



**14 novembre 2013**

3<sup>e</sup> Journée Club Itinéraires

---

# Compte-rendu

---

L'ENSEMBLE DES SUPPORTS POWERPOINT DE LA JOURNÉE SONT À TELECHARGER SUR [LE SITE DES DRC.](#)

Compte rendu réalisé à partir des notes de Camille Thomé, Agathe Daudibon, Claire Bourgeois, Sabine Andrieu et Jean-Louis Pons.

- [Ouverture](#) [Page 3](#)  
Camille Thomé DRC et Véronique Brizon Rn2d
- [Introduction : contexte du vélo en France, ce qui change en 2013](#) [Page 3](#)  
Dominique Lebrun, Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo
- [Table-ronde : Itinéraires et schémas régionaux : où en est-on ?](#) [Page 4](#)  
Animation : Nicolas Mercat
- [Les financements disponibles pour les itinéraires cyclables](#) [Page 11](#)  
Agathe Daudibon, DRC
- [France Vélo Tourisme : perspective d'évolution à l'horizon 2015](#) [Page 13](#)  
Francis Legros et Philippe Coupy, France Vélo Tourisme
- [Atelier 1 : le référentiel Accueil vélo](#) [Page 14](#)  
Véronique Brizon, Rn2d/Vincent Garnier, CRT Centre Val-de-Loire
- [Atelier 2 : comment évaluer la fréquentation à l'échelle d'un itinéraire ou d'un schéma régional ?](#) [Page 16](#)  
Camille Thomé, DRC
- [Atelier 3 : les outils web proposés par France Vélo Tourisme](#) [Page 20](#)  
Philippe Coupy, FVT
- [Atelier 4 : comment mobiliser/mutualiser du foncier pour les itinéraires cyclables ?](#) [Page 24](#)  
Jean-Louis Pons, MN3V

## OUVERTURE

*Véronique Brizon, Rn2d et Camille Thomé, DRC*

La journée Club Itinéraires permet de croiser les approches infra et tourisme du développement des itinéraires cyclables et des schémas régionaux véloroutes et voies vertes. Cette journée a l'ambition de favoriser les échanges entre les acteurs des itinéraires cyclables français par la réunion des porteurs de projets à tous stades de développement.

## INTRODUCTION : CONTEXTE DU VÉLO EN FRANCE, CE QUI CHANGE EN 2013

*Dominique Lebrun, Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo*

Le Ministre délégué aux Transports a mis en place un groupe de travail sur un « Plan national mobilités actives » le 3 juin 2013. Ce plan comprend 6 thématiques :

- ➔ Les mesures favorisant l'intermodalité entre transports collectifs et modes actifs
- ➔ Un meilleur partage de l'espace public, mieux sécurisé pour tous les usagers
- ➔ Les incitations financières à l'usage du vélo
- ➔ La prise en compte du vélo dans le domaine de l'urbanisme et du logement
- ➔ Le développement des itinéraires de loisirs et de tourisme
- ➔ La communication autour des bienfaits de la marche et du vélo

Des réunions de sous-groupe ont eu lieu pour la majorité de ces thématiques en juillet, septembre et octobre. Les propositions des membres du groupe de travail ont été remises à la coordination le 9 septembre dernier. En ce qui concerne la thématique 5 « itinéraires de loisir et de tourisme », une réunion a eu lieu en juillet. A noter que le rapport Duron de la Commission 21 sur un futur schéma national de mobilité durable qui devrait remplacer le SNIT, inclut le Schéma national des véloroutes et voies vertes et recommande à l'État d'investir 5 à 7M€ par an pour la réalisation de ce schéma. Le Premier ministre a envoyé une circulaire relative au volet « Mobilité multimodale » des futurs CPER le 25 septembre 2013 qui recommande d'articuler le vélo à la stratégie mobilité multimodale des régions. Il faudrait que les acteurs des territoires se réapproprient ces éléments pour faire remonter leurs attentes auprès des préfets. Enfin, les aspects vélo seront intégrés au futur Accord de partenariat à être signé entre l'Etat français et la Commission européenne relatif à la programmation des fonds européens 2014-2020. Calendrier du Plan national vélo : présentation d'une première ébauche en fin d'année 2013 ; validation et communication officielle en 2014.

### COMITÉ NATIONAL DU TOURISME A VÉLO (EX CNFVT)

*Michel Cazaubon, DGCIS*

Un comité national France Vélo Tourisme a été constitué il y a 3 ans, ce comité a récemment été renommé Comité national du tourisme à vélo. Sa vocation est d'être une instance de débats et d'échanges sur les grands axes stratégiques et les objectifs du tourisme à vélo en France. Ce comité se réunit plusieurs fois par an. Des réunions de sous-groupes de travail sur des thématiques spécifiques seront prochainement mises en place. Le ministère a la volonté d'attirer les clientèles internationales du tourisme à vélo grâce à une offre de tourisme à vélo française de qualité et structurée. Le site internet francevelotourisme.com a pour but de rendre visible l'offre nationale de tourisme à vélo pour attirer ces touristes. Un travail de structuration des activités à haut niveau de service le long des grands itinéraires français est également une des ambitions poursuivies.

[Powerpoint de la table-ronde \(PDF\).](#)

**La Véloroute 43** | *Willy Aubineau, ADRT79*

→ L'itinéraire

La V43 représente 600km de Ouistreham à La Rochelle, réalisé à 80% avec des problématiques d'aménagement résiduelles. Essentiellement en site propre sur la partie nord et plutôt partagé sur la partie sud.

→ Pourquoi l'engagement de l'ADT sur ce projet là ?

L'ADT79 est engagée sur le vélo depuis longtemps via le vélo en marais Poitevin. Nous disposons d'une certaine liberté à agir en lien avec le Conseil général. Cette traversée Nord-Sud permet aux Deux-Sèvres d'irriguer son territoire. Près d'1/3 de l'aménagement de la V43 est sur le territoire des Deux-Sèvres. Nous avons déjà porté des partenariats avec les Départements limitrophes, lorsque le partenariat s'est étendu, il a semblé naturel de proposer notre coordination. Mon poste est consacré à 50% à la coordination de l'itinéraire.

→ Enjeux touristiques de l'itinéraire ?

3 parcs, la Loire à Vélo, La Vélodyssée et la Véloscénie sont connectés par la V43. Nous disposons de gares et le potentiel de connexions en bateau avec l'Angleterre.

→ Quel financement de l'itinéraire ?

13M€ ont été investis par les collectivités dans la réalisation de cet itinéraire. Aujourd'hui, le budget du projet commun est estimé à entre 80 et 85k€, dont 30k€ dédiés à la coordination. Chaque Département et Région ont été sollicités à hauteur de 10k€ avec la liberté de faire intervenir des partenaires (agglos, syndicats mixtes) sur leur territoire.

→ Quelle répartition des cotech entre les collectivités concernées par l'itinéraire ?

Nous avons veillé à ce qu'il y ait une répartition géographique entre Nord et Sud. Les partenaires sont vraiment mobilisés. 2013 a été une année importante avec la mise en œuvre du projet et un Copil à venir. L'objectif est d'ouvrir l'itinéraire en 2015 ce qui permet d'avancer certains travaux d'aménagement notamment. Des cotechs complémentaires pourraient être constitué sur la question des bases de données par exemple, avec la mobilisation d'autres compétences au sein des collectivités. Les cotechs travailleront à la mise en place d'un site internet dédié, l'élaboration d'une signalisation commune et des réflexions sur l'« après » devront être menées pour anticiper le fonctionnement des 3 années qui suivront.

**Le schéma régional véloroutes et voies vertes d'Aquitaine** | *Isabelle Prévost, Région Aquitaine*

→ Présentation rapide du SR3V

En 2003, la Région s'était dotée d'un premier schéma qu'il s'est avéré nécessaire de revoir. L'objectif est de rassembler un linéaire de 2680km à terme, ce qui suppose 1500km supplémentaires environ. Le coût est évalué à 23 M€. Le maillage retenu est assez conforme au précédent. L'intérêt de la démarche est de définir des niveaux d'enjeux et de déterminer des boucles afin de diversifier l'offre.

La logique de boucles cyclables est intégrée pour irriguer le territoire. Le déploiement d'Accueil vélo est une thématique identifiée. Le volet de l'intermodalité a également été identifié et des expérimentations sont envisagées, notamment autour du bassin d'Arcachon, sachant que la politique de la Région ne donne pas la priorité aux vélos dans les trains.

→ Quelle gouvernance du SR3V?

Les instances de gouvernance du SR3V sont en cours de mise en place. L'Etat (Dreal, Cete, Dirrecte), les Départements, les CDT, les aggllos, etc. sont associés. Cette instance devrait se réunir une à deux fois par an. La question est de définir comment articuler les travaux de cette instance de partage de l'information et de répartition des rôles avec les participations aux divers comités d'itinéraires qui sont également importantes.

→ Quels sont les facteurs clés de succès identifiés ?

Identifier tous les mêmes objectifs et répartir les tâches. Sur le terrain, il faut être d'accord sur un minimum : le jalonnement cohérent par exemple. Il faut que nous sachions prioriser.

→ Dans votre comité d'itinéraire régional, associez-vous les pilotes de comités d'itinéraires qui vous concernent ?

Les pilotes ne peuvent pas être partout. Pour être efficace dans la remontée d'information et les échanges. Pas possible d'être dans le suivi permanent. Les pilotes d'itinéraires sont effectivement représentés via les partenaires aquitains impliqués.

→ Quel temps de travail a été investi sur ce projet ?

La révision du schéma régional a pris environ 50% de mon temps.

**La Véloroute 80 – Véloroute de l'Entre-deux-Mers** | Marie-Luce BLANC, ADT82, représente Catherine Sciberras, Directrice

→ Présentation de la V80

La V80 est la véloroute du Canal des Deux Mers sur 550km dont 90% de voies vertes. 3 Régions et 6 Départements sont concernés par l'itinéraire.

→ Être un itinéraire à forte notoriété touristique constitue-t-il un avantage ou un inconvénient ?

Le Canal du Midi jusqu'au sud-est est très connu, l'autre partie qui longe la Garonne (Canal Latéral) l'est depuis bien moins longtemps.

→ Un comité d'itinéraire est attendu depuis longtemps sur la V80, qu'est-ce qui a été déclencheur ?

Catherine Sciberras et l'ADT82 ont constitué un réel moteur pour le projet avec Montauban à mi-parcours sur l'itinéraire. La première étape a été une réunion de sensibilisation en 2012. En 2013 les élus et partenaires se sont réunis pour définir plus précisément le projet suite à quoi le plan d'action et le budget ont été fixés. Le budget s'élève à 90k€ par an. Est-ce que les montants vont être votés et acceptés ? Le Copil le dira. A ce jour, les comités techniques sont constitués et les groupes vont commencer à travailler.

→ Quelles difficultés spécifiques ont été identifiées sur l'itinéraire?

Le point faible est que l'itinéraire empruntant le Canal du Midi n'est pas aménagé dans l'Aude, même si la réalisation est inscrite au schéma cyclable. Dans l'Hérault, seuls 13 km y ont été aménagés. Le

problème du chancre coloré sur les platanes va changer complètement le paysage sur des longs tronçons. Les questions relatives à l'identité et à la promotion vont être lancées. Un schéma de développement du Canal des deux mers est en cours, piloté par les Dreal, et devrait intégrer le développement de la véloroute.

→ Quelles ressources humaines sont consacrées à la coordination ?

Il est prévu qu'un poste soit créé.

Michel Cazaubon, DGCIS

Le Tarn-et-Garonne fait l'objet d'un contrat de destination avec le ministère du tourisme. Un contrat de destination est un cadre d'action qui mobilise les acteurs publics et privés des territoires pour intensifier l'activité touristique et l'ingénierie, par exemple. Dans le cas du contrat Tarn et Garonne, un des partenaires associés est France Vélo Tourisme.

### L'EuroVelo 3 en France | Gwenaële Duval, Région Ile-de-France

→ Présentation de l'EuroVelo 3

L'itinéraire de l'EV3 concerne 6 Régions, 18 Départements, et constitue l'EuroVelo-route la plus longue de France. 7 millions de personnes habitent à moins de 5km de l'itinéraire, 4,8M uniquement sur IdF. L'itinéraire est à ce jour très discontinu. L'EV3 connecte plusieurs véloroutes notamment l'EV6 et l'EV1.

→ Comment fait-on pour coordonner une véloroute d'une telle longueur ?

C'est là une vraie difficulté, il va nous falloir trouver les leviers pour mobiliser solidement. Les partenaires ne veulent justement pas complexifier le projet. Un Comité d'itinéraire fondateur en juin 2013 a abouti à un Copil fondateur en novembre. Nous faisons une distinction claire entre les partenaires qui sont financeurs et ceux qui ne le sont pas. Aujourd'hui, plus d'un tiers des partenaires (Départements et Régions) se sont prononcés favorablement : 3 Régions et 5 Départements.

→ Qui assure ce travail de coordination ?

Les choses se mettent en place progressivement, j'assure l'intérim pour l'instant, mais une coordination à temps plein est prévue dès 2014. Le budget d'action global est de 955k€ sur trois ans, modulable d'une année sur l'autre en fonction des actions. L'inauguration de l'itinéraire est prévue pour 2016. La participation financière au projet est de 30k€/an/Région et 15k€/an/Département.

→ Comment sont gérées les discontinuités ?

Rien qu'en IDF nous avons de grosses discontinuités d'itinéraires. Les partenaires franciliens ne sont pas forcément mobilisés alors même que l'IdF dispose de 12M de touristes potentiels. Ce travail de motivation et d'argumentation va devoir être mené pour mobiliser les partenaires. On peut aussi avoir des discontinuités sur les financeurs du projet. Le travail d'argumentation sera nécessaire. Mais nous sommes dotés d'un vrai levier : le déploiement d'Accueil Vélo sera accordé par le coordonnateur seulement si les partenaires financent la démarche. Le coordonnateur s'appuiera sur les 3 Cotech qui fonctionnent déjà depuis juin. Cotech infra-signa piloté par le CG77 – le cotech Services-observations piloté par le CG02 – et le cotech identité-marketing copiloté par les CDT60+33.

→ Quelle articulation avec le SR3V d'Ile-de-France ?

Le schéma vélo au sens large, depuis 2011, intègre le SR3V. C'est une priorité d'où un cofinancement de 60% sur toute infrastructure de véloroute en IdF. Entre 4 et 5M€ par an est alloué à cette mission

surtout pour des ouvrages. Le fait de prendre la coordination de l'EV3 était une manière de montrer notre dynamisme. Nous sommes en train de rédiger le paragraphe pour intégrer cette politique dans notre CPER.

### **Le Schéma régional de Basse-Normandie** | Jennifer Chicoyneau de Lavalette, Région Basse-Normandie

#### → Présentation du SR3V de la Région Basse-Normandie

Le SR3V de la Région BN est lié à la volonté de la Région d'être une « vélorégion », avec 2 axes de développement : les déplacements domicile-travail et les déplacements loisirs-tourisme. 4 champs d'intervention : la mobilité urbaine – intermodalité train+vélo – le vélorail – et les VVV du SR3V. Le SR3V a été initié dès 2002 et mis à jour en intégrant les plans départementaux des CG14 et CG50. Le nouveau souffle du SR3V a été donné dans le cadre de la stratégie touristique globale Normandie, commune aux deux régions normandes. Le tourisme à vélo y a été défini comme une priorité. Un groupe de travail a pour objectif d'inscrire la destination Normandie comme destination pour le tourisme à vélo. Le développement de grands itinéraires est censé être la vitrine de cette volonté. Pour les modalités pratiques, nous sommes mobilisés en comités d'itinéraires. La quasi-totalité des itinéraires disposent donc d'un pilote d'itinéraire.

#### → Comment se traduit l'implication du CR dans la participation et la coordination régionale ?

Les missions sont réparties. Les Départements assurent la maîtrise d'ouvrage ou à défaut accompagnent les EPCI. Ils sont largement impliqués dans le développement des itinéraires. Ils sont les évaluateurs du développement d'Accueil vélo. La Région quant à elle assure la coordination de la stratégie régionale pour le développement de la destination « La Normandie à vélo ». La Région accompagne techniquement et financièrement l'ensemble des réalisations. Ce qui fonctionne chez nous est cette capacité à fonctionner collégalement, à raisonner en termes de destination. L'ensemble des institutions ont une volonté de faire et de faire ensemble.

#### → Quels sont les prochaines étapes ?

Le groupe de travail se réunit en novembre pour voir comment accompagner la suite du développement des grands itinéraires et leurs comités et traiter des sujets du développement des services, de l'observation, etc. Notre stratégie est modulée par nos moyens humains et financiers. Nous menons également une réflexion sur une valorisation de la destination en lien avec France Vélo Tourisme.

### **La Véloscénie – Paris / Le Mont-Saint-Michel** | Stéphan Barrault, CDT50

#### → Présentation de l'itinéraire la Véloscénie – Paris / Le Mont-Saint-Michel

La Véloscénie est réalisée à 82% contre 66% au démarrage du projet. Dans le cadre du comité d'itinéraire, nous avons développé les services, déployé la marque Accueil vélo, mis sur pied un site internet en marque blanche, etc. La réunion du comité d'itinéraire du 14 octobre 2013 a tiré un bilan très positif pour les partenaires de ce projet au cours duquel l'investissement des moyens humains s'est avéré décisif.

#### → Quelle gouvernance a été mise en place ?

Manche tourisme a assuré la coordination du projet avec une personne à temps plein. Il a de plus pris en charge le pilotage des groupes de travail communication et promotion. La répartition de la charge de travail entre les partenaires ne s'est pas avérée équitable. C'est un élément important dont il faut s'assurer dès le départ.

→ Quelle continuité de l'itinéraire ?

Les Départements d'Île-de-France ne sont pas partenaires mais la Région assure le lien. Cependant, des discontinuités demeurent notamment avec Paris.

→ Quel est le budget du comité d'itinéraire ?

250k€ sur trois ans avec une grosse intervention de l'État au départ pour lancer les actions. La solution privilégiée a été le montage de forfait fixe par Département et Région plus un prorata au km. Les ressources humaines de la coordination (un 80%) sont inclus dans le budget général. Nous sommes en dessous des montants de participation mis en place sur les autres itinéraires. La majorité des partenaires ont mis du budget supplémentaire sur leurs fonds propres pour compléter. Au final, nous arrivons à peu près à un seuil équivalent à 10k€. Nous avons pu prouver que c'était utile. Il ne faut donc pas rogner au début puisque sur le long terme, les ressources sont de toute façon indispensables.

→ Sur les sections non achevées est-ce que le choix de sections provisoires a été fait ?

Oui, d'Alençon à Domfront. Nous avons compensé cela avec des panneaux d'information et un roadbook assez précis. Les offices du tourisme renseignent précisément les touristes.

→ Quelles perspectives pour les trois prochaines années ?

Une réflexion est en cours avec les partenaires pour jouer sur la synergie. Il y a des enjeux de gouvernance. Pour l'EV1, des changements de pilotes de cotech ont eu lieu, ce qui permet de répartir la mobilisation. Les Communautés de communes sont demandeuses de coordination. Il y a plusieurs phases : phase de lancement, phase de consolidation et phase ultérieure.



- Dans le montage de la gouvernance, anticipez-vous l'après projet en termes de pérennité du pilotage et des moyens ?

Gwenaële Duval : L'échéance des 3 ans est trop loin de nous pour l'EV3. En revanche, nous avons ouvert la possibilité de ménager les possibilités de relais des pilotages dès la convention initiale ainsi que l'idée d'un binôme pour les cotech.

- Est-ce qu'il peut y avoir un problème de continuité dans la gestion des personnels dans les comités d'itinéraires ?

Stéphan Barrault : Il arrive qu'un partenaire souhaite prendre en charge le pilotage d'un cotech mais n'investisse pas complètement son rôle, cela pose de vraies difficultés. Le côté « leadership » de l'itinéraire est également important. Il faut que le remplacement des directeurs de CDT ou CG puisse être anticipé et assuré.

Sabine Andrieu, coordinatrice de La Véloodyssée : Il s'agit de mettre des moyens humains dans les structures qui travaillent pour le collectif, sans forcément de valorisation de ce travail au niveau budgétaire. Sur La Véloodyssée, nous avons mis en place un Comité directeur composé de trois directeurs de structures partenaires qui fait le lien entre deux Copil sur les besoins décisionnels. L'historique et la continuité est ainsi maintenu. Cela évite une personnalisation trop forte autour d'une personne unique difficilement remplaçable.

- Assistez-vous dans le temps à une évolution des thématiques de travail ?

Stéphan Barrault : Le volet observation-évaluation a été exclu du plan d'action initial alors qu'un besoin a émergé sur cette thématique. Le thème de l'intermodalité est important, la location également coté services.

Sabine Andrieu : Des besoins en SIG ou commercialisation ont fait l'objet de sous-groupes techniques experts pour La Véloodyssée.

Didier Boucheron, CRT Franche-Comté : Pour la communication autour de l'EuroVelo 6, la Bourgogne, Franche-Comté et le Haut-Rhin animent de façon alternée le site internet et relations presse sur l'EV6.

Gwenaële Duval : Suite à une réunion technique avec les partenaires européens de l'EuroVelo 3, nous avons convenu qu'une cellule experts puisse se concentrer sur la recherche et la veille sur les financements et le développement européen. Il serait intéressant pour nous d'intégrer les partenaires wallons au comité d'itinéraire.

- (De la salle) Est-ce que la thématique événementielle a déjà été traitée par un Cotech spécifique ?

(De la salle) Des initiatives ponctuelles ont pu émerger à travers un SlowUp en Alsace porté par l'Alsace à vélo ou encore des événements liés à l'EuroVelo 6 à l'époque du projet.

Francis Legros, RandoVélo / France Vélo Tourisme : Mon agence a réalisé un événement commandité par la Région Centre avec l'Allemagne, la Suisse et la France. La partie événementielle faisait partie du concept initial. Cela a permis de donner une résonance au niveau européen. 1600km d'itinéraire réalisés à vélo en une semaine avec un « zeste » de chaque pays. Nous sommes partis des sources du Danube, par la Suisse, pour terminer en Pays-de-la-Loire. Il faut du budget pour cela mais aussi considérer ce que l'on va faire à l'issue de l'événement, se mettre en capacité de répondre à la demande et à la possibilité d'organiser des événements récurrents. FVT envisagera, dès 2014 à se doter d'une dimension événementielle.

- Quelle pérennité financière des comités d'itinéraire au-delà des trois premières années ?

Stéphan Barrault : La grosse question est quels arguments permettent de justifier l'investissement auprès des financeurs ? Nous avons mené une enquête de fréquentation dans la Manche autour des itinéraires du Tour de Manche, de la Véloscénie et des Plages du débarquement, etc. Selon nos compteurs, la fréquentation augmente nettement en fonction de l'ouverture des itinéraires. Certains de nos compteurs sont à + 40%. Cela nous permet de montrer et de justifier l'investissement avec des chiffres, en plus des ressentis et a priori sur le terrain (présence de touristes à vélo). Mais la question se pose d'autant plus lorsqu'on est concerné par plusieurs itinéraires et donc plusieurs participation financière.

Jennifer Chicoyneau de Lavalette : Il faut justifier par les chiffres et justifier les besoins pour lesquels on sollicite des financements.

→ Côté région, les crédits sont-ils fixés dans le temps ?

Gwenaële Duval : On travaille un peu en fonction des contraintes de chacun.

Jean-Louis Pons, MN3V : Il faut aussi bien s'appuyer sur les schémas régionaux VVV. Les comités d'itinéraires et schémas régionaux doivent agir en synergie.

Gwenaële Duval : Quand on rentre dans une gouvernance établie, il faut un respect du choix politique mis en place. Le comité d'itinéraire doit être respecté dans sa démarche et dans le calendrier qu'il met en place.

Francis Legros : Il faut être vigilant à ne pas communiquer sur des itinéraires qui ne sont pas mûrs. Il faut vraiment se poser la question de la qualité des aménagements. La mauvaise réputation gagne plus vite du terrain que la bonne réputation. Il faut donner un tempo et s'y tenir.

### [Powerpoint de la présentation \(PDF\).](#)

Les financements sont un maillon essentiel pour accompagner la mise en place des itinéraires et des SR3V. Les collectivités territoriales sont le premier financeur de ces aménagements. Une enquête des DRC menée en août 2013 estime à 500M€ l'investissement des collectivités depuis 10 ans pour la réalisation du schéma national des véloroutes et voies vertes.

## LES FINANCEMENTS EUROPÉENS

Les financements européens sont alloués selon des échelles géographiques variées : à chaque région son programme, d'autres territoires servent de support aux financements transfrontaliers et transnationaux. Il est difficile de savoir si les infrastructures et le tourisme à vélo pourront bénéficier de financements à l'avenir, pour autant, des exemples de projets déjà financés existent. Nous sommes dans une période charnière de préparation de la programmation des financements 2014-2020.

> Interreg transfrontaliers (VA) : il n'y a pas besoin d'avoir le statut d'EuroVelo pour bénéficier de ces financements. Exemple de projet : Cycle West. Chaque espace transfrontalier dispose de son propre programme articulé autour de thématiques qui lui sont propres.

> Interreg transnationaux (VB) – par exemple l'EV6. Sur des zones géographiques plus large, chaque programme a des priorités thématiques spécifiques.

L'exemple du programme Europe du Nord Ouest est parlant : si l'argumentaire et les thématiques européennes sont reprises et réappropriées dans le montage de projets cyclables, d'importants financements peuvent être débloqués comme dans le cas du projet Demarrage – Véloroute Rhin. Le vocabulaire européen est à prendre en compte avec son lot de mise en réseau, d'échange, de recherche, d'innovation ou encore de développement économique. Les potentiels existent, encore faut-il frapper aux bonnes portes.

## LES FINANCEMENTS ÉTAT

Nous nous trouvons également à la fin de la programmation 2007-2013 des CPER et l'amorce de la période 2014-2020. Les objectifs nationaux reprennent les objectifs européens. Un projet européen sera d'autant mieux accepté qu'il disposera de financements nationaux également. Une circulaire a été adressée le 2 août 2013 aux Préfets de régions par le Premier ministre. Une circulaire spécifique au volet « mobilité multimodale » a été envoyée aux Préfets le 25 septembre. Ces derniers doivent rendre leurs recommandations pour le 1er décembre. A l'été 2014, les CPER devraient être signés. La mention du vélo ne figure pas dans les priorités de la circulaire. D'où l'action des DRC pour faire en sorte que les préconisations du rapport de la Commission 21 soient suivies.

## ÉCHANGES

➔ EV15 : appel à projets ou candidature ?

Les financements Interreg sont attribués par appel à projets. Mais il est toujours utile de contacter directement les autorités de gestion des programmes pour les associer à l'élaboration du projet et évaluer leur éligibilité potentielle. Rassembler les partenaires en amont, définir des objectifs et les faire coïncider avec les priorités du programme sont essentiels à la réussite d'un projet.

Pour soumettre un projet au comité de programmation, faut-il une structure porteuse ?  
Nicolas Mercat : dans le cadre du projet européen de l'EV6, une structuration de type comité d'itinéraire a permis de porter le projet européen.

Nicolas Poulouin, AF3V Lorraine : le chef de file est le pivot financier de l'opération, les coûts liés à la coordination financière doivent être anticipés du fait de la lourdeur administrative des projets européens. Pour l'EV6, il s'agissait d'un équivalent temps pleins.

→ Quels sont les pourcentages de financements des projets européens ?

Pour les projets Interreg, les cofinancements sont de l'ordre de 50% ; pour les autres projets, les financements sont plus variables mais en général de 30%.

Stéphan Barrault : Dans le cas du projet Cycle West, le CRT Bretagne a été chef de file du projet avec une coordinatrice à temps plein et un comptable à 50%. Il y a eu besoin de 18 mois à 2 ans pour monter le projet avec l'autorité de gestion. L'avantage est la souplesse d'adaptation de l'autorité. Le mauvais côté est la précision qu'il faut avoir.

### [Powerpoint de la présentation \(PDF\).](#)

#### **Francis Legros, Président de l'association France Vélo Tourisme**

Aujourd'hui, il est possible de faire le bilan des deux années de partenariat public-privé qu'est France Vélo Tourisme (FVT). Le site internet grand public [www.francevelotourisme.com](http://www.francevelotourisme.com) est animé par l'association FVT, le back office est assuré par FVT et pour partie par les territoires partenaires qui le désirent. Le partenariat public-privé associe des représentants des territoires, des opérateurs privés et l'État. Le site FVT regroupe 8 EuroVelo et 14 véloroutes nationales. Une répartition territoriale inégale qui pose question. Ce problème sera abordé lors de l'atelier de cet après-midi.

Objectif de France Vélo Tourisme : promouvoir l'offre touristique vélo nationale en particulier sur la grande itinérance. Il est prévu de promouvoir également les destinations régionales et locales (des projets sont en cours, dont le site régional Bretagne Vélo). Autre objectif, développer l'économie de la filière et mettre en réseau les acteurs publics et privés. FVT permet de mettre en cohérence les outils de communication : signalétique homogène sur le territoire, déploiement d'Accueil vélo, le site internet et création d'outils de communication. A ce jour, 945 établissements sont labellisés Accueil vélo sur le site internet, inégalement répartis sur le territoire. On constate une forte pression des territoires qui ne sont pas sur les itinéraires de FVT pour obtenir le label Accueil vélo.

#### **Philippe Coupy, directeur de l'association France Vélo Tourisme**

En septembre 2013, 58 territoires sont partenaires de FVT. 385 pages sont disponibles sur le site national FVT et pratiquement autant sur les sites partenaires dédiés aux itinéraires. Il y a eu 615 000 visites de sites sur un an, près de 3 millions de pages ont été vues. Un travail est en cours sur la syndication des « Points d'intérêts » (POI), cela est fonctionnel pour la Véloscénie en Normandie et pour la ViaRhôna (base de données régionale SITRA). Un moteur de recherche des POI est en projet pour 2014. Concernant la promotion des séjours clés en mains, un partenariat avec 3 TO (Rando Vélo, Le Vélo Voyageur et la Bicyclette verte) est en cours (d'autres agences veulent intégrer le partenariat mais elles doivent respecter certains critères notamment le caractère non sportif et l'offre et l'offre majoritairement en France). Une campagne média nationale a eu lieu en 2013 avec l'appui d'une agence, 20 parutions ont été identifiées. Une action qui va être intensifiée en 2014. Évolutions projetées pour 2014 : amélioration du site internet (navigation, ergonomie, iFrame des étapes : exportation de pages FVT sur les sites des partenaires par exemple OT), commercialisation des espaces annonceurs Accueil vélo. En termes de communication : partenariat avec Atout France, campagne média, jeux-concours, salons, partenariats médias, webmarketing. (le plan de communication n'est pas finalisé pour des raisons de budget).

#### **Francis Legros**

Partenariats à l'étude pour 2014 : SNCF Vélo, Hachette – Le Routard (nouvelle collection), enseignes nationales d'articles de sport de plein-air, Salon Mondial du tourisme (partenariat renouvelé, un village vélo envisagé pour 2014), entreprises et fondations (à l'instar de la Suisse à vélo/Suisse Mobile). L'équipe de l'association France Vélo Tourisme : Philippe Coupy, directeur de FVT, Nicolas Pinson et Florent Tijou, chargés de mission web. Les nouveaux locaux sont installés à l'Agence régionale des Pays de la Loire, à Nantes. Le contexte financier de FVT : une volonté de pouvoir fonctionner en autonomie financière, en ayant le moins recours possible aux subventions publiques.

Un travail va être fait sur les partenariats, notamment avec des grandes entreprises privées et des annonceurs sur un modèle économique assez proche de la Suisse Mobile. L'aide de l'État reste cependant fondamentale pour le développement du projet sur plusieurs années.

## Atelier 1

LE RÉFÉRENTIEL ACCUEIL VÉLO | Véronique Brizon, Rn2d/Vincent Garnier, CRT Centre Val-de-Loire

### [Powerpoint de l'Atelier 1 \(PDF\).](#)

#### ITINÉRAIRES CONCERNÉS PAR LA MARQUE

Il est rappelé que l'ensemble des itinéraires inscrits au schéma national, régional et départemental des véloroutes et voies vertes sont dans le périmètre d'application de la marque Accueil Vélo. Les antennes et pôles de service sont déterminés par le Comité d'itinéraire.

#### → Proposition étudiée pour validation lors d'un prochain Comité d'administration (CA) de FVT:

Le conseil d'administration de FVT étudie l'extension de la marque Accueil Vélo à des itinéraires dits « sportifs ». Des réflexions sont en cours sur le déploiement et les critères à appliquer.

#### CONVENTION DE PILOTAGE ET CONVENTION D'ÉVALUATION

Pour déployer la marque Accueil Vélo, il est rappelé que tout organisme pilote doit conventionner avec FVT.

Cet organisme peut piloter :

- un grand itinéraire,
- un schéma régional
- un schéma départemental.

Chaque pilote s'appuie ensuite sur des évaluateurs pour déployer la marque auprès des prestataires (hébergeurs, loueurs de vélo, sites de visites ou encore offices de tourisme). Ces prestataires doivent respecter les critères obligatoires du référentiel de qualité Accueil Vélo propre à sa catégorie. Ils doivent être situés à moins de 5km d'un itinéraire cyclable balisé et sécurisé (répondant au cahier des charges national des véloroutes et voies vertes). Il est demandé aux pilotes d'établir une convention avec l'ensemble de ces évaluateurs et d'adresser ces conventions à FVT.

#### → Proposition étudiée pour validation lors d'un prochain de FVT :

Lorsque les conventions de pilotage sont adressées à FVT, un délai de 3 mois maximum (à partir de la date d'engagement signée) est laissé aux évaluateurs pour renvoyer ces conventions à leur pilote respectif. Les prestataires Accueil Vélo ne seront pas mentionnés sur le site internet de FVT sans convention reçue. Afin de permettre aux organismes de déployer la marque Accueil Vélo sur l'ensemble de leur territoire, une modification est demandée sur le territoire de compétence noté dans la convention de pilotage.

#### → Proposition étudiée pour validation au prochain CA de FVT :

La modification proposée est : Nom d'Itinéraire ou de schéma régional ou de schéma départemental de véloroutes et voies vertes pour le déploiement d'Accueil Vélo. Les nouvelles conventions de pilotage mentionneraient ce changement et pour les conventions déjà reçues, un avenant pourra être signé à posteriori. A la question de l'Orne qui n'a pas de schéma départemental et où le schéma régional ne prend en compte que les grands itinéraires, Vincent GARNIER précise qu'un cadre a été créé et qu'il doit être respecté. Il ajoute que c'est une garantie pour les co-propriétaires de la marque et que les exceptions ne sont pas à l'ordre du jour.

## COÛT DE LA MARQUE

La cotisation Accueil Vélo est obligatoire depuis le 1er janvier 2013. Elle est d'un montant de 200€ par prestataire pour une durée de 3 ans. Certains organismes évaluateurs prennent en charge ces 200€ auprès de leurs prestataires. Néanmoins, l'organisme qui subventionne doit le préciser par écrit au prestataire et cela ne peut être que temporaire.

### → Lors du lancement du déploiement de la marque par le pilote :

Une période dérogatoire peut être envisagée. C'est au pilote de décider de la durée qui ne devra pas excéder 3 ans (à partir de la date d'adhésion du pilote). Si un office de tourisme est évaluateur, il est détenteur de la marque de fait et ne paie pas les 200€ de cotisation.

## REMONTÉE DES INFORMATIONS PRESTATAIRES ACCUEIL VÉLO

Tout pilote s'engage annuellement à rendre compte de la mise en œuvre de la marque Accueil Vélo, sous la forme d'un rapport adressé par fichier électronique à FVT. Ce tableau est identique à celui envoyé à FVT et utilisé pour la remontée des POI. Seules 2 colonnes seront ajoutées au tableau : l'une pour la date d'attribution de la marque Accueil Vélo (date de signature de l'engagement) et l'autre colonne pour la date de fin. Cela évitera une double saisie et permettra de gagner du temps. Ce document sera adressé à chaque pilote qui l'enverra ensuite à ses évaluateurs. L'attention est attirée sur une très grande vigilance de saisie des informations afin de ne pas créer d'erreurs lors de l'import de ces fichiers. Cet outil permettra d'avoir le nombre exacts de prestataires dotés de la marque Accueil Vélo, au niveau national.

### → Proposition étudiée pour validation au CA de FVT :

Sur le site de FVT, seuls les prestataires Accueil Vélo doivent remonter via le moteur de recherche. Pour l'affichage des prestataires sur la carte : le délai d'affichage des Accueil Vélo uniquement est décidé par l'itinéraire, dans la limite d'une durée maximale de 3 ans.

## COMMUNICATION/PROMOTION DE LA MARQUE ACCUEIL VÉLO

La communication de la marque doit être réalisée par FVT, les pilotes et les évaluateurs. Des réflexions devront être menées en 2014 sur des opérations d'accueil de presse, des communiqués de presse.

## MODIFICATION DES RÉFÉRENTIELS EXISTANTS ?

Vincent GARNIER attire l'attention sur les modifications demandées par un territoire et qui se dupliqueraient au niveau national avec des conséquences importantes pour certains itinéraires. Les modifications apportées aux référentiels doivent être uniquement sur « l'obligatoire » et non pas l'optionnel. Il faut mesurer les conséquences de chacune de ces modifications.

Véronique BRIZON propose que chacun remonte les modifications souhaitées jusqu'au 15/01/2014. Selon les retours, le conseil d'administration de FVT décidera de la création d'un groupe de travail. Celui-ci étudiera les propositions afin de les présenter en Conseil d'administration pour validation éventuelle. Un courrier sera adressé mi-décembre aux pilotes afin d'avoir ces informations. La création de nouveaux référentiels (ex. restaurant) n'est pas envisageable à l'heure actuelle compte tenue des RH nécessaires ne serait-ce qu'en en termes de visites.



## Atelier 2

### COMMENT ÉVALUER LA FRÉQUENTATION À L'ÉCHELLE D'UN ITINÉRAIRE OU D'UN SCHÉMA RÉGIONAL ?

[Powerpoint de la présentation de la Bretagne.](#)

[Powerpoint de la présentation du Centre Val-de-Loire.](#)

[Présentation des DRC.](#)

#### L'ÉVALUATION A L'ECHELLE RÉGIONALE

Jessica Viscart, CRT Bretagne, responsable du pôle Observatoire

Un engouement pour le développement du tourisme à vélo en Bretagne mais pas de données qualitatives ni quantitatives. Un manque pour justifier les investissements et mieux mener les campagnes de communication. Besoin de structurer l'observation du tourisme à vélo en Bretagne. Besoin d'information à destination des professionnels du secteurs également. D'où le lancement de l'Observatoire des véloroutes et voies vertes en région Bretagne par un travail en partenariat à la fois en interne au CRT (vélo & observatoire) et avec les partenaires.

➔ Mise en place d'un réseau des compteurs sur les 1200km d'itinéraires

Une analyse a été réalisée par Eco-compteur et Altermodal afin élaborer un maillage optimal de compteurs en prenant en compte la densité de population, l'hébergement et l'avancement des itinéraires. En fonction des types de tronçons définis, des implantation de compteurs ont été déterminées : urbain, rural, littoral, rural dense. Proposition de mettre en place 18 compteurs pour quadriller le réseau. Cela a représenté un coût non négligeable pris en charge par les partenaires. Éléments financiers : L'investissement pour l'acquisition des compteurs est bien justifiable. Le budget de la maintenance est beaucoup plus dur à justifier chaque année. En tout, une quarantaine de compteurs maillent le SR3V breton.

➔ Enquête de fréquentation

Le travail a commencé en 2012 avec la commande d'une enquête par les 4 CG, plus le CG44 et la mise en place d'un comité de suivi. L'étude a été lancée en 2013. La particularité de la Bretagne est que tous types d'usagers (piétons/vélos/cavaliers) ont été évalués. 23 points d'enquêtes ont été retenus à proximité des compteurs. 76 jours d'enquête réalisés. 2756 questionnaires, ce qui est peu (les conditions météo n'étaient pas optimales). Communication dès le lancement de l'enquête auprès des professionnels et acteurs concernés. Un CP paru. Au cours de l'enquête, les partenaires ont été prévenus à chaque vague d'enquête ainsi que les mairies. La phase d'enquête est achevée, l'analyse des résultats en cours. Début 2014 : conférence de presse est prévue avec la diffusion des résultats. Financement de l'enquête : partenaires CG et FEADER 30k€. Total : 93k€.

➔ Dispositif périphérique d'enquête

Objectif : avoir une vision globale de l'attractivité des itinéraires. Connaître également les pratiques fluviales. Enquête des hébergeurs et autres professionnels pour suivre leur fréquentation d'itinérance. Objectif actuel : collecte, constitution d'une base de données brute pour pouvoir suivre l'impact des voies vertes et voies d'eau de la Région Bretagne.

## ÉCHANGES

→ Nicolas Poullouin : Est que l'accent a été mis sur la grande itinérance ?

Jessica Viscart : oui, sur les itinéraires identifiés.

→ Hervé Caitucoly : est-ce que les CDT étaient partenaires ?

Jessica Viscart : Ils étaient partenaires du comité de suivi et du dispositif périphérique de l'enquête.

→ Camille Thomé : Est-ce qu'une mutualisation des points de comptage a été prévue au préalable ?

Jessica Viscart : Un gros travail de recensement des compteurs existants a été réalisé. Chaque territoire propriétaire d'un compteur a dû adapter et mutualiser ses données.

→ Isabelle Prévost : Y-a-t-il eu un groupement de commande ou chacun a-t-il passé son marché ?

Jessica Viscart : Cela a dépendu du calendrier de chacun. Une mutualisation de l'appel d'offre a été fait lorsque le calendrier du CRT était compatible avec celui des partenaires.

Laurent Lefebvre : Dans le cadre du projet européen I3VT et pour l'acquisition de compteurs, nous avons eu des difficultés à faire un achat groupé. Un travail en commun a été fait sur le cahier des charges et une commande passée en parallèle. Cela a permis d'avoir un tarif plus avantageux grâce à l'échange entre partenaires passant commande chacun de son côté.

→ Danielle Romagnoli : Est-ce que le cahier des charges prend en compte une extraction simultanée des données ?

Jessica Viscart : oui

→ Camille Thomé : La Vélodyssée intègre à son plan de charge 2014 la prise en compte de l'observation. Comment le travail en commun est envisagé ?

Jessica Viscart : des réunions entre observatoires régionaux ont été mises en place sur La Vélodyssée. Le CRT Bretagne est partant pour reprendre une enquête en accord avec la dynamique La Vélodyssée afin que l'observation se fasse sur l'ensemble de l'itinéraire.

## L'ÉVALUATION À L'ÉCHELLE D'UN ITINÉRAIRE : LA LOIRE À VÉLO, UN DISPOSITIF D'OBSERVATION INTERRÉGIONAL

*Stéphanie Mangin*, CRT Centre Val de Loire, en charge de l'observation touristique

L'observation a été une volonté régionale dès l'aménagement des premiers tronçons de La Loire à Vélo avec l'objectif d'homogénéiser au mieux les méthodes sur des Régions Centre et Pays de la Loire. Les premiers chiffres ont été disponibles en 2004, même avec des dispositifs hétérogènes et imparfaits, les résultats ont été mobilisateurs pour la suite du projet. Le projet sur l'EuroVelo 6 en 2006 a constitué une vraie opportunité pour l'itinéraire : homogénéisation des méthodes, mise en œuvre sur une seule et même année, résultats... Les buts de l'observation : justifier l'aménagement, suivre la rentabilité de l'investissement, mesurer l'impact, améliorer l'offre.

La méthode à l'échelle interrégionale repose sur deux outils : les comptages permanents et les enquêtes ponctuelles. Ces deux dispositifs permettent d'obtenir : le nombre de passage ; le profil et le comportement ; une estimation de retombées économiques sur l'ensemble de l'itinéraire et les volumes de cyclistes.

→ Communication des données de comptage

Communication sur le suivi de fréquentation en Région Centre de façon mensuelle à des fins touristiques mais aussi à destination des aménageurs. Différents échelons de communication sont mis en place : mensuelle sans analyse ou très courte ; restitution ponctuelle selon les besoins ; une analyse annuelle à l'échelle de la Région et prochainement peut être de l'itinéraire. Les cibles de ces

communication : CG, CDT, OT, CR, CRT, agglos mais aussi auprès des professionnels du réseau et en ligne sur le site internet.

➔ Les caractéristiques de l'enquête de fréquentation et de retombées économiques

Utilisation de la méthode EV6 avec, à l'origine, un partenariat des deux Régions. 64 jours d'enquête, 16 points d'enquête, 2790 questionnaires. Le choix des points d'enquête s'est porté sur les endroits où se trouvent les compteurs, sur tout type de voies et dans tous milieux. Les objectifs des enquêteurs : compter les cyclistes (vérification), qualifier visuellement la fréquentation, proposer le questionnaire et aider à la réponse. Les résultats par points d'enquête sont alors extrapolés à l'ensemble de l'itinéraire ; à partir des informations sur la fréquentation (profil, comportement, dépenses, estimation des volumes) sont déduites celles sur les retombées économiques.

➔ Les résultats en bref

Une production de données qualitatives et quantitative importante et diffusée largement ([voir le lien suivant](#)). En 2012 : 802 500 cyclistes ; 23,7 million de km parcourus à vélo sur la Loire à Vélo ; 17M€ d'impact direct. Le coût des études : l'enquête de 2010 a représenté un coût de 80k€ partagé entre 4 financeurs + divers frais et le coût des compteurs.

Les facteurs clés de succès :

Prévoir dès le départ une centralisation des données au niveau régional.

Une communication régulière qui permet d'entretenir le système.

Une implication de tous les partenaires d'autant plus quand les compteurs n'appartiennent pas tous au même acteur.

➔ Demain ?

Passer de l'observatoire à l'échelle d'un itinéraire à celle du schéma régional. Cela représente un coût énorme. Réflexion sur une méthode pour capitaliser sur les expériences et définir des ratio clés de fréquentation. Un autre objectif, observer d'autres pratiques : vélo mais aussi piétons et cavaliers. Enfin, un dernier objectif est de partager pour donner de la perspective aux données et aux résultats au niveau national. Une difficulté sera la mobilisation des financements.

## ÉCHANGES

➔ Camille Thomé : quel est le moment idéal pour commencer à évaluer ?

Jessica Viscart : ça dépend de ce que l'on veut faire de l'évaluation. Montrer la montée en puissance, suppose de commencer tout de suite. Montrer que l'on est le meilleur, suppose d'attendre la fin des aménagements.

Stéphanie Mangin : la question est quel itinéraire on observe ? St Jacques, grande itinérance / Loire à Vélo : familial... Les chiffres doivent être qualifiés pour avoir une signification. Il faut savoir ce que l'on évalue. L'observation peut-être à double tranchant. Le système pérenne de l'observation suppose la maintenance et le GSM, c'est là que le financement est difficile à mobiliser. L'investissement initial n'est pas tellement le problème. Ne pas prendre le contrat de maintenance pose également problème sur l'entretien du parc.

➔ Nicolas Poulouin : quelle est la durée de vie des compteurs ?

Stéphanie Mangin : Il y a une garantie de 5 ans et 2 ans sur la batterie et 1 an sur le GSM. Pas de soucis sur le parc en Région Centre jusqu'ici.

Jessica Viscart : la maintenance est très importante parce que l'on perd énormément en cas de panne éventuelle. La perte de donnée crée des trous et est très handicapante pour l'observation. D'où l'importance du GSM.

→ Isabelle Prévost : comment se passe l'échange des données ?

Stéphanie Mangin : il est possible de passer des conventions d'échange de données, avec certains partenaires départementaux, nous partageons les données sans convention.

## LA PLATEFORME NATIONALE DES FRÉQUENTATIONS

*Camille Thomé, DRC*

Aujourd'hui, plus d'une centaine de compteurs ont été partagés sur la Plateforme. A terme la Plateforme pourrait ne pas concerner uniquement les VVV inscrites au SN3V qui sont pour l'instant les seules concernées. La Plateforme n'est pas réservée aux adhérents des DRC. Les collectivités non adhérentes peuvent partager leurs données avec les DRC. Contact : [thomas.montagne@rhone.fr](mailto:thomas.montagne@rhone.fr). Cette Plateforme est aussi accessible pour les données qui ne sont pas fournies par des eco-compteurs. Il n'est pas nécessaire d'avoir un compte Eco-visio pour accéder à la Plateforme. Ce projet s'est inspiré de l'expérience anglaise similaire.

→ Quelles suites ?

Anticiper au départ la mutualisation à l'échelle nationale : une mise en perspective intéressante pour des dispositifs locaux ou régionaux. Au sein des DRC : projet de livrer une analyse quantitative des données de la Plateforme au niveau national ; sur les bases des compléments d'évaluation qualitatifs de dégager du sens aux comptages quantitatifs. Projet de livrer en amorce de la saison touristique 2014 les chiffres de fréquentation des grands itinéraires en France. Diffusion annuelle de ces données à terme. Livraison annuelle pour illustrer la progression des chiffres de fréquentation : démontrer l'intérêt de la démarche nationale sur les VVV.

## ÉCHANGES

→ Danielle Romagnoli : les enquêtes qualitatives représentent un coût important et tous les itinéraires n'ont pas le même rythme d'enquête. Il serait difficile que tous les itinéraires sortent leurs chiffres en même temps. Qu'est-ce qui est envisagé ?

Stéphanie Mangin : que tous les itinéraires mènent des enquêtes qualitatives en parallèle serait intéressant. Des enquêtes prévues à l'origine tous les 3 ans se fera maintenant tous les 5 ans.

Soulever des financements pour ces enquêtes est difficile. Les choses sont aussi progressives. Il n'y a pas eu une grande communication mise en place lors de la première enquête en 2006, mais en 2010 oui.

Jessica Viscart : il est important de préciser que les chiffres de La Loire à Vélo sont très importants en volume par rapport aux autres initiatives. Pour la Bretagne, la comparaison avec la Loire à vélo n'était pas raisonnable. Faire attention aux résultats d'un compteur selon l'endroit où il est positionné. En Bretagne. La définition du tronçon fonctionnel et du milieu est essentielle en amont. Ca dépend de ce qu'on veut compter. Attention à la lecture sur une base nationale si les critères de positionnement des compteurs ne sont pas homogènes. C'est un problème de la statistique du tourisme où l'importance du chiffre peut prévaloir sur sa qualité.

→ Aline Roy : comment sont traités les flux pendulaires ?

Jessica Viscart : des flux pendulaires sont identifiés, ressentis mais pas encore quantifiés réellement. Avec ces différentes analyses, chacun y retrouve son compte.

→ Danielle Romagnoli : comment intégrer les données mobilités aux mêmes évaluations ?

Camille Thomé : les DRC intègrent à leur problématique la thématique de la mobilité. Elle sera intégrée à l'observation des fréquentations à l'échelle nationale.

- ➔ Jessica Viscart : Le partenariat des différents services au sein des instances régionales est très important. Coût périphérique uniquement en interne, mais en coût de RH c'est énorme (1500 questionnaires). Le problème n'est pas tant l'analyse que la saisie et le nettoyage des données.

### [Powerpoint de l'Atelier 3 \(PDF\).](#)

**PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU SITE** : structure de l'information, architecture tronçons/étapes, POI, etc.

Questionnements sur la mise à jour des données tracés. Question : pour la mise à jour faut-il envoyer les infos à la fois à FVT et à l'ON3V ? Philippe Coupy explique que des passerelles existent avec l'ON3V comme pour La Vélodyssée mais que les formats demandés par FVT ne sont pas les mêmes que les formats SIG. A terme l'objectif est qu'il n'existe qu'une seule base de donnée (BDD) itinéraires mise à jour par les DRC dans le cadre de l'ON3V selon un modèle conceptuel de données compatible avec celui de FVT. Débat autour des BDD et de la syndication des POI. Francis Legros expose les difficultés et le challenge qui est celui de FVT de compiler autant de bases aux structurations très différentes. A moyen terme FVT va essayer de s'affranchir de la logique de découpage dans un objectif de version mobile notamment (pour rappel : demande exprimée pour les partenaires lors de la réunion de mai 2013).

Intervention de Florent Tijou sur le travail de SEO (optimisation pour les moteurs de recherche) fait par FVT sur le site national.

Explication de Francis et Philippe sur le principe à double entrée site national/site marque blanche. Rappel que FVT n'avait pas la volonté d'être un site portail mais un site intégré offrant la même architecture quelque soit l'itinéraire ou la destination.

### Modules iFrame (nouveau en cours)

Idée = extraire une partie qui intéresse un territoire local (page d'étape) et la diffuser sur les sites de partenaires. Par exemple permettre aux OT d'afficher du contenu localisé sur leur site (une ou plusieurs étapes), augmenter la fréquentation des étapes par une multiplication des portes d'entrée. iFrame = page html que l'on prend et que l'on met dans un autre site (fenêtre d'un site dans un autre).

3 modèles sont prévus (travail en cours).

Idée = système simple et facile à utiliser.

La question de l'échéance est posée par La Vélodyssée et la Véloscénie = printemps ? Compris dans le budget forfait annuel ? Réponse de Philippe Coupy : à discuter avec les partenaires des marques blanches, ce n'est pas encore tranché aujourd'hui. Sabine Andrieu demande à avoir une réponse tarifaire si cela doit impacter les budgets 2014 actuellement en cours de calage.

FVT indique sur 100 OT interrogés via la FNOTSI, 82% se sont déclarés intéressés par ce module.

### Intervention de Nicolas Pinson sur la navigation

- Navigation tronçons/étapes
- Propositions de solutions à l'étude :
  - Bandeau supérieur qui reprend l'architecture des tronçons à l'instar du plan de métro
  - Bandeau inférieur matérialisé par un rail de chemin de fer qui reprend l'architecture des étapes
  - Points d'interconnexion avec d'autres itinéraires
  - Développement qui sera à mutualiser en 2014. Demande des pilotes pour avoir très vite les coûts, comme pour les iFrame s'ils veulent pouvoir donner une suite positive.
- Réalisation d'une vidéo mode d'emploi

### POI & syndications

- Rappel des erreurs à éviter
- Changements à venir
- Outil FlySpeed SQL (en rodage) qui permettra d'exploiter la BDD. Pour le moment fonctionnalité prévue uniquement pour FVT + le pilote peut demander à Nicolas Pinson de générer un export. Possibilité opérationnelle d'ores-et-déjà pour les marques blanches d'utiliser la fonctionnalité « exporter » du moteur de recherche depuis le BO marque blanche.

Question EV3 : demande de précisions sur ce que couvre clairement la numérisation dans les devis FVT.

### Commercialisation des espaces annonceurs

Le site national a également vocation à générer de l'activité économique autour du tourisme à vélo. Idée simple = mettre en place un espace annonceur et localiser en fonction du parcours les offres correspondant à tel hébergement, etc.

Espace uniquement dédié aux prestataires Accueil Vélo mais qui se veut aussi une offre d'autres services pour l'utilisateur (proposition de séjour, topoguide).

Offres sélectionnées (différent de l'espace annonceur) = TO validées par FVT. Anne Jolibois (CDT14) demande si la liste des TO va pouvoir s'étoffer. Réponse de FVT : oui, il faut renvoyer les TO sur FVT et possibilité aussi pour les TO régionaux d'annoncer via l'espace annonceur sans pour autant être partenaire au niveau national.

3 possibilités pour les marques blanches :

- Les annonces remontent du site national vers la marque blanche (ex : La Vélodyssée).
- La marque blanche met en place sa propre régie
- Pas d'espace annonceur

Parenthèses :

- Question de Sabine Andrieu : possibilité de faire renvoyer depuis la fiche descriptive des POI vers de la réservation en ligne pour aller jusqu'à la phase d'achat ? Oui en remplaçant le lien du site web du prestataire par le lien vers l'URL de la centrale de réservation en ligne (pas prévu comme champs spécifique à ce jour).
- Questions du Calvados sur l'accès aux stats via Google Analytics.

Présentation du tableau des tarifs espace annonceurs. Tarif annuel de date à date.

Plan d'actions : calendriers et méthodologie proposée par FVT

- Novembre-Décembre 2013 : définition des itinéraires tests volontaires pour expérimenter
- Lancement des tests début 2014 en lien avec les pilotes d'itinéraires et les évaluateurs (mailing + démarchage commercial tél par Florent).

Sabine Andrieu indique que La Vélodyssée serait éventuellement favorable pour un test sur le département des Landes.

### **FIN DE LA PRÉSENTATION ET DÉBAT OUVERT AVEC LA SALLE**

- Demandes d'informations sur les tarifs FVT
  - Site de marque blanche (contenant adapté à l'itinéraire ou à la destination incluant la création des contenus de la page d'accueil et des rubriques de navigation en version française et anglaise et l'ensemble des fonctionnalités) = coût forfaitaire = 16k€ HT

- Coûts pour la création du site (le contenu) : numérisation, création des pages tronçons/étapes, création BDD, intégration des POI, intégration des photos, de toutes les données dans le site, etc = coût variable en fonction du nombre de km et des données déjà existantes, de leur qualité au regard des spécifications techniques FVT, etc.
  - Coût annuel de maintenance (hébergement, licence, mise à jour des données, coût de participation aux actions de promotion de l'ensemble) = 4 à 10k€ HT en fonction des km.
  - Options : animation éditoriale, réseaux sociaux, reportage photos-vidéos, etc
- Question de La Véloodyssée sur l'optimisation mobile
    - Optimisé aujourd'hui pour les tablettes seulement
    - En cours pour optimisation sur les smartphones pour le site national uniquement. A voir pour les marques blanches. Sabine Andrieu demande si une proposition de mutualisation par toutes les marques blanches + FVT pourrait s'opérer pour 2014. Besoin d'un retour très vite pour ajuster les budgets.
    - 2<sup>ème</sup> étape : FVT regarde pour développer une version appli à un coût mutualisé. Idée = développer un modèle commun avec options à tiroirs. Même remarque de la part de la Véloscénie : possible de mutualiser ?

Stéphan Barrault (CDT50) explique que de façon générale il va être difficile pour la Véloscénie de mutualiser de nouveaux développements sur 2014 vu que leur budget a été validé il y a 15 jours. Sabine Andrieu demande une nouvelle fois la mise en place d'un groupe technique national web pour permettre d'anticiper les besoins de mutualisation de tous les itinéraires et FVT bien en amont pour ne pas passer à côté d'opportunités d'optimisation simplement parce qu'on ne s'est pas réunis au bon moment avec les bonnes personnes autour de la table. Elle rappelle que les possibilités de mutualisation des développements donc de réductions des coûts était une raison majeure qui a poussé à orienter le choix de La Véloodyssée pour FVT et qu'aujourd'hui encore on a du mal à mutualiser ces coûts car pas d'anticipation en commun.

- Débat sur l'obligation dans le cadre des marchés publics de lancer une consultation. Explications sur la possibilité de déroger au Code des Marchés [article 35 II/8°](#) du Code des marchés publics « *les marchés et les accords-cadres qui ne peuvent être confiés qu'à un opérateur économique déterminé pour des raisons techniques, artistiques ou tenant à la protection de droits d'exclusivité* »\*. Scepticisme de plusieurs collectivités. Sabine Andrieu explique que c'est ce qu'a fait La Véloodyssée, Cycle West, Bretagne Vélo, ViaRhôna et toutes les autres marques blanches, dont les structures étaient bien-sûr soumises au Code des marchés et que ça n'est pas illégal du fait que FVT soit le seul à pouvoir offrir la prestation globale (technologie unique et base de données mutualisée + site national porte d'entrée pour EuroVelo).
- Débat autour du prix des solutions proposées par FVT au regard de ce qui peut exister aujourd'hui sur le marché des sites web qui a beaucoup baissé. FVT rappelle qu'à technologies équivalentes un même site coûterait beaucoup plus cher à des collectivités. Débat sur le site national de circuits de France qui compile les circuits vélo en France. Complémentaire mais rien à voir avec FVT pour Stéphan Barrault et Philippe Coupy.
- Stéphan B. et Anne J. indiquent à FVT que la fonctionnalité « imprimer une étape » ne fonctionne toujours pas. PC répond qu'ils vont regarder ça et résoudre le problème qui est un problème de paramétrages qui a été identifié. Stéphane Barrault demande si c'est bien prévu dans le package de base. Réponse Philippe Coupy : oui. Sabine Andrieu rappelle que le problème a été identifié par La Véloodyssée lors de l'audit de son site, qu'il a été réglé il y a



plusieurs mois dans le cadre des développements d'optimisation travaillés avec Bayard et pour lesquels La Véloodyssée a mis des budgets complémentaires. Elle s'étonne que maintenant FVT propose de le faire gratuitement pour les autres marques blanches alors que c'est La Véloodyssée qui a payé le développement et a travaillé en direct avec BSW sur ces optimisations. Ou alors il faudra rembourser La Véloodyssée. Réponse de Philippe Coupy : La Véloodyssée a demandé des développements spécifiques dans des délais qui lui sont propres.

## CONCLUSION

L'atelier, bien que parfois très technique pour les non-initiés, a permis de répondre à un grand nombre de questions de partenaires dont les niveaux d'information étaient pourtant très disparates. De nombreuses questions qui en soulèvent de multiples autres. L'EV3 indique qu'il va falloir maintenant étudier tout ça, répercuter l'information aux partenaires, aux élus, etc.

D'où pour Sabine Andrieu la nécessité d'un groupe technique national web pour donner un cadre formel à des échanges d'expériences et faciliter une réflexion partagée en amont sur la mutualisation des coûts et les évolutions à venir. Sabine Andrieu rappelle que donner un cadre à ces échanges d'expériences éviterait aux pilotes de perdre beaucoup de temps en échanges individualisés qui sont chronophages bien que très intéressants. OK pour partager nos expériences mais il faut l'organiser au niveau national pour construire tous ensemble. Philippe Coupy confirme l'intérêt de France Vélo Tourisme pour l'organisation de groupes de travail techniques nationaux des clients FVT qui doivent être considérés comme des partenaires à part entière (c'est l'objet de FVT de produire un outil mutualisé auquel les clients-partenaires sont associés). Une première réunion technique des partenaires FVT s'est d'ailleurs tenue le 14 mai 2013. Il va proposer de pérenniser le dispositif au conseil d'administration de FVT.

**\* France Vélo Tourisme est une structure nationale à but non lucratif qui a pour objet de promouvoir au sein d'une vitrine unique l'offre touristique de la filière vélo française, venant renforcer la notoriété de chaque destination et itinéraire inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes. Elle édite le site Internet national francevelotourisme.com qui développe les outils numériques de promotion de la destination « France à vélo » avec les acteurs du tourisme, les collectivités locales et les porteurs des itinéraires. Ce site représente l'offre française sur la plateforme européenne eurovelo.com. France Vélo Tourisme déploie de plus la marque nationale Accueil Vélo qui vise à apporter un référentiel de qualité unique aux clientèles du tourisme à vélo. France Vélo Tourisme est soutenue dans cette démarche structurante par l'État, Ministère du Redressement Productif (DGCIS) et Ministère du Développement Durable, avec lesquels elle est engagée par convention. France Vélo Tourisme présente ainsi un dispositif unique permettant de valoriser l'offre touristique de la filière vélo.**

## Atelier 4

COMMENT MOBILISER/MUTUALISER DU FONCIER POUR LES ITINÉRAIRES CYCLABLES ? | Jean-Louis Pons, MN3V

[Powerpoint de l'Atelier 3 \(PDF\).](#)

[Powerpoint de la présentation de RFF \(PDF\).](#)

La France dispose d'un potentiel important pour créer des voies vertes que nous appelons voies cyclables, terme neutre, en attendant la modification de l'article R 110-2 du code de la route portant définition de la voie verte.

Malheureusement ce potentiel reste encore largement en jachère (cf ppt). 2/3 des chemins de service gérés par VNF ne sont pas ouverts à la circulation des vélos. 2/3 des voies ferrées fermées à la circulation des trains ne sont pas accessibles aux vélos. Pour l'ONF, le potentiel est difficile à déterminer, mais on trouve en forêt de nombreuses boucles cyclables. Il faut aussi ajouter le potentiel que constituent les chemins d'exploitation agricoles, les chemins ruraux... Ce système se caractérise par sa diversité et sa complexité.

Le moteur de l'action est le succès que connaissent les voies cyclables lorsqu'elles sont ouvertes au public, ainsi que les retombées économiques liées aux cyclistes itinérants (75€/jour de dépense en moyenne par cycliste itinérant). La mise en service de voies cyclables dépend largement du travail partenarial de toute la chaîne des acteurs. Le débat qui a suivi la présentation a confirmé les difficultés auxquelles sont confrontés les maîtres d'ouvrage.

Patricia Troadec (CG76) fait part des difficultés que rencontre le CG76 depuis 10 ans pour faire l'acquisition d'une portion de voie ferrée entre Dieppe et Fécamp. Les terrains concernés ont été déclassés, une promesse de vente a été signée. Entre temps, RFF a modifié sa politique de transfert aux collectivités territoriales en proposant une convention de transfert de gestion qui présente l'avantage pour RFF de rester propriétaire sans supporter de charge et de responsabilité. Par ailleurs, une clause de réversibilité est prévue dans la convention qui ne prévoit aucune redevance. Cette procédure a aussi l'avantage d'éviter un risque de contentieux avec la FNAUT. La réunion a permis un contact direct entre Patricia Troadec et Sylvain Séguret et depuis, la procédure a été relancée : le reclassement des terrains est fait ; la signature de la convention de transfert de gestion fait l'objet d'une expertise juridique du notaire de RFF. Patricia Troadec signale le caractère urgent de la signature de la convention puisque les marchés de travaux sont prêts à être notifiés aux entreprises. Sylvain Séguret présente au groupe les principes et la mise en œuvre d'une convention de transfert de gestion (ppt). Une convention type devrait être disponible en 2014.

Jean-Charles Pazdzior fait part de l'accord réalisé avec la direction locale de l'ONF pour le passage d'une voie cyclable en forêt domaniale. A cet effet, Anne-Marie Granet, représentante de l'ONF, indique que les conventions conclues entre les directions de l'ONF et les collectivités territoriales sont souples et adaptées à la situation locale. Il y a le plus souvent accord sur la répartition de la réalisation et de l'entretien des infrastructures dédiées aux modes actifs (un exemple de convention est donné en annexe).

Concernant VNF, une convention de gestion est toujours en souffrance alors que les travaux ont été réalisés par le CG60 avec l'accord de VNF et empêche toute utilisation de la voie cyclable et son entretien. Ceci est lié à la mise à disposition du nouveau modèle de convention suite au changement

de statut de l'Établissement public (l'EPIC a été transformé en EPA). Jean-Louis Pons prend en compte ce problème en liaison avec la direction du développement de VNF (Véronique Verges).

Concernant RFF et SNCF, un cas pratique a été présenté par Jean-Charles Pazdzior :

« Dans le cadre du projet de voie verte BEAUVAIS GOURNAY (Avenue Verte LONDON PARIS) nous avons acheté, le 22 décembre 2010, 80% du délaissé ferroviaire de l'ancienne ligne 333 000. 2 Km restent à acquérir en SEINE MARITIME entre la limite de l'OISE et FERRIERE EN BRAY d'un côté et 3 km entre SAINT PAUL et BEAUVAIS de l'autre.

Or à ce jour un aspect technique bloque les acquisitions et donc la faisabilité de l'aménagement prévu en 2014 et 2015. En effet bien que ces tronçons soient fermés et déclassés il faut que la SNCF donne son avis technique sur les éventuelles fonctionnalités ferroviaires à reconstituer ou à libérer préalablement à la cession à notre profit (existence d'une aiguille à retirer et heurtoir à installer et ce bien sûr à notre charge financière). RFF Nord Pas de Calais Picardie a ainsi sollicité les services de la SNCF en avril 2012. Or après diverses relances de leur part nous n'avons toujours pas d'avis officiel de la SNCF ».

Sylvain Séguret s'est saisi de ce problème. Par ailleurs, le CG60 est en négociation avec France Domaine pour l'acquisition d'un délaissé ferroviaire. Là aussi, Sylvain Séguret sera sollicité.