

15 novembre 2012

## Club Itinéraires

proposé par les partenaires de la démarche



---

# Compte-rendu

---

## PROGRAMME

### → Introduction p. 3

Dominique LEBRUN, [Coordonnateur interministériel vélo](#),  
Véronique BRIZON, [Réseau National des Destinations Départementales](#),  
Camille THOMÉ, [Départements et Régions Cyclables](#)

### → Le tourisme à vélo en France : un marché prometteur p. 3

Gabrielle LABESCAT, [Atout France](#)

### → Table ronde n°1 / Bilan, prospective et attentes par rapport à l'année écoulée : p. 3 gouvernance et financements / services / infrastructure / marketing

- Pierre SABOURAUD, [Avenue Verte London - Paris](#)
  - Pierre LABADIE, [Champagne-Ardenne à vélo](#)
  - Stéphanie LEIBEL-THÉPÔT, [Alsace à vélo](#)
  - Stephan BARRAULT, [La Véloscénie Paris - le Mont Saint Michel](#)
  - Sabine ANDRIEU, [La Véloodyssée](#)
- Modérateur : Dominique LEBRUN, [coordonnateur interministériel vélo](#)

### → Atelier 1 : « Infrastructure » p. 7

- Camille THOMÉ, [Départements et régions cyclables](#)
- Benoît SILVESTRE, [Conseil général de Seine-Maritime](#)
- Pierre TOULOUSE, [Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie \(MEDDE\)](#)

### → Atelier 2 : « Devenir partenaires France Vélo Tourisme » p. 9

- Francis LEGROS, [France Vélo Tourisme](#)
- Florent TIJOU, [France Vélo Tourisme](#)

### → Atelier 2 bis : « Être partenaires France Vélo Tourisme » p. 11

- Philippe COUPY, [France Vélo Tourisme](#)
- Nicolas PINSON, [France Vélo Tourisme](#)

### → Table ronde n°2 / Les conditions de la pérennité des itinéraires : p. 13

Accessibilité & Intermodalité / Articulations Web / Dynamiques territoriales

### Grands témoins

- Nicolas CLIFFORD, [Blue Marble Travel](#)
  - Nicolas DOURLENS, [Conseil régional du Centre](#)
  - Adam BODOR, [European cyclists' federation](#)
  - Claude SEYSE, [Présidente de Loire-Atlantique Tourisme](#)
  - Paulo-Serge LOPES, [Conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais](#)
  - Dominique LEBRUN, [Coordonnateur interministériel pour le vélo](#)
- Modérateur : Nicolas MERCAT, [Inddigo](#) / [France Vélo Tourisme](#)

## INTRODUCTION

- Dominique LEBRUN , coordonnateur interministériel pour le vélo
- Véronique BRIZON, Réseau National des Destinations Départementales
- Camille THOMÉ, Départements et Régions Cyclables

## LA FRANCE : DESTINATION DE TOURISME À VÉLO POUR LES CLIENTÈLES INTERNATIONALES

Gabrielle LABESCAT, Atout France

### *Présentation diaporama*

Nicolas MERCAT : l'étude de fréquentation menée en 2012 sur l'EuroVélo 6 en Franche-Comté montre une progression très forte de la fréquentation. On passe de 3% d'itinérants en 2006 à 15% en 2012.

De nouvelles clientèles apparaissent : des familles et des jeunes en groupes (au niveau de dépenses plus faible), des cyclistes en vélo à assistance électrique, des voyageurs de très longue distance (4 % des cyclistes font l'intégralité de l'EV6).

Le 1<sup>er</sup> marché en volume reste l'Allemagne, le 2<sup>e</sup> marché important est la Suisse.

## TABLE RONDE N°1 / BILAN, PROSPECTIVE ET ATTENTES PAR RAPPORT À L'ANNÉE ÉCOULÉE :

Gouvernance et Financements / Services / Infrastructure / Marketing

*Compte-rendu : Liza NATAF - MEDDE*

Échanges thématiques à partir de témoignages de pilotes d'itinéraires et de pilotes de schémas régionaux véloroutes et voies vertes

### **Modérateur**

Dominique LEBRUN, coordonnateur interministériel pour le vélo

- Avenue Verte London - Paris : Pierre SABOURAUD, Oise Tourisme
- Champagne-Ardenne à vélo : Pierre LABADIE Comité Régional du Tourisme de Champagne-Ardenne
- Alsace à vélo : Stéphanie LEIBEL-THÉPOT, Conseil général du Bas-Rhin
- La Véloscénie : Stéphan BARRAULT, Manche Tourisme
- La Véloodyssée / EuroVélo 1 : Sabine ANDRIEU, Loire-Atlantique Tourisme

### **Le point sur les itinéraires**

#### **Avenue Verte Londres Paris – Pierre SABOURAUD**

L'objectif était de relier deux villes mythiques, deux grandes destinations touristiques : joindre Paris et Londres via le vélo semblait assez naturel. Ce projet a pris entre 15 à 20 ans pour aboutir à quelque chose de concret.

Dans ces deux grands bassins urbains composés de 20 millions d'habitants (11 millions en IdF et 8 millions pour Londres), on a eu une progression de pratique du vélo accrue dans les villes mais aussi vers l'extérieur, la clientèle essentiellement familiale ressentait l'envie de pratiquer le vélo en toute sécurité. L'itinéraire cyclable devient une garantie de sécurisation et de service, l'utilisateur a confiance ; car il n'y a pas de véhicule terrestre à moteur au sein de cet espace.

L'Avenue verte est un itinéraire qui correspond à toutes les pratiques et à des besoins diversifiés (court, utilitaire, loisirs, touristique). Elle possède une communication croissante : on élargit le cercle proche de Londres -Paris à des clientèles plus lointaines (néo-ruraux)

Concernant le parcours en lui-même, le déclenchement a été fait grâce aux JO de 2012 qui furent une excellente occasion pour communiquer et lancer l'Avenue Verte. Les collectivités se sont mises à la tâche pour que la totalité du parcours soit fléchée. Bien qu'il soit harmonisé, celui-ci reste provisoire (les panneaux sont sur fond jaune pour bien marquer la différence).

Concernant la fréquentation : on ne détient pas encore de chiffres, mais il y a beaucoup de points positifs à savoir de plus en plus de visites avec bagages, des demandes de prestataires pour Accueil Vélo. Un tour-opérateur programme le circuit de l'Avenue Verte sur le marché initial. Bien qu'il y ait encore peu de communication, on a déjà de bons retours : l'itinéraire est perçu comme fiable, visible et sécurisant.

### **Champagne Ardennes à Vélo - Pierre LABADIE**

Le schéma de 1 500 km est théorique, 850 km sont inscrits au SN3V, qui s'est enrichi au fur et à mesure, dont 450 km réalisés en VV essentiellement. Un travail permanent depuis un an est effectué pour créer des continuités VV en site propre ainsi que des routes partagées.

Des blocages financiers existent sur cet itinéraire : d'une part certains aménagements haut de gamme peuvent être coûteux. De plus, il y a également des blocages fonciers dans la mesure où la politique de VNF est parfois différente sur le long du même itinéraire (différents départements et régions traversés): pour un même itinéraire, on a parfois différents interlocuteurs. VNF n'a pas de représentant national. La MN3V doit continuer ses efforts pour faire écho auprès de VNF.

Les premiers chiffres sont de bonnes surprises pour les maîtres d'ouvrage. D'ici 3 ans, il y a aura probablement une étude qualitative à mener.

### **La Velodyssée/ EV1 - Sabine ANDRIEU**

L'itinéraire a été ouvert en juin 2012. Les premiers retours ont été très bons (OT, CDT...), mais la démarche d'observation sera lancée fin novembre 2012. Ces retours sont également positifs : par la fréquentation du site internet (importance de la visibilité de ce site soulignée), par l'accueil fait par les professionnels (à La Velodyssée et à Accueil Vélo) et aussi grâce au ressenti des utilisateurs (avec dix départements et trois régions partenaires). La richesse humaine a été au cœur de ce projet, de multiples acteurs qui ont tous contribué à ce que l'itinéraire devienne véritablement international, prenant l'exemple de la Loire à vélo.

### **Alsace à vélo – Stéphanie LEIBEL-THÉPOT**

Étude Alsace à vélo : on souhaite développer un schéma directeur, un « maillage ». L'objectif est de monter un partenariat : CG-CR-Etat d'abord, puis avec d'autres collectivités (Alsace Bossue, Pays des 3 frontières, agglomération de Mulhouse, Colmar, Strasbourg).

On a 2 itinéraires phares : EV15 Véloroute du Rhin, et l'EV6. La véloroute du vignoble est en projet (cela sera peut-être un support futur de l'EV5).

Concernant l'analyse de l'offre d'aménagements cyclables ( grille calquée sur plus de 2000 km), on a une totale absence de point noir : la sécurité, le jalonnement, le trafic, les caractéristiques techniques, attractivité, les services proposés (restauration, hébergement, location de vélos et de VAE...) et surtout l'intermodalité sont les points forts de l'itinéraire. Toute l'Alsace adhère à l'itinéraire : élus, techniciens, infrastructures et tourisme. Les comités techniques ont été lancés en janvier 2012.

L'enjeu était d'associer territoires et acteurs.

### **La Véloscénie - Stéphan BARRAULT**

C'est au départ une démarche régionale dans laquelle a surgit une idée d'élaborer un grand itinéraire et de mettre en place des comités d'itinéraire.

Quelles ont été les clés du succès de l'infrastructure ?

Cela a été de trouver le projet commun à réaliser à plusieurs. D'abord, il y a eu une démarche régionale pour identifier des grands itinéraires (première réunion informelle de Manche Tourisme), puis une décision

de mise en place de comités d'itinéraire. Point sur l'infrastructure, définition d'un plan d'action. On a eu une avancée par étape pour pouvoir parler d'itinéraire et lancer une promotion avec les topoguides.

Il y a également eu la forte implication et une volonté politique des techniciens de quelques collectivités pour faire remonter aux élus les infos essentielles. Les chiffres économiques permettent de motiver les élus à condition de savoir les expliquer (2 milliards).

Cet itinéraire comporte malheureusement quelques écueils concernant le volet infrastructure : pour la maîtrise d'ouvrage des Conseil généraux ou Syndicats mixtes, on arrive à obtenir les financements. Par contre, trouver 10 000 euros pour un plan de communication / promotion en commun est beaucoup plus difficile. Également, des difficultés sont apparues au moment de monter des séjours (souci dans la continuité d'itinéraire).

## Questions transversales

**Camille THOMÉ sur la dimension européenne du projet : est-elle envisagée dans les projets de l'Alsace à vélo et de La Vélodyssée ? Les partenaires sont associés de loin à ce jour en Alsace, et semblent être pris en compte dans La Vélodyssée.**

Sabine ANDRIEU : on commence à avoir une visibilité sur les projets dans les autres pays d'Europe du Nord : il y a un nouveau logo en déclinaison européenne pour montrer que La Vélodyssée est un morceau d'un itinéraire plus vaste.

**Question sur le nombre de partenaires pour La Vélodyssée, comment les faire tenir ensemble ?**

→ 2 ans entre le premier comité d'itinéraire et la désignation de l'ADRT44 comme chef de file (fin 2010) et le lancement qui a eu lieu le 30 juin 2012.

→ 4 comités techniques : infrastructure / signalisation, services techniques, communication / promotion, comité des attachés de presse (réunions 2 à 3 fois par an)

→ 1 comité de pilotage : instance de validation (réunions 2 fois par an)

→ 1 comité d'itinéraire, plus large : État / associations (réunion 1 fois par an)

**A-t-on plus de difficultés à financer la communication et la promotion de l'itinéraire que l'infrastructure en elle-même de façon générale ?**

Pierre LABADIE : il est très difficile de mobiliser les partenaires sur l'animation et la promotion du schéma régional.

**Philippe COUPY : quelle est la valeur ajoutée de faire les sites internet avec France Vélo Tourisme plutôt que de les créer seuls ?**

Pierre SABOURAUD souligne l'intérêt d'avoir des savoir-faire technique et rédactionnel combinés pour bien correspondre aux attentes des internautes, l'utilisation qui peut être faite de ces données par les partenaires, et les évolutions possibles à l'avenir.

Stéphan BARRAULT appuie ces idées en ajoutant que les sites en marque blanche rendent existants les itinéraires pour présenter le projet aux élus et aux financeurs. Cela permet d'être plus convaincant pour les financements et de mieux présenter l'itinéraire aux utilisateurs à l'échelle nationale, européenne, l'itinéraire bénéficie d'un surcroît de promotion.

Sabine ANDRIEU rajoute que la valeur ajoutée repose sur la durabilité et sur la pérennité du dispositif. C'est un outil solide qui dure, là où la coordination n'est pas forcément éternelle. FVT est la porte d'entrée pour le portail EuroVélo. FVT a été créée grâce à un consensus et les outils sont maintenant consolidés. On a quatre sites en marques blanches et un site général. Cela permet aux prochains partenaires de s'appuyer sur une expérience solide. C'est un premier grand succès de faire exister la destination et la filière vélo.

## Accueil Vélo

Sabine ANDRIEU estime qu'au niveau des services pas mal de questions demeurent et remontent régulièrement, telle la demande de création d'un groupe national sur l'évolution d'Accueil Vélo pour

assurer le déploiement convenablement. On a également une forte attente sur l'interprétation des critères du guide pratique.

Véronique BRIZON : Il est important d'avoir une phase de stabilité : on répond au fur et à mesure.

Grâce à France Vélo Tourisme, les itinéraires bénéficient de la reconnaissance des élus, des habitants et des clients. On a une lisibilité de l'action. Les itinéraires sont la fierté du territoire de se voir desservi par une grande réalisation, qui apporte de la visibilité à l'extérieur et qui est très valorisante.

### **Question sur le déploiement d'Accueil Vélo**

Sabine ANDRIEU : En 2011, il y a eu beaucoup de discussions, puis une mise en place en 2012 avec un démarrage rythmé : tous les départements sont devenus évaluateurs (sauf en Bretagne : fait par le CRT).

Stéphan BARRAULT précise que si en 2011 les prestataires n'avaient pas pris conscience de l'importance du vélo et des itinéraires, en 2012 un basculement a eu lieu et désormais ces mêmes prestataires se manifestent tout seuls.

La recherche de cohérence est primordiale, les acteurs ont intérêt à s'impliquer dans une démarche nationale. Cela a une pertinence économique, renforce la visibilité. La communication est déclinée sur les clientèles plus locales par les sites en marque blanche.

### **Pourquoi décider de faire un site en « marque blanche » ?**

Pierre SABOURAUD estime qu'un tel site permet une visibilité de l'itinéraire à la fois locale et plus lointaine. L'Avenue Verte a demandé à FVT une offre globale comprenant un site et des supports papier (topoguide, dépliant d'appel). L'intérêt est aussi de pouvoir dupliquer les contenus sur les propres dispositifs des partenaires de l'Avenue Verte (PNR du Vexin par exemple).

Sabine ANDRIEU souligne les attentes des partenaires à savoir une visibilité sur le site national, en faisant partie d'un réseau.

Jean-Pierre JONCHÈRE explique que la demande a précédé l'offre. L'autre acteur à mettre en avant est EuroVélo car la demande étrangère est très ancienne et la destination France demeure attractive.

### **Quelle est période incompressible pour démarrer un itinéraire?**

Il faut 2 ans de réflexion pour une validation d'un chef de file : la mobilisation des partenaires demande des efforts importants, afin de faire comprendre les contraintes des autres à chacun.

Pierre SABOURAUD précise que cette durée va peut-être se réduire, grâce aux expériences diverses et aux arguments économiques. L'Avenue Verte a connu 20 années de maturation, puis 1 an et demi de réflexion active. Pour l'EuroVélo 3 : on a tout de suite plus d'enthousiasme que de réticences.

Jean-Philippe JAVELLO rajoute qu'il faut arriver à faire travailler les gens et créer la confiance autour d'un projet, au delà de la méthodologie : cela prend forcément du temps. Le délai incompressible est généralement de 2 à 3 ans, variable selon l'avancement de l'infrastructure.

## ATELIER 1 : « INFRASTRUCTURE »

*Compte-rendu : Agathe DAUDIBON - DRC*

### Animation

Camille THOMÉ, Départements et Régions cyclables

Contexte, qu'est-ce qu'une véloroute, une voie verte, EuroVelo ? L'infrastructure des véloroutes et voies vertes, c'est de l'aménagement et de la signalisation. Il y a de hauts standards de qualité en France.

#### *Présentation diaporama*

#### → Signalisation des Itinéraires : Pierre TOULOUSE, MEDDE

#### *Présentation diaporama*

La signalisation doit être l'occasion d'un début de dialogue entre l'ingénieur / aménageur et l'utilisateur. La signalisation en soi est un aménagement. Des problèmes de signalisation sont spécifiques au vélo. Des éléments réglementaires sont regroupés dans l'IISR (instruction interministérielle sur la signalisation routière), annexe du code de la route. Cependant des problèmes se posent, notamment : comment associer des identifiants d'itinéraires à la signalisation ? On a tous intérêt à être dans un système unique.

Que va-t-on signaler ? Une des premières règles : l'unicité, une deuxième : la continuité. Il faut procéder par hiérarchisation et étapes : par un schéma directeur de signalisation. Une démarche d'itinéraire est nécessaire pour dépasser les frontières administratives. La signalisation par des identifiants permet de faire de la signalisation simplifiée. En mars 2013, il devrait être possible d'inclure la réflexion sur la signalisation vélo dans l'IISR. . Un document de vulgarisation est en préparation par le CERTU pour la même échéance.

#### → Ouvrir un itinéraire, témoignage de l'Avenue Verte London - Paris sur la signalisation provisoire : Benoît SILVESTRE, Conseil général de Seine-Maritime

#### *Présentation diaporama*

Uniquement la partie française de l'itinéraire Avenue Verte London-Paris (AVLP) est concernée ici. Il faut différencier aménagement provisoire et itinéraire provisoire. Enjeux de l'AVLP : les Jeux Olympiques, l'objectif de 80% de sites propres, la continuité de l'itinéraire... Face à l'impossibilité de réaliser tous les aménagements dans les temps impartis, le choix du jalonnement provisoire a été retenu. Ce choix a ainsi fait l'objet d'une recherche de tracé et de la définition d'une signalisation adaptée. Le jalonnement provisoire a été intégré dans le « Schéma Directeur de Signalisation » London - Paris, basé sur les recommandations du CERTU. La logique de commercialisation et donc de transparence vis-à-vis de l'utilisateur était à prendre absolument en compte. L'horizon pour la réalisation de ces aménagements ? En rural, on fait face à la difficulté de déclaration d'utilité publique (DUP), avec des blocages concernant le foncier. Les délais sont très compliqués à prévoir. Ce n'est pas parce qu'on a mis en place un itinéraire provisoire que les travaux sont mis de côté, les travaux seront réalisés.

#### *Débat avec la salle*

Camille THOMÉ : la signalisation provisoire sera-t-elle reprise dans les futures préconisations nationales ?

Pierre TOULOUSE : le CERTU hésite entre maintenir le jaune pour le provisoire ou bien mettre du gris. C'est une question qui n'est pour l'instant pas tranchée. Le jaune est associé aux travaux, ce qui crée une difficulté de plus pour le CERTU. La règle devrait être de sortir le logo de la lame directionnelle. Il faut que ce soit clair sur l'ensemble du territoire pour privilégier une homogénéité. Le message doit être clair, le jalonnement provisoire doit avertir les usagers que la qualité de l'itinéraire ne répond pas entièrement à la charte des véloroutes et voies vertes.

Nicolas POULLOUIN, AF3V : Les usagers défendent le maintien de la couleur jaune pour la signalisation provisoire. Au-delà de la question de la couleur, le jaune signifie qu'il y aura un changement, la couleur grise n'a pas forcément cette connotation. L'AF3V est vraiment pour cette signalisation jaune pour les

riverains mais aussi les locaux, signifiant que la situation est censée changer. Pour que ce ne soit pas un itinéraire provisoire qui dure.

Erick MARCHANDISE : il y a la nécessité de mettre le kilométrage pour les usagers.

Pierre TOULOUSE : Préciser les kilométrages sur des longues distances relève plutôt de la communication (relais info service ou RIS). Il est difficile de jalonner en ville, une des solutions est d'avoir un RIS aux entrées de la ville précisant les grandes distances.

Camille THOMÉ : pour l'affichage du kilométrage sur de la signalisation provisoire, le problème de la discordance avec le kilométrage définitif se pose. La solution c'est de privilégier la directionnelle simplifiée.

Erick MARCHANDISE : Comment assurer la maintenance du jalonnement ?

Benoît SILVESTRE : chaque département a la charge du suivi de ses aménagements. Des retours de la part des mairies, des usagers, mais aussi sur le site internet permettent de relever l'information et de remédier à des défauts de service.

Jean-Pierre JONCHÈRE : comment fixer les panneaux sur des mâts carrés et non pas ronds pour éviter les changements de direction ?

Pierre TOULOUSE : les mâts ronds sont pratiques parce que plus modulables. Pour la directionnelle simplifiée, les mâts carrés sont plus pratiques. Le problème c'est que tout cela est également normalisé.

Jean-Charles PAZDZIOR : la continuité de l'itinéraire, c'est essentiel. Toutefois, des difficultés incontournables en termes de signalisation peuvent parfois être rencontrées.

Jean-Louis PONS : pour la signalisation dans les villes, il y a un intérêt à jalonner correctement l'itinéraire de façon à ce que les cyclistes passent à des endroits attractifs pour la commune.

Pierre TOULOUSE : en ville, la circulation est dense, la signalisation est importante, pour être pertinent et rendre visible la signalisation, il faut sortir les grands moyens. Les lieux attractifs sont plutôt du ressort du rabattement, pour lequel une signalisation spécifique peut être envisagée.

Pierre LABADIE : Comment hiérarchiser la signalisation des pôles ? Est-il possible d'envisager une signalisation horizontale ?

Pierre TOULOUSE : Les pictogrammes « vélo » peuvent être utilisés en horizontal, avec suppression des identifiants. C'est un bon moyen pour garantir la continuité. Depuis décembre, le panneau C113 n'est plus obligatoire. Pour ce qui est de la hiérarchisation des pôles : ce chapitre fait l'objet d'une remise à plat complet dans l'actualisation des documents. Une des plus-values essentielles d'un comité d'itinéraire est de permettre de se mettre d'accord sur l'intérêt des pôles et de discuter de leur hiérarchisation à partir de la connaissance locale du territoire. Ce sont les mêmes principes que ceux des classements par pôles dans les schémas directeurs voitures, mais c'est ici un travail itinéraires par itinéraires.

Valérie BREHIER-JAUNATRE : Dans le cadre de La Véloodyssée, nous avons mis en place en Loire-Atlantique des points de repère et informations pour les usagers tous les 5km. Pour ce qui est de l'entrée dans Nantes métropole, il a finalement été décidé de faire en sorte que l'itinéraire soit le plus simple possible, une réflexion est en cours pour faire en sorte que l'itinéraire soit le plus droit possible.

## → Données et système d'information géographique : Camille THOMÉ, DRC

### *Présentation diaporama*

Jean-Louis PONS : l'ON3V est une coproduction de l'État et des DRC avec l'appui du CETE de Lyon. Un outil mis au point par le CETE de Nantes est intéressant : Vél'audit, pour obtenir des traces GPS et la visualisation en 3D des itinéraires. Il est possible de croiser ces informations avec les zonages réglementaires par la cartographie.

Camille THOMÉ : en quoi une numérisation a servi pour l'AVLP ?

Benoît SILVESTRE : un modèle conceptuel est nécessaire pour avoir une vision fiable de l'ensemble de l'itinéraire. Le modèle conceptuel est essentiel même si cela modifie les données des collectivités.

## ATELIER 2 : « DEVENIR PARTENAIRES FVT »

*Compte-rendu : Christine VOCHER (DGCIS)*

### Animation

Francis LEGROS, Florent TIJOU – France Vélo Tourisme

### → Présentation de [francevelotourisme.com](http://francevelotourisme.com) et des principes et modalités du partenariat avec France Vélo Tourisme.

#### *Présentation diaporama*

Le site FVT est accessible depuis le 22 septembre 2012, son lancement officiel aura lieu en juin 2013. A ce jour, 4 itinéraires sont décrits : Avenue Verte, La Vélodyssée, La Véloscénie et le Tour de Manche . FVT travaille sur une dizaine de projets dont 5 intégreront le site en 2013.

Toutes les modalités de comportement sont possibles : information, achat direct, organisation de son itinéraire, carnet de route... Le site FVT est un outil multi-usages pour multi-cibles, un outil proposé non imposé. Le site a une vocation informative et commerciale.

Une réflexion sur des passerelles (modèle tourinsoft) pour l'importation des données touristiques est en cours, cependant la base de données est déjà conçue pour accueillir tous les formats.

En 2013, un moteur de recherche Accueil Vélo sera proposé, c'est une incitation pour s'engager dans la démarche Accueil Vélo. **Attention** : seuls les hébergements Accueil Vélo d'un itinéraire partenaire apparaîtront sur le site FVT.

### → Marques blanches

FVT ne veut pas être un portail qui renvoie sur d'autres sites. La marque blanche permet à un itinéraire d'avoir un nom de domaine différent, pour mener sa propre communication, cela ne change rien à l'intégration au site de FVT, les données sont les mêmes.

Nicolas MERCAT plaide pour un format permettant d'échanger les données aisément, afin de ne pas multiplier les sites et les coûts afférents. L'European cyclists' federation (ECF) plaide pour un format unique aussi.

Jean ROZENBAUM précise que la marque blanche permet des marges de liberté. De plus, le fait d'avoir plusieurs sites est mauvais pour le référencement et ne satisfait pas l'internaute, une ergonomie commune lui facilitera la tâche et l'envie.

Francis LEGROS ajoute que la marque blanche peut être demandée avant ou après la formalisation du partenariat avec FVT. L'utilisation mobile existe déjà mais doit être complétée sur le plan technique et n'est pas encore aboutie sur la marque blanche, l'objectif est la portabilité totale du site.

### → Actions de communication et partenariats

Le lancement grand public est prévu en juin 2013, des actions de référencement sont en cours (60 000 visites à ce jour sur le site), une campagne de communication offensive pourra être menée avec 4 itinéraires de plus sur le site pour le 2ème semestre 2013.

Stéphanie LEIBEL-THÉPOT demande le nombre de traductions pour le site prévu, précisant que l'allemand est nécessaire pour l'Alsace à vélo. Des versions en différentes langues sont possibles pour les marques blanches, pour son démarrage, le site général sera en français et en anglais, et progressivement proposé en allemand, espagnol...

Danielle ROMAGNOLI pose la question du webTV et propose de réfléchir à des échanges de bons procédés puisque Rhône Alpes dispose d'un webTV. A ce jour indique Philippe COUPY, les vidéos sont visibles sur [Vimeo](http://Vimeo).

En réponse à Mathieu BAUDOIX, Francis LEGROS précise que le site a été créé par la société Bayard Services Web, les contenus élaborés par des prestataires extérieurs. Il rajoute que la communication peut être mutualisée au niveau européen grâce à des partenariats avec la Suisse notamment.

Maryline MILLOT demande s'il existe un partenariat avec Circuits en France. Francis LEGROS répond que ce n'est pas une priorité, il préfère une offre de qualité à une offre peu qualifiée ou proposée à une cible minimale, la base de travail reste le schéma national des véloroutes voies vertes.

A ce sujet, en réponse aux questions nombreuses sur la qualification des hébergements hors itinéraires nationaux, sur des itinéraires sportifs, de la prise en compte du cyclotourisme, Francis LEGROS rappelle que la genèse de FVT s'articule sur la volonté de faire connaître les itinéraires du schéma national, à vocation ludique et non sportive. Des itinéraires connexes au schéma pourront être décrits dès 2013 (Pays des châteaux). La qualification Accueil vélo pour les hébergements sur des itinéraires sportifs sera évoquée au prochain Conseil d'administration de FVT.

A la question sur une centrale de réservation, Francis LEGROS précise que FVT ne fait pas de vente directe, le clic mène sur des opérateurs privés. Nicolas MERCAT rajoute que l'intérêt de FVT est de pouvoir trouver toutes les informations concernant un séjour vélo qu'on se constitue soi-même, ce qui est une nouveauté par rapport aux sites existants.

A la question sur les relations de FVT avec voiesvertes.com et avec l'association des véloroutes et voies vertes (AF3V), il est précisé que l'AF3V vient de rejoindre le comité national France vélo tourisme et que voiesvertes.com n'a sans doute pas vocation à perdurer.

### → **Accueil Vélo et France Vélo Tourisme**

L'obtention de la marque Accueil Vélo est complémentaire au partenariat avec FVT.

Les modalités d'obtention de la marque Accueil Vélo sont clairement définies sur le site [www.francevelotourisme.com](http://www.francevelotourisme.com). Le consulter permettra de lever toute ambiguïté ou confusion sur la possibilité d'être marqué Accueil Vélo sur les itinéraires décrits par FVT, le schéma national ou les itinéraires locaux.

Le point sur les 4 sites internet ouverts en 2012 : retours d'expérience, améliorations techniques en cours, nouveaux développements proposés pour 2013.

### Animation

Philippe COUPY, Nicolas PINSON - France Vélo Tourisme

#### → Améliorations réalisées depuis l'ouverture des sites

- performances d'affichage des cartes,
- de multiples détails techniques,
- enrichissement des contenus, les versions anglaises,
- affichage des prestataires Accueil Vélo par un picto spécifique
- animation : actualités, témoignages, réponses aux demandes des internautes, dépôt d'avis
- flux automatisés : une expérimentation est lancée sur La Véloscénie avec le Comité Régional du Tourisme de Normandie et les départements. Une fois menée à bien, l'action sera étendue aux autres itinéraires.
- traces GPS : format GPX dans le site FVT, des conversion en KML sont possibles pour échanger avec les partenaires en marque blanche, voire l'observatoire national des véloroutes et voies vertes.

Des versions en différentes langues sont possibles pour les marques blanches, alors que le site général sera uniquement en français et en anglais.

#### → La question de l'adéquation entre la communication et l'offre réelle

L'Île de France est le territoire maillon faible de l'Avenue Verte et de La Véloscénie, dont les points de départ sont aujourd'hui situés aux limites de la région.

Pour y répondre :

→ Action immédiate / Il importe de donner la bonne information aux utilisateurs en affinant les descriptions techniques dans le site et mettre en itinéraire provisoire tout tronçon à la qualité insuffisante par son balisage, sa continuité...

→ Action de moyen terme / En parallèle, il faut planifier la résorption des discontinuités. Cela prend plus de temps. Par exemple, La Véloodyssée tient une carte des points noirs et fait le point à chaque comité technique « infra ». L'objectif pour 2013 est que 100 % de la signalisation soit en place pour le démarrage de la saison.

Une démarche conjointe DRC - FVT – État - Pilotes Avenue Verte et Véloscénie vers la Région Île de France pourrait être engagée.

#### → Développement d'Accueil Vélo

Pour l'instant, France Vélo Tourisme n'a reçu aucune copie des engagements signés par les évaluateurs, merci aux pilotes de les transmettre.

→ Avenue Verte : 6 évaluateurs sont désignés (chaque département hors Paris), les premiers établissements Accueil Vélo seront en ligne en décembre 2012. Un contact est pris avec Olivia Robert, directrice du développement durable à l'Office de tourisme de Paris, possible évaluateur pour Paris.

→ La Véloodyssée : 446 offres ont été identifiées comme ayant fait des efforts d'adaptation aux attentes des cyclistes, dont 57 % correspondent aux référentiels Accueil Vélo, parmi eux 191 hébergements.

→ La Véloscénie : une trentaine d'établissements Accueil Vélo, principalement dans la Manche et l'Eure-et-Loir.

→ Tour de Manche : environ 50 établissements Accueil Vélo.

Question des itinéraires en Angleterre : comment sélectionner les services ? Il faut expliquer dans le site FVT qu'il n'y a pas de qualification des services vélo en Angleterre. Tous les services situés à moins de 5 km de l'itinéraire sont promus. Un contact pourrait être pris par FVT avec CTC (marque « Cyclists Welcome »).

Comment gérer Accueil Vélo sur les itinéraires provisoires ?

Dès le début, il faut clairement dire au prestataire qu'il n'aura plus la marque si l'itinéraire définitif est à + de 5km de son établissement. La période de 3 ans permet de faire bénéficier de la marque puis de la retirer en fonction de la vie de l'itinéraire. En accompagnement des itinéraires structurants, il est utile de penser à des réseaux de boucles qui irriguent le territoire et peuvent garder les prestataires dans la dynamique Accueil Vélo du territoire.

### → Retour d'expérience des partenaires : des besoins différents selon les itinéraires

Véloscénie / Sur les cartes des sites en marque blanche, nous pourrions davantage informer les internautes de l'existence d'autres itinéraires (avec l'Avenue Verte ou le Tour de Manche par exemple pour La Véloscénie), de manière à assurer le renvoi de clientèle. Nous avons envie de mener des actions communes de promotion.

Tour de Manche / Nous souhaitons pouvoir intervenir davantage sur le contenu du site, en particulier lors de la campagne de communication prévue au printemps 2013.

→ Il est prévu que les pilotes aient la main sur la navigation et la page d'accueil de leur site pour mettre à jour les actualités, les témoignages. La base de données commune (description des tronçons et étapes) reste administrée par l'équipe de France Vélo Tourisme.

### → Nouvelles fonctionnalités communes aux sites FVT et marques blanches

→ moteur de recherche Accueil Vélo : des développements complémentaires sont prévus nécessitant un budget spécifique (1500€ / partenaire). Les partenaires seront sollicités en décembre.

→ en création : un espace annonceurs et partenaires commerciaux avec un module de saisie en ligne pour qu'ils déposent leurs annonces.

→ mise en place et diffusion d'un kit webmestre (bandeaux...) pour permettre de faire des liens entre les sites France Vélo Tourisme et ceux des partenaires institutionnels (OT, CDT, CRT...) afin de favoriser le référencement naturel.

→ un manuel pour les webmestres est en cours de rédaction.

→ Une partie « pro » sur les sites en marque blanche : demandée par les partenaires, son développement pourrait être mutualisé. En 2013, une boîte à outils utilisables par les partenaires pourrait être développée.

## TABLE RONDE N°2 / LES CONDITIONS DE LA PÉRENNITÉ DES ITINÉRAIRES :

Accessibilité & Intermodalité / Articulations Web / Dynamiques territoriales

*Compte-rendu : Sébastien BAHOLET (DGCIS)*

### Modérateur

Nicolas MERCAT, Inddigo / France Vélo Tourisme (NM)

#### → Grands témoins sur l'accessibilité train + vélo :

- Nicolas CLIFFORD, Blue Marble Travel
- Nicolas DOURLENS, Conseil régional du Centre

#### → Grand témoin sur l'articulation web Europe / national :

- Adam BODOR, European cyclists' federation (ECF)

#### → Grands témoins sur les dynamiques territoriales :

- Sur un itinéraire : Claude SEYSE, Présidente de Loire-Atlantique Tourisme
- Régionale : Paulo-Serge LOPES, Conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais
- Nationale : Dominique LEBRUN, Coordonnateur interministériel pour le vélo

### Accessibilité train + vélo

Nicolas MERCAT : Comment voyez-vous l'évolution des clientèles ?

Nicolas CLIFFORD : Notre agence a été fondée en 1986, elle exerce dans toute l'Europe, environ 40 % de son activité a lieu en France. Elle travaille aussi comme réceptif<sup>1</sup> pour des tours-opérateurs. Notre clientèle est essentiellement anglophone. La clientèle anglophone était là avant la clientèle française, mais elle ne connaît pas un grand développement. Dans un avenir proche, la clientèle lointaine est amenée à stagner, en particulier à cause du coût de l'avion. Les marchés Allemand, Suisse et Anglais sont en fort développement.

Quelle que soit la qualité des itinéraires, leur accessibilité est un problème majeur. Par exemple, en 2012, la SNCF a supprimé tous les trains directs acceptant les vélos au départ de Paris vers la Loire à Vélo. Le service n'étant pas fiable, l'agence a supprimé les circuits « Loire » cette année.

100 % de notre clientèle est transportée en train sauf pour les grands voyages. En effet, les cyclistes ne veulent qu'un trajet à vélo en aller simple : le rapatriement est indispensable.

En Suisse, il y a parfois 100 places pour les vélos par train et presque 100 % de trains sont accessibles aux vélos. L'enjeu économique du train + vélo est réellement reconnu par les chemins de fer Suisse, contrairement à la SNCF.

Pour une très grande majorité des cyclistes, le train est le seul moyen d'accéder aux itinéraires.

Peut-on discuter avec la SNCF : non ! La raison d'être de Blue Marble Travel est le dysfonctionnement de la SNCF.

La seule possibilité d'agir est de s'adresser à l'Europe, l'État, aux Régions, pour faire évoluer les réglementations aux différentes échelles.

Les Régions sont tentées par l'interdiction des vélos dans les trains en heure de pointe : ce serait une catastrophe pour le tourisme à vélo. Il vaut mieux tarifier les places pour les vélos que les supprimer. Il ne faut pas se figer sur la gratuité, qui pourrait entraîner à terme la disparition du service.

---

1 Un réceptif organise les séjours sur un territoire, repérant les circuits, les hébergements et autres services. Il les commercialise en direct ou par l'intermédiaire de tours-opérateurs.

Nicolas DOUURENS : 25 % des cyclistes itinérants accèdent à la Loire à vélo en train. Une de nos difficultés pour gérer l'accès en train à la Loire à Vélo est le fait qu'il existe deux lignes : Orléans – Nantes, gérée par les Régions, Paris – Orléans gérée par l'État.

Pour accompagner le développement de la demande à l'égard du train + vélo, un nouveau service a été mis en place par les Régions Centre et Pays-de-la-Loire depuis 2011 : le « Train Vélo Loire ».

Sur la ligne du train « Interloire », 4 fourgons ont été aménagés, ils comportent 40 places pour les vélos chacun. Un fourgon est présent par rame et 1 à 2 personnes aident à l'embarquement des vélos. Le service est assuré en juillet et août.

Sur réservation payante en 2011, le service est devenu gratuit en 2012. Cette année, 5 700 voyageurs, soit 18 vélos par circulation l'ont utilisé (sur un total d'itinérants estimé entre 20 000 et 25 000). Cette nouvelle clientèle a engendré une augmentation de la fréquentation de la ligne « Interloire ». L'opération sera reconduite en 2013, en évoluant peut-être dans ses modalités : service pour l'accueil des groupes, possibilité de réservation...

Les coûts :

→ 750 000 € pour le réaménagement des fourgons, soit 5 000 € par place ;

→ 165 000 € de fonctionnement, soit environ 30 € par passager transporté.

Une réflexion est menée sur l'extension du service.

Cette opération est-elle reproductible ? Il est très difficile de travailler avec la SNCF, le monde ferroviaire est très complexe. Un grand volontarisme des Conseils régionaux est nécessaire, mais très important pour mettre en cohérence les possibilités d'accès en train avec l'aménagement des itinéraires.



Photos : Nicolas DOUURENS / Région Centre

## Articulation web Europe / national

Adam BODOR : La fédération européenne des cyclistes (ECF) représente 500 000 cyclistes. Les besoins des cyclistes sont bien connus, l'ECF diffuse des documents pour la réalisation du réseau sur [eurovelo.org](http://eurovelo.org). Ils abordent tous les domaines : infrastructure, services, accessibilité, intermodalité, information...

Parmi les enjeux du tourisme à vélo en France, le plus important est d'organiser une information centralisée, ce qui prend forme à travers France Vélo Tourisme. Deux bons exemples de communication par le web : [Suisse Mobile](http://Suisse Mobile), qui rassemble tous acteurs du tourisme à vélo, ou [fietsplatform.nl](http://fietsplatform.nl) aux Pays-Bas.

→ un moins bon exemple : l'Allemagne doit dépenser des millions d'euros pour mettre en cohérence les systèmes d'informations des différents Länder...

L'ECF gère et fait la promotion du réseau EuroVelo en donnant une information succincte sur ces itinéraires européens (70 000km prévus dans plus de 35 pays).

Internet est la première source d'information des itinérants : 100 % des itinérants ont accès et se renseignent par internet.

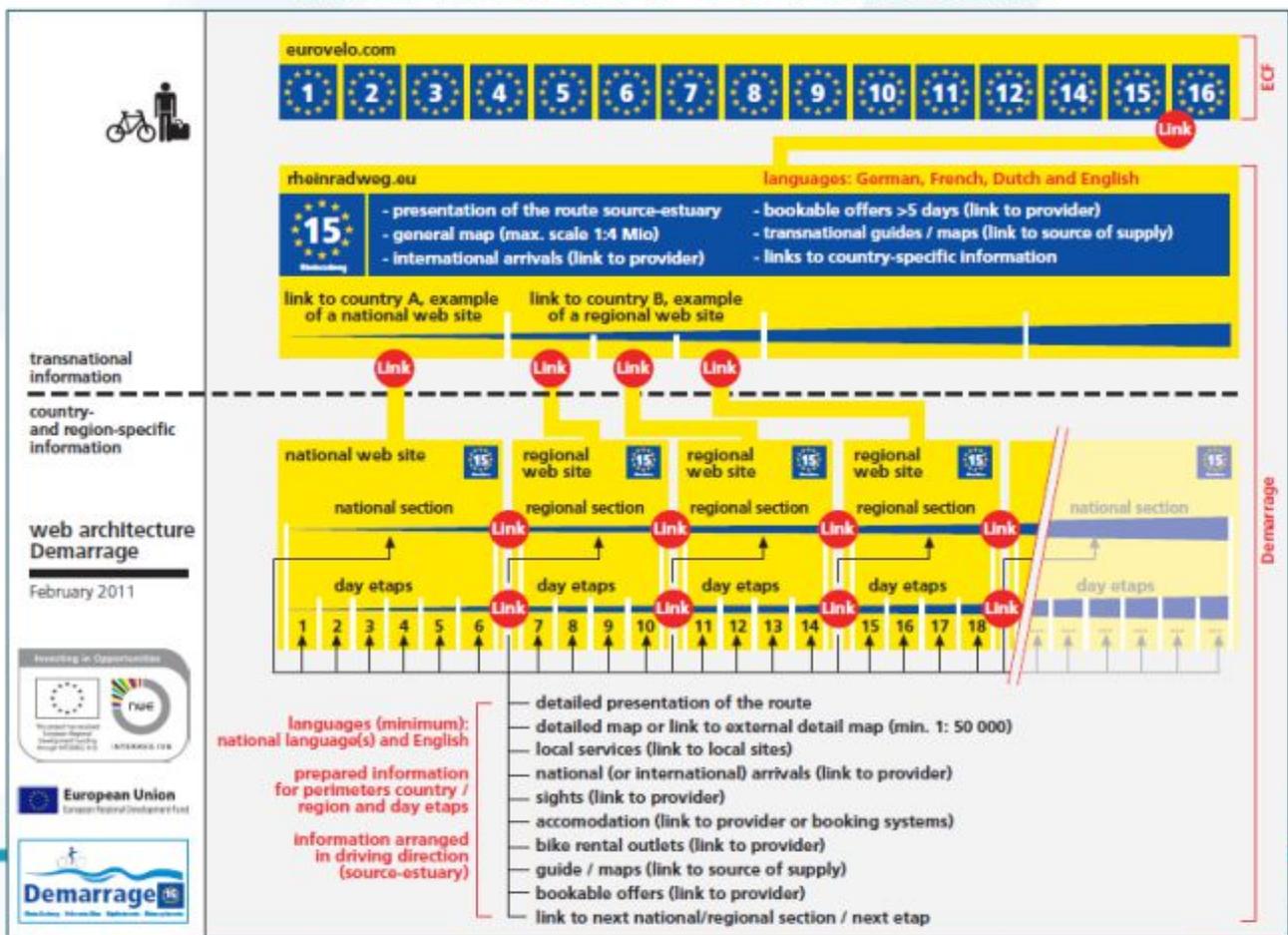
L'ECF assure un niveau d'information superficiel, puis renvoie les internautes vers les informations détaillées des sites nationaux comme [francevelotourisme.com](http://francevelotourisme.com).

Le schéma ci-dessous montre les connexions entre les sites nationaux et le niveau européen :

→ un portail est dédié à chaque itinéraire EuroVelo

→ des liens sont faits avec les sites nationaux car la plupart des clients raisonnent en terme de pays / destinations

# www.eurovelo.com



## Dynamiques territoriales

Nicolas MERCAT : Quels enseignements pouvez-vous tirer d'une participation à de grands projets d'itinéraires ?

Paulo-Serge LOPES : Dans le cadre de notre schéma régional, nous avons un rendez-vous par an pour voir l'avancée de chaque itinéraire. La réalisation de ce schéma bénéficie de la participation technique et financière de la Région.

L'EuroVelo 4 (littoral) est l'itinéraire qui avance le plus vite, grâce au comité d'itinéraire mis en place par la Région avec toutes les intercommunalités de l'itinéraire. Des conventions sont signées avec chacune des collectivités concernées.

Le plan vélo 2013 vise l'amélioration de l'intermodalité, les trajets scolaires et se focalise sur les points noirs des grands itinéraires.

Nicolas MERCAT : Comment maintenir la dynamique ?

Claude SEYSE : Pour développer l'attractivité d'un territoire, il faut un itinéraire. Pour réussir la mise en tourisme, il faut maintenir une dynamique globale, sur la signalisation, les services... autour d'un projet qui évolue. Il revient au coordonnateur de mettre en musique un groupe de techniciens et un groupe d'élus qui sont des relais vers les autres partenaires. Cela passe par la mise en place d'un comité politique qui prend les décisions, choisi les orientations puis de comités techniques pour la mise en œuvre. Le comité politique a un rôle de relais vers les collectivités.

Dominique LEBRUN : Le travail des services de l'État consiste à faciliter la tâche des comités d'itinéraires. Par ailleurs, nous travaillons à une meilleure définition de la voie verte dans le code de la route pour faciliter l'acceptation de cet aménagement par VNF. En matière de signalisation, l'harmonisation de la numérotation est en cours, un identifiant unique pour les véloroutes nationales a notamment été établi. Nous accompagnons la mise en place de l'observatoire national des véloroutes et voies vertes, ainsi que la démarche France Vélo Tourisme. L'État travaille avec la SNCF pour faire progresser le train + vélo. Par ailleurs, dans le cadre des réflexions actuelles sur la décentralisation, le pouvoir des régions sera probablement renforcé dans ce domaine.

Claude SEYSE : le pilotage entre la Loire à vélo et La Véloodyssée est différent en raison du plus grand nombre de partenaires dans le second projet. Pour pouvoir jouer collectif, il faut que les décisions soient collectivement acceptées et respectées par chacun.

Paulo-Serge LOPES : Pour assurer le lien entre les niveaux Régions et Départements, un comité de pilotage se réunit une fois par an, des protocoles sont signés avec les deux Conseils généraux. Les événementiels sont organisés ensemble. La Région contribue aussi à l'aménagement des antennes vers les gares. En outre, une démarche touristique commune va commencer entre les partenaires.

Nicolas MERCAT : Quelle est la répartition du travail ?

Claude SEYSE : Nous avons essayé de répartir le pilotage sur des partenaires différents et d'avoir des participants réguliers aux comités techniques. Pour chacune de nos réunions, nous avons changé de lieux afin que chacun s'y retrouve.

## Synthèse

Nicolas MERCAT

Nous avons vu l'importance du train pour accéder aux itinéraires et les difficultés que cela engendre, en particulier pour les tours-opérateurs. Mais les régions peuvent jouer un rôle pour structurer une offre alternative à celle défaillante de la SNCF. Le coût d'une telle opération laisse planer le doute sur sa reproductibilité...

Pour la bonne visibilité des grands itinéraires, nous avons vu l'importance du web et de l'articulation entre les dispositifs européen et nationaux.

Dans la dynamique des grands itinéraires, il est important de formaliser le lien entre Régions et Départements, ainsi qu'avec les intercommunalités et les villes. Les expériences montrent que cette dynamique est aussi bénéfique pour les collectivités elles-mêmes.

Pour la période à venir, il importe de chercher à mobiliser des crédits européens, par l'action conjuguée des DRC, de l'État et des collectivités.

## Conclusion

Dominique LEBRUN

En un an, les progrès accomplis sont remarquables, avec de bons retours sur le terrain par rapport aux outils créés au niveau national, les résultats sont encourageants. Chacun se rend compte qu'il faut poursuivre l'effort.

D'ailleurs, dès le 22 novembre 2012, un pré-comité d'itinéraire de l'EuroVelo 3 est organisé à Paris.

L'enjeu du développement de tous ces itinéraires est que la France apparaisse comme un grand pays du vélo touristique, comme du vélo au quotidien.

## Rédaction :

Sébastien BAHOLET (DGCIS), Claire BOURGEOIS (RN2D), Véronique BRIZON (RN2D), Agathe DAUDIBON (DRC), Dominique LEBRUN (MEDDE), Liza NATAF (MEDDE), Jean-Louis PONS (MEDDE), Camille THOMÉ (DRC), Pierre TOULOUSE (MEDDE), Christine VOCHER (DGCIS)



France  
vélo  
TOURISME

---

Décembre 2012