

JOURNEE TECHNIQUE

1^{re} Rencontre des animateurs d'itinéraires nationaux et régionaux

15 novembre 2011 – Paris

Synthèse

Sommaire

Introduction	3
Véronique BRIZON	3
Camille THOMÉ	3
Présentation du <i>Benchmark</i> des comités d'itinéraire DRC	4
Premiers résultats de l'enquête	4
Marc LINSIG	4
• Commande et méthodologie	4
• Synthèse par thème	5
• Le CI idéal	8
Echanges avec la salle	9
France Vélo Tourisme.....	11
Le contexte de la création de FVT	11
Sébastien BAHOLET	11
Présentation du site Web FVT.....	11
Francis LEGROS	11
• Contexte et méthodologie	11
• La mission de promotion / communication	12
• Le contenu du site en préparation	12
• Perspectives	15
Echanges avec la salle	15
Le référentiel national « Accueil vélo »	16
• Pourquoi un label unique ?	16
Véronique BRIZON	16
• Quatre référentiels de qualité	17
Vincent GARNIER.....	17
• Déploiement de la démarche	18
Echanges avec la salle	18
EuroVelo : les conditions de complémentarité réussie.....	21
L'European Cyclists' Federation.....	21
Adam BODOR.....	21
Les retombées économiques du réseau EuroVelo	21
Les ingrédients nécessaires d'une eurovéloroute	22
L'organisation d'ECF	23
Echanges avec la salle	23
Les actions de communication et les ouvertures VVV prévues en 2012 : prévoir les synergies	25
Calendrier prévisionnel.....	25
• Les ouvertures d'itinéraires	25
Camille THOMÉ	25
• Les événements potentiels à couvrir.....	25
Claire BOURGEOIS.....	25
Calendrier et outils du « Club itinéraires »	28
Propositions d'outils mis à disposition du « Club itinéraires ».....	28
Camille THOMÉ	28
Tour de table des attentes et suggestions des participants	28
Sigles.....	30

Introduction

Véronique BRIZON

Directrice du Réseau national des destinations départementales (Rn2d)

Je vous souhaite la bienvenue à cette première rencontre des animateurs d'itinéraires, co-organisée par les Départements et régions cyclables (DRC) et le Rn2d. Cette journée s'inscrit dans le prolongement de la convention que nous avons signée il y a quatre ans, et dont le but est d'accompagner la filière vélo sur ses parties « infras » et touristique.

Camille THOMÉ

Départements et régions cyclables (DRC)

Merci à tous d'être venus nombreux. Cette journée doit par ailleurs nous permettre d'identifier les attentes et les outils des univers « infras » et « touristique » combinés. Pour commencer, nous vous proposons une présentation des premiers résultats du *benchmark* des comités d'itinéraire, mené en ce moment par les DRC¹.

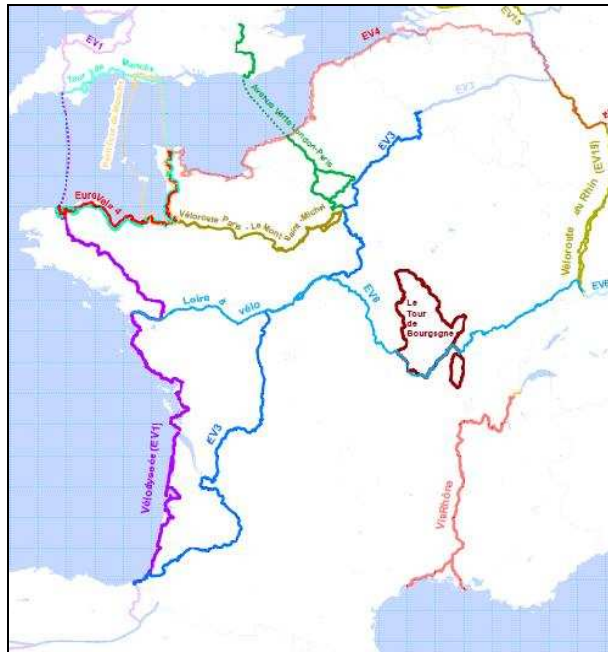


Figure 1 – Cartographie de comités d'itinéraire en France

¹ Le travail de benchmark des comités d'itinéraires piloté par les DRC est en cours ; il sera finalisé au cours du premier semestre 2012

Présentation du *Benchmark* des comités d'itinéraire DRC

Premiers résultats de l'enquête

Marc LINSIG

Altermodal

Un Comité d'itinéraire (CI) est une structure temporaire, qui élabore et porte un projet allant de l'idée d'un itinéraire à son inauguration. Son rôle est multiple : élaborer le projet, définir les modalités de gouvernance, évaluer la mise en œuvre ou encore réfléchir à l'après-projet (valorisation, développement de services...).

● Commande et méthodologie

Les DRC ont missionné le bureau d'études Altermodal pour dresser un état des lieux des CI existants, évaluer la maturité des projets, faire une synthèse par thème et exemples de réalisation et identifier les éléments-clés d'un CI. Chaque itinéraire devait faire l'objet d'une fiche synthétique et différents thèmes ont été abordés :

- organisation et gouvernance
- animation
- infrastructure
- services
- marketing et communication
- évaluation du projet.

Trois types d'itinéraires ont été étudiés : des sections françaises de parcours EuroVelo, des parcours transnationaux, et des parcours français.

La maturité des projets d'itinéraires a été évaluée sur la base de cinq phases : l'idée de l'itinéraire, la planification du projet, la réalisation (phase projet), la fin de la phase projet, et la vie de l'itinéraire. En l'occurrence, les différents projets ne sont pas au même stade de maturité (Cf. graphique ci-dessous).

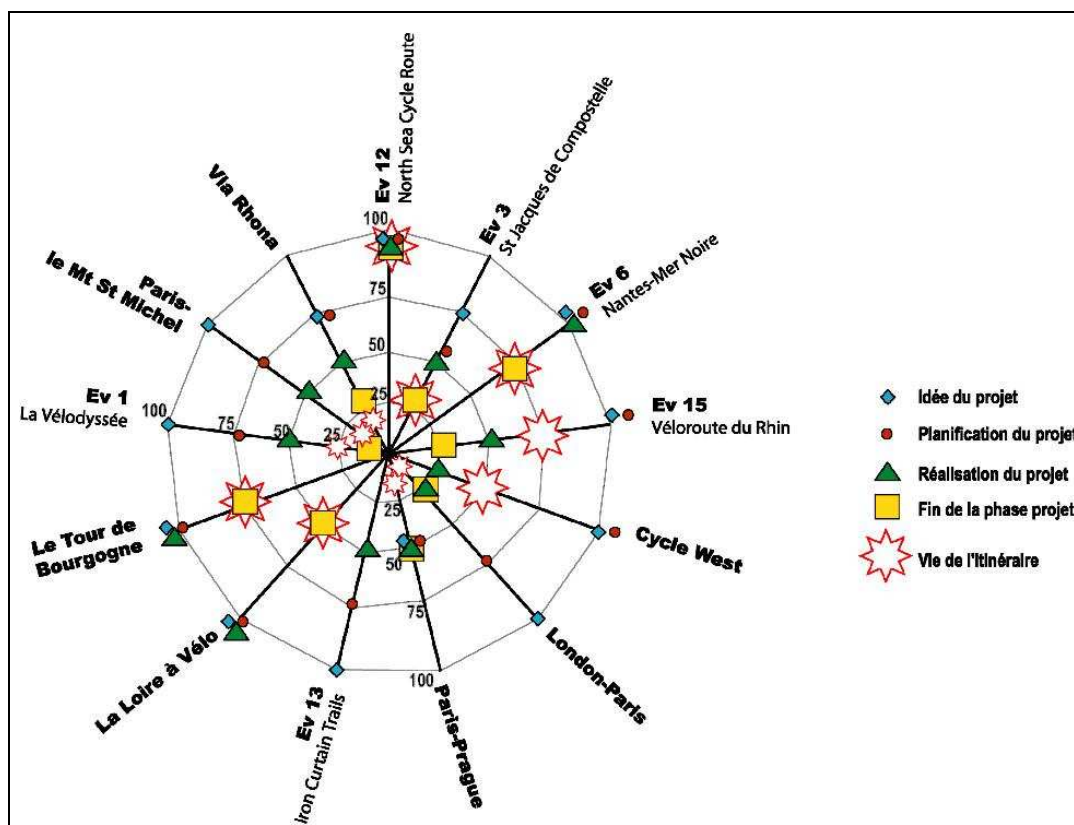


Figure 2 – Schéma de l'état d'avancement des projets

🍷 Synthèse par thème

Organisation et gouvernance

En matière d'organisation et de gouvernance, les éléments incontournables suivants ont été identifiés :

- une volonté partagée
- un consensus politique clair
- la fédération des bons partenaires
- la dimension internationale
- l'intégration des structures touristiques
- le rétroplanning.

Les difficultés qui ont été mises en évidence sont les suivantes :

- l'oubli de certains partenaires
- l'absence ou délai de conventionnement
- la sous-estimation du budget
- le non-respect des échéances (avec risque de perdre des crédits).

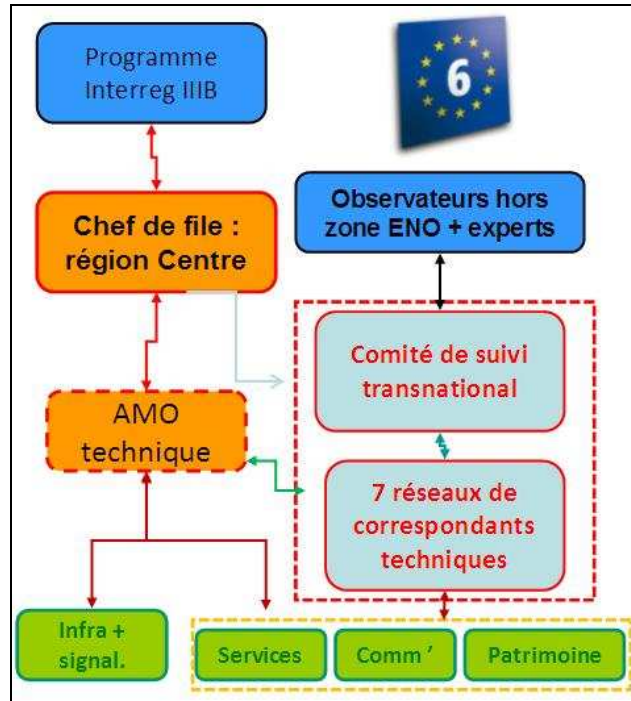


Figure 3 – Exemple d'organisation – EuroVelo 6

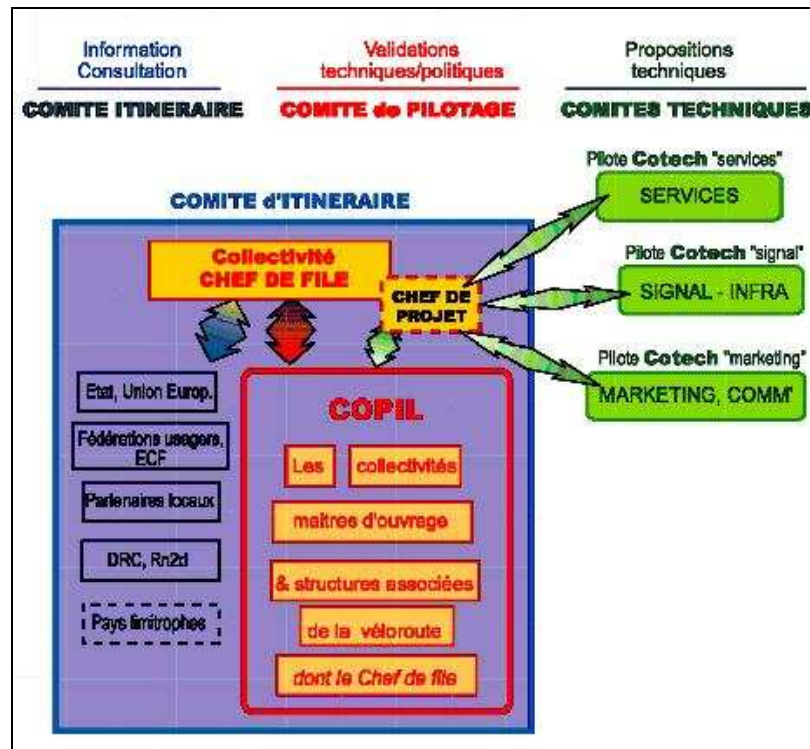


Figure 4 – Exemple d'organisation – La Vélodyssée

Animation du comité d'itinéraire

En ce qui concerne l'animation du comité d'itinéraire, les éléments déterminants sont :

- l'accompagnement méthodologique de Rn2d et des DRC au démarrage
- des ressources humaines indispensables
- un échéancier précis.

Infrastructure et signalisation

Les éléments-clés de la réalisation de l'infrastructure et de la signalisation sont :

- un objectif commun
- une bonne compréhension du périmètre du projet
- une bonne articulation des maîtrises d'ouvrage
- une stratégie de réalisation².

Pour la bonne diffusion des connaissances, les CI ont produit différents outils – fiches techniques, guide d'utilisation... – importants pour les maîtres d'ouvrage partenaires.



Figure 5 – Des référentiels communs pour les maîtres d'ouvrage partenaires

Services

En ce qui concerne les services, il s'agit de :

- définir un projet réaliste et partagé
- s'appuyer sur le réseau des animateurs tourisme³
- distinguer les référentiels des simples recommandations
- reprendre les labels nationaux existants.

En revanche, il ne faut pas :

- oublier d'intégrer les acteurs de terrain dans le projet
- créer des labels spécifiques pour chaque projet
- sous-estimer les difficultés.

Marketing et communication

S'agissant du marketing et de la communication, il est important de :

- distinguer les trois niveaux de communication (entre les partenaires, vers les acteurs locaux et vers le public)
- commencer par bien communiquer auprès de tous les partenaires actuels et potentiels
- rattacher le projet à un site Web européen ou national
- définir l'identité graphique
- laisser des marges de manœuvre aux acteurs locaux pour la communication.

² Il s'agit ici de prioriser les aménagements permettant d'ouvrir un itinéraire acceptable rapidement, et de veiller à une homogénéité des réalisations

³ Au sein des Comités régionaux du tourisme (CRT), des Comités départementaux du tourisme (CDT) et des Pays touristiques



Figure 6 – Exemple du site portail ⁴ de l’EuroVelo 6

Evaluation

L’évaluation du projet est une étape stratégique. Il s’agit de :

- utiliser des données pour mobiliser les acteurs
 - pouvoir disposer de données au démarrage du projet et au fur et à mesure de sa montée en puissance
 - organiser une démarche coordonnée à l’échelle d’un parcours
 - bien se référer à la méthode européenne
 - mettre en place des compteurs automatiques et des enquêtes.
- Il ne faut en aucun cas omettre cette étape.

● Le CI idéal

D’une manière générale, les éléments incontournables à retenir sont :

- une définition claire et partagée de la gouvernance
- la mobilisation de tous les élus
- des moyens humains de coordination de programme
- un plan marketing de qualité
- une démarche d’évaluation
- la pérennisation du partenariat au-delà du stade projet.

Le comité d’itinéraire idéal se caractériserait par les éléments suivants :

- une signalisation continue et homogène
- une bonne estimation du budget
- une gouvernance pertinente, avec un chef de file et des partenaires investis
- une volonté farouche
- des moyens
- une évaluation

⁴ www.eurovelo6.org

- une dynamique durable.

Echanges avec la salle

De la salle (Nathalie FERRAND-STIP, CDT Anjou – Loire à vélo / EuroVelo 6)

L'EuroVelo 12 semble avoir terminé toutes les étapes de réalisation. Mais comment gérer simultanément ces étapes ?

Marc LINSIG

Il s'agit de la Route de la mer du Nord. Sa réalisation ne s'est pas faite du jour au lendemain. Elle a impliqué environ 60 partenaires.

De la salle (Hélène GIRAUD, CyclotransEurope – EuroVelo 3)

Combien faut-il compter de personnes pour animer un projet ?

Marc LINSIG

Nous n'avons pas encore analysé cette question mais le document final donnera quelques ordres de grandeur. Néanmoins, d'une manière générale, il faut *a minima* une personne à temps plein pour assurer la coordination.

Véronique BRIZON

L'Etat peut accompagner les CI également.

De la salle (Sébastien BAHOLET, Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services – DGCIS –, Comité national France Vélo Tourisme)

Les services de la DGCIS ont apporté un soutien à la réalisation de la Vélodyssée et de l'itinéraire Paris – Mont-Saint-Michel, soutien qui s'est poursuivi en 2011 pour cofinancer les actions d'animation. Il faut que nous soyons en mesure d'argumenter en faveur d'une intervention financière de l'Etat.

De la salle (Nicolas POULOUIN, Association française des véloroutes et voies vertes – AF3V)

Les utilisateurs des itinéraires sont très intéressés par le travail des CI, en particulier concernant la promotion et la réalisation des aménagements. L'AF3V participe à un groupe de travail vélo mis en place par le ministère des Transports. Mais nous nous sentons un peu seuls lorsqu'il s'agit de défendre la thématique du tourisme à vélo pour obtenir des financements de l'Etat. Nous souhaiterions en outre qu'y participe un représentant de l'Etat pour la partie budget (Sébastien BAHOLET y représentant la partie économie touristique).

De la salle (Catherine GIRARD, CRT Bretagne – Voies vertes de Bretagne, Vélodyssée / EuroVelo 1 & Cycle West)

Tous ces projets d'itinéraires reposant sur la mobilisation d'un grand nombre d'acteurs, ils nécessitent une coordination. Dans le même temps, nos différentes structures n'ont pas de ressources humaines à consacrer à cette fonction. Les projets doivent donc être partagés et la contribution de l'Etat est indispensable.

Par ailleurs, dans le cadre de projets européens, il convient de souligner l'aspect relatif aux différences culturelles (même méthodologie, mais un langage et des organisations différents). Cela vaut également pour certains projets français.

Camille THOMÉ

Pour un chef de file inter-régional, le travail de coordination est encore plus important. Il doit à cet égard s'appuyer sur d'autres pilotes relais. Cela souligne toute la valeur d'une coordination régionale, à l'instar de la Bretagne et toute la valeur des pilotes de Cotech.

De la salle (Sabine ANDRIEU, CDT Loire Atlantique – Véloodyssée / EuroVelo 1)

En France, il existe en effet aussi des différences culturelles importantes. Les pilotes régionaux et de comités techniques sont capitaux. Bien entendu, nous avons aussi toujours besoin du soutien de l'Etat, à la fois financier et technique. La présence du Rn2D et des DRC est, elle aussi, précieuse.

De la salle (Stéphan BARRAULT, CDT Manche – Paris – Mont-Saint-Michel)

Le rôle technique de l'Etat et le soutien du Rn2D et des DRC confortent les partenaires territoriaux dans leur engagement dans la démarche, et doivent perdurer.

De la salle (Jean-Louis PONS, Mission nationale véloroutes et voies vertes – MN3V)

La MN3V a vocation à promouvoir les CI, approuver les schémas régionaux, piloter les projets de liaisons européennes, etc. La MN3V est portée par quelques personnes mais est appuyée par le coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. L'appui technique de l'Etat est acquis. Les animateurs d'itinéraires peuvent également s'appuyer sur un réseau technique et scientifique constitué du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), des Centres d'études techniques de l'équipement (CETE) et des correspondants relais vélo.

D'un point de vue financier, le Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) a abouti et a été adopté en CIADT. Or, dans les décisions de ce dernier, figure la mobilisation des crédits du Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) par les préfets. D'autres fonds peuvent également être mobilisés.

Le rôle de l'Etat est donc très important et nous devons travailler inlassablement à le mobiliser pour surmonter les obstacles.

De la salle (Patricia TROADEC, Conseil général Seine Maritime – Avenue verte London – Paris)

J'apprends avec surprise que l'Etat participe à un certain nombre de CI. Ce n'est pas le cas chez nous...

De la salle (Sébastien BAHOLET)

A ce jour, nous avons soutenu deux projets d'itinéraire. Nous devons poursuivre cette action. Peut-être pourrions-nous lancer un appel à projets en 2012.

France Vélo Tourisme

Le contexte de la création de FVT

Sébastien BAHOLET

France vélo tourisme (FVT) est le fruit d'une réflexion engagée il y a plusieurs années à l'initiative du coordinateur interministériel, pour développer une démarche nationale en faveur du tourisme à vélo. Ce travail s'est fondé sur divers constats : positifs (destination française majeure même à vélo, attractive et dotée de bonnes infrastructures...) et négatifs (offre peu visible, actions dispersées des différents acteurs...). **Cette réflexion nationale a abouti en 2009 à la création de l'association FVT et d'un comité national regroupant plusieurs structures impliquées dans le développement du tourisme à vélo.**

Le comité national, chargé d'établir une stratégie collective pour les différents acteurs, a identifié cinq axes sur lesquels intervenir :

- constituer une véritable vitrine de l'offre
- développer une offre de services qualifiés, à travers le label « Accueil à vélo »
- harmoniser la signalisation
- accompagner l'émergence de grands itinéraires
- évaluer et observer le marché du tourisme à vélo.

Présentation du site Web FVT

Francis LEGROS

FVT

Après deux ans et demi de travail, nous avons créé le dispositif national pour la promotion du tourisme à vélo sous le nom de FVT. Une étude réalisée par Atout France a situé la France entre le premier et le cinquième rang des destinations touristiques à vélo. Malgré cela, l'offre française en la matière est peu visible. La réflexion que nous avons menée à partir de ce constat a abouti à la proposition d'une stratégie nationale FVT.

● Contexte et méthodologie

Les initiatives, les infrastructures ou encore les organisations de développement du tourisme à vélo existantes restaient limitées. **Nous avons donc souhaité organiser une coordination nationale, à nos yeux indispensable pour développer une véritable économie touristique vélo.** Nous avons travaillé pendant deux ans pour aboutir à la réflexion nationale « La France à vélo » et nous avons constitué un groupe de travail promotion et communication. Avec en ligne de mire notre objectif de *booster* l'économie française du tourisme à vélo, nous avons créé FVT. Les ressources financières se faisant rares, nous avons souhaité un partenariat public-privé en réunissant au sein de la démarche des professionnels et des fédérations touristiques. Cinq missions ont été confiées à FVT.

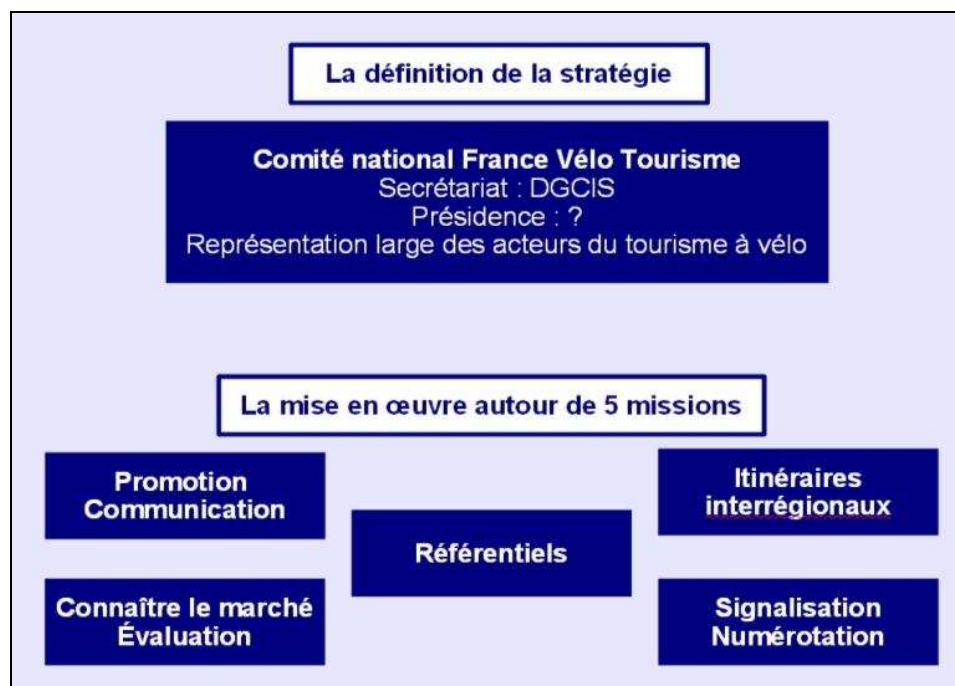


Figure 7 – La structuration de la démarche FVT

● La mission de promotion / communication

FVT souhaite développer un site Internet⁵, contribuer au lancement d'une collection de guides pour le tourisme à vélo et lancer des opérations de promotion de la filière française. **En matière de promotion touristique, c'est la première fois qu'une filière entière est soutenue au niveau national.**

Les objectifs du site Web sont divers :

- vitrine de l'offre touristique à vélo française
- visibilité des grands itinéraires et des destinations
- aide à la préparation des séjours
- commercialisation de services / produits
- solutions « clés en main ».

Il s'adresse aux usagers locaux, aux touristes en séjour, aux courts séjours, aux itinérants et aux nouveaux cyclistes (cyclistes urbains, etc.).

● Le contenu du site en préparation

Le site propose deux possibilités de recherche : par un moteur de recherche, ou par une carte interactive des grands itinéraires. Il contient également une zone réservée aux actualités, une zone interactive pour l'échange d'expériences entre les utilisateurs et une zone portail vers les sites des partenaires de FVT.

⁵ Une version temporaire du site, dédiée aux partenaires, est actuellement en ligne ; www.francevelotourisme.com



Figure 8 – La future page d'accueil du site FVT


La démarche, bien que centrée au départ sur les grands itinéraires, n'ignore pas les itinéraires secondaires.

Le site permet de faire des zooms par tronçons (avec description, cartographie, liste des services, etc.). Il donne la possibilité à l'utilisateur de construire son propre roadbook en ajoutant des étapes, en téléchargeant un tracé, etc. Il apporte également une brève information touristique sur la zone concernée.


Saône et Loire - Bourgogne du Sud

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad minim veniam, quis nostrud exerci tation ullamcorper suscipit lobortis nisl ut aliquip ex ea commodo consequat.


Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et justo odio dignissim qui blandit praesent luptatum zzril delenit augue duis dolore te feugait nulla facilisi. Nam liber tempor cum soluta nobis eleifend option congue nihil imperdiet doming id quod mazim placerat feler possim assum. Tpsl non habent clantatem



PARCOURS VÉLO EN SAÔNE ET LOIRE :



CANAL DU CENTRE



125 km

Chalon > Montchanin > Paray-le-Monial > Digoin

FAMILLE
de Chalon à St Léger et de Paray à Digoin

EXPERT
St Léger à Paray

Au départ de la plaine de Saône, un canal tranquille qui longe le Bourgogne du sud, le vignoble du Chalonnais, le Charolais et son bocage verdoyant pour finir sur la Loire à Digoin. Pour allier découverte à vélo du patrimoine culturel et industriel avec pleine nature. Parcours de l'Eurovélo 6.

Idéal en 2 à 3 étapes.

[Parcours détaillé](#)

Actualités


Titre de l'actualité

Description de l'actu et brèves ultérieures par exemple. In hac habitasse platea dictumst. Sed adipiscing libero massa. Pellentesque venenatis dapibus mi. Nunc fermentum, nisl et sodales pretium, miel eros malesuada quam, et commodo nibh nisi quis lacus.

1 2 3 4 5

Bourgogne du Sud – côte Chalonnaise

[90 km]



Chalon > Cluny > Mâcon

Familles de Chalon à Cluny et de Cluny à Mâcon

Le plus célèbre vignoble de Bourgogne se situe dans une des plus belles d'Europe. Des vignes à Mâcon à Cluny, la côte du sud de la Saône et de la Loire. Pour découvrir le patrimoine culturel et industriel avec pleine nature. Parcours de l'Eurovélo 6.

Idéal en 2 à 3 étapes.

Offres sélectionnées

Mâcon et ses prestigieux vignobles

Un séjour dans ville chargée d'histoire au cœur des plus grands vignobles Bourgognais !

150 €

[RÉSERVER](#)

Le Tour de Bourgogne à vélo

Le guide indispensable pour découvrir intégralement les 800 km de frontière en 42 étapes.

15 €

[COMMANDEZ](#)

Sacoches Discover Classic

Cette sacoches résistante pour roue arrière est rendue étanche grâce à la finition Ultra Seam Tech.

120 €

[COMMANDEZ](#)

Les plus belles voies vertes de France

Une première étape pour donner envie de découvrir la France à vélo et en rollers.

15 €

Figure 9 – Exemple de zoom sur un tronçon

Les fonctions interactives du site permettent aussi de télécharger un tracé GPS, de déposer des avis et des photos, de partager des informations sur les réseaux sociaux et de consulter les avis de la communauté FVT. Le site propose également des contenus culturels (rubriques thématiques, etc.). Des offres commerciales seront publiées sur le site (sectionnées par FVT, séjours packagés, services vélo, guides et cartes, hébergement et matériel).

Le site francevelotourisme.com deviendra l'interface des itinéraires internationaux en France. Pour le futur site eurovelo.com, plutôt que de travailler avec chacun des CI d'Europe, l'European Cyclists' Federation (ECF) préfère s'appuyer sur une vitrine unique par pays.

Enfin, les responsables d'un parcours pourront gérer eux-mêmes les fonctionnalités propres à leur itinéraire.

● Perspectives

Le site doit ouvrir en juin 2012 et permettre à la France d'être la première destination vélo en Europe. Mais la réussite du projet repose surtout sur la participation de tous les acteurs du tourisme à vélo.

Echanges avec la salle

Marc LINSIG

Comment le site permet-il concrètement à un usager de réserver un vélo et un hébergement ?

Francis LEGROS

L'utilisateur trouvera ces informations en zoomant sur la portion d'itinéraire qui l'intéresse. Des offres packagées seront également proposées.

De la salle (Erick MARCHANDISE, CyclotransEurope – EuroVelo 3)

Ce site est impressionnant, mais quels liens aura-t-il avec le site existant de l'AF3V ? Par ailleurs, qu'en sera-t-il de la maintenance du site ?

Francis LEGROS

Nous ne sommes pas encore en mesure de répondre à votre première question.

De la salle (Philippe COUPY, FVT)

En réponse à votre seconde question, il s'agira de créer des interconnexions avec les bases de données touristiques des territoires partenaires. Les internautes eux-mêmes remonteront un certain nombre d'informations.

De la salle (Nathalie FERRAND-STIP)

Selon quelles modalités devons-nous vous transmettre les informations ?

Francis LEGROS

Nous déterminerons les modalités en fonction des systèmes de chacun.

De la salle (Christian FLEITH, Association départementale du tourisme – ADT – Bas Rhin – Véloroute Rhin / EuroVelo 15)

Les partenaires privés devront-ils payer une cotisation pour être présents sur le site ? Pourquoi ne pas prévoir une possibilité de recherche par ville ? Les usagers peinent parfois à localiser les villes sur les itinéraires...

De la salle (Philippe COUPY)

Nous élaborons une grille tarifaire pour la diffusion d'informations sur le site.

Francis LEGROS

Les villes sont de toute façon les portes d'entrée de tous les grands itinéraires. Elles apparaîtront de toute façon par le biais des cartographies.

De la salle (Sylvie PALPANT, AF3V – Luberon)

Quels sont la gouvernance de FVT et le modèle économique du site à long terme ?

Le site répond à toutes les questions que se pose un usager. Cependant, le traitement des données et leur mise à jour risquent d'être difficiles, les différents organismes n'utilisant pas les mêmes logiciels.

Francis LEGROS

La gouvernance fait intervenir des représentants des acteurs de la mise en marché touristique, et repose sur un partenariat public-privé. Elle rassemble également les fédérations du tourisme. Nous rediscuterons du modèle économique du site lors d'un prochain conseil d'administration. Nous cherchons à atteindre un modèle proche de celui de la Suisse qui repose sur 30 % de participation de l'Etat, 30 % des collectivités territoriales et 30 % des partenaires privés. A terme, nous visons une contribution plus importante des acteurs privés (qui tireront des bénéfices de cet outil).

Le référentiel national « Accueil vélo »

• Pourquoi un label unique ?

Véronique BRIZON

La création du label national « Accueil vélo », confiée par FVT à Rn2D et à la Fédération nationale des comités régionaux du tourisme (FNCRT), s'inscrit dans l'objectif de faire de la France la première destination à vélo.

La France dispose à l'heure actuelle d'une multitude de labels différents, donnant une impression d'offre touristique désorganisée, d'où la volonté de créer un label unique. **Après étude des labels existants, nous avons retenu celui de la région Centre pour l'élargir au territoire national.** Aujourd'hui, le CRT Centre et FVT se partagent la propriété du label. Pour obtenir le label, un professionnel doit, notamment, être situé dans un rayon de 5 km d'un itinéraire cyclable touristique, jalonné et sécurisé.



Figure 10 – Exemples de labels de qualité en France

FVT sera chargé du déploiement, en plusieurs étapes :

- sur les grands itinéraires prêts⁶ (moyennant la signature de conventions)
- sur des boucles et des itinéraires (par exemple, le Pays des châteaux...).

Le référentiel vise quatre catégories de prestations :

- les hébergements touristiques
- les loueurs et réparateurs de vélos

⁶ Il a été décidé de ne pas forcément exclure du périmètre les itinéraires sportifs ; à titre expérimental, deux ont été intégrés à la démarche

- les offices de tourisme
- les sites de visite et de loisirs.

🍷 Quatre référentiels de qualité

Vincent GARNIER

CRT Centre Val de Loire – VVV régionales, Loire à vélo / EuroVelo 6

Nous travaillons sur le projet de label depuis 15 ans. A l'origine, ce sont des hébergeurs qui ont souhaité créer ce label pour offrir des services de qualité. L'action présentée est le fruit d'un travail interrégional entre la région Centre et les Pays de la Loire.

Référentiel hébergements

Des critères obligatoires ont été définis pour la catégorie hébergement. Les prestataires doivent mettre à disposition de leurs clients :

- documentation et conseils
- informations météorologiques
- possibilité de transfert des bagages à l'hébergement suivant⁷
- solution adaptée pour laver et sécher le linge
- local fermé et sécurisé pour les vélos
- location de vélos et d'accessoires vélo sur place ou à proximité
- kit de réparation en cas de petites avaries
- solution de nettoyage des vélos
- petits-déjeuners adaptés à l'effort.

La démarche doit également favoriser les synergies entre les acteurs (taxis, réparateurs de vélo, hôteliers, etc.).

Référentiel loueurs et réparateurs de cycles⁸

Les critères obligatoires de ce référentiel sont les suivants :

- vélos de qualité de 18 vitesses minimum
- réparation et mise à disposition d'accessoires
- ouverture du 1^{er} avril au 30 septembre au minimum avec une large amplitude horaire durant la période estivale
- documentation et conseil
- assistance dépannage
- prévisions météorologiques
- consignes à bagages.

Référentiel sites de visites et de loisirs

Les critères obligatoires du référentiel sites de visites et de loisirs sont :

- un stationnement vélo proche de l'entrée des sites
- un point d'eau potable et des toilettes
- de la documentation vélo.

Référentiel offices de tourisme

Enfin, les critères du référentiel offices de tourisme sont :

- stationnements vélo
- point d'eau potable et toilettes

⁷ Il n'est pas dit cependant que ce service doive être gratuit ; il peut être rendu par l'hébergeur ou un prestataire extérieur

⁸ Des questions se posent encore en ce qui concerne le nombre minimum de vélos – fixé à 40 – qu'un loueur doit proposer pour obtenir le label. Des marges de manœuvre seront possibles pour permettre aux loueurs intéressés **par le label puissent d'entrer** dans la démarche.

- informations utiles au séjour à vélo
- prévisions météorologiques
- conseils et documentation vélo
- kit léger de réparation
- possibilité de réserver un hébergement ou taxi.

● Déploiement de la démarche

Le label sera accordé pour une durée de trois ans. Une contribution financière sera demandée au professionnel qui obtiendra nécessairement un retour sur investissement. **Le label « Accueil vélo » devient un avantage concurrentiel pour les professionnels et les itinéraires.** En outre, la synergie mise en place au niveau national est déterminante pour le futur des itinéraires.

Echanges avec la salle

De la salle (Erick MARCHANDISE)

Ne faudrait-il pas envisager un référentiel pour les gares ?

Vincent GARNIER

La labellisation des gares n'est pas à l'ordre du jour car elle est complexe, en particulier en ce qui concerne le transport des vélos dans les trains. Si la SNCF ne développe pas cette tendance, des conflits risquent d'apparaître.

De la salle (Sabine ANDRIEU)

Nous avons entrepris le déploiement du label sur la Vélodyssée en septembre 2011, mais nous venons d'apprendre que l'obtention du label était payante. Les prestataires risquent de l'accepter difficilement. Ne pourriez-vous pas envisager une solution transitoire, pour nous laisser le temps de formuler notre offre ?

Véronique BRIZON

Le conseil d'administration de FVT réexaminera cette question. Cependant, il faut aussi savoir qu'une visite de classement coûte au moins 180 euros.

Vincent GARNIER

La labellisation a un coût. Les professionnels recevront du matériel (plaque « Accueil vélo »...) et seront en plus visibles sur le site Internet.

De la salle (Sabine ANDRIEU)

Nous ne remettons pas en cause le fait que la labellisation soit payante, mais la stratégie de déploiement.

De la salle (Didier BOUCHERON, CRT Franche-Comté)

Quel sera l'organisme certificateur ?

Véronique BRIZON

Il ne s'agit pas d'une certification mais d'un label. Le contrôle sera opéré par des acteurs de terrain qui seront différents selon les itinéraires (pilote CRT, pilote CDT...).

De la salle (Anne JOLIBOIS, CDT 14 – Cycle West / EuroVelo 4)

En ce qui nous concerne, nous n'en sommes qu'au début de la création de l'itinéraire des plages du débarquement au Mont-Saint-Michel. Nous risquons d'avoir du mal à entraîner les hébergeurs dans la démarche.

Vincent GARNIER

Parmi eux, invitez les « têtes de pont » à venir dans la région Centre pour rencontrer les professionnels engagés dans la démarche. Ils sauront les convaincre de l'intérêt économique du label.

De la salle (Anne JOLIBOIS)

Les contextes sont différents selon les territoires. Par ailleurs, il me semble qu'il revient au pilote de l'itinéraire de décider si la démarche doit être payante ou non.

De la salle (Erick MARCHANDISE)

Dans le département de l'Aisne par exemple, certains hébergeurs en milieu rural sont en très grande difficulté. Comment pouvons-nous leur demander de payer 200 euros de cotisation ?

Véronique BRIZON

Nous devons réfléchir à la façon dont nous pourrions gérer les différences entre les territoires. Cependant, les professionnels doivent de leur côté avoir conscience de l'avantage économique que représente le label.

De la salle (Catherine GIRARD)

Le déploiement du référentiel est prévu en plusieurs étapes. Mais, si nous mettons en œuvre le référentiel national, nous l'appliquerons sur l'ensemble de notre territoire, sans distinction entre itinéraires nationaux ou départementaux.

Véronique BRIZON

Nous avons organisé le déploiement en deux étapes car nous ne pourrions pas le faire en une seule fois. Toutefois, nous procéderons de façon pragmatique.

De la salle (Catherine GIRARD)

La Bretagne est très intéressée par le label national. Dans le même temps, nous envisageons de développer un site Internet régional dans lequel nous intégrerons les grands itinéraires régionaux. Il faudra que votre plan de charge puisse supporter ces données, sinon nous risquons de vouloir chercher une autre solution. Par ailleurs, le site FVT fera-t-il apparaître un lien vers celui des EuroVelo ?

Francis LEGROS

Nous pourrions consacrer davantage de moyens humains en cas d'affluence de données. C'est le contenant qui était le plus difficile à construire.

Tous les liens vers les sites des grands itinéraires entrant ou sortant de France seront présents sur le site, de même qu'un lien vers le site de l'ECF (*et d'eurovelo.com à terme, ndlr*).

De la salle (Jennifer CHICOYNEAU de LAVALLETTE, conseil régional Basse Normandie – Normandie à vélo, Cycle West)

La participation de 200 euros pour trois ans ne me paraît pas choquante. Elle tient compte, d'une part, de la valeur ajoutée que représente le label national et, d'autre part, de l'accompagnement des pilotes d'itinéraires. Ne pourriez-vous pas cependant traiter ces deux aspects indépendamment, pour laisser les pilotes décider de la contribution demandée ou non aux professionnels ?

Véronique BRIZON

Sur les 200 euros, une toute petite part ira à FVT et le reste retournera au terrain. Quoi qu'il en soit, je reste persuadée qu'il faut un label national payant et des procédures de contrôle homogènes.

De la salle (Didier BOUCHERON)

Avez-vous envisagé des synergies entre le label « Accueil vélo » et la marque Qualité Tourisme ?

Sébastien BAHOLET

Pour l'instant, nous n'avons pas trouvé la bonne formule de collaboration. Il faut probablement attendre que le dispositif « Accueil vélo » soit installé.

De la salle (Christian SEGALA, CDT Oise – Avenue verte London – Paris / EuroVelo 3)

Le projet de site Internet pour l'Avenue verte London – Paris est très avancé.

Avez-vous prévu des mesures pour le référencement du site FVT ?

Francis LEGROS

Le site francevelotourisme.com est en ligne, et est déjà bien référencé. Nous avons déjà essayé de communiquer vis-à-vis d'une communauté potentielle d'internautes.

De la salle (Hélène GIRAUD)

Quel sera le coût pour un itinéraire qui veut apparaître sur le site Internet FVT ? Par ailleurs, que se passera-t-il dans le cas où un CI ne voudrait pas adhérer à la démarche ?

Francis LEGROS

Le coût sera proportionnel au travail que l'inscription de l'itinéraire représentera, lui-même fonction de la longueur de l'itinéraire notamment. Je vous rappelle cependant que FVT ne cherche pas à gagner d'argent.

De la salle (Philippe COUPY)

Le coût doit couvrir le travail de géolocalisation de l'itinéraire, la collecte des informations sur les services, etc., mais également le travail de développement des fonctionnalités spécifiques du site Internet des itinéraires (optionnel). A titre indicatif, cela représente environ 46 000 euros HT pour les 1 200 km de la Vélodyssée.

De la salle (Sabine ANDRIEU)

C'est au minimum 62 000 euros TTC.

Francis LEGROS

Oui, mais avec la duplication du site sous la marque propre de la Vélodyssée.

De la salle (Philippe COUPY)

Les informations relatives à la Vélodyssée sont à la fois sur le site de l'itinéraire et sur celui de FVT (avec la même architecture Web).

De la salle (Sabine ANDRIEU)

Les professionnels engagés dans la démarche nous questionnent sur la date de livraison des différents outils (conventions, charte, etc.), qu'ils devaient recevoir à la fin du mois d'octobre 2011. Pourrions-nous avoir une réponse lors du prochain conseil d'administration de FVT ?

Véronique BRIZON

Oui.

EuroVelo : les conditions de complémentarité réussie

Intervention traduite par Camille THOMÉ

L'European Cyclists' Federation

Adam BODOR

European Cyclists' Federation (ECF)

L'ECF est une fédération-parapluie qui regroupe 65 fédérations de cyclistes en Europe. L'ECF est propriétaire de la marque et du réseau EuroVelo. L'objectif est de développer un réseau de véloroutes de grande qualité à travers toute l'Europe. **Les eurovéloroutes européennes ont à la fois une fonction touristique et utilitaire.** A ce jour, l'on compte 14 eurovéloroutes. Les dernières nées sont la 13 et la 15. L'objectif est d'achever le réseau d'ici à 2020.

Les retombées économiques du réseau EuroVelo

Adam BODOR

Le rôle de l'ECF est aussi de faire du *lobbying* en faveur du réseau. En effet, le tourisme à vélo est en plein essor et EuroVelo apporte une valeur ajoutée très importante. Une étude a été réalisée par le Parlement européen sur les retombées économiques liées au réseau⁹. En moyenne, 53 euros sont dépensés par jour par le touriste à vélo (majoritairement pour les boissons et la restauration). En moyenne, 2,8 milliards de voyages à vélo sont entrepris en Europe chaque année.

L'ambition de FVT de faire de la France la première destination à vélo est tout à fait réaliste, dans la mesure où le marché domestique est déjà très important et où les estimations européennes évaluent à 18,5 milliards d'euros annuels l'économie touristique liée au tourisme à vélo.

Le potentiel du réseau EuroVelo est immense, avec plus de 12 millions de voyages touristiques par an et environ 33,3 millions d'excursions d'une journée. La valeur ajoutée du réseau a été estimée à 5 milliards d'euros par an supplémentaire, par rapport à un itinéraire hors réseau.

⁹ Le document est téléchargeable sur le site du parlement européen www.europarl.europa.eu



Figure 11 – Le réseau EuroVelo

Les ingrédients nécessaires d'une eurovéloroute

Adam BODOR

Une eurovéloroute¹⁰ doit réunir les ingrédients suivants :

- une route attractive, sûre et confortable, basée sur un linéaire supérieur à 1 000 km, intégrant au moins deux pays, et décliné au niveau national et régional
- une signalisation directionnelle claire et homogène, signifiante et attractive
- les services et les hébergements : la France est connue pour la qualité de ses hébergements, mais la question est de savoir comment les prestataires prennent les cyclistes en compte
- une promotion efficace et à jour : la promotion des itinéraires doit reposer sur des outils efficaces (réseaux sociaux, etc.) et une animation très dynamique.



¹⁰ Plusieurs référentiels EuroVelo sont disponible : un d'ordre général, l'un sur la signalisation, un autre sur les centres nationaux de signalisation. Un dernier est en cours d'élaboration sur le développement des *handbook*.

Figure 11 – Exemple d'intégration du logo EuroVelo dans la signalisation de l'Eurovéloroute des Fleuves / EuroVelo 6

L'organisation d'ECF

Adam BODOR

Le conseil d'administration de l'ECF fixe les grandes orientations. L'*EuroVelo Management Team* est sollicitée pour toutes les discussions sur le réseau EuroVelo. Ensuite, tout le travail de mise en œuvre est fait par les centres de coordination nationaux. En France, ce sont les DRC qui endossent ce rôle.

L'ECF assure l'échange d'expériences et des bonnes pratiques, ainsi que la communication d'EuroVelo au niveau européen. Les centres nationaux de coordination réalisent le même travail au niveau national. Ils doivent évidemment réunir un certain nombre d'organismes différents (collectivités, organisations du tourisme, associations de cyclistes, autorités de transport public et sociétés de service). Je déplore d'ailleurs l'absence dans vos débats de représentants des transports publics. En tout état de cause, **la France est bien plus avancée que d'autres pays dans la structuration du réseau**. Le choix du coordinateur national¹¹ est différent d'un pays à l'autre. Trois grandes catégories se distinguent : des pays choisissent des associations, d'autres s'appuient sur des organismes gouvernementaux et d'autres sur un consortium des deux. L'inconvénient des deux premiers types d'acteurs est qu'ils ont tendance à focaliser sur l'un des sujets du développement des routes : infras, tourisme, développement économique, etc.

Echanges avec la salle

De la salle (Hélène GIRAUD)

Comment calculez-vous la valeur ajoutée d'une EuroVelo ?

Adam BODOR

Cela a été calculé par l'université de Breda (Pays-Bas), à partir d'estimations réalisées pour l'EuroVelo 6.

De la salle (Catherine GIRARD)

L'ECF recommande-t-elle l'intégration du pictogramme de l'itinéraire sur l'ensemble de la signalisation directionnelle ?

Adam BODOR

Idéalement, il faut l'intégrer systématiquement. Cependant, je comprends que cela ne soit pas toujours possible techniquement.

De la salle (Erick MARCHANDISE)

L'une des grandes difficultés que l'on constate sur les eurovéloroutes concerne les liaisons internationales par train, avec un vélo.

Adam BODOR

¹¹ Vous trouverez davantage d'informations sur les coordinateurs nationaux sur les sites www.eurovelo.org et www.europemobility.info

L'ECF a milité pour que le cycliste soit mentionné dans la directive relative aux usagers des transports, pour obliger les opérateurs des transports à proposer cette possibilité. Mais les opérateurs y étant opposés, l'Europe a assoupli ses règles. **L'implication du secteur des transports publics dans le développement des VVV est indispensable.**

Les actions de communication et les ouvertures VVV¹² prévues en 2012 : prévoir les synergies

Calendrier prévisionnel

● Les ouvertures d'itinéraires

Camille THOMÉ

Les VVV présentes ne sont en aucun cas concurrentes les unes avec les autres, d'où l'importance de coordonner les actions de communication et les dates de leur ouverture. Différentes ouvertures d'itinéraires sont déjà programmées (dates à confirmer) :

- Loire à vélo : 2012
- Avenue Verte London – Paris : début 2012
- EuroVelo 15 / Véloroute Rhin : printemps 2012 (pour partie) et 2013 pour l'ensemble des services
- Véloscénie (Paris – Mont-Saint-Michel) : juin 2012
- Véloroutes Basse-Normandie : juin 2012
- EuroVelo 1 / Vélodyssée : 30 juin 2012
- Cycle West : de 2011 à 2015.

● Les événements potentiels à couvrir

Nous avons également listé les manifestations en 2012 qui méritent une certaine attention :

- forum DEPTOUR
- Salon du randonneur à Lyon
- Velocity Global 2012 (Vancouver)
- Fête nationale du vélo
- Avant Tour et départ du Tour de France (Belgique)
- Eurobike (Allemagne)
- Salon du cycle à Paris
- journées nationales des voies vertes
- rencontres des DRC.

Véronique BRIZON

Certains événements pourront être l'occasion pour les itinéraires de communiquer.

Claire BOURGEOIS

Rn2D

Le forum DEPTOUR se passe à Paris au Salon Hoche, sur une journée et demie. Les CDT y tiendront des stands. **Un des stands pourrait être réservé aux itinéraires inaugurés en 2012.**

¹² Véloroute voie verte

L'Association des départements de France (ADF) nous propose une collaboration sur l'avant Tour de France. Elle mettrait un stand à notre disposition. De la même manière, il faudrait produire un dossier de presse et des outils de communication communs.

Véronique BRIZON

L'ADF est partenaire du Tour de France depuis quelques années. L'avant Tour s'organise à Liège et est davantage ouvert au grand public que le départ du Tour de France.

De la salle (Nicolas POULOUIN)

Cette action peut-elle concerner des itinéraires potentiels ?

Véronique BRIZON

Pour le Forum DEPTOUR, nous pensons surtout aux itinéraires à ouvrir en 2012.

Camille THOMÉ

L'ADF disposera d'un stand sur l'avant Tour quoi qu'il arrive. La presse est quant à elle preneuse de nouveautés. Une présence lors de ces événements pourrait donc être intéressante, même si le public n'est pas forcément celui qui nous intéresse.

De la salle (Nicolas KOBYLINSKY, Conseil régional Nord – Pas de Calais)

Les 28 et 29 juin 2012, l'agglomération Maubeuge Val de Sambre inaugurera une portion d'itinéraire. L'avant Tour représente donc un intérêt dans ce cadre.

De la salle (Sabine ANDRIEU)

Nous sommes également très intéressés par ces événements, pour la Vélodyssée. Nous souhaitons profiter en particulier du Forum DEPTOUR, comme d'une première opération de relation presse, pour annoncer l'ouverture de la Vélodyssée.

De la salle

Le Forum DEPTOUR pourrait également intéresser les partenaires de la Véloscénie. Le dossier de presse commun qui serait produit à l'occasion de cet événement pourrait également servir lors de l'avant-Tour.

De la salle (Isabelle PARFITT, CRT Bretagne – Vélodyssée / EV 1 / Cycle West)

Qui se chargera de la coordination pour l'élaboration d'un dossier de presse commun ?

Véronique BRIZON

Je propose que le Rn2D s'occupe de cette coordination. Cependant, il faudra constituer un groupe de travail pour décider du contenu des outils de communication.

De la salle (Isabelle PARFIT)

Peut-être pourrions-nous travailler avec Altermodal et utiliser le travail réalisé pour les fiches techniques d'itinéraires.

Camille THOMÉ

La participation au Forum DEPTOUR semble faire consensus. Selon la suggestion d'Isabelle, nous pourrions solliciter Altermodal pour élaborer une fiche-type d'itinéraire en vue de la constitution des outils de communication. Par ailleurs, ces événements sont de très bonnes occasions sur les ouvertures d'itinéraires auprès des journalistes.

De la salle (Sabine ANDRIEU)

Le dossier de presse commun pourrait contenir une partie générique sur l'itinérance à vélo en France et, dans une autre partie, une page par itinéraire (construite sur un modèle calibré).

De la salle (Catherine GIRARD)

La FNCRT organise une autre opération au mois de mars 2012. Nous pourrions également y être présents.

Camille THOMÉ

En somme, nous avons besoin que vous nous communiquiez la date approximative de l'inauguration de votre itinéraire, pour une coordination entre les différents événements, ainsi que le nom d'une personne référente. Claire Bourgeois et moi pouvons construire une fiche-type pour une description des itinéraires qui ouvriront en 2012 en vue de la constitution d'un dossier de presse commun. Nous vous proposerons ensuite un projet de contenu pour le reste du dossier.

Enfin, les prochaines rencontres des DRC se tiendront à Nantes en septembre 2012, cela constitue une date pour une nouvelle rencontre entre vous.

Calendrier et outils du « Club itinéraires »

Propositions d'outils mis à disposition du « Club itinéraires »

Camille THOMÉ

Nous vous avons soumis un questionnaire pour vous interroger sur vos attentes vis-à-vis du « Club itinéraires ». Nous avons classé ces attentes par thématiques :

- l'échange d'expérience
- la mutualisation des réflexions, des moyens, des méthodes et des actions
- la mise en réseau des acteurs (pour une valorisation plus efficace des itinéraires et services)
- l'optimisation (communication lors d'événements, etc.)
- le fait que le club soit force de propositions
- le conseil, l'appui et les recommandations.

Quelques pistes de travail se dessinent :

- la création de pages Web dédiées (à renforcer)
- la création de cartes de travail
- des ateliers dédiés et des rencontres annuelles (DRC)
- des études et des chantiers spécifiques : *benchmark* des comités d'itinéraires (DRC), suivi et évaluations des fréquentations (chantier prévu par les DRC pour 2012). La comparaison des données d'un itinéraire à l'autre permet souvent de dégager des pistes d'amélioration.
- des actions de communication (avec trois événements en 2012 : le Forum DEPTOUR, le Tour de France et la fête du vélo).

Tour de table des attentes et suggestions des participants

De la salle (Hélène GIRAUD)

Cette journée nous a beaucoup appris. Par ailleurs, même si nous ne prévoyons pas d'ouvrir un itinéraire en 2012, il serait intéressant de construire les fiches d'itinéraires évoquées. Enfin, le salon organisé à Berlin, et où se rendent les *Tour operator* vélo, semble être un événement pertinent pour communiquer sur nos grands itinéraires.

De la salle (Véloscénie)

Il faudrait mutualiser la promotion auprès des *Tour operators* et nos moyens de communication (le site Internet FVT est une première étape).

De plus, nous souhaiterions que soit traitée la problématique de superposition des signalétiques sur nos itinéraires de la Manche¹³.

Camille THOMÉ

Un guide du CERTU est en cours d'actualisation, qui défend le fait que les identifiants d'itinéraires puissent être acceptés sur la signalétique directionnelle et qu'une superposition

¹³ En particulier, le tronçon arrivant au Mont-Saint-Michel est à la fois concerné par Cycle West, la Véloscénie, l'itinéraire Des plages du débarquement au Mont-Saint-Michel...

soit possible (tout en partant du principe que c'est l'itinéraire de « niveau supérieur » qui primera si un identifiant doit être choisi)¹⁴.

Véronique BRIZON

La mutualisation de la communication des itinéraires relève de la mission de FVT, pour assurer une certaine homogénéité entre les itinéraires.

De la salle (Christian WEISSBERGER, conseil général Bas Rhin – Véloroute Rhin / EuroVelo 15)
Dans le *benchmark*, il me semble important de faire apparaître une interview (avec photo) du coordinateur de l'itinéraire. Il faut mettre les personnes en avant.

De la salle (Sabine ANDRIEU)

Le club présente l'intérêt d'encadrer plus formellement ce que nous faisons auparavant. Par ailleurs, la mutualisation de la communication nous permettra de mener des opérations que nous ne pouvions pas entreprendre seuls. Enfin, une fois les grands lancements passés, nous aurons à réaliser un travail important d'évaluation.

Camille THOMÉ

En 2012, un atelier des rencontres DRC sera consacré à ce sujet. En attendant, la consigne est d'utiliser des outils qui puissent être partagés. Sans cela, l'évaluation n'aura pas de valeur. Plusieurs outils me semblent importants pour le « Club CI » : d'une part, la partie qui concerne les référentiels et, d'autre part, les outils administratifs (cahier des charges types pour toutes les actions incontournables : signalisation, certification, etc.).

De la salle (Catherine GIRARD)

A quel moment faudrait-il que nous nous mettions en relation avec Atout France pour que le travail de structuration de l'offre touristique puisse être relayé en termes de marketing touristique ?

Véronique BRIZON

Nous nous ferons le relais auprès d'Atout France.

Sébastien BAHOLET

Atout France aura peut-être plus envie de travailler avec FVT lorsque nous aurons des preuves de l'intérêt économique du vélo.

Camille THOMÉ

Faites-nous part de vos suggestions éventuelles sur les sujets que nous avons abordés, à la fois aux DRC et au Rn2D. Le prochain rendez-vous du Club d'itinéraires sera aux rencontres des DRC en septembre 2012. D'ici là des outils auront été portés à votre connaissance.

Véronique BRIZON

Merci à tous.

¹⁴ Cf. atelier 3 des dernières Rencontres des DRC

Sigles

ADT : Association départementale du tourisme

AF3V : Association française des véloroutes et voies vertes

CDT : Comité départemental du tourisme

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CETE : Centres d'études techniques de l'équipement

CI : Comité d'itinéraire

CRT : Comité régional du tourisme

DGCIS : Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services

DRC : Départements et régions cyclables

ECF : *European Cyclist' Federation*

FEADER : Fonds européen agricole pour le développement rural

FNCRT : Fédération nationale des comités régionaux du tourisme

FVT : France Vélo Tourisme

MN3V : Mission nationale véloroutes et voies vertes

ON3V : Observatoire national des véloroutes et voies vertes

Rn2d : Réseau national des destinations départementales

SN3V : Schéma national des véloroutes et voies vertes

VVV : Véloroute et voie verte

Compte-rendu de la rencontre
15 novembre 2011

© Rn2D & DRC 2011