



## QUELS TERRITOIRES SONT ÉLIGIBLES AU DÉPLOIEMENT DE LA MARQUE ACCUEIL VÉLO ?

Les critères de sélection de la marque Accueil Vélo prévoient une localisation des établissements partenaires à moins de 5km d'itinéraires correspondant aux critères du cahier des charges national des véloroutes et voies vertes. Plusieurs collectivités s'inquiètent de ce critère qui négligerait une part importante de l'offre touristique potentielle « à vélo ». Voici un point sur les possibilités de déploiement d'Accueil Vélo selon ses règles actuelles.

---

### Comment apprécier le critère « L'établissement partenaire doit se situer à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé (répondant au cahier des charges national des véloroutes et voies vertes) » ?

- ⤴ Tous les itinéraires inscrits au Schéma régional des véloroutes et voies vertes sont dans le périmètre d'application de la marque Accueil Vélo.
- ⤴ Les itinéraires d'intérêt régional ajoutés dans le cadre des schémas régionaux des véloroutes et voies vertes en font partie aussi.
- ⤴ Les antennes vers les pôles de services (agglomérations, gares), aménagés et balisés au même niveau de qualité que ces itinéraires principaux font partie de l'itinéraire.
- ⤴ Les réseaux de boucles locales correspondant aux critères du cahier des charges national des véloroutes et voies vertes (sécurisé, balisé, d'intérêt touristique) peuvent également adopter Accueil Vélo : l'organisme évaluateur Accueil Vélo valide la conformité au cahier des charges avec ses services compétents (liens CDT/CG, CRT/CR).
- ⤴ Les sections en cours d'aménagement et variantes provisoires sont éligibles, l'aménageur doit cependant communiquer clairement auprès des clients sur le caractère inachevé de l'itinéraire.

---

### Quelles sont les dérogations prévues par le cahier des charges national 3V sur la déclivité des véloroutes ?

Le cahier des charges du schéma national 3V vise la réalisation d'itinéraires peu dénivelés, accessibles au plus grand nombre, les schémas régionaux traduisent globalement cet objectif.

Il propose cependant des dérogations pour les zones de montagne :

- ⤴ Article 1 - définition : « en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3% (sauf en zone de montagne, où il conviendra cependant de rechercher les déclivités les moins fortes) ».
- ⤴ Article 5 – caractéristiques techniques : « déclivité maximum de l'ordre de 3%, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle, une écluse par exemple), et dans les zones de montagne ».

Ainsi, plusieurs schémas régionaux des véloroutes et voies vertes intègrent des itinéraires cyclables touristiques situés en zone de montagne, tels que le piémont pyrénéen (81), la traversée du volcan (74), les vallées du Tarn (85) et du Lot (86), la traversée des Alpes (64), une bonne partie du schéma du Limousin.

Les autres critères en revanche, la fréquentation automobile notamment restent des impératifs pour des raisons de sécurité et de qualité / confort des parcours.