

vélo

LA REVUE

& territoires

N°52 | ÉTÉ 2018



À LA UNE

Le Maine-et-Loire, territoire cyclable

PAGE 6

INITIATIVE

Batteries VAE, la vie d'après

PAGE 4

DOSSIER

Le vélo dans les grandes régions viticoles

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

Christophe Najdovski

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

C'est la rentrée ! Celle du vélo ? À regarder le Président de la République parcourir Copenhague à vélo aux côtés du Premier Ministre danois, nous y croyons. Un acte symbolique avant les mots ? Un préambule à l'annonce d'un Plan vélo attendu ? Cela contrebalancerait (un peu) le constat d'impuissance du Gouvernement face aux enjeux environnementaux, que le départ de Nicolas Hulot confirme implacablement. Alors oui, rêvons d'un Plan vélo qui affirme le rôle stratégique du Schéma national vélo, finance son achèvement, soutient l'inscription des schémas cyclables dans les SRADDET et favorise une vraie complémentarité train + vélo !

Pour aborder énergiquement cette rentrée, je vous présente ce numéro rajeuni à l'aune de notre nouveau nom et de notre nouvelle identité graphique. Quoi de plus logique, en effet, que d'adopter le nom de notre revue depuis maintenant 52 numéros ? Mobilisés sur le développement du vélo en France, les territoires sont tellement multiples dans leur taille, leurs enjeux et leurs profils, que ce nom était une évidence. Mobilisé de longue date sur le développement du Schéma national vélo, notre réseau devient donc Vélo & Territoires, coordinateur du réseau national cyclable.

Ce numéro fait la part belle au Maine-et-Loire car nos Rencontres 2019 seront accueillies en Anjou. Vous y trouverez aussi, en cette période de vendanges, un dossier spécial sur le vélo et la vigne. Notre revue vous invite à faire connaissance avec le président français de l'ECF et à parcourir la foison d'initiatives vélo des territoires, dont une partie de l'actualité peut être retrouvée sur notre site Internet.

Pour l'heure, ce sont nos 22^{es} Rencontres qui nous occupent. Nous vous proposerons des interventions inspirantes, de l'actualité, des personnalités de choix et, surtout, de nous réunir, acteurs de la France à vélo 2030 ! Cet édit est l'occasion de vous y donner rendez-vous, les 11 et 12 octobre à Chambéry, presque vingt ans après nos journées fondatrices tenues en Savoie. L'avenir de notre réseau s'inscrit donc pleinement dans son histoire.

Bonne lecture à tous,

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Vice-présidente du département de la Haute-Savoie

Conseillère départementale du canton de Sciez

Sommaire

Initiative

BATTERIES VAE, LA VIE D'APRÈS

p. 4

Territoire cyclable

LE MAINE-ET-LOIRE

p. 6

Actus

DE VÉLO & TERRITOIRES
DES TERRITOIRES

p. 10

Dossier

LE VÉLO DANS LES GRANDES RÉGIONS VITICOLES

p. 12

Pause-vélo

EN COMPAGNIE DE CHRISTOPHE NAJDOVSKI

p. 16

Parutions

p. 18

Agenda

p. 19

L'info en +

22^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES

p. 20

Photo de couverture :

Le Thoureil sur La Loire à Vélo® et La Vélo Francette® © Sébastien Gaudard

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez Vélo & Territoires, la revue sur :
www.velo-territoires.org

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

Vélo & Territoires sur Facebook

@VeloTerritoires sur Twitter

Vélo & Territoires

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon

info@velo-territoires.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Directeur de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diau, Dorothée Apperel, Antoine Coué, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne

Conception et réalisation : **Extra**/agence

Crédits photos : CD49, CD51, Cyclable, D. Drouet, ECF, J-S. Eward, S. Gaudard, INFRA - ADT - Alsace à vélo, R. Krebel, C. Martelet, Paillat, Région Centre-Val de Loire, Z. Rouault

Remerciements : Magalie Amaré, Sébastien Baholet, Fabrice Baverel, Olivier Bernard, Aurélie Bertin, Olivier Borrot, Isabelle Corond, Nathalie Daclon, Michel Dietlin, Nathalie Ferrand-Stip, Anne Freyder, Florian Garcenot, Lydie Gaspari, Pierre Labadie, Martin Lhuillier, Jocelyn Loumeto, Alice Parmentier, Élodie Pellet, Pascal Perroud, Gilles Piton, Bertrand Richard, Christophe Richard, Véronique Riquier, Emmanuel Samaniego, David Turmel, Jacqueline Van Der Zalm, Aurélien Voiret, Thomas Weber

Batteries VAE, la vie d'après

Une énergie doublement durable

BASÉE SUR LE VOLONTARIAT, LA FILIÈRE DE COLLECTE ET DE RECYCLAGE DES BATTERIES DE VAE CONNAÎT SA PREMIÈRE ANNÉE EN 2018. GENÈSE D'UNE DÉMARCHE SÉCURISANTE, COHÉRENTE ET RESPONSABLE.

Une hausse de 90 %. C'est le coefficient multiplicateur inédit qui a fait passer le nombre de vélos à assistance électrique (VAE) vendus en France de 134 000 unités en 2016 à 255 000 en 2017. Un boom à relier au coup de pouce de 200 € de l'État proposé entre février 2017 et janvier 2018 pour inciter à l'achat de VAE, mais un boom qui oblige aussi à une prise de recul si ce n'est de conscience. Quid en effet de l'impact environnemental de la mise sur le marché de dizaines de milliers de batteries pesant chacune trois kilos en moyenne et riches en acier, en fer,

“
670 points de collecte sont aujourd'hui agréés

en nickel, en cobalt et en manganèse ? Dès 1991, l'Union européenne – alors appelée Communauté économique européenne – avait acté les principes de filière spécifique de collecte et de traitement par recyclage de ce type de déchets, ainsi que la responsabilité élargie des producteurs pour la gestion de la fin de vie des piles et accumulateurs mis sur le marché par leurs soins. D'alinéas en alinéas, ce sera finalement une directive de 2006 qui sera transposée en droit positif français par le décret n°2009-1139 du 22 septembre 2009, avant de figurer en bonne place dans le Code de l'Environnement au moment d'un autre boom décisif, celui des téléphones portables.

¹ Également appelée e-EDP (pour engins de déplacements personnels électriques), cette catégorie comprend la trottinette à deux et à trois roues, le hoverboard, le gyropode et le skateboard dont les batteries pèsent moins de 10 kg. Elle ne comprend en revanche ni les batteries de scooters, ni celles de motos, de quads, de drones ou de bateaux électriques.

Corepile, le pilier

« Par producteur, il faut entendre toute entreprise qui, à titre professionnel fabrique, importe, introduit pour la première fois en France ou revend sous sa seule marque des batteries de VAE et autres batteries de micro-mobilités électriques¹ » précise David Turmel, directeur des opérations et du développement chez Corepile et chef de projet sur la filière de collecte de batteries VAE. Corepile ? Un éco-organisme créé en 2003 par les principaux fabricants ou distributeurs, passé sous agrément d'État en 2010, et devenu leader pour tout ce qui concerne « la collecte, le recyclage des piles et des accumulateurs portables pour le compte de ses adhérents metteurs sur le marché en France », dit la brochure de présentation.

Union Sport & Cycle

Fin 2016, Corepile et l'Union Sport & Cycle ont commencé à se rapprocher sur cette thématique. L'Union Sport & Cycle représente « la première organisation professionnelle du secteur sport », forte de 1400 entreprises, 500 marques, 3 000 points de vente, 80 000 salariés et 11 milliards d'euros de chiffre d'affaire cumulé. Héritière des historiques FIFAS (Fédération des industries françaises d'articles de sports), FPS (Fédération professionnelle des entreprises du sport) et Univelo (syndicat représentant depuis 1890 les intérêts du cycle), l'Union Sport & Cycle a pour mission « d'être au service des entreprises de la filière du sport, des loisirs, du cycle et de la mobilité active », ainsi que le rappelle Jocelyn Loumeto, chargé de la commission cycle et mobilité active au sein de l'Union Sport & Cycle.

Volontariat et pédagogie

Au terme d'une année d'échanges, le partenariat entre Corepile et l'Union Sport & Cycle a débouché début 2018 sur la naissance d'une filière collective pour le recyclage des batteries industrielles que constituent celles de VAE ou d'e-EDP. Fondée sur le volontariat et la pédagogie – en attendant un arsenal réglementaire plus coercitif à l'égard des réfractaires –, cette filière s'articule autour de deux principes : premièrement pour chaque batterie mise sur le marché, le responsable de celle-ci s'acquitte d'une éco-participation auprès de Corepile ; deuxièmement Corepile récupère gratuitement les batteries usagées rapportées par les propriétaires de VAE ou d'e-EDP auprès de points de vente ou de détaillants.

Marge de progression

Au terme du premier semestre 2018, quelques 670 points de collecte sont aujourd'hui agréés selon le cahier des charges Corepile. David Turmel estime d'ailleurs « à la louche faute de traçage précis à 25 à 30 tonnes de piles collectées, contre une vingtaine pour l'année 2017 ». Un démarrage en trombe, certes encore loin des « 45 à 50 % de taux de collecte atteints au bout de quinze ans par la filière portable », par exemple, mais qui place d'ores et déjà la France « en avance sur les temps de passage souhaités par les directives de l'Union européenne » selon Jocelyn Loumeto. « Nous allons relancer une campagne d'information cet automne pour continuer à communiquer sur ces filières et convaincre nos adhérents. Schématiquement, les grosses entreprises connaissent leurs obligations. Celles qu'il nous faut aller chercher, ce sont surtout les petites entreprises, les détaillants,



VAE Kalkhoff © Cyclable

en gros ceux qui n'ont pas encore eu l'information faute de disponibilité, par exemple. Notre marge de progression est encore importante. » Si l'achat d'un VAE représente pour beaucoup d'usagers un geste fort en direction de la planète, « le souci du devenir de ses composants en constitue un second, tout aussi capital, à terme, que le premier », conclut David Turmel. Comme un cycle dans le cycle. ●

✍ Anthony Diao

	Nombre de personnes	Nombre d'ETP*	Part d'ETP en insertion ou en emploi adapté	Part d'ETP administratifs	Part d'ETP opérationnels
Collecte et regroupement	396	174	5 %	20 %	80 %
Tri	77	57	45 %	14 %	86 %
Traitement	166	54	-	30 %	70 %

Rappel :

Le 15 septembre 2017, l'association Rudologia publiait les conclusions d'une étude réalisée pour le compte de Corepile et de Screlec, autre éco-organisme à but non lucratif agréé par les pouvoirs publics, dont la double mission est d'une part de prendre en charge les piles et les petites batteries usagées, et d'autre part de sensibiliser les citoyens à la collecte sélective de ces déchets. Menée au printemps 2017 sur un échantillon représentatif portant sur plus des deux tiers des tonnages collectés en France et traités, cette étude confirmait la capacité du secteur du recyclage à créer de l'emploi, en raison notamment des compétences techniques requises aux différentes étapes de la filière. En attendant les premières études VAE ?

* Équivalent Temps Plein

TROIS POINTS À RETENIR

1.

Pour devenir point de collecte, contactez Corepile : vae@corepile.fr

2.

Procédure de reprise : à partir de dix batteries collectées – non endommagées et non démontées –, un collecteur de déchets mandaté par Corepile vient effectuer l'enlèvement. Il se charge de la sécurisation des batteries et de leur transport.

3.

Une fois collectées par Corepile, les batteries sont intégralement déchargées. Elles sont ensuite démontées puis broyées en composants recyclables ou valorisables.

👁 En savoir plus

www.corepile.fr/vae
www.unionsportcycle.com

Le Maine-et-Loire, territoire cyclable

HÔTE À VENIR DES 23^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES EN 2019, LE DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE EST, DE PAR SON HISTOIRE, SA SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET SON INVESTISSEMENT DANS LA THÉMATIQUE VÉLO, UN INCONTOURNABLE POUR QUI ENTEND PRENDRE LE POULS DE L'ÉPOQUE SUR CE SUJET.



Le Maine-et-Loire en bref

—
Préfecture : Angers

—
7106 km² - 810 186 habitants
114 habitants/km²

—
Plus de 700 km
d'itinéraires cyclables

—
200 prestataires
marqués Accueil Vélo

Entretien avec Gilles Piton, conseiller départemental et vice-président de Vélo & Territoires

En 2019, le Maine-et-Loire accueillera les Rencontres annuelles de Vélo & Territoires. Que représente pour vous l'organisation d'un tel événement ?

L'organisation de ces 23^{es} Rencontres Vélo & Territoires confirme la belle dynamique qui est la nôtre en matière cyclable. Notre territoire comporte aujourd'hui plus de 700 km d'itinéraires et une politique avérée du vélo, dont La Loire à Vélo® et La Vélo Francette® sont les têtes de pont. Ces réalisations stimulent notre politique actuelle avec des perspectives notamment sur la thématique domicile-travail, la médiatisation, etc. Avec le relais assuré par les initiatives locales, la poursuite du maillage du réseau d'itinéraires, l'Anjou se confirme comme une destination cyclable majeure sur le plan national, et ces Rencontres seront l'occasion de le rappeler.

Vous êtes un ardent défenseur des boucles cyclables...

Je crois en effet beaucoup à la pertinence de ces circuits de 20 à 25 km pour maintenir le tourisme à vélo sur le territoire car un touriste à vélo, sur l'itinéraire de La Loire à Vélo®, c'est en moyenne 80 € de dépenses par jour. L'étude sur la fréquentation et les retombées économiques, réalisée par les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire, avait mis en évidence l'attente d'une clientèle voulant séjourner en Anjou et recherchant à pratiquer le vélo « *en marguerite* », à partir de leur site d'hébergement. Dans cet ordre d'idées, les collectivités ont engagé le maillage d'un ensemble de boucles cyclables s'appuyant sur les itinéraires structurants et emblématiques. Trois nouvelles boucles ont été mises en service dans le Baugeois au printemps 2018 et de nombreuses réflexions sont par ailleurs engagées pour la création de nouvelles boucles autour de Montreuil-Bellay, de Durtal et

de Champtoceaux ; une liaison entre la vallée de la Loire et le Choletais est également à l'étude. De son côté, Angers Loire Métropole, carrefour de ces « *têtes de ponts* », a engagé un travail important de maillage des différents itinéraires de façon à composer des boucles. Une première section a été réalisée entre le pont ferroviaire de Segré et Montreuil-Juigné. Elle a été mise en service durant l'été 2017.

La Fête du vélo est un événement qui vous tient aussi particulièrement à cœur...

Oui car avec près de 20 000 participants selon les éditions et un quart de participants en provenance des départements limitrophes, la Fête du vélo en Anjou reste l'un des principaux événements vélo-loisirs sur le plan national. À ce sujet, le Département a initié en 2018 un nouveau format, avec une alternance entre les rives Est et Ouest une année sur deux. Organisée entre Bouchemaine et Saint-Florent-le-Vieil en 2018, l'édition 2019 portera sur la section reliant Bouchemaine à Montsoreau. C'est une solution de consensus, qui tient compte des vœux du plus grand nombre mais aussi de nos contraintes en matière de sécurité et de bénévoles mobilisés. De surcroît cela nous permet d'articuler cet événement au mieux avec Anjou Vélo Vintage, une autre date importante du calendrier du début de l'été. Initié par le Département, Anjou Vélo Vintage est désormais porté par la ville et la communauté d'agglomération de Saumur Val de Loire avec un succès qui ne se dément pas d'année en année puisqu'il était question cette année de 8 300 touristes à vélo et de 40 000 visiteurs. Ajoutez à cela notre participation à l'animation de l'étape contre-la-montre par équipes du 105^e Tour de France, le 9 juillet 2018 à Cholet... En matière de vélo, l'Anjou est là. ●



Le tourisme fluvestre en Maine-et-Loire © S. Gaudard



Entretien avec Bertrand Richard, chef de service tourisme du Département

Vélo & Territoires avait effectué un premier zoom sur la politique cyclable du département de Maine-et-Loire, à l'occasion de notre n°27 en 2011. Sept ans plus tard, où en sommes-nous ?

L'Anjou s'affirme comme une destination cyclable majeure au plan national tant pour les itinérants que pour la clientèle de séjour. Notre territoire compte aujourd'hui plus de 700 km d'itinéraires cyclables, dont 400 ont été ouverts depuis 2009, avec une maîtrise d'ouvrage de plus en plus assumée par les EPCI. Au printemps 2018, ces mêmes collectivités ont mis en service de nouvelles boucles et sections d'itinéraires. En tout, durant la période 2009-2017, le Département a œuvré sur trois plans. D'abord en consacrant 3,5 millions d'euros de travaux pour l'aménage-

ment d'itinéraires cyclables en maîtrise d'ouvrage départementale. Ensuite en soutenant à hauteur de 250 000 € la réalisation d'itinéraires cyclables par les EPCI. Enfin en développant une ingénierie de conseil technique auprès de ces mêmes collectivités.

Quelles ont été les principales suites données au schéma départemental cyclable 2009-2015 de l'Anjou ?

Notre volonté de conduire une véritable politique du tourisme à vélo, rappelée dans le Schéma 2009, a été confirmée en 2012 avec l'approbation, par l'Assemblée départementale, du PDESI (Plan départemental des espaces, sites et itinéraires). Ce plan est axé sur les itinérances, et l'une de ses disciplines phares est le vélo-loisirs-tourisme. Cette orientation a été récemment reprise dans le cadre

du projet de mandature « *Anjou 2021 – Réinventons l'avenir* ». Les itinérances constituent l'un des deux axes majeurs de la politique touristique du Département pour les prochaines années. L'itinérance à vélo occupe également une place importante dans le nouveau Schéma départemental de développement touristique adopté en février 2018 pour la période 2018-2021.

Qu'en est-il des itinéraires nationaux et européens qui traversent le territoire ?

Quatre grands itinéraires traversent effectivement l'Anjou. Le premier est européen : l'EuroVelo 6, dont La Loire à Vélo® constitue un maillon. Les trois autres sont nationaux : La Vélo Francette® (V43), qui relie Oustréham à La Rochelle ; La Vallée

du Loir à Vélo (V47) ; et la V44 qui va d'Alençon à Saumur. L'ensemble de ces itinéraires est actuellement opérationnel à deux exceptions près. La première concerne une section de la V44 entre Cuon et Saumur, et la seconde La Vallée du Loir à Vélo entre Villevêque et Angers. Pour ces deux derniers itinéraires, des connexions devraient être prochainement assurées.

Que faut-il encore réaliser sur un itinéraire comme La Loire à Vélo® ?

En tant que maître d'ouvrage, le Département a finalisé en 2014 l'itinéraire principal de La Loire à Vélo®. L'enjeu à présent est de renforcer ponctuellement la sécurisation et de poursuivre l'itinéraire alternatif en rive droite entre Les Rosiers et La Daguenière. C'est ainsi que l'aménagement sécuritaire du Grand Bras à Saint-Georges-sur-Loire a été mis en service en 2017 et qu'une nouvelle section devrait être prochainement aménagée en rive droite de la Loire, au plus près du fleuve, entre La Ménitré et Saint-Mathurin.

Un mot peut-être sur l'état d'avancement de La Vélo Francette® ?

En 2009, le Département a repris la maîtrise d'ouvrage des itinéraires en attente de raccordement dans les départements voisins, à savoir le chemin de halage de la Mayenne et le Thouet à Vélo. Tous deux font partie de La Vélo Francette®, un itinéraire de plus de 600 km inscrit au Schéma national vélo, qui relie la Normandie à l'Atlantique en traversant l'Anjou sur plus de 140 km. Depuis 2010, différentes sections ont été mises en service entre Angers et Le Lion d'Angers. La finalisation de cette portion devrait intervenir à l'automne 2018. Seul un dernier maillon de 2,6 km entre Chambellay et Montreuil-sur-Maine sera encore en attente en raison de difficultés d'appropriation.

Tout ceci demande un travail considérable de concertation...

Tout à fait. Pour garantir le succès de cet itinéraire, assurer la cohérence des aménagements et développer la promotion, l'ensemble des collectivités traversées ainsi que leurs partenaires comme les agences départementales touristiques (ADT), les offices de tourisme et les grandes agglomérations se sont regroupés au sein d'un comité d'itinéraire.

Comment cela se passe, concrètement ?

Le pilotage de cette structure est assuré par un chargé de mission de l'ADT des Deux-Sèvres. Chacun des partenaires apporte une participation financière, le budget annuel s'élevant à 90 000 €. Ce budget et le plan d'actions afférent sont validés chaque année par un comité de pilotage composé d'élus représentant chacune des collectivités et partenaires concernés, assistés par leurs techniciens. La première phase de coordination a permis l'ouverture officielle de l'itinéraire en 2015 ainsi que la mise en place d'une stratégie marketing autour de la marque La Vélo Francette®.

Une stratégie qui porte déjà ses fruits...

En effet. Ce travail collectif a permis d'obtenir début 2017, au salon Fiets en Wandelbeurs aux Pays-Bas, le prix de la meilleure véloroute 2017. De plus, la Fédération française de cyclotourisme a décerné à La Vélo Francette® le trophée de l'Itinéraire 2018. Un guide Ouest France est par ailleurs paru en avril 2016 et a fait l'objet d'une 2^e réédition au printemps 2018, tandis qu'un guide Chamina a été édité en février 2018... Outre le renforcement de la visibilité de l'itinéraire, sa mise en marché et le déploiement des services, son succès sera conforté par le développement du maillage d'itinéraires cyclables venant soit se raccorder soit s'appuyer sur La Vélo Francette®.

Vous évoquiez également La Vallée du Loir à Vélo...

La Vallée du Loir à Vélo relie les sources du Loir, près d'Illiers-Combray en Eure-et-Loir, à Angers, soit plus de 320 km d'itinérance. À ce jour, l'itinéraire est réalisé à plus de 90 %. Angers Loire Métropole étudie par ailleurs une connexion entre Villevêque et Angers, qui viendra finaliser l'itinéraire de La Vallée du Loir à Vélo. La Vallée du Loir à Vélo proposera également de nouvelles boucles en s'appuyant sur La Loire à Vélo® et sur la V44, et offrira des connexions avec La Vélo Francette®. Une réflexion est d'ores et déjà engagée sur la mise en place d'un comité d'itinéraire pour valoriser, structurer les services et promouvoir La Vallée du Loir à Vélo.

Qu'en est-il de la V44 reliant Alençon à Saumur, justement ?

Elle est réalisée pour les trois quarts, ce qui permettra à terme de relier La Véloscénie à La Loire à Vélo®. Elle comprend de belles sections en voie verte, réalisées sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée entre La Flèche et Cuon. Sa finalisation devrait intervenir pour la saison 2019 sous maîtrise d'ouvrage de Saumur Val de Loire. À noter par ailleurs que le département de la Sarthe étudie la requalification d'une section véloroute sarthoise en reconvertissant une ancienne voie ferrée en voie verte.

Quelles tendances se dégagent des dernières études de fréquentation ?

En 2017, sur La Loire à Vélo®, 59 000 passages ont été enregistrés à Montsoreau et plus de 38 000 à Saint-Florent-le-Vieil. Sur La Vélo Francette®, plus de 14 000 passages ont été relevés à Montreuil-sur-Maine, et la tendance est à la hausse. Par ailleurs l'étude de retombées économiques sur La Loire à Vélo® réalisée en 2010 par les régions Centre et Pays de la Loire, et actualisée en 2015, évalue entre 20 000 € et 50 000 € les retombées annuelles par kilomètre aménagé. Ainsi, le vélo devient un véritable levier d'activité pour les acteurs touristiques des communes traversées, tant auprès des touristes que des Angevins.

TOURISME FLUVESTRE

Parmi les chantiers parallèles au Schéma départemental cyclable figure un appel à projets lancé au début de l'été 2018 par le Département pour redynamiser quatre des treize maisons éclusières dont il a la propriété le long de la Mayenne et de l'Oudon. Actuellement inhabitées, celles-ci pourront être aménagées à leur guise d'ici juin 2019. Un enjeu non négligeable pour les acteurs du vélo compte tenu de la proximité de ces maisons avec deux itinéraires phares traversant le Maine-et-Loire : La Vélo Francette® et La Loire à Vélo®.

Qu'en est-il en matière d'intermodalité ?

Avec la mise en place par les régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire d'un nouveau matériel ferroviaire Interloire en juin 2018, le transport des vélos et l'intermodalité train/vélo se trouvent grandement facilités sur l'itinéraire de La Loire à Vélo®. De nouvelles solutions restent néanmoins à imaginer pour développer l'intermodalité sur d'autres grands itinéraires.

Enfin, où en êtes-vous de la promotion de l'offre cyclable sur le territoire ?

Anjou Tourisme assure une communication de l'offre vélo sur ses supports papier. En 2018, le magazine Anjou Expériences a ainsi été tiré à 120 000 exemplaires. À cela s'ajoute 100 000 exemplaires d'une carte vélo spécifique éditée par Anjou Tourisme qui met en avant des propositions de boucles praticables à vélo avec douze « échappées belles » imaginées sur la base du réseau cyclable. L'ensemble de l'offre cyclable départementale est également valorisé sur le site www.anjou-tourisme.com/balades. Par ailleurs France Vélo Tourisme valorise sur son portail www.francevelotourisme.com les itinéraires nationaux et les destinations cyclables, dont une part importante des itinéraires des Pays de la Loire ainsi que les services qualifiés : La Loire à Vélo®, La Vélo Francette®, la section sarthoise de la V44... L'agence régionale Pays de la Loire à travers ses différents supports participe à la promotion des itinéraires cyclables. Enfin, Anjou Tourisme déploie la marque Accueil Vélo le long des itinéraires cyclables. Plus de 200 partenaires, hébergements, sites de visite, loueurs, réparateurs et offices de tourisme offrent des services adaptés à la clientèle cycliste. ●

Group'AVélo

Trois questions à Olivier Bernard, directeur du Château de la Turmelière à Liré-Vacances Pour Tous et référent du projet Group'AVélo à l'UNAT (Union nationale des associations de tourisme et de plein air)

Destiné à des groupes de 10 à 80 personnes (scolaires, colonies de vacances, centres de loisirs, centres spécialisés, clubs, entreprises...) Group'AVélo est, de l'aveu de son directeur, « le premier réseau structuré d'hébergements à destination des groupes de touristes à vélo en France ». Explications.

En quoi consiste exactement le projet Group'AVélo ?

Group'AVélo est composé à ce jour de treize hébergements, tous marqués Accueil Vélo et situés sur les itinéraires de La Loire à Vélo® et La Véلودyssée. Le réseau est porté par l'UNAT Pays de la Loire, tête de réseau du tourisme associatif. Group'AVélo propose une offre touristique solidaire et de proximité pour les groupes de touristes à vélo qui souhaitent voyager « léger ». Cette offre comprend une tarification unique et accessible, un même niveau de services avec des formules tout compris dans un réseau d'hébergements du tourisme social et solidaire. Le souhait est de rendre ce mode de voyage écologique et cette expérience à la fois unique à vivre et accessible au plus grand nombre. La constitution de séjours pour les groupes de touristes à vélo est ainsi facilitée, via une possibilité de voyager léger avec une mise en réseau des hébergements étapes, des partenariats avec des loueurs de vélo ou des transporteurs de

bagages, une mise en relation avec des sites de visite marqués Accueil Vélo le long des parcours, etc.

Quels effets a eu la politique cyclable du département de Maine-et-Loire sur le développement de cette activité ?

La politique cyclable du Département favorise largement le développement d'un réseau vélo loisirs grâce à des critères d'éligibilité exigeants et normés. Ainsi, lors de notre création en 2014, nous avons tout de suite bénéficié d'une aide à la structuration grâce en partie à l'implication de Nathalie Ferrand-Stip, chargée de mission tourisme actif et itinérant. Cet accompagnement a notamment porté sur la connaissance de la qualité des itinéraires, la labellisation Accueil Vélo de l'ensemble de nos hébergements ou l'aide à la promotion (participation à des salons, présence sur des cartes, Fête du vélo...). Les conseils apportés par l'équipe d'Anjou Tourisme ont été précieux puisque, par exemple, le nom du réseau est une idée de Rodolphe Lignonnière, chargé d'action marketing et partenariat.

Que faut-il encore améliorer pour ancrer davantage votre activité ?

Le levier principal est selon moi une meilleure communication, qui laissera entrevoir une croissance exponentielle de la fréquentation sur le réseau. L'extension du nombre d'hébergements mais aussi les interactions avec eux seront un atout important. Dans le même ordre d'idées, le renforcement des partenariats engagés et le développement de nouveaux est un enjeu. Je pense par exemple à la création de boucles vélo entre et autour des hébergements, grâce à une application sur smartphone ou tablette. Le but sera d'orienter les groupes vers des sites de visite partenaires pour agrémenter les parcours avec des entrées thématiques. De la même manière, le travail avec les agences de voyage spécialisées permettra aussi à certains groupes de bénéficier d'une offre « clé en main ».

Nous travaillons également sur la mise en place de séjours pour les collégiens sur l'ensemble du réseau pour « vivre mais surtout faire ensemble », en favorisant le lien entre déplacements doux et empreinte écologique, le sport et la santé, la sécurité routière, la cohésion de groupe en début d'année, la pédagogie de projet, l'entretien des vélos... Ainsi, le retour d'expériences à diffuser, voire la constitution de fiches méthodologiques ciblant différents types de groupes permettront de démultiplier les initiatives pour tenter l'aventure avec Group'AVélo. ●

En savoir plus www.groupavelo.fr

✍️ Propos recueillis par Anthony Diau



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE POUR VAE

Sollicité par les communes traversées par La Loire à Vélo® et La Vélo Francette®, le Siéml (Syndicat intercommunal d'énergies de Maine-et-Loire) a décidé début février d'installer trente bornes de recharge pour VAE, principalement le long des deux itinéraires précités et exclusivement sur des sites à proximité immédiate du réseau électrique. Le déploiement de ces trente bornes est estimé à 240 000 € TTC, ce coût étant supporté à hauteur de 50 % par le Siéml, de 25 % par les communes et de 25 % par la Région.

En savoir plus www.maine-et-loire.fr www.anjou-tourisme.com



Actus de Vélo & Territoires

Retrouvez les actus complètes sur www.velo-territoires.org

Un changement de nom dans la continuité

Lors de leur Assemblée générale extraordinaire le 1^{er} juin, les DRC ont dévoilé leur nouvelle identité : Vélo & Territoires. Ce changement s'inscrit dans la continuité de la vision stratégique du réseau depuis 20 ans et reprend l'appellation de sa revue trimes- trielle depuis 51 numéros. La nouvelle signature « *Coordinateur du réseau national cyclable* » souligne la vision collective et partagée du réseau autour de la construction de la France à vélo 2030. Les territoires ont besoin d'outils performants, d'observation, d'accompagnement, d'ouverture, d'échanges, de collégialité, d'un cap partagé et de coordination pour réaliser les 7750 km restants du Schéma national vélo et du Schéma EuroVelo d'ici 2030.



Changement de nom et d'identité lors de l'AGE à Lyon © Vélo & Territoires

Vélo & Territoires présente les chiffres clés 2017

Quelques jours avant le lancement du Tour de France et dans le but de souligner que la France à vélo est bien plus que ce dernier, Vélo & Territoires a publié les chiffres clés 2017. Indépendamment du regard des utilisateurs ou des touristes, ces chiffres synthétisent les données 2017 des professionnels de la filière du cycle et des acteurs publics de l'aménagement, du développement et de l'observation du tourisme à vélo. Si ces chiffres clés 2017 mettent en exergue les points forts de la filière du tourisme à vélo, ils soulignent également le chemin qu'il reste encore à parcourir et la nécessité d'une mobilisation constante pour hisser la France au premier rang de destinations mondiales de tourisme à vélo. Le document a été réalisé en partenariat avec la DGE, Tourisme & Territoires, France Vélo Tourisme et l'Union Sport & Cycle.

Vélo & Territoires à la rencontre de la communauté OpenStreetMap

200 contributeurs, entreprises et collectivités territoriales étaient réunis pour une série de conférences et d'ateliers autour du projet de cartographie libre et participative lors des rencontres françaises d'OpenStreetMap (OSM), le *State of the Map France 2018*, début juin à Bordeaux. Les données sur la mobilité au sens large et sur les itinéraires cyclables étaient au cœur des débats. Vélo & Territoires participait à ces journées pour tisser des liens entre la base de données de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) et celle de la communauté OSM. Mettre à jour les données sur les itinéraires cyclables déjà présentes sur OSM à l'aide de l'ON3V, voilà un enjeu stratégique pour Vélo & Territoires.

Développer la pratique du vélo en périurbain et interurbain

Les échanges denses des 130 participants à la journée Une Voirie pour Tous du 3 juillet apportaient un éclairage sur le développement du vélo en périurbain et interurbain. Loi d'orientation sur les mobilités, aménagement, compétences territoriales, évaluation, formation et perspectives pour l'avenir, étaient abordés lors de cette journée technique organisée par le Cerema en partenariat avec Vélo & Territoires et le département de Côte d'Or. Pas de solution miracle, mais une idée capitale à retenir pour cet espace le moins bien traité pour les cyclistes : le périurbain doit répondre au « *trois en un* » (mobilité, loisirs et tourisme à vélo).

Des indicateurs touristiques au beau fixe pour VNF

Après une chute du tourisme fluvial en 2016 due aux attentats et aux crues de la Seine, les chiffres 2017 témoignent d'une nette progression notamment grâce au retour de la clientèle étrangère. Le vélo et le tourisme fluvial n'ont jamais fait aussi bon ménage. Avec 87 % du réseau VNF concerné par un itinéraire cyclable du Schéma national vélo (8 000 km), la France dispose d'un fort potentiel pour développer des produits combinés vélo et bateau. Le développement du tourisme fluvestre dynamise la fréquentation des chemins de halage et incite à valoriser le patrimoine bâti de VNF. La requalification de maisons éclusières vacantes est un bon moyen pour redonner de l'attractivité et de la vie aux voies d'eau.

Le réseau accueille cinq nouveaux adhérents

Une Région, un Département et trois agglomérations ont rejoint le réseau de Vélo & Territoires depuis juin. Les Pays de la Loire, dixième région adhérente, comptent plus de 3 000 km d'itinéraires cyclables, dont 1 460 km sont inscrits au Schéma national vélo, ce qui en fait la deuxième région cyclable de France en termes de linéaire structurant. L'adhésion de la Sarthe marque l'engagement du Département dans le développement des 184 km de la V44 et des 76 km de La Vallée du Loir à Vélo (V47) sur son territoire. Quant à Grand Lyon Métropole, son arrivée est un symbole de la mue du réseau. Ville étape majeure de la ViaRhôna - EuroVelo 17 qui traverse la métropole sur 45 km, Lyon se trouve également sur L'Échappée bleue, Moselle-Saône à vélo (V50). La communauté d'agglomération Rochefort Océan compte 54 km de La Vélodyssée et 48 km de La Flow Vélo (V92) qu'elle entend structurer sur son territoire. La communauté de communes Rumilly Terre de Savoie pour sa part est concernée par 13 km de la liaison cyclable Annecy - Aix-les-Bains. Avec ces nouvelles adhésions, les 86 collectivités du réseau Vélo & Territoires couvrent 89 % de la population française référencée en juillet.

Des éléments méthodologiques pour intégrer du vélo et des modes actifs au SRADDET

Le SRADDET est un document stratégique de planification territoriale introduit par la loi NOTRe en 2015 et actuellement en cours de rédaction dans la majeure partie des régions françaises. Considérant la portée prospective et stratégique du SRADDET, il est indispensable que le vélo et les modes actifs y figurent en bonne place. Si la loi prévoit que le SRADDET peut porter sur tout domaine contribuant à l'aménagement du territoire et pour lequel la Région détient une compétence exclusive de planification, certaines thématiques devront obligatoirement être abordées dans les deux volets du SRADDET qui sont le rapport d'objectif et le fascicule de règles générales. Vélo & Territoires propose des éléments méthodologiques concrets d'intégration du vélo et des modes actifs dans les différentes parties des futurs SRADDET sur son site Internet.

À télécharger sur www.velo-territoires.org

Actus des territoires

Partagez vos actualités avec Vélo & Territoires : info@velo-territoires.org

Nouveau train vélo Loire : plus modulable, (encore) plus adapté

Le train vélo Loire, qui dessert La Loire à Vélo®, opère sa mue. Les nouvelles rames de type Regio 2N modulables au fil de l'année ont été inaugurées le 9 juin. Ce nouveau concept propose jusqu'à 83 emplacements vélos en haute-saison contre 33 dans la version d'origine. Le train vélo Loire devient ainsi le premier train modulable pour les vélos en Europe « *adapté aux territoires, aux services et aux enjeux* ».



Salle basse du nouveau train vélo Loire © Région Centre-Val de Loire

Le Loiret organise une bibliocyclette sur La Loire à Vélo®

Une dizaine d'agents du département du Loiret ont sillonné en triporteur La Loire à Vélo® durant une semaine en juillet. L'objectif ? Amener la culture au plus près des Loirétains grâce aux trois triporteurs remplis de romans, livres jeunesse et BD. Le coût de l'opération s'élève à environ 20 000 €, dont 11 000 € pour l'achat des trois triporteurs à assistance électrique qui seront réutilisés par les différents points-lecture dans le Loiret.

Le département du Nord lance son nouveau Schéma cyclable

Adopté en juin, le nouveau Schéma cyclable du département du Nord vise à faciliter le développement des véloroutes et voies vertes sur son territoire. Sur la base des besoins qui seront identifiés localement pour les déplacements quotidiens, de loisirs et de tourisme, le Département consacre une enveloppe annuelle de 1,5 million d'euros à la réalisation de nouveaux aménagements cyclables. Le département du Nord a aménagé plus de 800 km à ce jour et l'objectif sera de le doubler sous quelques années.

Pays de la Loire : étude sur le potentiel des grands itinéraires pour la mobilité du quotidien

La DREAL Pays de la Loire publie une étude essayant d'identifier le potentiel d'utilisation du réseau de véloroutes et voies vertes pour chaque commune de la région Pays de la Loire dans le cadre des déplacements quotidiens à vélo. 800 km de véloroutes et voies vertes (sur un total d'environ 3 000 km) ont été identifiés comme ayant le plus de potentiel théorique. L'étude se veut reproductible sur d'autres territoires pour combiner grands itinéraires et mobilité du quotidien. La synthèse est disponible sur le site Internet de la DREAL Pays de la Loire.

À télécharger sur www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Le département de l'Essonne adopte son nouveau Plan vélo

Le développement de nouvelles infrastructures cyclables, la résorption des discontinuités et l'entretien des infrastructures existantes sont au cœur du nouveau Plan départemental vélo 2018-2021 de l'Essonne adopté en mai. Le Département entend améliorer la connexion des principaux pôles de vie de son territoire (pôles d'emploi et d'éducation, gares...) grâce à un maillage cyclable sécurisant. Côté budget, le Plan vélo s'élève à 10 millions d'euros dont 6 millions d'euros sont dédiés au programme d'actions départemental et 4 millions d'euros à l'accompagnement des collectivités et des associations.

L'Eure-et-Loir reçoit les assises de La Véloscénie

À l'invitation de l'Eure-et-Loir, Département pivot de l'itinéraire, La Véloscénie a réuni ses partenaires à Chartres pour un bilan-perspectives de ses travaux avant la fin des quatre années de partenariat. Énergie, mobilisation et adaptation étaient à la clé de ces assises de La Véloscénie ce 12 juillet. Cet événement ne se déroulait pas en Eure-et-Loir par hasard. La Véloscénie parcourt le département sur 120 de ses 450 km. La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement est intégralement réalisée par le département de l'Eure-et-Loir et les services ont posé récemment deux compteurs sur La Véloscénie. Eure-et-Loir Tourisme s'implique pour sa part de manière constante dans le comité d'itinéraire de La Véloscénie et dans le déploiement de la marque Accueil Vélo.

Le premier tronçon de la Véloire dans la Loire

Relier le port de Roanne à la Saône-et-Loire à vélo est désormais possible. Le 23 juin dernier, le département de la Loire a inauguré les 21 premiers kilomètres de la Véloire (V71) prévue par le Schéma départemental vélo. Le tronçon emprunte le chemin de halage du canal de Roanne à Briennon et les emprises d'une ancienne voie ferrée. Le projet d'aménagement est soutenu par l'Union européenne au titre du FEDER, ainsi que par la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du « *Plan Loire* ». La liaison se poursuivra, courant 2018, par le jalonnement d'une véloroute entre Roanne et Montrond-les-Bains sur plus de 50 km.

La Méditerranée à vélo en mode promotion

Le site de La Méditerranée à vélo - EuroVelo 8 est désormais en ligne sur le portail de France Vélo Tourisme. Ces premiers contenus seront complétés progressivement. À côté de cela, la Fête de La Méditerranée à vélo approche à grands pas avec la randonnée « *Plus Belle La Voie* » qui parcourra les 600 km des Arcs-Dragnignan à Peralada en Espagne du 8 au 22 septembre. À chaque étape, des animations ponctueront le parcours, en présence des acteurs locaux, institutionnels et professionnels, avec entre les mains le carnet de route récemment dévoilé.

L'Île-de-France publie son étude de marché du tourisme à vélo

L'étude publiée en juin décrit le positionnement de la région Île-de-France en matière de tourisme à vélo à travers une comparaison et analyse de l'offre francilienne. Elle analyse également l'image (ses atouts, ses freins, l'imaginaire lié) et les attentes en termes de services et équipements qu'ont les touristes de l'Île-de-France. La synthèse est disponible sur le portail des professionnels du tourisme de la destination Paris Île-de-France.

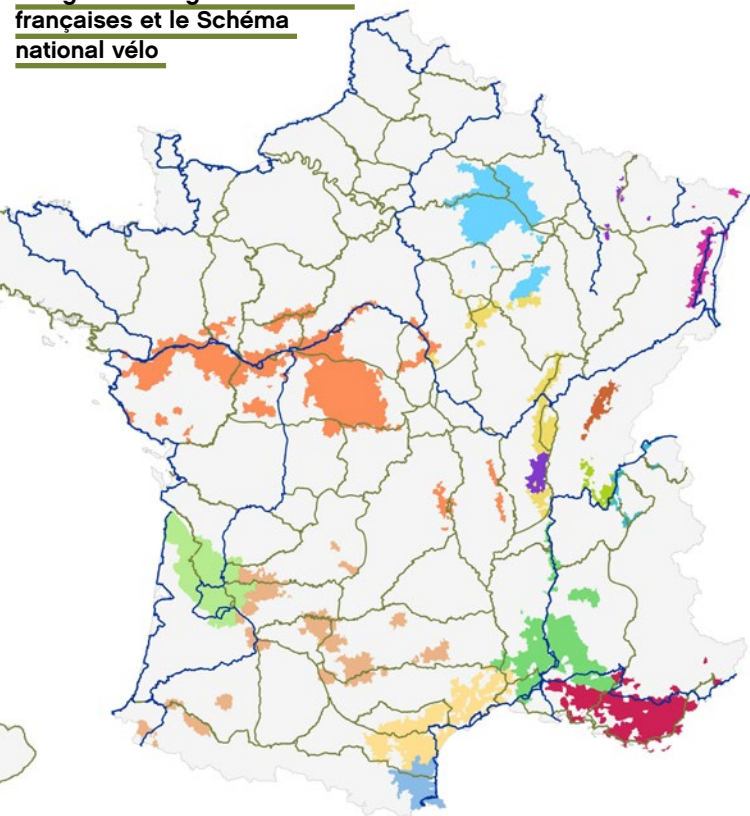
À télécharger sur pro.visitparisregion.com



Le vélo dans les grandes régions viticoles

DE LA VALLÉE DE LA LOIRE À LA PROVENCE EN PASSANT PAR LA BOURGOGNE, LES GRANDES RÉGIONS VITICOLES FRANÇAISES SONT TOUTES TRAVERSÉES PAR DE NOMBREUX ITINÉRAIRES CYCLABLES. LA VÉLOROUTE DU VIGNOBLE D'ALSACE, PARTIE DE L'EUROVELO 5, TRAVERSE SUR PLUS DE 134 KM LES PLUS GRANDS CRUS ALSACIENS. ELLE EST AUJOURD'HUI L'UN DES EXEMPLES FRANÇAIS LES PLUS REMARQUABLES DES NOMBREUX PARTENARIATS POSSIBLES ENTRE VÉLO ET VIN. LES ENJEUX COMBINÉS DE CES DEUX UNIVERS SONT MULTIPLES ET SOULIGNENT À QUEL POINT LE MARIAGE ENTRE VÉLO ET VIN EST UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET DE LA FRANCE À VÉLO.

Les grandes régions viticoles françaises et le Schéma national vélo



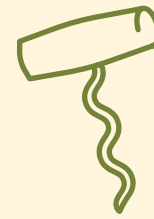
Prise en compte de l'aire géographique des communes disposant d'au moins une AOC/AOP sur leur territoire

— Itinéraires européens
— Itinéraires nationaux

Régions viticoles

Alsace	Languedoc
Beaujolais	Lorraine
Bordeaux	Provence
Bourgogne	Roussillon
Bugey	Savoie
Champagne	Sud-Ouest
Corse	Vallée de la Loire
Jura	Vallée du Rhône

Anjou Vélo Vintage © Z. Rouault



La complémentarité du vélo et de la vigne

Découvrir les vignobles à vélo

Avec plus de 383 appellations (AOC, AOP et IGP confondues) réparties sur 16 grands vignobles, les vignes font partie intégrante du patrimoine français. Les régions viticoles attiraient plus de 10 millions de touristes pour une dépense globale de 5,2 milliards d'euros en 2016 selon Atout France. Pour découvrir ces destinations, le vélo constitue un outil particulièrement adapté : il permet de visiter un village viticole, explorer un grand domaine, déguster la production d'une cave locale, ou encore traverser des vignes sans en altérer l'équilibre fragile.

Valoriser les régions viticoles

Nombreux sont les itinéraires cyclables qui intègrent des éléments sur l'histoire des vignobles et la spécificité des paysages traversés à leur promotion. L'association pour le développement touristique Provence Rhône Ventoux (ADTHV) a mis en place sur son territoire l'itinéraire du Tour des Côtes du Rhône à Vélo. En partenariat avec les départements de Vaucluse et de la Drôme, le Syndicat des vigneron des Côtes du Rhône et InterRhône, elle s'est appuyée sur la charte paysagère du Syndicat pour créer une carte et un carnet de route détaillant les différents cépages, terroirs et paysages que les cyclistes peuvent rencontrer sur leur parcours : Côtes-du-Rhône Villages, Gigondas, Vacqueyras, ou encore Châteauneuf-du-Pape.

Les territoires valorisent également leur patrimoine viticole par le biais d'événements spécifiques. Anjou Vélo Vintage, en Maine-et-Loire, est devenu le festival incontournable des passionnés de vélo en mode *rétro*. Le festival a rassemblé en 2018 plus de 40 000 visiteurs, à travers notamment un village vintage où de nombreux vigneron locaux ont pu présenter leurs produits. L'organisation de plusieurs randonnées a aussi permis à 8 300 touristes à vélo de sillonner les sites emblématiques du vignoble saumurois. Le SlowUp Alsace propose tous les ans de découvrir la Véloroute du Vignoble à pied, à vélo, ou en roller. Plus de 44 000 personnes ont participé, le 3 juin dernier, aux dégustations et activités ludiques proposées. À travers ces événements, les collec-

tivités affirment leur dynamique vélo pour faire découvrir, ou redécouvrir, le patrimoine viticole de leur territoire.

Préserver le patrimoine naturel et culturel des vignobles

« Les itinéraires cyclables du territoire ont été des éléments essentiels de l'inscription, en juillet 2015, des Climats du vignoble de Bourgogne au patrimoine mondial de l'UNESCO » décrit Marie-Claire Bonnet-Vallet, présidente de Côte-d'Or Tourisme. Dans ce processus de préservation, le vélo est un moyen de transport à privilégier pour valoriser les vignobles réputés de Bourgogne : Côte de Nuits, Côtes de Beaune, Côtes-Chalonnaise, Maconnais et autres Chablisiens.

Un soutien à l'activité économique des vignobles

“

Deux itinéraires EuroVelo traversent chacun quatre grandes régions viticoles françaises : la ViaRhôna - EuroVelo 17 et La Méditerranée à vélo - EuroVelo 8

”

responsable de l'œnotourisme au Conseil interprofessionnel des vins d'Alsace. Les itinéraires cyclables constituent donc un potentiel soutien à l'activité économique de territoires dont la richesse dépend parfois essentiellement de la viticulture.



La véloroute de la voie des vignes - Côte-d'Or Tourisme © R. Krebel

QUELLES STRATÉGIES DE LABELLISATION VÉLO ET VIN ?

Le tourisme à vélo et l'œnotourisme peuvent être liés via des stratégies de labellisation. La marque nationale Accueil Vélo, réservée aux établissements qui se trouvent à moins de cinq kilomètres des itinéraires cyclables, garantit des services adaptés aux touristes à vélo selon un référentiel de qualité. Le label Vignobles & Découvertes, « distingue les destinations proposant une offre complète, correspondant à une pratique de court séjour, pertinente sur la thématique du vignoble, et de qualité ». Nombreux sont les territoires qui souhaitent aujourd'hui accorder la marque Accueil Vélo à des établissements d'hébergement, de dégustation, et aux sites de visite déjà estampillés Vignobles & Découvertes. « C'est une perspective intéressante pour faire connaître à la fois notre vin et nos itinéraires cyclables. L'idée ce serait de développer deux offres touristiques complémentaires » témoigne Michel Dietlin, directeur du pôle Développement touristique à l'Agence alpine des territoires en Savoie.

Comment développer des partenariats fructueux entre vélo et vignes ?

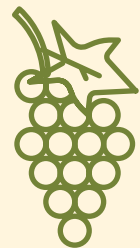


Apaiser les réticences et favoriser la concertation dans le développement des itinéraires

Si l'intérêt des itinéraires cyclables à travers les vignes est indéniable, leur développement peut poser des difficultés. « Pour les vignerons, l'exploitation de la vigne constitue parfois une ressource suffisante qu'ils ne considèrent pas nécessaire de compléter. Plus encore, les itinéraires cyclables sont vus dans certains cas comme préjudiciables pour le développement de leur activité » témoigne Christophe Richard du département de la Côte-d'Or. La crainte des dégradations, des vols de raisins, ou des conflits d'usage avec les cyclistes constituent le principal frein au développement des itinéraires cyclables à travers les vignes. Seul le dialogue entre les collectivités et les vignerons peut lever ces freins, et ainsi rassurer les exploitants.

Pour limiter les réticences des acteurs locaux, les coordinateurs d'itinéraire cyclable doivent penser leurs projets de la façon la plus inclusive possible. L'expérience des territoires montre que des vignerons s'opposent parfois au passage de cyclistes dans leurs parcelles. En Côte-d'Or par exemple, la réalisation du tronçon de la voie des Vignes situé entre Beaune et Dijon a été soumise à une forte opposition de la part des vignerons locaux. Mais la concertation permet d'engager le dialogue et de minimiser les éventuels conflits. La profession viticole est, dans la plupart des régions, organisée en syndicats et comités interprofessionnels. Ils constituent des interlocuteurs privilégiés pour entamer ce dialogue.

Ces chemins, une fois aménagés, deviennent des espaces de loisir, et non plus seulement des espaces de travail



Panneau de partage d'itinéraire le long de la véloroute de la Vallée de la Marne © Département de la Marne *

chemins relevant du domaine privé des communes, le maire est investi du pouvoir de police de la circulation : il doit y assurer la sécurité des usagers et organiser le partage de l'espace entre vignerons et cyclistes. « Il est nécessaire de s'approprier le fait que ces chemins, une fois aménagés, deviennent des espaces de loisir, et non plus seulement des espaces de travail » explique Jacqueline Van Der Zalm, responsable de l'itinérance vélo pour Gironde Tourisme. La communauté d'agglomération Dracénoise et le département de la Côte d'Or communiquent des « codes de bonnes pratiques » aux cyclistes sur le respect de la propriété des vignerons. Dans les vignobles de Champagne, des panneaux ont été installés pour prévenir les cyclistes de la possibilité de croiser un enjambeur ou une autre machine agricole. Ils rappellent aussi aux exploitants qu'ils travaillent sur des espaces partagés avec des familles à vélo.

Sensibiliser au partage de l'espace dans les vignes

Le partage de l'espace peut être source de conflits. Les itinéraires cyclables qui traversent des vignes empruntent, la plupart du temps, des chemins ruraux peu fréquentés qui sont historiquement les voies d'accès des exploitants à leurs parcelles. Sur ces

Développer un accueil adapté aux touristes à vélo

Si l'accueil des touristes est depuis longtemps ancré dans la culture viticole de certaines régions comme l'Alsace ou la Vallée de la Loire, d'autres régions manquent encore d'infrastructures et de services adaptés. Développer la vente directe est bien sûr primordial. Mais comment transporter les bouteilles de vin à vélo ? « Proposer des solutions de vente par correspondance est un enjeu important pour nous aujourd'hui. En Savoie, nous disposons de très bons exemples issus de la filière fromagère. Pourquoi ne pas envisager la même chose pour le vin ? » rapporte Pascal Perroud de l'Agence alpine des territoires en Savoie.

La question phytosanitaire

Le travail viticole nécessite l'usage de certains produits, comme le cuivre ou le soufre, pour prévenir la vigne d'éventuelles maladies. Même dans le cas d'un traitement biodynamique, qui se généralise aujourd'hui, ces pratiques peuvent constituer un danger pour l'homme en cas d'exposition prolongée. Les exploitants restent juridiquement responsables des produits qu'ils utilisent, ainsi que des risques éventuels pour la santé d'autrui. Les collectivités limitent ces risques en sensibilisant les exploitants à un usage raisonné des produits phytosanitaires et en multipliant les mesures de prévention. Sur l'itinéraire de la Vigne à Vélo en Dracénie, la communauté d'agglomération met en place des panneaux d'information détaillant les différentes périodes de traitement de la vigne. Et le partenariat avec les vignerons semble fonctionner. « Cette activité (le cyclisme, ndlr) ne perturbe pas notre travail. Les deux activités ne se chevauchent pas la plupart du temps » témoigne Aurélie Bertin, propriétaire du Château Sainte Roseline qui jouxte l'itinéraire.



Tracteur agricole et cyclistes sur la Véloroute du Vignoble d'Alsace © INFRA - ADT - Alsace à vélo

Accompagner une offre de prestataires privés

En Anjou, la maison Bouvet Ladubay propose la visite de caves à vélo. Par petits groupes, les cyclistes explorent le dédale d'anciennes carrières réinvesties pour la fabrication du Brut de Loire sur un parcours de huit kilomètres, accompagné d'une dégustation des cuvées Bouvet Ladubay. En Côte d'Or, Bourgogne Évasion propose une offre similaire. « Depuis plus de quinze ans, nous faisons découvrir les vignobles des Côtes de Beaune, Côte de Nuits et Côte Chalonnaise, via différents circuits à vélo autour de la voie des Vignes. Les parcours sont complétés par une dégustation des vins locaux » explique Florian Garcenot, directeur des lieux. « Ces initiatives privées rendent le tourisme à vélo plus accessible pour les personnes qui ne seraient pas des aficionados du vélo. Mais ces offres doivent être complétées par des itinéraires locaux pour les

cyclistes qui souhaitent traverser le vignoble en toute autonomie » souligne Jacqueline Van Der Zalm. Le Maine-et-Loire, par exemple, a mis en place plusieurs boucles depuis La Loire à Vélo® à travers les coteaux du Layon, de Saumur, et de l'Aubance. La Gironde, pour sa part, travaille à la valorisation de certaines boucles locales, utilisant comme fil rouge le Tour de Gironde à vélo. Les vignobles du Blayais, du Libournais, de l'Entre-deux-Mers ou encore du Médoc y sont à l'honneur. En Vaucluse, sur l'impulsion du Tour des Côtes du Rhône à vélo et du maillage de boucles locales dans les vignes, le vélo est un vecteur de lien pour promouvoir les destinations Vignobles & Découvertes. La croisée des terroirs est une randonnée VTT dans les Dentelles de Montmirail initiée par l'Appellation des vins de Gigondas. Autre exemple, le domaine de Cocyteux et le Clos de Caveau proposent des boucles en VAE avec dégustation au cœur des Dentelles.

Vélo et vin : destins croisés ?

Les perspectives de développement du vélo à travers les grands vignobles français sont nombreuses. Certaines régions profitent d'ores et déjà de dynamiques importantes en termes de tourisme à vélo et d'œnotourisme, et souhaiteraient mieux lier ces deux domaines. D'autres voient le vélo comme un moyen de développer l'attractivité touristique de leurs vignobles. Quoi qu'il en soit, les itinéraires cyclables à destination touristique et le vin font bon ménage : il serait intéressant d'étendre cette « dynamique vélo » à d'autres spécialités gastronomiques des territoires français dans le futur. ●

✍ Antoine Coué





Christophe Najdovski

À 49 ANS, L'ÉLU PARISIEN VIENT D'AJOUTER LA PRÉSIDENTE DE LA FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES CYCLISTES À SES PRENANTES FONCTIONS D'ADJOINT À LA MAIRIE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DES DÉPLACEMENTS, DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC. UN CHALLENGE CHARNIÈRE POUR CE DISCIPLE DE RENÉ PASSET, TITULAIRE D'UN DEA EN ÉCONOMIE DE L'ENVIRONNEMENT. RENCONTRE AVEC UN PRAGMATIQUE POUR QUI CHAQUE AVANCÉE NÉCESSITE AUTANT DE CONVICTION QUE DE PATIENCE ET DE CONCERTATION.

Le vélo et vous, ça remonte à l'enfance ?

Comme la plupart des adultes, j'ai envie de dire ! Entre autres souvenirs, je me rappelle d'un vélo Kalkhoff que mes parents m'avaient offert lorsque j'avais six ou sept ans... Ma pratique s'est ensuite intensifiée lorsque j'étais étudiant. C'était dans les années quatre-vingt-dix, à Paris, c'est-à-dire à une époque où la capitale manquait cruellement d'infrastructures cyclables. C'est d'ailleurs ce constat quotidien qui m'a vite conduit à militer aux côtés d'associations de cyclistes, notamment à l'occasion de la *manif* à vélo qui se tenait une fois par mois durant ces années-là. Donc oui je pense pouvoir affirmer aujourd'hui que le vélo a joué une grande part dans mon éveil et ma prise de conscience écologiste.

L'action politique est donc apparue comme la suite logique de ces premiers engagements...

Cette thématique a effectivement compté au nombre de mes premiers actes et de mes premiers champs d'action en tant qu'élu. La première fois, c'était en 2001, et je me suis vu confier la délégation aux transports dans le 12^e arrondissement de Paris. Il faut bien se souvenir qu'à l'époque, le vélo, pour beaucoup de gens, c'était avant tout une niche pour doux rêveurs. Nous nous heurtions à des oppositions structurelles fortes, notamment lorsqu'il s'agissait de réduire voire de supprimer des places de stationnement automobile. Les mentalités ont beaucoup évolué à ce niveau-là et, si des freins demeurent, ils sont aujourd'hui moins culturels que générationnels.

Quand situez-vous le point de bascule de cette prise de conscience environnementale, à Paris ?

Cela s'est fait progressivement, au fil du début des années deux mille. Au fur et à mesure les Parisiens se rendaient compte que quelque chose clochait au niveau de la pollution de l'air, de son impact sur la santé, etc. Aujourd'hui le mouvement est massif et globalement accepté, tant au niveau de l'urbain que du périurbain, de l'approche quotidienne que de l'approche touristique.

Le 19 mai dernier à Milan, vous avez officiellement pris la présidence de la Fédération européenne des cyclistes (ECF). Pourquoi vous ?

C'est l'ECF qui est venue me chercher. Cette institution, qui agit depuis plus de trois décennies en faveur du vélo, prône des valeurs de responsabilité et de coopération auxquelles j'adhère à 100 %, et que j'entends à mon tour diffuser auprès des décideurs locaux, des associatifs et de tous les interlocuteurs susceptibles d'être concernés par cette thématique dans le cadre de notre stratégie pour 2030. C'est là mon véritable rôle au sein de cette ECF nouvelle formule : faire infuser la culture

vélo, en m'appuyant sur l'expérience qui est la mienne à l'échelle d'une ville comme Paris, et exercer un travail d'influence, de persuasion et de concertation auprès des villes ou des institutions avec lesquelles nous serons amenés à échanger.

Vous succédez à l'Allemand Manfred Neun, qui dirigeait l'ECF depuis 2005. Comment vous situez-vous par rapport à cet héritage ?

Une passation a eu lieu entre nous à Milan. Manfred Neun a présidé l'ECF pendant douze années, et forcément son empreinte est profonde. Deux points nous séparent tout de même. Le premier est que mon prédécesseur était président à temps plein, ce qui n'est pas mon cas en raison de mes responsabilités d'adjoint à la mairie de Paris. Le second est que je viens d'un pays qui, s'il a beaucoup avancé ces dernières années sur les thématiques vélo, ne perd pas de vue qu'il n'est ni le Danemark, ni les Pays-Bas, ni même l'Allemagne.

Justement. Ce rappel rejoint l'idée selon laquelle la géopolitique en matière cyclable tend à situer la France parmi les pays « du Sud » – avec tout ce que ces guillemets impliquent en termes de niveau de développement...

Voilà. Nous sommes des ambassadeurs. En matière de vélo, l'important est moins l'idéologie que le bon sens. Le potentiel est exceptionnel. En ville, le vélo est de loin le meilleur mode de transport et, en matière de tourisme, il fait vivre l'économie locale d'un territoire. Ceci posé, les références danoise, néerlandaise ou allemande ont vingt, trente voire quarante années d'expériences et d'ancienneté sur ces questions. Comprendre ceci est fondamental pour nous Français mais aussi pour la plupart des autres pays adhérents à l'ECF. Agir, c'est possible, même en partant de loin. Mais il faut accepter l'idée d'être patient et de tâtonner. Car même les villes les plus à la pointe aujourd'hui en sont passées par là en leur temps. Il ne faut jamais l'oublier et c'est aussi l'un des aspects de mes nouvelles fonctions.



Premier Velo-City pour Christophe Najdovski en tant que nouveau président de l'ECF © ECF

Quel bilan tirez-vous du congrès Velo-City qui s'est tenu à Rio, en juin ?

Je retiens le défi que c'était d'organiser cet événement en Amérique du Sud, en particulier dans un pays, le Brésil, qui connaît une phase économique et sociale difficile. Ce cadre nous a permis de décentrer notre regard en touchant du doigt les paramètres de pauvreté, d'inégalités sociales et d'exclusion. Et, à cause ou grâce à cela, la participation comme la qualité des débats ont été au rendez-vous.

À Paris, votre génération d'élus a essuyé et essuie encore les plâtres lorsqu'il s'agit de poser les jalons d'une politique cyclable structurée, ambitieuse et durable. Comment gardez-vous le cap ? Pour faire le parallèle avec un autre sujet, vous retrouvez-vous dans l'expression « devoir d'une génération' » ?

Complètement. De la même manière, je me retrouve aussi dans celle qui dit que « *Nous ne léguons pas la terre à nos enfants, nous la leur empruntons* ». Nos enfants n'ont pas choisi d'être dans ce monde et, tant qu'ils ne sont pas en âge de le faire, n'ont pas de prise pour le changer. Personnellement mon crédo serait le suivant : il faut essayer d'améliorer les choses, quand bien même le succès n'est pas toujours au rendez-vous. Pour moi le vélo, ça va bien au-delà d'un simple mode de déplacement. C'est un mode de vie, une philosophie qui mérite l'énergie que nous y consacrons. En fait, c'est comme l'acte de pédaler : un vélo n'avance pas seul, c'est nous qui l'actionnons... Longtemps d'ailleurs nous avons cru que le futur serait fait de voitures volantes. Aujourd'hui, deux roues posées au sol et, pour les faire tourner, un humain libéré de ses œillères qui regarde enfin loin devant : et si c'était ça le futur, au fond, tout simplement ? ●

✍️ *Propos recueillis par Anthony Diaio*



LES 4 PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE DE L'ECF POUR 2030

Douze années. C'est le temps qui s'est écoulé entre la prise de fonction de l'Allemand Manfred Neun à la tête de l'ECF, et son passage de relais à Christophe Najdovski, son successeur français. Douze années, c'est aussi le temps qu'il reste pour atteindre les objectifs fixés par la stratégie 2030 de l'institution. Ceux-ci peuvent être rassemblés autour de quatre axes. Le premier concerne l'accession des interlocuteurs du vélo au statut de partenaire égal dans le système de la mobilité. Le deuxième axe consiste à faire progresser la part modale du vélo de 50 % entre 2019 et 2030 dans l'Union européenne. Sur la même période, le troisième axe vise au contraire à diminuer de moitié le nombre de cyclistes tués ou sérieusement blessés, rapportés au nombre de kilomètres parcourus. Enfin le quatrième axe principal entend faire progresser l'investissement de l'Union européenne dans le vélo jusqu'à atteindre les trois milliards d'euro sur la période 2021-2027 puis six milliards d'euros sur la période 2028-2034.

¹ Propos d'un personnage du film « Bamako » d'Abderrahmane Sissako

À lire



Gagner en performance et réussir le passage à l'écomobilité

L'Ademe et France Nature Environnement avec un collectif de partenaires publient un guide de recommandations à l'usage des décideurs publics et privés. Il présente les clés pour agir dans les territoires sur les transports de la vie quotidienne en zone urbaine, mais aussi dans les zones rurales et périurbaines. Ce guide s'adresse aux collectivités territoriales, autorités organisatrices de la mobilité, employeurs et offreurs de service qui ont leur rôle à jouer pour réussir le passage à l'écomobilité, tout en conjuguant performance économique et environnementale.

À télécharger sur presse.ademe.fr

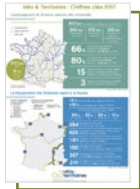


Les clientèles allemandes et néerlandaises du tourisme à vélo en France

Pour mieux connaître la perception des visiteurs européens sur l'offre vélo française, Atout France a mené une série d'enquêtes en s'intéressant à deux clientèles stratégiques : les Néerlandais et les Allemands. En complément de la publication de 2012 qui reposait sur une série d'entretiens avec des professionnels de la filière, cette analyse est basée sur une enquête en ligne réalisée auprès d'un échantillon représentatif des populations de chaque marché.

63 pages, 15,15 €. Atout France

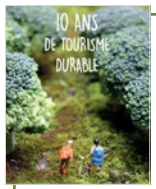
À commander sur www.atout-france.fr



Vélo & Territoires : Chiffres clés 2017

Indépendamment du regard des utilisateurs ou des touristes, ces chiffres synthétisent les données 2017 des professionnels de la filière du cycle et des acteurs publics de l'aménagement, du développement et de l'observation du tourisme à vélo. Le document a été réalisé par Vélo & Territoires en partenariat avec la DGE, Tourisme & Territoires, France Vélo Tourisme et l'Union Sport & Cycle.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



10 ans de tourisme durable

À l'occasion de ses dix ans, le portail Voyageons-Autrement.com rassemble en un seul ouvrage l'ensemble des initiatives de tourisme durable en France et à l'étranger. Une mise en lumière d'acteurs engagés qui proposent des voyages différents pour limiter les impacts écologiques dans le respect des hôtes et voyageurs, dans le regard vers les territoires. L'ouvrage accorde une place particulière au vélo et à l'itinérance.

392 pages, 10 €. Voyageons-Autrement

À commander sur

www.voyageons-autrement.com



Carte des itinéraires Alsace à vélo

Le collectif Alsace à vélo et Alsace Destination Tourisme ont conçu une nouvelle cartographie de l'offre des itinéraires cyclables à l'échelle du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Cette carte présente les 2500 km d'itinéraires cyclables des deux départements, dont les sections des trois EuroVelo qui traversent l'Alsace : EuroVelo 5, EuroVelo 6 et EuroVelo 15.

À télécharger sur www.alsaceavelo.fr



Le Canal des 2 mers à vélo De l'Atlantique à la Méditerranée

Les partenaires de l'itinéraire, France Vélo Tourisme et le Routard se sont associés pour publier ce guide du Canal des 2 mers à vélo. Au fil de l'eau, sur plus de 700 km, l'itinéraire relie l'Atlantique à la Méditerranée en longeant le Canal latéral à la Garonne et le Canal du Midi. Le guide contient 5 itinéraires détaillés en 29 étapes avec pour chacun d'entre eux une carte, des sites de visite à découvrir, des adresses pour louer des vélos, se loger, se restaurer.

175 pages, 15 €. Édition Hachette Tourisme Guides

À commander sur

www.cartovelo.fr



Paris Île-de-France à vélo

Le Routard publie un guide consacré à l'Île-de-France à vélo. Le résultat d'un travail de concert avec le comité régional de tourisme Paris Île-de-France et France Vélo Tourisme. De La Scandibérique en passant par La Véloscénie et l'Avenue Verte London-Paris, ce guide propose plus de 50 balades à vélo pour (re)découvrir la région francilienne.

192 pages, 15 €. Édition Hachette Tourisme Guides

À commander sur

www.cartovelo.fr



Carnet de route de La Méditerranée à vélo

Ce premier carnet de route créé par le comité de La Méditerranée à vélo est un outil indispensable pour découvrir la partie française de l'EuroVelo 8 en toute sérénité. Chaque étape est détaillée sur une carte précise, une sélection de sites de visite à découvrir est proposée tout au long de l'itinéraire. Les offices de tourisme et les gares situés sur le parcours ou à proximité sont également mentionnés.

À télécharger sur

www.lamediterraneeavelo.org

À venir

15-16

SEPT. 2018

Journées nationales des voies vertes 2018

Partout en France

www.af3v.org



16-22

SEPT. 2018

Semaine européenne de la mobilité 2018

Partout en France

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



27-28

SEPT. 2018

Conférence EuroVelo et tourisme à vélo 2018

Limbouurg/Belgique

www.euroveloconference2018.com



9-10

OCT. 2018

4^{es} Assises nationales de la qualité de l'air

Paris

www.assisesdelair2018.ademe.fr



10

OCT. 2018

8^e Club Itinéraires

Savoie/Chambéry

www.velo-territoires.org



11-12

OCT. 2018

22^{es} Rencontres Vélo & Territoires

Savoie/Chambéry

www.velo-territoires.org



6

NOV. 2018

Journée nationale «Carrefours à feux : vers de nouvelles pratiques pour une ville des mobilités actives!»

Paris

www.cerema.fr



6-8

FÉV. 2019

Winter Cycling Congress 2019

Calgary/Canada

www.wintercycling.org



14-17

MARS 2019

Salon Destinations Nature

Paris

www.destinations-nature.com



10-12

MAI 2019

19^e congrès de la FUB

Le Mans

www.fub.fr



24-28

JUIN 2019

Velo-City 2019

Dublin/Irlande

www.velo-city2019.com



26-27

SEPT. 2019

23^{es} Rencontres Vélo & Territoires

Maine-et-Loire/Angers

www.velo-territoires.org



L'info en +

22^{es} Rencontres Vélo & Territoires : Vélo, trait d'union

Populations, territoires et usages



© Christian Mantelet

Les politiques cyclables constituent un investissement public rentable au profit de l'équilibre des territoires, d'une mobilité pour tous, d'une meilleure qualité de l'air et du cadre de vie, d'une société inclusive et d'une économie de proximité. Leur construction nécessite efforts, dialogue et écoute de chaque territoire selon ses responsabilités et compétences. Pour cela Vélo & Territoires et le département de la Savoie, un des fondateurs du réseau, invitent acteurs publics, privés, usagers, acteurs de l'aménagement, de la mobilité et du tourisme à croiser leur regard aux 22^{es} Rencontres Vélo & Territoires.

Pourquoi y participer ?

- De nombreux témoignages et retours d'expériences pratiques des acteurs publics et privés
- L'occasion de rencontrer et de dialoguer avec la planète vélo française
- Un grand témoin de la cyclo-logistique
- Un forum des exposants avec 16 socio-professionnels et partenaires de Vélo & Territoires
- Trois visites techniques à vélo au choix
- Trois événements en un avec le 8^e Club Itinéraires et l'Assemblée générale de Vélo & Territoires la veille des Rencontres

**11 & 12
octobre 2018
en Savoie**

Toutes les informations et inscription avant le 5 octobre sur
www.velo-territoires.org

 **vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

52 avenue Maréchal Foch
69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook : Vélo & Territoires

Twitter : @VeloTerritoires

Carte des adhérents
de Vélo & Territoires

