en mettant pied à terre moins souvent que les autres concurrents et ceci dans un temps limité.

♦ **Le vélo Gravel ou Gravel Bike** (rouler sur du gravier) . Il est à l'origine une discipline pratiquée dans les pays dans lesquels les routes ne sont pas toutes goudronnées (USA, Afrique du Sud, Australie, Amérique du Sud). Au départ, il s'agissait simplement de vélos de route modifiés pour aller sur de larges chemins carrossables. Avec l'augmentation des pratiquants, les fabricants se sont mis à développer des vélos adaptés à cette utilisation. Il est situé entre la route, le cyclocross, le VTT et le vélo voyage et est donc un vélo typé route, renforcé, avec des pneus plutôt larges (section de 35 à 42 mm comme en cyclocross) et avec une position confortable. Le Gravel étant aussi utilisé pour de "longs trips", les fabricants conçoivent des modèles qui laissent la possibilité à l'utilisateur final de le modifier selon ses souhaits (rajout de porte-bagages, garde-boue...)

♦ **Le vélo de cross-country :** souvent le premier vélo que tout le monde a eu, un vélo léger avec une fourche suspendue de faible débattement (de 100 mm à 120 mm). En dehors des compétiteurs, la grande majorité des pratiquants, des débutants aux plus expérimentés, sont des randonneurs à vélo, cherchant l'effort physique et la contemplation.

♦ **Les adeptes du Freeride** : Ils chérissent un esprit de liberté et les sentiers avec des obstacles naturels tels que les rochers, les billots, les ponts surélevés, les sauts en terre, les ruptures de pente et les balanciers. Certains adeptes veulent retrouver ces caractéristiques techniques dans les sentiers dédiés tandis que d'autres les préfèrent en installations autonomes (en station). Le Freeride tient ses origines de la région North-Shore, en Colombie-Britannique, mais sa popularité a maintenant gagné le reste de la planète. Les vélos sont entièrement suspendus avec des débattements allant de 180mm à 200mm. Les pratiquants portent des protections complètes : casques intégraux, dorsales, genouillères.

♦ **Le Freestyle :** lieux de pratique et non de pratique en tant que telle. La MBF définit un spot « freestyle » dès lors que ce dernier comporte des modules créés artificiellement pour effectuer des sauts. Il y a en terme de responsabilité de l'aménageur, une différence importante avec l'utilisation d'un sentier ou d'éléments naturels. C'est pourquoi nous avons créé la section « MBF freestyle » afin d'accompagner les créateurs de ces spots vers l'officialisation de leurs lieux de pratiques. Les adeptes de Freestyle utilisent des vélos de Dirt ou de Freeride, leur but étant de réaliser des figures grâce à différents types de sauts. Les disciplines pratiquées sur ces spots peuvent être le dirt, le slopestyle, le freeride, la descente… Les sentiers utilisés pour leur pratique sont spécialement limités à une parcelle et permettent la réalisation d'un maximum d'acrobatie sur un minimum d'espace.

♦ **La Descente :** Les adeptes de la descente sont habituellement des pilotes d'expérience utilisant un équipement spécialisé conçu pour descendre des sentiers présentant des défis de haut niveau (sauts, rupture de pente…) le plus rapidement possible. Ils recherchent des espaces dédiés (Bike Park) avec des aménagements artificiels (en bois ou en terre). Ils roulent avec de nombreuses protections (casques intégraux, dorsales, cervicales, plastrons, genouillères complètes). Leurs vélos présentent des débattements importants de plus de 180 mm. Cette discipline chronométrée est réglementée par l'UCI (Union Cycliste Internationale) lors des compétitions nationales et internationales.

♦ **MBF** : Association nationale (La Mountain Bikers Foundation). Elle a pour but de promouvoir la pratique d'une VTT durable et responsable. Elle réalise de nombreuses actions pour les sentiers. Association nationale pour le développement durable et responsable du VTT, la MBF regroupe des vététistes de tous bords. La Mountain Bikers Foundation vise à regrouper tous les acteurs du VTT sous la bannière du développement durable de cette activité.

La MBF poursuit trois objectifs :

- la sauvegarde de l'accès aux sentiers,
- la sensibilisation des pratiquants et des autres usagers,
- le développement qualitatif des lieux de pratique du VTT.

Ils conduisent des actions auprès des vététistes pour les sensibiliser dans leur pratique et leurs actions locales, ainsi qu'auprès des institutions pour les aider dans leurs réflexions et éviter des interdictions de pratique par manque de connaissance. L'ensemble des actions est en accord avec la charte MBF. La Mountain Bikers Foundation est ouverte à toute personne physique ou morale.

SUIVI

⇒ **Mesure de la fréquentation des voies vertes** par des éco-compteurs (positionnés sur ces différents itinéraires)

⇒ **Suivi "Vélo & Territoires"**

Le vélo est un geste barrière par excellence. Afin de suivre au mieux l'évolution de la pratique du vélo comme outil de distanciation et l'impact des aménagements cyclables de transition, ***Vélo & Territoires, en lien avec le ministère de la Transition écologique et solidaire, édite un bulletin bimensuel de suivi de la fréquentation cyclable.***

Note méthodologie

* ***2020*** Bulletin N°1 Bulletin N°2 Bulletin N°3 Bulletin N°4 Bul letin N°5 Bulletin N°6 Bulletin N°7 Bulletin N°8 Bulletin N°9

Bulletin N°10 Bulletin N°11 Bulletin N°12 Bulletin N°13

* ***2021*** Bulletin N°1 Bulletin N°2 Bulletin N°3 Bulletin N°4 Bulletin N°5 Bulletin N°6 Bulletin N°7 Bulletin N°8 Bulletin N°9

* **2022** Bulletin N°1 Bulletin N°2 Bulletin N°3 Bulletin N°4 Bulletin N°5 Bulletin N°6 Bulletin N°7

• **2023** Bulletin N°1 Bulletin N°2 Bulletin N°3 Bulletin N°4 Bulletin N°5 Bulletin N°6

Etudes

1 ♦ ***2012*** : Chiffres clés du tourisme à vélo (*mis en ligne le 19 février 2020)*

♦ ***2012*** : Enquête le vélo et les Français (*mis en ligne le 19 février 2020)*

♦ ***2015*** : Des chiffres pour mieux comprendre les enjeux et les attentes de la clientèle pour le cyclotourisme (*mis en ligne le 19 février 2020)*

♦ ***2015 :*** Baromètre du tourisme à vélo en France (DGE) (*mis en ligne le 19 février 2020)*

♦ ***2017*** *:* Baromètre du tourisme en France (*mis en ligne le 20 février 2020)*

♦ ***2017*** : Le vélo rapporte gros (*mis en ligne le 20 février 2020)*

♦ ***2019*** : Faits et chiffres, le vélo en France (*mis en ligne le 20 février 2020)*

♦ ***2019 :*** L'engouement pour le vélo se confirme (*mis en ligne le 20 février 2020)*

♦ ***2019 :*** Bilan de fréquentation des véloroutes des PO *(mis en ligne le 02 mars 2020)*

10 ♦ **2019** : Politique cyclable des territoires *(mis en ligne le 06 mars 2020)*

♦ **2020** : Programmation de la France à vélo par les Tours Opérateurs *(mis en ligne le 27 mai 2020)*

♦ **2020** : Impact économique et potentiel du développement du vélo en France *(mis en ligne le 27 mai 2020)*

♦ **2020** : Synthèse ADEME : Economie du vélo en 2020 *(mis en ligne le 7 juillet 2020)*

♦ ***2020*** *:* Chiffre clefs 2020 (Regard sur l'EuroVélo 8) *(mis en ligne le 28 juillet 2020)*

♦ ***2020*** *:* Pourquoi miser sur le vélo. Des chiffres qui en disent long. Un levier de développement touristique pertinent, dans le vent et bon pour la santé de tous. *(mis en ligne le 18 novembre 2020)*

♦ ***2021*** *:* Comment favoriser le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports terrestres ? *(mis en ligne le 03 septembre 2021)*

♦ **2022** : Chiffres clés du tourisme à vélo 2021 *(mis en ligne le 05 juillet 2022)*

♦ **2023** *:* Observer le vélo dans les territoires : les clefs de la réussite (Revue vélo et territoire numéro 69 (automne/hiver) (*mis en ligne le 10/02/2023)*

ARTICLES

1 ♦ ***2005 :*** L'avenir est aux circulations douces (*mis en ligne le 20 février 2020)*

♦ ***2009*** : Economie du vélo (Atout France) (*mis en ligne le 20 février 2020)*

♦ ***2012*** : Itinrénance à vélo (Cahier Espaces) (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2013*** : Analyse de marché (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2016*** : Club itinéraires (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2016*** : Compte-rendu club itinéraires (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2018*** : Prix Eurovélo du tourisme pour la France (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2018*** : Revue vélo et territoire (été - N° 52) (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2018*** : Filière économique en plein essor (*mis en ligne le 22 février 2020)*

10 ♦ ***2018*** : Lancement cluster vélo Occitanie (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2018*** : Plan vélo état (*mis en ligne le 22 février 2020)*

♦ ***2020*** *:* Fréquentation vélo et déconfinement *(mis en ligne le 3 juillet 2020)*

ADT des Pyrénées-Orientales - 2 Boulevard des Pyrénées - 66005 Perpignan France
info@adt66.com +33 (0) 4 68 51 52 53