

# **Comités d'itinéraires véloroutes et voies vertes en France et à l'étranger :** *Méthodologie et facteurs de succès*

Rapport d'étude

Septembre 2012

**DÉPARTEMENTS & RÉGIONS**  
 **Cyclables**



## RÉDACTEURS

Camille THOMÉ (DRC), Christian WEISSGERBER (CG67), Patricia TROADEC (CG76), Laurence PAULY (CG64), Céline CHRISTE (CG77)

Départements & Régions Cyclables

Marc LINSIG, Etienne LEBORGNE, Marie BRIGEOT

Inddigo-Altermodal

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION : CONTEXTE DES COMITÉS D'ITINÉRAIRES .....</b>	<b>6</b>
<b>1. CONTENU DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>8</b>
1.1 La planification aux diverses échelles .....	9
1.1.1 <i>Le réseau EuroVélo.....</i>	<i>9</i>
1.1.2 <i>Le schéma national véloroutes et voies vertes (SN3V) .....</i>	<i>10</i>
1.1.3 <i>Articulation entre EuroVélo et SN3V.....</i>	<i>11</i>
1.2 Les itinéraires étudiés .....	12
1.2.1 <i>Sélection des itinéraires .....</i>	<i>12</i>
1.2.2 <i>Les itinéraires analysés .....</i>	<i>12</i>
1.2.3 <i>Niveaux de maturité des projets .....</i>	<i>13</i>
1.3 QUESTIONNAIRE ET METHODE DE TRAVAIL .....	13
1.3.1 <i>Thèmes abordés dans le questionnaire .....</i>	<i>13</i>
1.3.2 <i>La méthode de travail.....</i>	<i>14</i>
<b>2. FICHES DE PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES.....</b>	<b>16</b>
EuroVélo 1 en France : la Vélodyssée .....	17
EuroVélo 3 : la Véloroute des Pèlerins EuroVélo 6 : Atlantique – Mer Noire EuroVélo 12 : Tour de la Mer du Nord .....	1
EuroVélo 13 : Véloroute du rideau de fer .....	21
EuroVélo 15 : Véloroute du RhiN .....	22
Paneuropéenne Paris - Prague .....	23
Tours de la Manche (projet CYCLE West).....	24
Avenue Verte London - Paris.....	25
La Loire à Vélo.....	26
Tour de Bourgogne à vélo .....	27
La Véloscénie, Paris – le Mt-St-Michel.....	28
Via Rhôna : Du Léman à la Méditerranée .....	29
<b>3. SYNTHÈSE PAR THÈME.....</b>	<b>30</b>
3.1 Organisation et gouvernance.....	31
3.1.1 <i>Ce qui a été mis en œuvre .....</i>	<i>31</i>
3.1.2 <i>Synthèse.....</i>	<i>31</i>
3.2 Animation du comité d'itinéraire .....	33
3.2.1 <i>Ce qui a été mis en œuvre .....</i>	<i>33</i>
3.2.2 <i>synthèse .....</i>	<i>33</i>
3.3 Infrastructure et signalisation .....	34
3.3.1 <i>Ce qui a été mis en œuvre .....</i>	<i>34</i>
3.3.2 <i>synthèse .....</i>	<i>34</i>
3.4 Services .....	35

3.4.1	<i>Ce qui a été mis en œuvre</i> .....	35
3.4.2	<i>synthèse</i> .....	35
3.5	Marketing et communication .....	36
3.5.1	<i>Ce qui a été mis en œuvre</i> .....	36
3.5.2	<i>synthèse</i> .....	36
3.6.1	<i>Ce qui a été mis en œuvre</i> .....	37
3.6.2	<i>synthèse</i> .....	37
<b>4.</b>	<b>SIX ÉLÉMENTS INCONTOURNABLES</b> .....	<b>38</b>
<b>5.</b>	<b>« ACQUIS » EUROPÉENS ET NATIONAUX</b> .....	<b>40</b>
5.1	Gouvernance.....	41
5.2	Infrastructure.....	41
5.3	Signalisation.....	41
5.4	Services .....	42
5.5	Marketing, communication .....	42
5.6	Evaluation .....	42
5.7	Patrimoine .....	42
5.8	Labellisation des eurovéloroutes (ECF).....	42
5.9	DIVERS.....	42
	<b>CONCLUSION : UN COMITÉ D'ITINÉRAIRE IDÉAL ?</b> .....	<b>44</b>

# INTRODUCTION : CONTEXTE DES COMITÉS D'ITINÉRAIRES

Tourisme durable, mobilité active, retombées économiques incomparables pour les touristes itinérants (67€/j/pers), transport à la portée de toutes les bourses, alternative à l' « auto-solisme », ... la liste des bénéfices des véloroutes et voies vertes sur le cadre de vie, l'économie, la santé et la société est longue. Alors comment faire pour que ces itinéraires, utiles aux voyageurs à vélo, aux excursionnistes d'à-côté, aux loisirs de proximité et aux cyclistes du quotidien, se mettent en place ?

La France a fixé un schéma national des véloroutes et voies vertes (VVV) publié dans un CIADT de 1998 et actualisé lors d'un second CIADT le 11 mai 2010. Le schéma français décline fidèlement le schéma des véloroutes européennes, EuroVelo. **L'achèvement d'EuroVelo, tel qu'établi par l'European Cyclists' Federation qui supervise le projet au niveau européen et mis en avant par les DRC, est fixé à 2020.** Au niveau français, les Départements & Régions cyclables (DRC) assurent le rôle de Centre de coordination pour EuroVelo.

**En 2012, 39% des 19 500 kilomètres du schéma national des véloroutes et voies vertes sont réalisés.** Restent 11 900 km pour achever l'ambitieux schéma national français dont **2 500 km pour achever EuroVelo en France.**

« Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continue, jalonné et sécurisé. [Les véloroutes] empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes » (source MEEDDE). Ce sont essentiellement les collectivités qui, en France, assurent le développement des véloroutes et voies vertes. Les intercommunalités et départements sont le plus souvent maîtres d'ouvrages sur le réseau dont ils détiennent la compétence. Les régions veillent à élaborer un schéma régional. Les plus volontaristes, quant à elles, accompagnent la réalisation des itinéraires VVV régionaux structurants au travers d'une délibération cadre. Mieux, certaines régions assurent la coordination et l'animation d'une dynamique véloroutes et voies vertes régionale.

Qu'il s'agisse d'une EuroVelo de dimension internationale, d'une véloroute nationale ou régionale, ces itinéraires français parcourent chacun plusieurs départements, plusieurs régions, voire plusieurs pays faisant des véloroutes des projets coopératifs par excellence. C'est dans cette coopération que réside toute l'ambition, l'intérêt et les défis des projets de véloroutes. **Comment alors faire en sorte que toutes les collectivités concernées par un itinéraire travaillent ensemble au service d'un seul et même projet ?**

La mobilisation et les efforts à mettre dans le déploiement des véloroutes et voies vertes doit être intense pour réaliser les objectifs ambitieux de 2020. Budgets, technicité, infrastructure, promotion, ... de tous les ingrédients qui le composent, **la clé pour un itinéraire (et sa réussite) réside dans la performance de son Comité d'Itinéraire.**

Les *Départements & Régions cyclables* (DRC) sont un réseau de collectivités particulièrement mobilisé autour de la réalisation de ces grands itinéraires VVV. Ils sont à ce titre Centre national de coordination pour EuroVelo au niveau français. Fort de cette double responsabilité, il semblait important que les DRC livrent quelques éléments méthodologiques appliqués aux comités d'itinéraires et tentent de répondre aux questions suivantes : que faire pour instaurer un comité d'itinéraire ? Comment bien le faire ? Avec qui et quels moyens ? Loin de livrer de solutions toutes faites, cette étude comparée livre des éléments de réponses à ces questions et oriente vers les acquis Nationaux et Européens consensuels au regard de l'expérience de comités d'itinéraires ayant déjà eu cours. Charge aux porteurs de projets et partenaires du monde des collectivités notamment de s'emparer de ces éléments pour le profit de leur propre comité d'itinéraire.

## ***Définition d'un comité d'itinéraire (CI)***

Un **comité d'itinéraire** est une formation temporaire qui élabore, construit et porte un projet. Les projets auxquels il est fait référence dans cette étude, comprennent la période qui court de l'idée de départ à l'inauguration d'un itinéraire.

### **Son rôle :**

- Le CI élabore le projet : définition d'une stratégie commune selon des objectifs et des délais partagés, etc.
- Le CI définit les modalités pratiques de la gouvernance, de l'animation des instances, de la composition des groupes de travail, planifie les travaux, etc.
- Le CI veille aux réalisations par la mise en commun de moyens et la mise en cohérence des thématiques (infrastructure, services, communication, marketing, etc.).
- Le CI évalue la mise en œuvre de la stratégie commune, l'actualise, et anticipe la pérennisation des projets par la suite.

### **Ses missions :**

Un comité d'itinéraire est donc un mode de management d'un projet à différentes échelles de territoires. Il participe à une dimension plus globale de **promotion du tourisme à vélo** à l'échelle nationale et européenne, déclinée le plus souvent en plusieurs objectifs thématiques :

- Infrastructures : réalisation des parcours du schéma EuroVelo à l'horizon 2020 et des itinéraires du schéma national VVV les plus emblématiques ; mise en place d'une signalisation continue, homogène à partir des préconisations de l'ECF pour les EuroVelo, des standards nationaux du CERTU et des DRC et du cahier des charges national des véloroutes et voies vertes de 2001 pour ce qui concerne les axes nationaux.
- Services : généralisation et déploiement de standards, notamment du standard national Accueil Vélo©, afin d'offrir une qualité de services et d'informations touristiques homogènes à minima sur les réseaux structurants, etc.
- Communication et promotion : veiller à développer des stratégies et outils cohérents, intégrés et adaptés aux différentes échelles en termes d'information client sur le terrain (via les CRT, CDT, OT) et sur le web (par le recours aux sites web et formules reconnues par exemple), etc.

# **1. CONTENU DE L'ETUDE**



## 1.1 LA PLANIFICATION AUX DIVERSES ECHELLES

Les itinéraires et/ou projets présentés et analysés ci-après sont principalement issus du réseau EuroVelo et du schéma national des véloroutes et voies vertes, dans sa version de mai 2010.

### 1.1.1 LE RESEAU EUROVELO

EuroVelo est le schéma des véloroutes européennes. Fort d'une quinzaine d'itinéraires validés à ce jour, il compte 70 000 kilomètres d'itinéraires, dont 45 000 sont en place en 2012. L'animation et la coordination de ce réseau européen sont assurées par l'European Cyclists' Federation (ECF) qui fédère les Centres nationaux de coordination pour EuroVelo de chaque pays européen. En France, les Départements et Régions Cyclables (DRC) endossent ce rôle de Centre de Coordination pour EuroVelo.



*EuroVelo, le schéma des véloroutes européennes*

### 1.1.2 LE SCHEMA NATIONAL VELOURUTES ET VOIES VERTES (SN3V)

Proposé à l'origine par les associations cyclistes AF3V et FFCT, le premier schéma national des véloroutes et voies vertes a été officiellement validé par un Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) le 15 décembre 1998.

La mise en œuvre de ce schéma s'est traduite dans l'élaboration de schémas régionaux et départementaux et s'est matérialisé peu à peu grâce à la maîtrise d'ouvrage des départements, des intercommunalités et des communes, souvent financés et accompagnés par les régions.

En 2009, une vaste consultation des acteurs concernés, collectivités territoriales, services de l'Etat et associations, a permis d'actualiser le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V). Cette deuxième version du SN3V a été validée en CIADT le 31 mai 2010. Le schéma national des véloroutes et voies vertes compte désormais 20 000 kilomètres d'itinéraires (contre 13 000 km en 1998), avec des niveaux d'avancement des projets très variables selon les régions.

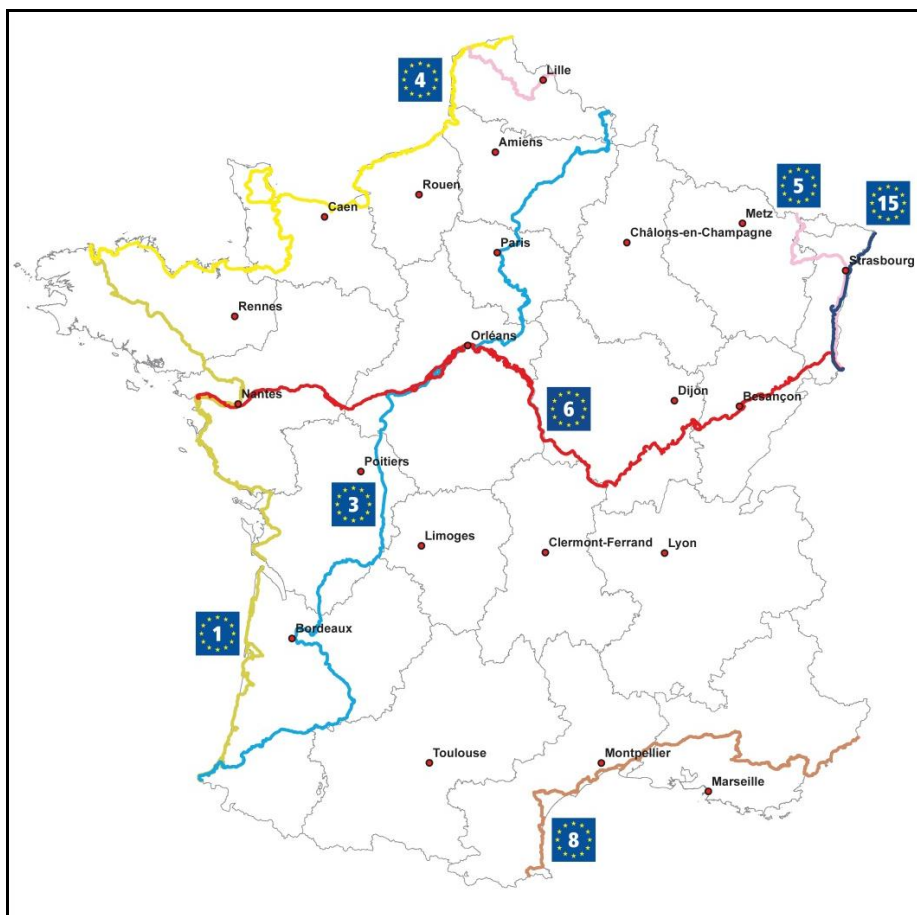


Le schéma national véloroutes et voies vertes numéroté adopté dans le CIADT du 31 mai 2010

### 1.1.3 ARTICULATION ENTRE EUROVELO ET SN3V

Le schéma national VV français décline et complète le réseau EuroVelo sur son territoire. Pas moins de sept itinéraires EuroVelo concernent la France :

- EuroVelo 1 : Véloroute Atlantique (Cap Nord – Sagres), 8186 km en tout, dénommée La Vélodyssée© en France, sur 1 256 km.
- EuroVelo 3 : Véloroute des Pèlerins (Trondheim – St-Jacques de Compostelle), 5122 km en tout, dont 1 570 km en France.
- EuroVelo 4 : Véloroute d'Europe Centrale (Roscoff – Kiev), 4000 km en tout, support de la partie française du Grand Tour de Manche© et du Petit Tour de Manche© (projet CYCLE WEST) sur 1 300 km.
- EuroVelo 5 : véloroute « Via Roméa Francigéna<sup>1</sup> » (Londres, Rome, Brindisi), 3900 km en tout, dont 520 km en France.
- EuroVelo 6 : Océan Atlantique – Mer Noire (Nantes – Constanta), 4448 km en tout, support de La Loire à Vélo© et de la partie sud du Tour de Bourgogne à vélo© sur 1 340 km en France.
- EuroVelo 8 : Véloroute de la Méditerranée (Cadiz, Athènes, Chypre), 5888 km en tout, dont 770 en France
- EuroVelo 15 : Véloroute Rhin© (Andermatt – Hoek van Holland), 1320 km en tout, dont 210 km en France.



Les itinéraires EuroVelo en France (source : ON3V)

<sup>1</sup>La « Voies des Français » est un réseau de routes et chemins empruntés par les [pèlerins](#) venant de France pour se rendre à [Rome](#) (source Wikipédia)



## 1.2 LES ITINERAIRES ETUDIES


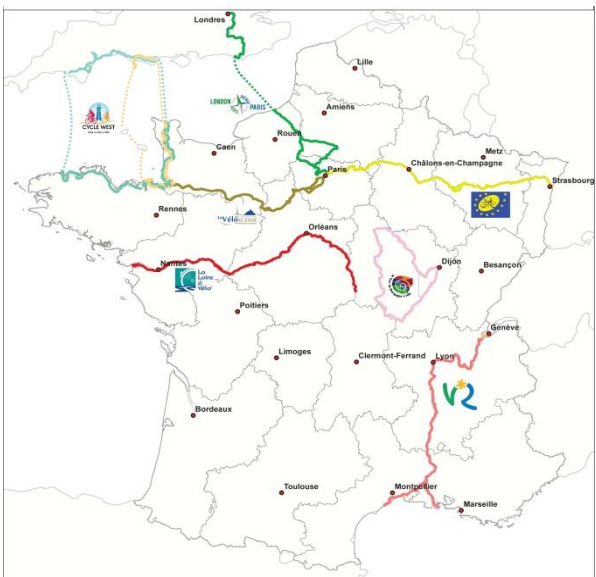
### 1.2.1 SELECTION DES ITINERAIRES

Au départ, une vingtaine d'itinéraires et/ou de réseaux à différentes échelles ont été identifiés par le comité technique des DRC pour figurer à cette étude. Sur ces itinéraires, une dynamique de projet avait cours au moment de l'étude ou avait eu cours par le passé mobilisant de multiples partenaires, dont des collectivités.

Ces dynamiques d'itinéraires présentaient divers niveaux d'avancement et des caractéristiques très variées en matière de gouvernance et d'animation. Ce sont finalement 13 projets, pour lesquels la notion de comité d'itinéraire telle que définie dans cette étude était une réalité, qui ont été retenus pour cette étude.

### 1.2.2 LES ITINERAIRES ANALYSES

La sélection finale comporte 4 types et niveaux d'itinéraires :

<p><u>Les parcours du réseau EuroVelo avec :</u></p> <p><i>Deux EuroVelo hors de France :</i> EuroVelo 12/Tour de la Mer du Nord ; EuroVelo 13/Iron Curtain Trail (dite 'du Rideau de Fer').</p> <p><i>Quatre EuroVelo traversant le territoire national :</i> EuroVelo 1 (La Véloodyssée© en France) ; EuroVelo 3 (Véloroute des Pèlerins) ; EuroVelo 6 (Atlantique – Mer Noire) ; EuroVelo 15 (Véloroute Rhin©)</p>	
<p><i>3 parcours transfrontaliers :</i> Avenue verte London&lt;&gt;Paris© ; Tour de Manche© et Grand Tour de Manche© (dans le cadre du projet CYCLE WEST) ; Paneuropéenne (Paris – Strasbourg – Prague)</p> <p><i>3 axes du schéma national VVV :</i> La Loire à vélo© ; La Véloscénie© de Paris au Mont Saint-Michel ; la ViaRhôna du Léman à la mer©</p> <p><i>Un itinéraire régional :</i> Le Tour de Bourgogne à Vélo© <i>NB : le TDB reprend partiellement l'EV6 sur sa partie sud et un axe n°56 du schéma national VVV au nord.</i></p>	 <p><i>Carte des itinéraires « français » étudiés (Source et réalisation : ON3V-2012)</i></p>

Cf. au point 2 les fiches descriptives de ces parcours.

### 1.2.3 NIVEAUX DE MATURITE DES PROJETS

Les parcours et/ou projets étudiés ne présentent pas le même niveau d'avancement :

- Certains itinéraires sont en phase d'amorce : les partenaires potentiels cherchent à initier une dynamique de comité d'itinéraire, à mobiliser des partenaires clés et à se doter d'une gouvernance efficace.
- Certains projets sont en phase opérationnelle : les partenaires se sont accordés sur une feuille de route commune et des comités techniques thématiques sont à pied d'œuvre pour l'honorer.
- D'autres projets ont dépassé le cap de l'ouverture de l'itinéraire. La question de la pérennité du comité d'itinéraire se pose alors.

Dans cette étude, il a semblé intéressant d'essayer de visualiser graphiquement ces diverses situations au travers d'une analyse de type « cycle de vie d'un projet » : cf. annexes.

## 1.3 QUESTIONNAIRE ET METHODE DE TRAVAIL

L'étude se voulant aussi exhaustive que possible, un questionnaire complet a été élaboré sur la base d'une série de thèmes et sous-thèmes avec des questions ouvertes. Chaque thème a en outre fait l'objet d'une synthèse pour tenter de répondre à la question suivante : « *Au vu de votre expérience, quels sont selon vous : Les éléments incontournables, facteurs de succès à prendre en compte ? / Les écueils à éviter ?* ». Une synthèse globale et une série de questions complémentaires clôturaient l'enquête.

### 1.3.1 THEMES ABORDES DANS LE QUESTIONNAIRE

Nous présentons ci-dessous une vue très synthétique du questionnaire et renvoyons les lecteurs [aux annexes](#) pour consulter l'intégralité de la grille de questions. Voici cependant un aperçu détaillé des thèmes abordés et des questions correspondantes. :

*Gouvernance :*

- Quelle structure de management du projet a été mise en place et pourquoi ?
- Comment ont été réparties les responsabilités concernant les thèmes de travail et en quoi consistaient-elles ?
- Est-ce que cette organisation générale a fonctionné réellement, est-elle "durable" au-delà du projet et généralisable à d'autres projets ?

*Animation du comité d'itinéraire :*

- Ce paramètre a-t-il été pris en considération pour le projet ?
- Si oui, sous quelle forme : AMO ? Embauche ? Délégation à un partenaire ? Délégation à un organisme tiers ?
- A quels coûts ?

*Infrastructure et signalisation :*

- L'infrastructure existait-elle avant le projet ?
- Y avait-il une « dynamique cyclable » auparavant ?
- Quelle a été la stratégie en matière de réalisation des aménagements et de planification ?
- Quelle a été la répartition des responsabilités ?

*Services :*

- Quels types de services ont été développés, comment, avec qui ?
- Les opérateurs touristiques privés ont-ils été associés au projet ? Si oui, comment et à quel niveau ?
- Une labellisation spécifique de ces services à l'échelle du projet est-elle envisagée ? A quel niveau et avec quels partenaires ?

### *Marketing :*

- Une stratégie marketing a-t-elle été élaborée ?
- Par qui et avec quels partenaires ?
- Quels outils ont été développés et avec quels objectifs ? Quelles cibles ?
- ....etc

### *Evaluation :*

- Cette thématique a-t-elle été prise en compte pendant le projet. Si oui, comment et à quelle fréquence ?
- Enquête de fréquentation sur le terrain ?
- Mise en place de compteurs automatiques ?

### **1.3.2 LA METHODE DE TRAVAIL**

L'établissement de la liste des projets à analyser, des contacts à interviewer ainsi que l'élaboration du questionnaire ont fait l'objet d'un travail collaboratif entre les membres du comité technique des DRC et le bureau d'étude chargé de mener l'enquête.

Les questionnaires (en français ou en anglais) ont été adressés par mail aux contacts identifiés. Des relances et/ou interviews téléphoniques ont permis d'obtenir de la matière exploitable pour une douzaine d'itinéraires environ.

Une synthèse des retours ont fait l'objet de présentations intermédiaires pour avis et échanges lors des rencontres des DRC à Epinal le 8 septembre 2011 et à l'occasion d'une réunion des pilotes d'itinéraires à Paris le 15 novembre 2011. La rédaction finale de l'étude a été réalisée à l'été 2012, pour une diffusion aux Rencontres des Départements & Régions cyclables le 28 septembre 2012.



## **2. FICHES DE PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES**



# EUROVELO 1 EN FRANCE : LA VELODYSSÉE



## Caractéristiques techniques :

**Longueur :** 1210 Km

**Participants :** 28 partenaires

**Dates de réalisation et budget :**

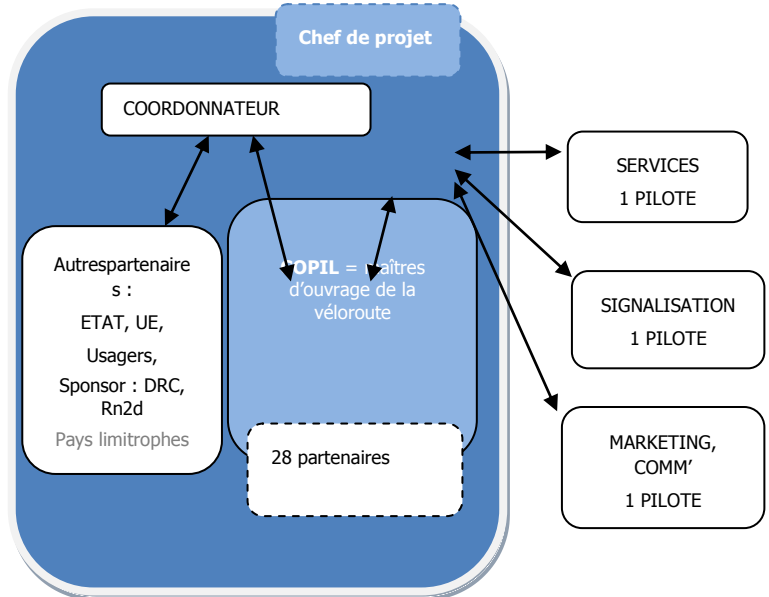
- 2010 – 2013 ;  
(départements : 1,2 M€)

**Thèmes principaux et objectifs :**  
Infrastructure et jalonement directionnel,  
services, marketing touristique

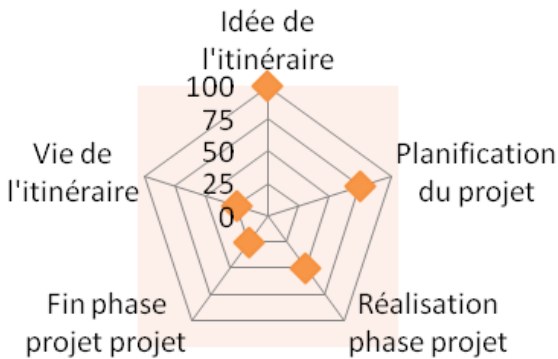
**Ouverture :** 2012



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



## Analyse cycle de vie de la Véloodyssée



### A retenir :

- **Bonne pratiques :** recrutement d'un chef de projet à temps plein ; accompagnement méthodologique au démarrage par les DRC et RN2D ; connexions avec le projet Cycle West ; jalonement provisoire sur certaines sections ; déploiement Accueil Velo® ; action spécifique des attachés de presse.

### Standards, référentiels :

- Charte de signalisation ; numérisation complète du parcours et des sites d'intérêt (POI)
- CHARTE GRAPHIQUE, VISUEL DE PRESENTATION, CAMPAGNE PHOTOGRAPHIQUE
- GUIDE DE LA MARQUE A DESTINATION DES PROFESSIONNELS

### Contacts :

- **Porteur du projet :** Sabine ANDRIEU Courriel : s.andrieu@ohlaloireatlantique.com
- Site web : www.lavelodyssée.com

# EUROVELO 3 : LA VELOROUTE DES PELERINS



## Caractéristiques techniques :

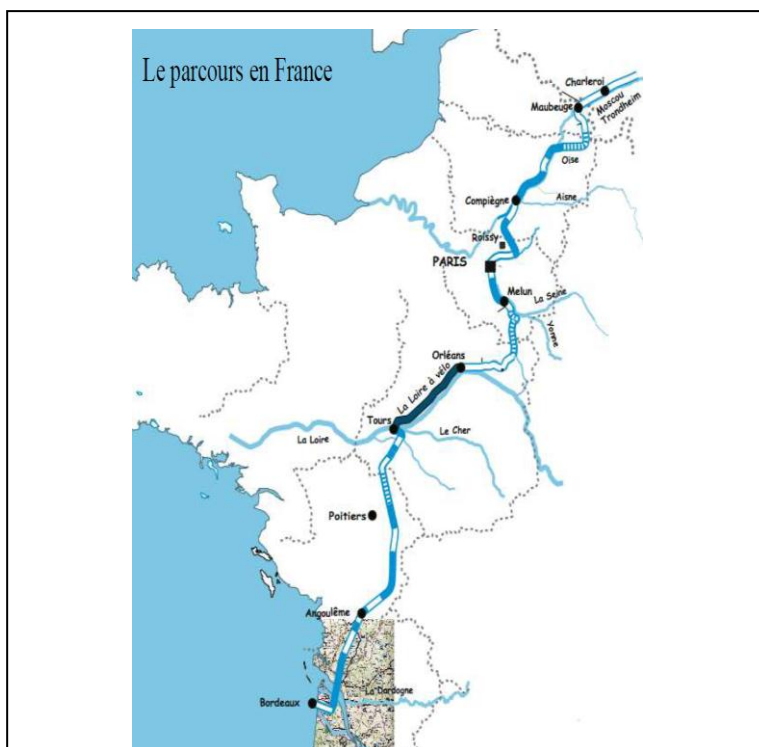
**Longueur :** 5122 Km (dont 1500 Km pour la France)

**Participants :** 6 pays (Norvège, Danemark, Allemagne, Belgique, France, Espagne)

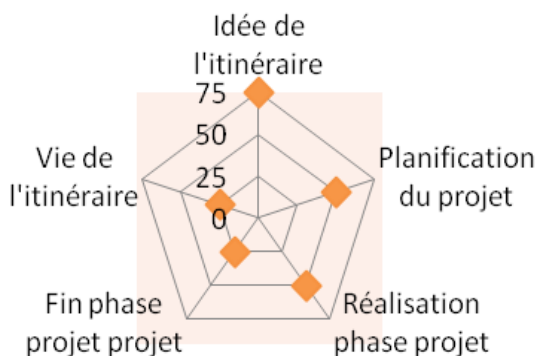
**Dates de réalisation et budget :**

- 2010 – 2020 – Budget non défini

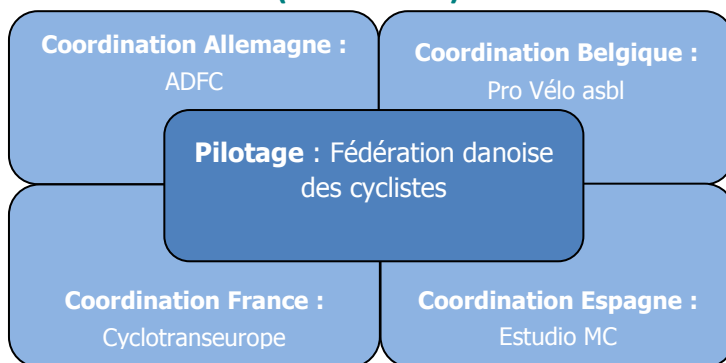
**Thèmes principaux et objectifs :** Infrastructure (itinéraire international, "colonne vertébrale" pour développer des parcours régionaux et locaux), services, stratégie marketing, diagnostic de l'itinéraire + mise en place d'un comité d'itinéraire



## Analyse cycle de vie de l'EV 3



## GOVERNANCE ET ANIMATION DE L'AVANT-PROJET (2010-2011)



### A retenir :

**Bonnes pratiques :** rédaction d'un plan d'action soutenu par la Commission Européenne avec coordination danoise et accompagnement méthodologique par l'ECF ; accompagnement 2<sup>ème</sup> phase par les DRC (2012-2013) ; itinéraire thématique en phase avec appels à projets européens.

### Standards, référentiels :

Aucun référentiel développé par l'EV3 à ce jour.

### Contacts :

- Porteur du projet : DRC
- Site web : [www.departements-regions-cyclables.org](http://www.departements-regions-cyclables.org)
- Courriel : [info@departements-regions-cyclables.org](mailto:info@departements-regions-cyclables.org)

# EUROVELO 6 : ATLANTIQUE – MER NOIRE



## Caractéristiques techniques :

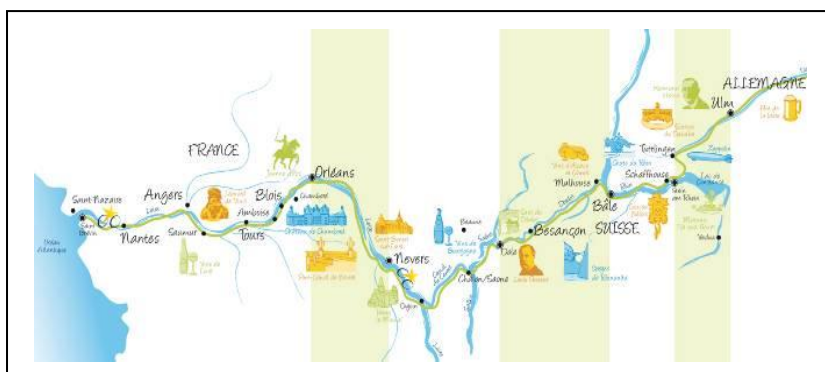
**Longueur** : 4448 Km (dont 1 217 Km en France)

**Participants** : 18 partenaires dans 3 pays (France, Allemagne, Suisse)

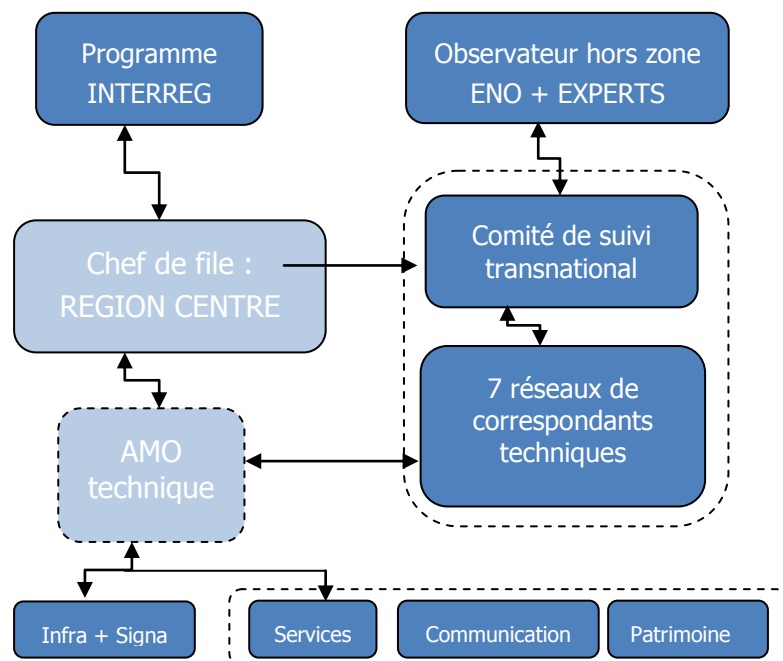
**Dates de réalisation et budget** :

- 2003 – 2006 (Interreg IIIB ENO program : 12 M€)

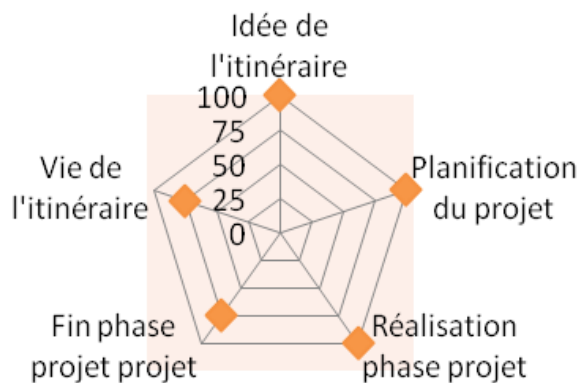
**Thèmes principaux et objectifs** : relier les 3 fleuves européens (Loire, Rhin et Danube) via un itinéraire continu en améliorant l'infrastructure cyclable et en assurant le développement touristique des territoires traversés.



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



## Analyse cycle de vie de l'EV 6



### A retenir :

- **Bonne pratiques** : projet exemplaire sur la plupart des thématiques ; bonne anticipation de l'après-projet ; coordination financements et moyens importants au départ.
- **Difficultés** : 1<sup>er</sup> projet EuroVelo en France de grande envergure avec 8 pays et 68 partenaires à associer.

### Standards, référentiels :

Premiers standards de signalisations des EuroVelo ; méthode de mesure de la fréquentation ; bonnes pratiques d'intermodalités ; valorisation du patrimoine.

### Contacts :

- **Porteur du projet** : Didier BOUCHERON, CRT Franche-Comté  
Courriel : didier.boucheron@franche-comte.org
- Site web : <http://www.eurovelo6.org>

# EUROVELO 12 : TOUR DE LA MER DU NORD



## Caractéristiques techniques :

**Longueur :** 6200 Km

**Participants :** 66 partenaires dans 8 pays (Norvège, Suède, Danemark, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Angleterre, Ecosse)

**Dates de réalisation et budget :**

- 1998 - 2001 : 0,75 M€
- 2003 - 2006 : 2 M€

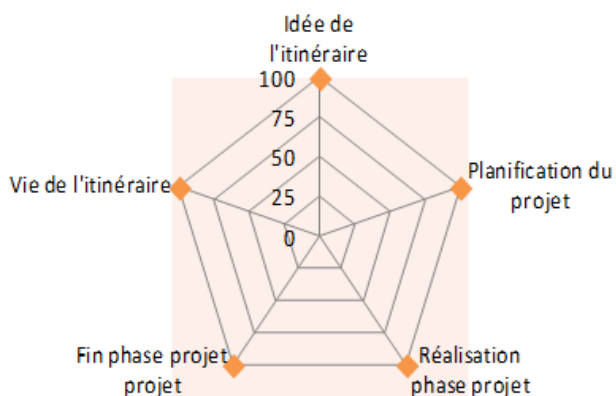
**Thèmes principaux et objectifs :**

Infrastructure (itinéraire international, "colonne vertébrale" pour développer des parcours régionaux et locaux) ; services ; stratégie marketing,...etc



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE

### Analyse cycle de vie de l'EV 12



Comité de pilotage  
(68 partenaires)

- Pilotage : Comté Rogaland (Norvège)
- 2 membres par pays
- 2 réunions internationales par an

Par pays

- 1 réunion avant celle du comité international
- 1 réunion après

Par régions

- 2 réunions par an

### A retenir :

- **Bonne pratiques** : projet exemplaire sur la plupart des thématiques ; bonne anticipation de l'après-projet.
- **Difficultés** : 1<sup>er</sup> projet d'EuroVelo ; envergure du projet avec 8 pays et 68 partenaires à associer.

### Standards, référentiels :

- Fiches thématiques : infrastructure, labellisation des services, stationnement des vélos, guidage GPS

### Contacts :

- **Chef de projet** : Eli VITEN      Courriel : eli.viten@rogfk.no
- Site : <http://www.northsea-cycle.com>

# EUROVELO 13 : VELOURROUTE DU RIDEAU DE FER



## Caractéristiques techniques :

**Longueur** : 7000 Km

**Participants** : 20 pays (dont 14 de l'UE)

**Dates de réalisation et budget** :

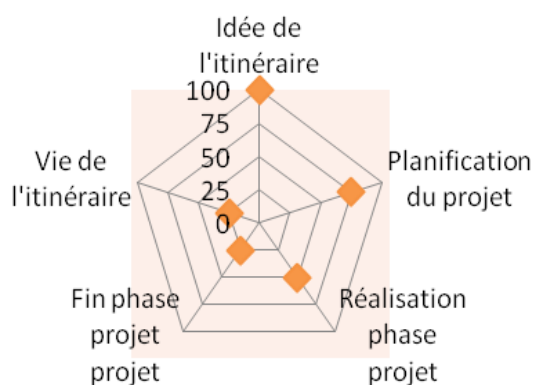
- 2005 - 2013

**Thèmes principaux et objectifs** :

Promotion du tourisme à vélo le long de l'ancien rideau de fer : revisiter sur le terrain cette page de l'histoire, en faire un exemple de tourisme durable. « Ceinture verte européenne ».



## Analyse cycle de vie de l'EV 13



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE

### Section Nord

- Coordination via « the Pomeranian Association Common Europe » (Poland)

### Section Centre

- Coordination via « the Environmental Partnership Association » (Czech Republic)

### Section Sud

- Coordination via « the Bulgarian Association for Alternative Tourism »

### A retenir :

- **Bonne pratiques** : accompagnement méthodologique du projet par l'ECF ; organisation régulière d'ateliers et d'événementiel transnationaux ; un portage politique européen.
- **Difficultés** : identification de la gouvernance globale et du « portage du projet ».

### Standards, référentiels :

Aucun identifié à ce jour.

### Contacts :

- **Porteur du projet** : Michael CRAMER Courriel : michael.cramer@europarl.europa.eu
- Site : <http://www.ironcurtainrail.eu>



# EUROVELO 15 : VELOUROUTE DU RHIN



## Caractéristiques techniques :

**Longueur :** 1320 Km (dont 215 Km en France)

**Participants :** 19 partenaires dans 4 pays (Pays-Bas, Allemagne, France, Suisse)

**Dates de réalisation et budget :**

- 2010 – 2013 Interreg IVB Demarrage (2,3 M€)

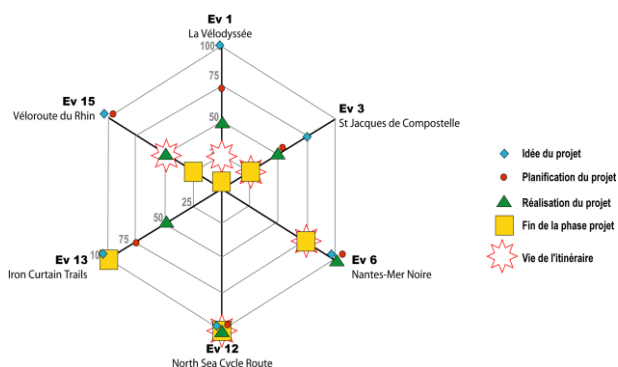
**Thèmes principaux et objectifs :** Identité régionale, tourisme, développement économique, marketing



## GOUVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE

Comité de pilotage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotage : Euregio Rhein-Waal (Allemagne)</li> <li>• 2 représentants par partenaires (infra + tourisme)</li> <li>• 2 Copil / an</li> </ul>
Comité technique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sous forme d'ateliers thématiques pilotés par un des partenaires</li> </ul>
AMO extérieure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interface globale</li> <li>• prestations techniques</li> </ul>

## Analyse cycle de vie :



### A retenir :

- **Bonne pratiques :** organisation de la gouvernance et du CI originale et efficace avec une structure spécialisée dans la gestion de projets transnationaux comme pilote ; effet levier d'interreg ; recrutement dédié ; l'« après » projet anticipé.

### Standards, référentiels :

Charte graphique ; standard européen pour la structuration de l'architecture des sites web à différentes échelles territoriales ; analyse de marché ; élaboration d'un standard européen de certification des itinéraires EuroVelo.

### Contacts :

- **Chef de projet :** Sjaak KAMPS
  - **Site du projet :** [www.demarrage.eu](http://www.demarrage.eu)
- Courriel : [demarrage@euregio.org](mailto:demarrage@euregio.org)  
Site de l'EV15 : [www.velorouterhin.eu](http://www.velorouterhin.eu)

# PANEUROPÉENNE PARIS - PRAGUE



## Caractéristiques techniques :

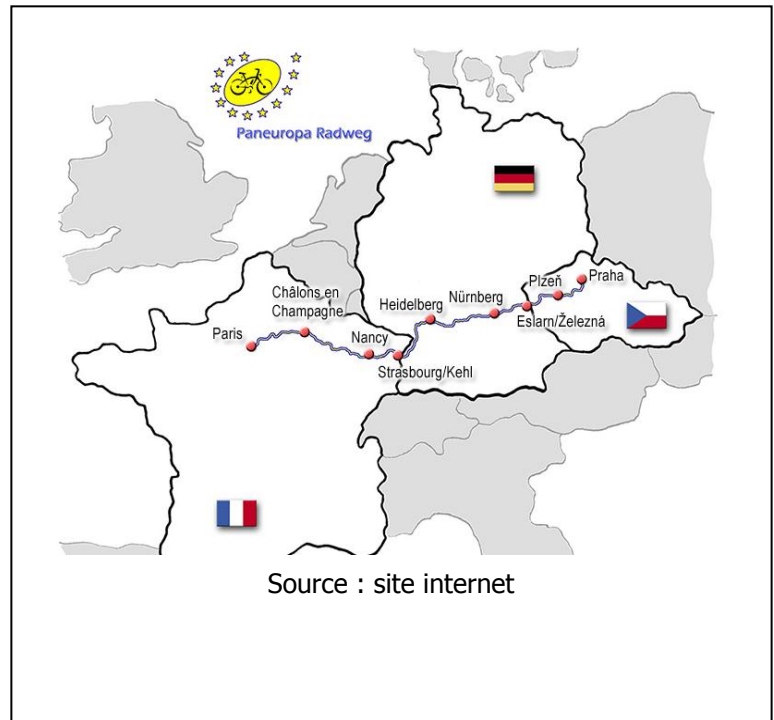
**Longueur :** 1500 Km (dont 500 Km en France)

**Participants :** Länder Allemands, République Tchèque

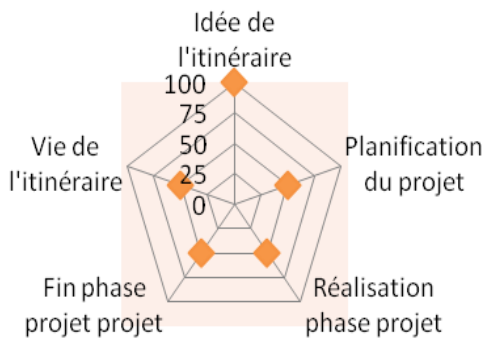
**Dates de réalisation et budget :**

- 2001 - 2008 (FEDER)

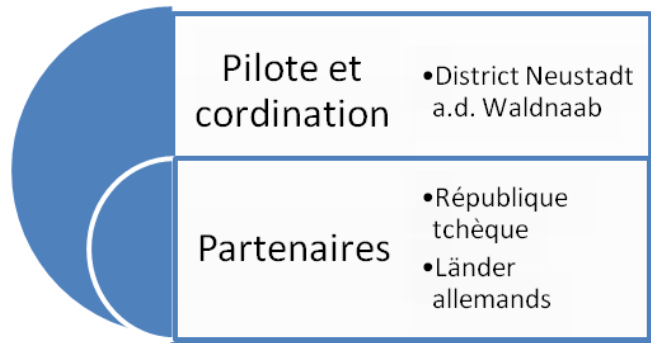
**Thèmes principaux et objectifs :** Piste cyclable transfrontalière dans un 1er temps, puis relier "l'est à l'ouest", Prague à Paris



## Analyse cycle de vie La Paneuropéenne



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



### A retenir :

- **Difficultés» :** Pas de coordination globale. Collaboration uniquement sur la partie Allemagne – République Tchèque où l'itinéraire existe et est jalonné. La dimension transnationale n'a été que partiellement traitée, avec pour conséquence une réalisation partielle du parcours.

### Standards, référentiels :

Aucun identifié à ce jour.

### Contacts :

- **Pilote du projet :** Margit FRAUENREUTHER Courriel : [mfrauenreuther@neustadt.de](mailto:mfrauenreuther@neustadt.de)
- Site web : <http://www.paneuropa-radweg.de/>

# TOURS DE LA MANCHE (PROJET CYCLE WEST)



## Caractéristiques techniques :

**Longueur :** 1 215 Km (2 parcours)

**Participants :** 15 partenaires dans 2 pays (11 français et 4 anglais)

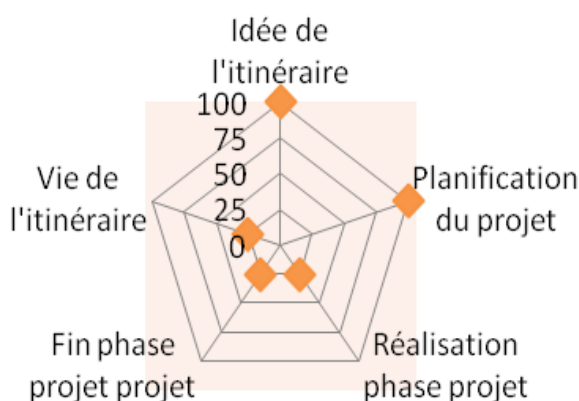
**Dates de réalisation et budget :**

- 2010 - 2013 Interreg IV A France – Angleterre (Manche) : 8,7 M€

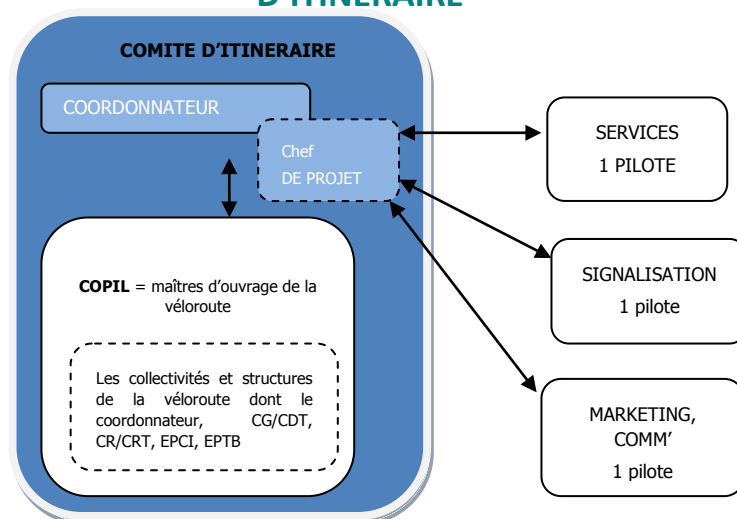
**Thèmes principaux et objectifs :** développement d'un réseau d'itinéraires vélos valorisant les régions de la Manche comme une destination touristique respectueuse de l'environnement.



## Analyse cycle de vie des Tours de la Manche



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



### A retenir :

- **Bonne pratiques :** financements Interreg IV (programme trans-Manche), chef de file Comité Régional du Tourisme de Bretagne.
- AMO techniques : expertise tracé, identifiant d'itinéraire, édition topoguide,... etc.
- Complémentarité des actions avec celles sur l'EV1 / la Velodyssée.
- Prise en compte des ... européen dans le cadre d'un projet localisé.

### Standards, référentiels :

Aucun identifié à ce jour.

### Contacts :

- **Pilote du projet :** Isabelle PARFITT Courriel : [i-parfitt@tourismebretagne.com](mailto:i-parfitt@tourismebretagne.com)
- Site du projet : [www.cycle-west.com/fr](http://www.cycle-west.com/fr)



# AVENUE VERTE LONDON - PARIS



## Caractéristiques techniques :

**Longueur** : 350 Km en France

**Participants** : Association française regroupant 6 membres (5 départements et la ville de Paris) et Fédération franco-britannique regroupant l'association française ainsi que les partenaires anglais

**Dates de réalisation et budget** :

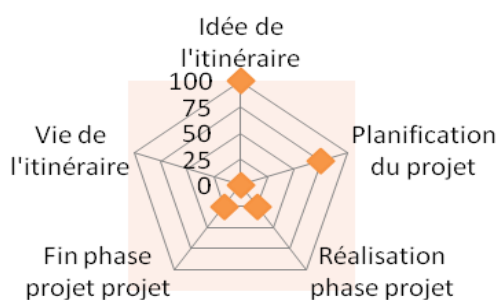
- 2006 - 2012 (Interreg IV A)

**Thèmes principaux et objectifs** : Relier Paris à Londres par un itinéraire cyclable dans la perspective des J.O. de 2012

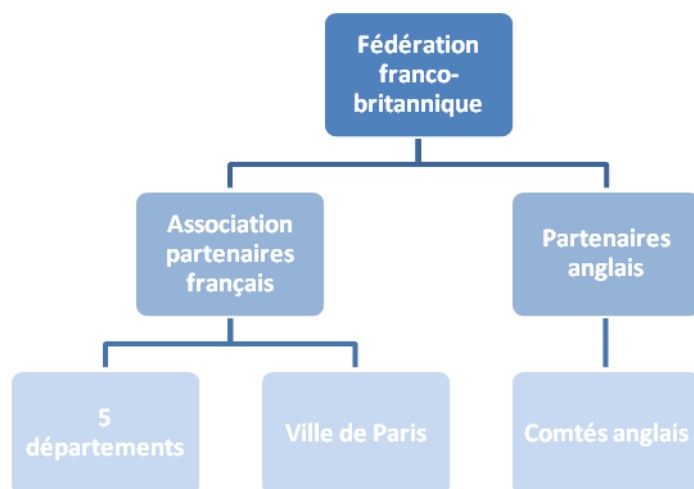


Parcours en France

## Analyse du cycle de vie de l'Avenue verte London - Paris



## GOUVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



### A retenir :

- **Bonne pratiques** : financement Interreg IV A (programme trans-Manche), chef de file CG 76 ; élaboration d'une charte franco-britannique ; mise en œuvre du label national « Accueil vélo » / services ; un investissement politique ; site web via FranceVeloTourisme en marque blanche.
- **Difficultés** : coordination globale franco-britannique peu effective ; budget global pas déterminé.

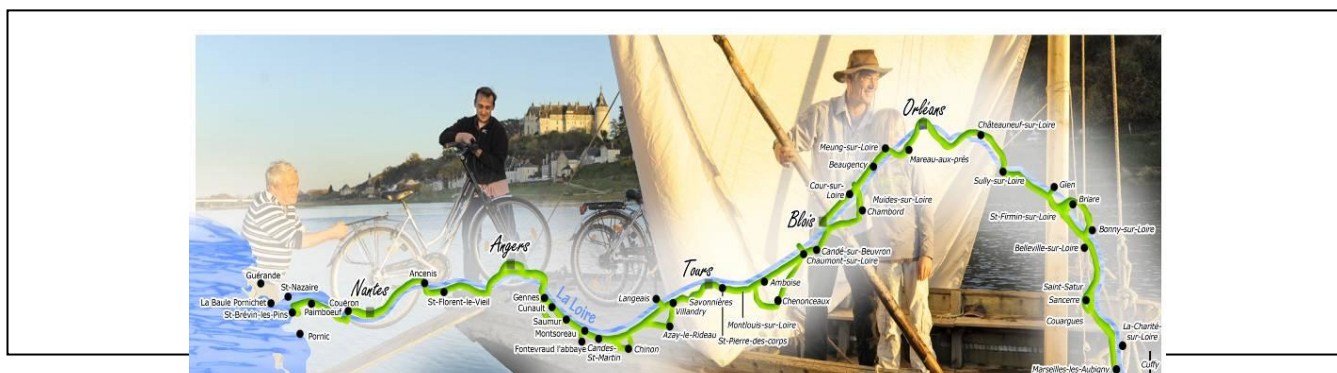
### Standards, référentiels :

- Charte graphique ; signalisation.

### Contacts :

- **Pilote du projet** : Patricia TROADEC Courriel : [patricia.troadec@cg76.fr](mailto:patricia.troadec@cg76.fr)
- Site web : [www.AvenueVerteLondonParis.com](http://www.AvenueVerteLondonParis.com)

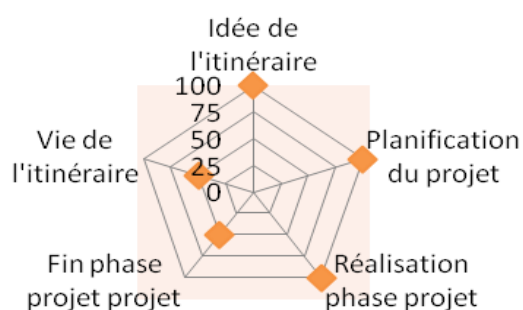
# LA LOIRE A VELO



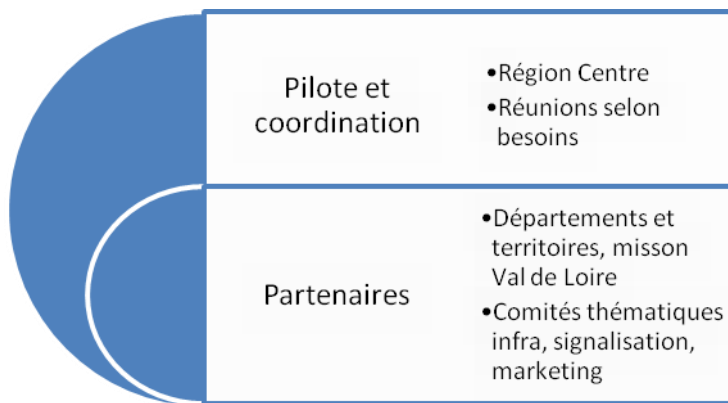
## Caractéristiques techniques :

- **Longueur** : 850 Km
- **Participants** : 8 partenaires (2 régions, 6 départements)
- **Dates de réalisation et budget** : 2001 – 2012 ; Interreg IIIB ENO program (EV6) ; 50 M€
- **Thèmes principaux et objectifs** : Valorisation touristique "douce et durable" du Val de Loire

## Analyse cycle de vie de la Loire à vélo



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



### A retenir :

- **Bonnes pratiques** : mise en place d'un dispositif d'accompagnement des territoires sur l'aspect infrastructure et valorisation touristique dans le cadre du schéma régional VVV ; AMO sous forme de marchés à bons de commande pour des expertises techniques ; complémentarité avec l'EuroVelo dont a bénéficié de la dynamique ; animation régionale complémentaire précieux.

### Standards, référentiels

1<sup>er</sup> identifiant d'itinéraire véloroute nationale ; charte de signalisation ; marque Accueil vélo©, référentiels étendus au niveau national ; standard d'observation des fréquentations et retombées économiques dans le cadre de l'observatoire national du tourisme.

### Contacts :

- **Pilote du projet** : Laurent SAVIGNAC Courriel : laurent.savignac@regioncentre.fr
- Site web : <http://www.loireavelo.fr/>

# TOUR DE BOURGOGNE A VELO



## Caractéristiques techniques :

**Longueur :** 800 Km

**Participants :** 6 partenaires (Région Bourgogne, 4 départements), Etat

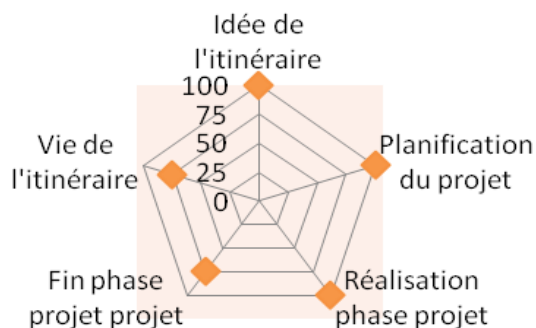
**Dates de réalisation et budget :**

- 1997 – 2013 ; programme Leader ; 50 M€

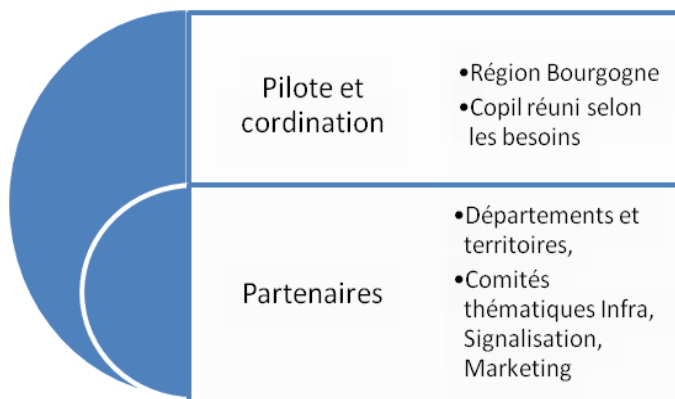
**Thèmes principaux et objectifs :**  
Découvrir la Bourgogne à vélo le long des voies d'eau suivant un parcours en boucle



## Analyse cycle de vie du Tour de Bourgogne à vélo



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



### A retenir :

- **Bonnes pratiques :** ateliers avec les acteurs locaux / valorisation touristique ; gros travail marketing ; ouverture de l'itinéraire avec des sections provisoires.
- **Difficultés :** une coordination régionale difficile à maintenir au plus haut niveau.

### Standards, référentiels :

1<sup>ère</sup> charte qualité réalisée en France / infrastructure et valorisation touristique. Enquête de fréquentation et retombées économiques.

### Contacts :

- **Pilote du projet :** Fabien BENTAYEB Courriel : fbentayeb@cr-bourgogne.fr
- Site web : <http://www.le-tour-de-bourgogne-a-velo.com/>

# LA VELOSCENIE, PARIS – LE MT-ST-MICHEL

## Caractéristiques techniques :

**Longueur :** 430 Km

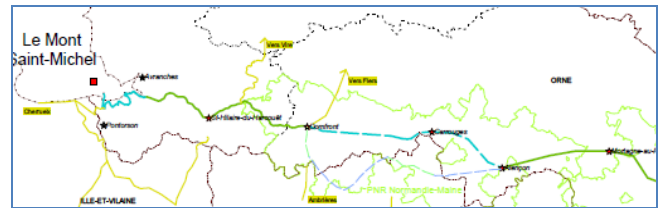
**Participants :** 14 partenaires (4 régions, 8 départements, 2 PNR)

**Dates de réalisation et budget :**

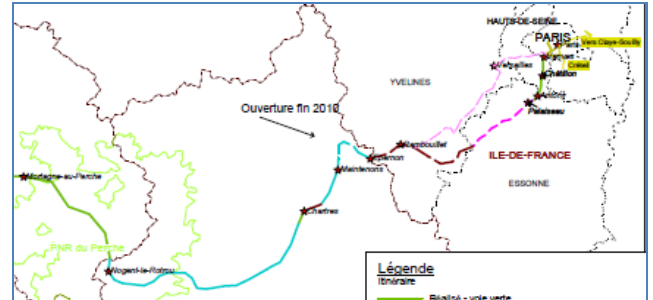
- 2010 – 2014 ; 0,3 M€

**Thèmes principaux et objectifs :**  
Elaboration d'une stratégie de développement touristique de la destination "Normandie vélo"

**Ouverture de l'itinéraire :** juin 2012

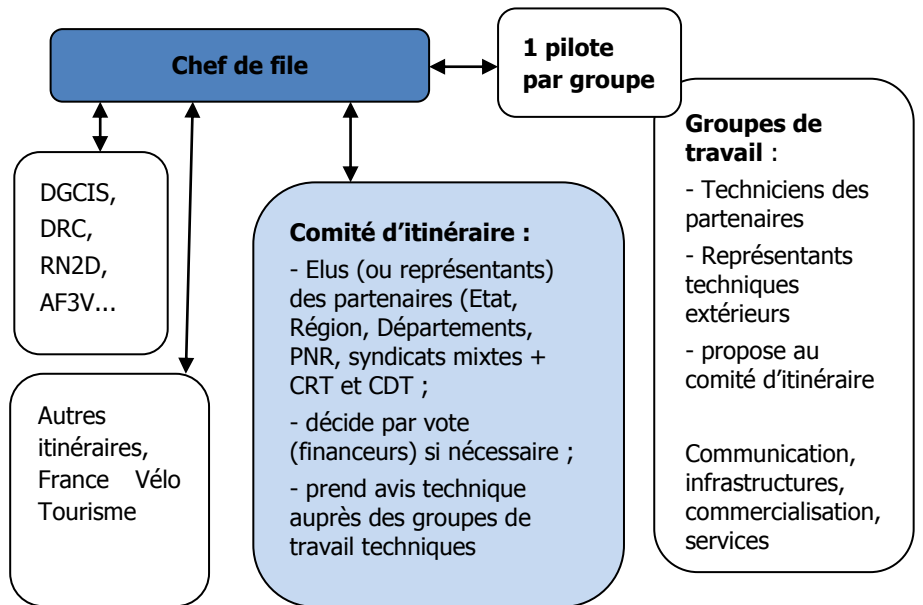


Partie est du parcours

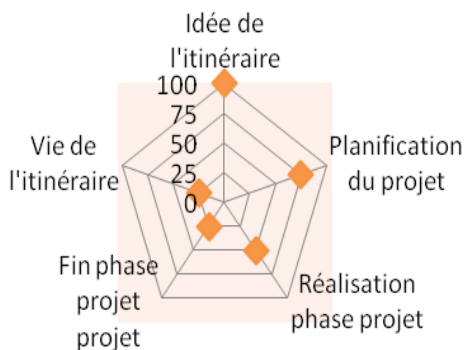


Partie ouest du parcours

## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



## Analyse cycle de vie de la Véloscénie



### A retenir :

- **Bonnes pratiques :** réalisation du site web sous l'égide de France Vélo Tourisme en « marque blanche » ; géolocalisation de l'itinéraire et des P.O.I.
- **Difficultés :** parti-pris uniquement touristique sans signalisation terrain.

### Standards, référentiels :

Charte graphique

### Contacts :

- **Pilote du projet :** **Stephan BARRAULT** Courriel : [stephan.barrault@manche.fr](mailto:stephan.barrault@manche.fr)
- Site web : [www.laveloscenie.com](http://www.laveloscenie.com)

# VIA RHONA : DU LEMAN A LA MEDITERRANNEE



## Caractéristiques techniques :

**Longueur en km :** 700

**Participants :** 17 partenaires pour la seule région Rhône-Alpes !

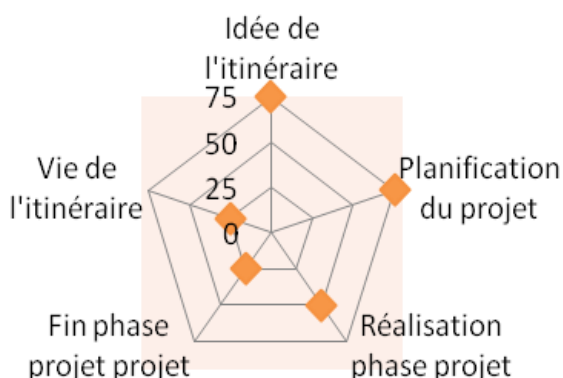
**Dates de réalisation et budget :**

- 1998 – 2014 ; FEDER régional Rhône-Alpes : 50 M€ (Région RA)

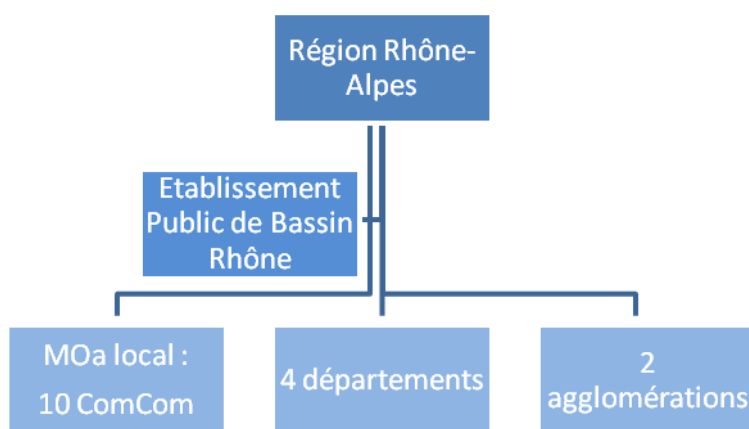
**Thèmes principaux et objectifs :** Objectif de réappropriation du fleuve dans le cadre du Plan Rhône et lien en Rhône-Alpes avec la politique de développement des territoires dans le cadre des Contrats de Développement Durable de Rhône-Alpes (boucles locales)



## Analyse cycle de vie de ViaRhôna



## GOVERNANCE ET ANIMATION DU COMITÉ D'ITINÉRAIRE



### A retenir :

- **Bonnes pratiques :** organisation d'ateliers d'échanges et de formation techniques pour les maîtres d'ouvrages locaux (région Rhône-Alpes) sous l'égide de l'EPTB Rhône ; AMO technique ; des financements de la région Rhône-Alpes; des départements investis.
- **Difficultés :** peu ou pas de coordination avec les autres régions concernées ; dimension inter-régionale de l'itinéraire pas prise en compte au détriment de la grande itinérance.

### Standards, référentiels :

- Production de fiches techniques thématiques pour les collectivités partenaires.
- Élaboration d'un schéma directeur et d'un guide de la signalisation.

### Contacts :

- **Pilote du projet :** Aude DROUOT (région RA) Courriel : [adrouot@rhonealpes.fr](mailto:adrouot@rhonealpes.fr)
- Site web : <http://www.dulemanalamer.com>

### **3. SYNTHÈSE PAR THÈME**



## 3.1 ORGANISATION ET GOUVERNANCE

### 3.1.1 CE QUI A ETE MIS EN ŒUVRE

Globalement tous les comités d'itinéraires ont mis en place une organisation et un mode de gouvernance. Le plus souvent, une structure publique endosse le rôle de chef de file et se charge de la coordination globale. Une instance de décision de type « comité de pilotage », regroupe les représentants élus et les techniciens des partenaires institutionnels et co-financeurs.

Des comités techniques, thématiques ou non, sont chargés de mettre en œuvre le projet d'itinéraire. Ces Cotech sont le plus souvent co-animés par un pilote technique, désigné parmi les partenaires, en lien avec la coordination. Une assistance d'intervenants extérieurs peut être requise sur l'ensemble du projet ou pour des prestations ciblées, sur la base d'appels d'offre.

Les comités techniques sont souvent pilotés par un responsable technique de la collectivité chef de file. Lorsque plusieurs comités techniques sont constitués au sein d'un même projet d'itinéraire (un par thématique : infrastructure, services, communication en règle générale), chacun d'entre eux est piloté par un représentant technique des partenaires institutionnels, en collaboration étroite avec la coordination du projet.

Les comités techniques sont constitués de représentants techniques des partenaires institutionnels (infrastructure, tourisme, communication,...etc) et peuvent associer des membres d'associations vélo, d'experts extérieurs, de l'Etat, etc.

### 3.1.2 SYNTHÈSE

Le retour d'expérience des porteurs de projets sur l'organisation et la gouvernance des comités d'itinéraires a mis en évidence quelques éléments incontournables et identifié des difficultés auxquelles il convient d'être attentif et d'apporter des réponses adaptées.

Les éléments incontournables	Les difficultés identifiées
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Bonne compréhension et acceptation du « périmètre » du projet</b> : ensemble des thèmes qui vont être traités, objectifs à atteindre en matière de réalisation</li><li>• <b>Volonté partagée de coopérer de tous</b> : chaque partenaire doit s'impliquer et être acteur du projet de manière équilibrée</li><li>• <b>Validation politique de la démarche</b> par chaque partenaire (via délibération)</li><li>• <b>Consensus politique clair sur la gouvernance pour l'ensemble des thématiques définies</b> : identifier et valider « <i>qui fait quoi, qui paye quoi, quand et comment</i> » et contractualiser sur ces bases (convention de partenariat)</li><li>• <b>Fédération de tous les "bons" partenaires institutionnels et associés</b> : identification des personnes ressources qualifiées, volontaires disponibles et autorisés à agir</li><li>• <b>Dimension internationale à bien intégrer le cas échéant dès le début</b> : traductions à envisager lors des rencontres entre partenaires</li><li>• <b>Intégration des structures touristiques aux côtés</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Trouver un chef de file</b> : il n'est pas évident de trouver un portage politique et technique disponible, compétent et motivé</li><li>• <b>Ne pas oublier certains partenaires stratégiques</b> (agglomérations, acteurs du tourisme, de l'infra, etc.)</li><li>• <b>Absence de conventionnement</b> pour établir les rôles respectifs, le cofinancement, etc.)</li><li>• <b>Délai de formalisation administrative</b> souvent sous-estimé</li><li>• <b>Manque d'engagement financier ferme et rapide des partenaires</b> : pour lancer les premières actions et prestations le cas échéant.</li><li>• Sous – estimation du budget prévisionnel</li><li>• <b>Non respect des échéances</b> : entraine un risque de perte des crédits dans cas d'un cofinancement européen</li><li>• <b>Une relation équitable, juste mais souple entre tous les partenaires</b> dans</li></ul>

<p><b>des maîtres d'ouvrage des aménagements</b> : fort intérêt d'un partenariat étroit</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Elaboration d'un plan d'action</b> assorti d'un rétro-planning avec les échéances / budget, les dates de réunion (planification à intervalle régulier des copil, cotech,...), ...etc</li><li>• <b>Convivialité des séances à organiser</b> : favoriser les changes de pratiques, d'expérience avec des sorties sur sites notamment</li></ul>	<p>le respect des particularités de chacun.</p>
---	---



## 3.2 ANIMATION DU COMITE D'ITINERAIRE

### 3.2.1 CE QUI A ETE MIS EN ŒUVRE

D'une manière générale, des moyens humains sont mobilisés pour assurer la nécessaire animation et le suivi des travaux des instances mises en place au sein d'un comité d'itinéraire. Le plus souvent, ce sont des techniciens des collectivités chefs de file qui ont été affectés au pilotage des projets.

Exceptionnellement, un recrutement spécifique, voire le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage extérieure sont prévus sur toute la durée du projet soit pour le suivi de l'ensemble soit pour une partie des travaux. Ce recours est justifié par l'absence (en capacités techniques, en disponibilités, en motivation, etc.) de chef de file identifié au sein des services des partenaires ou en raison de la complexité des missions fixées par la feuille de route du projet.

Les projets associant des partenaires étrangers peuvent complexifier davantage les échanges d'un point de vue culturel, linguistique et logistique (réglementation, déplacements, traduction,...etc).

### 3.2.2 SYNTHÈSE

En ce qui concerne les projets étudiés, l'animation des divers instances et groupes de travail est plutôt bien organisée avec la programmation de rencontres régulières aussi bien des COPIL que des COTECH. Le recours à un chef de projet – coordinateur, voire à une AMO extérieure, pour tous les aspects opérationnels, est un élément incontournable pour garantir un pilotage performant dans la mise en œuvre du projet.

La présence régulière et continue des correspondants techniques des partenaires du comité d'itinéraire et notamment des pilotes thématiques, le cas échéant, facilite grandement le travail collaboratif indispensable.

Les éléments incontournables	Les difficultés identifiées
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Ressources humaines indispensables</b> pour animer et coordonner : nécessité d'un poste dédié à minima</li><li>- <b>Un chef de file politique et un chef de projet opérationnel</b> clairement définis</li><li>- Recours à une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage <b>(AMO) externe si besoin</b></li><li>- Des <b>outils simples</b> pour faciliter le travail en réseau : élaboration d'un plan d'actions détaillé, d'une programmation précise et d'un budget à minima</li><li>- Une grande <b>rigueur dans la diffusion de l'information</b></li><li>- Un <b>relationnel individualisé de qualité</b> entre la coordination et chaque partenaire</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Accompagnement externe ponctuel pour le démarrage</b> de certains comités d'itinéraires (Exemple : EV1 avec DRC et Rn2D)</li><li>- Des <b>partenaires peu ou pas mobilisés</b> (en raison de niveaux d'avancement hétérogènes) ; un « turnover » aux réunions successives</li><li>- Une <b>sous-estimation du niveau de coordination</b> des partenaires peut s'avérer pénalisante dans l'avancement des travaux et le respect d'échéances</li><li>- Absence d'une <b>méthode de travail claire</b></li><li>- Établissement d'un <b>échancier pas assez précis</b></li><li>- <b>Non respect des engagements pris par les partenaires</b> : échéances, qualité, etc.</li></ul>

## 3.3 INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION

### 3.3.1 CE QUI A ETE MIS EN ŒUVRE

Infrastructures : les infrastructures cyclables préexistaient souvent déjà à des degrés divers avant les projets. Par conséquent, les niveaux de réalisations sont souvent hétérogènes suivant les sections et les maîtres d'ouvrage (selon leur degré de mobilisation, d'implication et de compétence technique).

Sur l'infra, la stratégie de réalisation est souvent mise en priorité sur l'aménagement de maillons manquants ainsi que sur l'ouverture de sections provisoires dans l'attente des aménagements définitifs (à des degrés variables selon les projets).

Parfois une appréciation de niveaux de difficulté et d'accessibilité, pour garantir une qualité d'usage ou de services aux familles et aux clientèles internationales par exemple.

L'aménagement de parcours complémentaires à l'itinéraire principal est laissé à l'initiative locale.

Jalonnement : un certain nombre de constantes ressortent des divers projets :

- Consensus quant au fait de jalonner les parcours,
- Respect des préconisations ECF / jalonnement des EuroVelo et des réglementations nationales
- Mise en place d'un identifiant d'itinéraire commun = « fil rouge » pour guider les cyclistes sur les panneaux de plusieurs pays partenaires (parcours EV et transfrontaliers)
- Notion de schéma directeur de signalisation afin d'assurer la cohérence de la signalisation
- Formalisation de ces démarches via la production de guide ou référentiel technique afin d'assurer une signalisation homogène pour ensemble des maîtres s'ouvrage.

### 3.3.2 SYNTHÈSE

Les éléments incontournables	Les difficultés identifiées
<ul style="list-style-type: none"><li>- Fixer <b>des objectifs communs et partagés</b> : signalisation directionnelle (voire provisoire) avec incorporation d'un identifiant sur les panneaux par exemple.</li><li>- Assurer une <b>qualité homogène des réalisations</b> : par des guides infrastructure et signalisation ; la diffusion et la formation d'une culture technique commune.</li><li>- <b>Associer tous les maîtres d'ouvrage potentiellement concernés</b> (y compris les villes et agglomérations) afin d'éviter les discontinuités physiques ou de jalonnement.</li><li>- <b>Caler toutes les maîtrises d'ouvrages au début</b> du partenariat (convention)</li><li>- Prioriser les aménagements permettant <b>d'ouvrir un itinéraire acceptable rapidement</b> (parcours provisoire) puis améliorer progressivement</li><li>- Bonne compréhension et acceptation du « périmètre » du projet : référentiels, chartes qualité, recommandations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Risque de désengagement ou de défaillance d'un partenaire : pas évident à anticiper !</li><li>- <b>Lourdeur et complexité des procédures</b> : entre l'étude de faisabilité amont et les travaux, peuvent s'écouler plusieurs années....</li><li>- <b>Contraintes budgétaires</b> : la réalisation d'aménagements en site propre coute cher ; privilégier tant que faire se peut une approche pragmatique en « réservant » les aménagements lourds aux « points durs » de l'itinéraire</li><li>- <b>Discontinuités dans la traversée des agglomérations</b> : nécessité de bien associer ces partenaires dès l'amont du projet !</li></ul>

## 3.4 SERVICES

### 3.4.1 CE QUI A ÉTÉ MIS EN ŒUVRE

D'une manière générale, les comités d'itinéraires ont mis en place des groupes de travail spécifiques sous le pilotage des partenaires du tourisme. Un travail est mené en particulier sur la stratégie et au niveau du choix d'un label et de référentiels liés.

Quelques comités ont mis en œuvre des plans d'action afin d'inciter les opérateurs privés à adapter leurs services aux attentes des cyclistes et à se constituer en réseau. Exemples : ateliers dans le cadre d'EV1, EV15, de la Loire à Vélo. En France, la marque Accueil Vélo© développée par la Région Centre constitue désormais le standard national de référence.

### 3.4.2 SYNTHÈSE

La plupart des projets ont intégré collectivement la thématique « développement de services » en phase projet ; la question de l'intermodalité « transport public + vélo » n'a pas été traitée en tant que telle dans tous les projets, certains la renvoyant au niveau des réflexions menées dans le cadre des schémas régionaux des transports.

En ce qui concerne le montage de produits vélo, le plus souvent, un travail est effectué en direction des tour opérateurs pour les faire découvrir les parcours et les inciter à créer des produits.

Les projets récents ont bénéficié du travail des « anciens » / choix de label national et référentiels communs.

La dimension sensibilisation – mobilisation » des prestataires privés est un élément déterminant de la réussite des projets : elle doit être intégrée et traitée à part entière en fin de phase projet.

Les éléments incontournables	Les difficultés identifiées
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Définir un projet réaliste et partagé</b> : attention aux projets trop ambitieux notamment en termes de délais de réalisation ...eu égard à la complexité de ce type de démarche.</li><li>- S'appuyer sur le réseau des animateurs tourisme au sein des CRT, CDT : des partenaires incontournables sur le volet de la valorisation touristique !</li><li>- <b>Reprendre et développer les « standards » nationaux</b> plutôt que de tout réinventer !</li><li>- Distinguer les référentiels des recommandations (bonnes pratiques) : prioriser les référentiels liés à des labels reconnus et généralisés !</li><li>- <b>S'inscrire dans la durée</b> : prévoir un dispositif d'animation et de suivi du réseau d'opérateurs après la phase projet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ne pas oublier d'intégrer les structures et/ou acteurs de terrain dans le montage des projets (<b>opérateurs privés par exemple</b>)</li><li>- <b>Ne pas s'engager dans la création de labels spécifiques</b></li><li>- <b>Ne pas sous-estimer les délais et la tâche</b> : il faut convaincre les opérateurs de leur intérêt à adapter leurs prestations aux attentes des clientèles.</li></ul>

## 3.5 MARKETING ET COMMUNICATION

### 3.5.1 CE QUI A ETE MIS EN ŒUVRE

Quasiment tous les comités d'itinéraires ont traité le thème marketing en ayant recours à des prestataires extérieurs notamment pour élaborer le « corporate design », pour réaliser le site web, imprimer des documents d'appel, des cartes,...etc.

### 3.5.2 SYNTHÈSE

Le thème marketing communication est incontournable dans la mise en œuvre des projets. En fonction du niveau de maturité des projets et des moyens alloués, les outils de communication et de promotion n'ont pas la même ampleur ni les mêmes cibles. La communication interne avec les élus et partenaires locaux ne ressort pas de façon très évidente des divers projets...hormis à l'occasion d'inauguration de tronçons. La dimension linguistique doit être prise en compte dans la promotion des itinéraires.

Au niveau des sites web, l'outil de communication grand public le plus important, il est désormais possible pour un comité d'itinéraire de prévoir une architecture durable et interopérable entre le site de son itinéraire, un portail national et les liens éventuels vers les sites d'autres pays. Un standard d'architecture web ont été conçus dans cette intention par les partenaires de l'EuroVelo 15.

Les éléments incontournables	Les difficultés identifiées
<p><b>Trois niveaux de communication sont à distinguer :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Entre les partenaires et les territoires concernés</li><li>- Vers les acteurs locaux institutionnels, du tourisme et les prestataires privés</li><li>- Vers le public.</li></ul> <p>La <b>forme et le contenu doivent être adaptés</b> à ces trois cibles :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Bien communiquer auprès de tous les partenaires</b> actuels et potentiels : présentation du projet, intérêt pour les communes, retombées économiques... Pas de bonne communication sans une forte appropriation locale.</li><li>- <b>Prévoir l'interopérabilité du site web grand public de l'itinéraire</b> avec le site web national de référence (<a href="http://FranceVeloTourisme.com">FranceVeloTourisme.com</a>) et le site web européen le cas échéant (<a href="http://eurovelo.com">eurovelo.com</a>). Cela rend possible la maintenance éditoriale du site et assure un maximum de lisibilité à l'itinéraire.</li><li>- <b>Création d'une Identité graphique</b> (logo, nom d'itinéraire et charte graphique) est primordiale pour cadrer les règles de visibilité de l'itinéraire,</li><li>- <b>Laisser des marges de liberté</b> aux acteurs locaux pour la communication à échelle de leur territoire au sein du cadre commun défini.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Mobiliser d'emblée tous les partenaires pour la collecte</b> des éléments de fond : tracés précis, POI, dessertes, antennes, offre qualifiée, etc.</li><li>- <b>Ne pas communiquer uniquement en français</b> alors que l'on vise une clientèle plus large. L'anglais est un minimum. FR/EN/D/NL dans l'idéal, au vu des pays émetteurs de clientèles.</li><li>- <b>Ne pas prévoir la mise à jour :</b> bien intégrer l'actualisation en continu des données pour montrer que le projet avance (POI, ouverture de nouveaux tronçons, etc.)</li><li>- <b>Maintenir une qualité éditoriale</b> en l'absence de coordination et avec un turnover chez les référents de chaque partenaire.</li></ul>

## 3.6. EVALUATION

### 3.6.1 CE QUI A ETE MIS EN ŒUVRE

Deux projets ont intégré cette dimension dans leur projet (EV6 et EV12) et l'ont mis en œuvre afin de disposer de données de « départ » et pouvoir mesurer les évolutions. Les autres ont prévu à minima la pose de compteurs, d'autres rien.

### 3.6.2 SYNTHÈSE

Ce thème ne ressort pas comme prioritaire dans la plupart des projets. Le réflexe, c'est : « *On verra plus tard !* » alors même que les données produites sont stratégiques pour mesurer l'évolution en continu de la fréquentation au fur et à mesure d'ouverture de sections de parcours et, le cas échéant, de justifier et poursuivre les efforts et investissements consentis.

La méthode développée dans le cadre d'EV6 et mise en œuvre à grande échelle sur la Loire à Vélo, Tour de Bourgogne à vélo et canal des 2 Mers, constitue un standard à généraliser afin de disposer de données comparables. Les DRC mettent sur pied un observatoire national des fréquentations sur les itinéraires véloroutes et voies vertes pour faciliter les comparaisons et établir des tendances de dimension nationale.

Les éléments incontournables	Les difficultés identifiées
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Fréquentation et évaluation économique sont des données stratégiques</b> pour mobiliser les élus, les opérateurs économiques</li><li>- Pouvoir disposer de données au démarrage du projet et au fur et à mesure de sa montée en puissance (<b>notion de monitoring</b>)</li><li>- <b>Importance d'une démarche coordonnée et homogène à l'échelle d'un parcours</b> (stratégie d'ensemble / choix des types de compteurs, identification des emplacements, type d'enquêtes,...)</li><li>- Bien se caler sur la <b>méthode européenne</b> définie dans le cadre d'EuroVelo 6 (cf. standard au chapitre suivant)</li><li>- Mettre en place des compteurs automatiques et des enquêtes <b>sur des périodes larges (mars à octobre)</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Ne pas oublier d'intégrer ce thème dans les thèmes à traiter</b></li><li>- <b>Identifier dès l'amont le « qui fait quoi ? »</b> (dès la convention idéalement) : collecte et traitement des données, diffusion de l'information</li><li>- Utiliser les <b>mêmes méthodes</b> afin de pouvoir comparer entre sites et « consolider » à diverses échelles</li><li>- <b>Réfléchir aussi sur la pérennisation du dispositif après le projet...</b></li></ul>

## **4. SIX ÉLÉMENTS INCONTOURNABLES**

**Six points essentiels** ressortent dans les démarches de comités d'itinéraire :

**1. Une définition claire et partagée de la gouvernance :**

Définir précisément, valider la composition et les responsabilités des organes de pilotage et opérationnels par l'ensemble des partenaires institutionnels concernés par l'itinéraire.

**2. La mobilisation de tous les élus de terrain :**

Un projet réussi est un projet partagé et porté par les élus concernés aux différents niveaux de collectivités ; cela nécessite tout au long de la démarche un important travail de mobilisation et de communication quant aux enjeux du projet pour les territoires traversés. Il s'agit véritablement d'une étape stratégique.

**3. La nécessité de disposer de moyens humains de coordination du projet :**

La mise en œuvre opérationnelle, la nécessaire coordination des actions et l'animation du comité d'itinéraire requièrent des moyens humains et financiers à ne pas sous-estimer eu égard à l'ambition du projet. Une personne à temps plein (identifiée comme chef ou directeur de projet), entièrement dédiée à cette tâche, est un minimum sur la durée de la démarche. Une assistance administrative complémentaire s'avère souvent indispensable.

**4. Qualité du plan marketing :**

La stratégie et le plan marketing sont des éléments récurrents de toutes les démarches de comité d'itinéraires. Ils vont permettre de communiquer tout d'abord sur l'avancement du projet puis de promouvoir les réalisations. Une étude de marché peut permettre de mieux définir les outils pertinents à mettre en œuvre. La réalisation d'un site web multilingue dédié grand public est incontournable. Il faudra alors prévoir son interopérabilité avec les sites nationaux et européens de référence, afin d'anticiper une maintenance pérenne du site, de ses contenus et d'assurer une visibilité maximum sur le web.

**5. Démarche d'évaluation de la fréquentation et des retombées pendant et après le projet :**

Quelques comités d'itinéraire ont mis en œuvre une démarche concertée et cohérente de mesure de la fréquentation (et son évolution progressive) pendant la phase projet ; cela permet de savoir d'où l'on part et d'évaluer en continu l'évolution de la fréquentation au fur et à mesure de l'ouverture de sections (monitoring). Ce sont des données stratégiques en ce qui concerne la mobilisation des élus...C'est un volet d'action qu'il convient de prévoir dès l'amont du projet.

**6. Pérennisation du partenariat au-delà du stade projet / valorisation touristique, évaluation, etc.**

Il convient aussi de réfléchir pendant la phase projet à comment (et sous quelle forme) pérenniser le dispositif comité d'itinéraire après la phase projet au moment où la fréquentation va monter en puissance du fait de l'ouverture de l'intégralité du parcours. La thématique marketing (communication, promotion) va nécessiter une approche et des moyens coordonnés dans un contexte de plus en plus concurrentiel... La démarche France Vélo Tourisme au niveau français constitue une bonne réponse à ces enjeux. La valorisation touristique va également concerner le développement de la « filière » des prestataires du tourisme à vélo qu'il va falloir accompagner (Accueil Vélo©); la lisibilité globale (au sens de notoriété) de l'itinéraire sur le marché du tourisme à vélo, n'en sortira que renforcée.

## **5. « ACQUIS » EUROPÉENS ET NATIONAUX**



## Des démarches faisant référence

Des comités d'itinéraires ont fait l'objet d'études et de définitions qui font référence aujourd'hui en Europe et en France : l'EV12 (Tour de la Mer du Nord par exemple), l'EV6 (Atlantique – Mer Noire) pour d'autres raisons, l'EV15 (véloroute du Rhin), la « Loire à Vélo », la Vélodyssée (EV1), etc. Chaque comité d'itinéraire a notamment mis au point des méthodologies et référentiels dans divers domaines, au bénéfice des autres projets !

Parmi les standards à mettre en œuvre, voici une liste non exhaustive :

## 5.1 GOUVERNANCE

- Par l'ECF : Guide de coordination des centres nationaux pour la mise en œuvre des projets d'eurovéloroutes ([National EuroVelo Coordination Centre Manual](#)) : comment mettre en œuvre une méthode de gestion de projet, définir des objectifs, un plan d'actions, un règlement interne,...etc / ECF
- Par l'ECF : Présentation du réseau EuroVelo ([EuroVelo, the European Cycle Route Network](#))
- Par les DRC : « Outils méthodologiques pour l'élaboration d'une politique vélo »

## 5.2 INFRASTRUCTURE

- Cahier des charges national des véloroutes et voies vertes (préconisations techniques, réglementaires,...etc) à prendre en compte par les maîtres d'ouvrage des itinéraires,
- Edition d'une série de **fiches techniques thématiques** de la Mission Nationale Véloroutes et Voies vertes (MN3V):
  - o Fiche 1 : Les relais vélo sur les itinéraires véloroutes et voies vertes
  - o Fiche 2 : La traversée d'agglomération des véloroutes-voies vertes
  - o Fiche 3 : Voies vertes : choix techniques
  - o Fiche 4 : Véloroutes et voies vertes : ouvrages d'art
  - o Fiche 5 : Véloroutes et voies vertes : tourisme
  - o Fiche 6 : Véloroutes et intersections
  - o Fiche 7 : L'accessibilité pour tous
  - o Fiche 8 : Véloroutes et signalisation
  - o Fiche 9 : Véloroutes et planification territoriale
  - o Fiche 10 : Voies vertes, paysage et patrimoine.
- Par les DRC : « Aide à la conception des aménagements cyclables »
- **ViaRhôna / Territoire Rhône** : fiches techniques à l'intention des maîtres d'ouvrage (<http://www.eptb-rhone.fr>): entretien des voies ; les revêtements ; barriérage et accès ; charte de signalisation ; les usagers

## 5.3 SIGNALISATION

- *Manuel de signalisation des Eurovéloroutes* ([Signage for EuroVelo Routes Manual](#))
- *Guide de signalisation des véloroutes (Région Centre)*
- Guide pratique décliné du manuel Eurovélo et intégrant la réglementation française.
- Guide Certu à paraître fin 2012 : « Guide pour la signalisation des itinéraires cyclables »

## 5.4 SERVICES

### *Intermodalités avec les transports en commun*

- Guide des bonnes pratiques, élaboré dans le cadre d'EV6.

### *Hébergement, location de vélo, ...etc.*

- Référentiel national Accueil Vélo © pour l'hébergement, porté dans le cadre de la démarche [France Vélo Tourisme](#).
- Référentiels élaborés dans le cadre d'EV6 et adaptés, développés en Région Centre pour devenir le label « Accueil vélo » intégrant l'hébergement, la restauration, la location de vélo, les sites de visite, les OTSI. Site Visaloire pour les référentiels techniques : <http://www.visaloire.com/Espace-pro/charte-accueil-velo.html>

## 5.5 MARKETING, COMMUNICATION

### *Site internet*

- EV15 (Demarrage) : architecture coordonnée à différentes échelles des sites web / EuroVelo

CF site: <http://demarrage.eu>

- Par l'ECF : « EuroVelo Web Architecture »

### *Charte graphique et identité de marque :*

- Loire à vélo
- Cf site EV15 (Demarrage)
- Cf EV6 / identifiant Eurovéloroute

## 5.6 EVALUATION

- Méthode d'enquêtes et de mesure de la fréquentation et des retombées économiques développés dans le cadre d'EV6 et qui est devenu un standard national pour les grands itinéraires (Loire à Vélo en 2009, Tour de Bourgogne à vélo en 2010, Canal des 2 Mers en 2011). Cf. *site des DRC, rubrique « itinéraires »*.
- EV15 (Demarrage): <http://demarrage.eu/index.php?id=132> : Analyse de marché de la véloroute du Rhin + Enseignement des projets des EV12 et EV6.

## 5.7 PATRIMOINE

- Méthodes et outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel (EV6). Cf. *site des DRC, rubrique « itinéraires »*.

## 5.8 LABELLISATION DES EUROVELOROUTES (ECF)

- Dans le cadre du projet Demarrage (EV15) : « Elaboration d'un standard européen de certification des itinéraires EV longue distance » et identification des critères d'analyse

## 5.9 DIVERS

Association des Départements et Régions cyclables (DRC) : <http://dev.departements-cyclables.org/page/publications-drc--p-17.html>

- Collection « Dossiers d'experts » :
  - o « Les aménagements cyclables, aspects juridiques et organisationnels »,

[www.departements-regions-cyclables.org](http://www.departements-regions-cyclables.org)

- « Réussir sa politique vélo » : outils pratiques pour une communication efficace
- Rubrique « itinéraires » du site des DRC avec par grands parcours :
  - les « productions » en matière de signalisation (EV1, ViaRhôna), études de marché (EV15), ...etc

# CONCLUSION : UN COMITÉ D'ITINÉRAIRE IDÉAL ?

Il n'existe pas de méthodologie spécifique aux comités d'itinéraires ; il est fait appel à des méthodes de **gestion de projet** qui consistent à organiser de bout en bout le bon déroulement d'un projet, en identifiant et en planifiant les différentes étapes. C'est une démarche temporaire qui, lorsqu'appliquée un projet d'itinéraire, comporte un début et une fin et qui mobilise des moyens (humains, matériels, financiers) dans sa réalisation.

Bien que chaque itinéraire ait son histoire propre et que ce qui marche ici ne fonctionnera peut-être pas ailleurs, on peut identifier à travers les exemples étudiés, un certain nombre de « constantes », qui ajoutées aux éléments incontournables, permettent d'esquisser ce que pourrait être un comité d'itinéraire « idéal ou type » :

- **Réalisations** : signalisation continue et homogène ; outils communs, identité d'itinéraire transversale aux territoires (« fil rouge » pour les cyclistes)
- **Budget** : un montant<sup>2</sup> global à répartir entre les partenaires pour les actions communes identifiées dans le cadre d'un plan d'actions, en fonction de divers critères (compétences réglementaires / thématiques des partenaires, longueur de l'itinéraire sur chaque territoire, ...etc).
- **Gouvernance** : un chef de file + des partenaires investis + un portage politique
- **Une volonté farouche** : ce n'est pas un long fleuve tranquille !!
- **Moyens** : financiers et humains à minima, répartis entre les partenaires
- **Évaluation** : pendant et après la phase projet, afin de mesurer l'impact du projet, de justifier les investissements
- **Durable** car transversal (ECF ou niveau national > partenaires touristiques) et approprié sur le terrain.

Les itinéraires en France et en Europe évoluent dans un contexte hyper concurrentiel où seul un comité performant saura générer des fréquentations importantes et créer de l'activité économique. Paradoxalement, les itinéraires ne sont pas en concurrence les uns contre les autres. Mieux, ils sont complémentaires les uns des autres. Pourquoi ? Parce qu'un touriste à vélo sur la Loire à vélo une année, se rendra sur le Tour de Bourgogne la suivante, puis sur l'Avenue Verte London-Paris et ainsi de suite. Le destin des comités d'itinéraires sont donc intimement liés.

D'où tout l'intérêt pour les comités d'itinéraires et les acteurs publics français et européens mobilisés pour leur réussite, d'avancer dans la même direction, selon des standards et référentiels communs. A chaque itinéraire sa géographie, son terroir, ses attraits et une identité qui lui sont propres. Sur les grands itinéraires dont il est question dans cette étude, c'est de cohérence et de valorisation d'une "filière vélo" qu'il s'agit avant tout. Cette cohérence passe par le respect des standards établis au fil du temps et au recours à des démarches qui rassemblent. En France, c'est la démarche France Vélo Tourisme qui devrait, progressivement, valoriser l'ensemble de la filière du tourisme à vélo. Mais avant la valorisation publique des itinéraires, premier résultat visible issu des travaux des comités d'itinéraires, les dynamiques de comités d'itinéraires ont souvent travaillé de longues années.

Avant même que les projets ne disposent d'un comité d'itinéraire, les DRC mettent les collectivités en relation pour construire les itinéraires, de la manière la plus cohérente possible.

---

<sup>2</sup> Montant très variable suivant les projets selon que l'on intègre ou pas l'infrastructure, selon que l'on mobilise ou pas des crédits européens, selon les ambitions et moyens dont on dispose....etc.