

**MASTER 1 « Urbanisme et Aménagement »**  
**Mémoire de 1<sup>ère</sup> année**

# **La gouvernance de projet d'un itinéraire cyclable européen**

Le cas de l'EuroVélo 3

Etudiant : Maxime DESCLOS

Directeur de mémoire : Marie DELAPLACE

**2017-2018**



## REMERCIEMENTS

Au terme de la rédaction de ce mémoire, je tiens à adresser mes sincères remerciements aux personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire.

Tout d'abord, je souhaite remercier Marie Delaplace, professeure à l'École d'Urbanisme de Paris, qui était ma tutrice de mémoire. Elle m'a aidé dans le cadrage de mon sujet et s'est rendue disponible et à l'écoute tout au long de mon travail de recherche ainsi que pendant la rédaction de mon mémoire.

D'une manière générale, je tiens aussi à remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique du Master 1 à l'École d'Urbanisme de Paris pour la qualité des cours proposés tout au long de l'année scolaire qui ont pu me servir dans la rédaction de ce mémoire.

Je remercie également ma mère, Evelyne Desclos, qui a pris le temps de me relire et de me donner son avis extérieur sur le contenu de ce travail de recherche.

Ma gratitude va également à toutes les personnes avec qui je me suis entretenu. Elles m'ont apporté beaucoup de matière pour la rédaction de ce mémoire grâce à leur expertise et leur connaissance du sujet. Je remercie donc, Claire Pain et les membres de l'association CycloTransEurope que j'ai rencontrés, c'est-à-dire, Erick Marchandise, Danièle Delaye et Philippe Bernard qui m'ont aidé, au début de mon travail de recherche, pour cadrer mon sujet. Enfin, je remercie Camille Thomé, Céline Defontaine et Stéphane Jachet qui ont pu répondre à des questions plus précises lors des entretiens que j'ai réalisés avec eux.

# INTRODUCTION

Depuis son invention au XIX<sup>e</sup> siècle, le vélo est majoritairement utilisé comme un moyen de déplacement du quotidien. Sa popularité varie au cours du temps en fonction des avancées technologiques en matière de mobilité. L'invention de l'automobile puis l'émergence de la mobylette ont contribué au déclin de la bicyclette comme mode de déplacement au cours de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, dans les pays développés.

Depuis la fin des années 90, un regain d'intérêt apparaît en faveur de la pratique du vélo. Les enjeux environnementaux commençant à être pris au sérieux, le vélo fait son retour en force. Les pratiques de mobilité développées autour de la voiture individuelle au cours du XX<sup>e</sup> siècle paraissent en inadéquation avec les enjeux de réduction de la pollution atmosphérique et de décongestionnement des routes. La loi LAURE de 1996 marque un changement de paradigme dans les politiques de mobilité. Elle redonne notamment une place centrale aux mobilités cyclables en incitant par exemple sur le partage de la voirie en faveur des vélos.

Cette émergence de la mobilité cyclable comme mode de déplacement du quotidien est principalement visible dans les grandes agglomérations et les villes moyennes où des réseaux de pistes cyclables se sont beaucoup développés. Même si la France ne figure pas parmi les pays les plus cyclistes, elle enregistre malgré tout 3% de part modale en 2012<sup>1</sup>. Ce mode de déplacement présente de nombreux avantages, adaptés au mode de vie urbain. Il est notamment rapide sur de courts trajets urbains et très bon marché.

Au-delà de la renaissance du vélo pour les déplacements « utilitaires », les pratiques touristiques et de loisirs du vélo émergent dans le même temps. Cet engouement touristique autour du vélo apparaît, malgré tout, beaucoup moins prioritaire pour les acteurs publics français. En effet, les investissements dans les infrastructures cyclables sont principalement concentrés dans les agglomérations en faveur de la mobilité quotidienne. Malgré cela, grâce à une forte implication associative et à de premières expérimentations très positives synonymes de retombées

---

<sup>1</sup> FUB, « Le vélo en France : Etat des lieux », 2012

économiques importantes, la pratique touristique à vélo commence à se faire une place sur le territoire français et à intéresser les acteurs publics.

En France, la création du Schéma National des Véloroutes et des Voies Vertes en 1998 marque la volonté d'uniformiser l'action nationale et d'orienter la création des futurs aménagements. Cette continuité, créant un véritable réseau cyclable à l'échelle nationale sera même suivie à l'échelle européenne avec la création de la marque « EuroVélo » qui permettra la création d'itinéraires à l'échelle européenne.

Maintenant que le potentiel touristique de l'itinérance à vélo est reconnu, la mise en tourisme du territoire devient nécessaire pour répondre aux attentes des cyclistes itinérants. Les exemples allemands et hollandais présentent notamment un réel savoir-faire dans ce type de tourisme. La Loire à Vélo, partie française de l'EuroVélo 6 figure comme le modèle français et l'élément précurseur pour un développement national des véloroutes françaises (Coupy, Pinson, 2015).

Ces grands itinéraires cyclables répondent à une nouvelle tendance touristique, le *slow tourism*. C'est un concept de voyage qui prône le fait de ralentir, « de prendre le temps de découvrir une destination »<sup>2</sup>, notamment avec des moyens de transports moins polluants. Ce tourisme lent est donc en adéquation avec l'itinérance à vélo. Le déplacement n'est plus subi, il fait partie intégrante du voyage. Cette forme de voyage permet de s'approprier et de mieux connaître le territoire que l'on traverse. On associe également l'itinérance à vélo au tourisme vert, qui permet de mieux respecter l'environnement traversé par le touriste. Le vélo, un mode de déplacement non polluant paraît alors en adéquation avec ce concept touristique.

L'émergence des voies vertes et des véloroutes organisées en réseaux semble alors répondre à une réelle attente touristique. Il est donc nécessaire d'organiser l'offre touristique pour accueillir au mieux ces touristes itinérants. Une bonne gouvernance pour ce type d'aménagements paraît donc primordiale pour la cohérence des itinéraires voies vertes entre les territoires. La gouvernance de ces itinéraires implique forcément différents territoires et multiplie alors le nombre d'acteurs. La gouvernance d'une destination touristique est notamment expliquée par Corinne Van der Yeught (2009) dans une approche théorique. Au-delà de cet intérêt touristique, synonyme de

---

<sup>2</sup> Babel voyages, « Définition : Slow tourisme »

retombées économiques pour les territoires traversés par un itinéraire cyclable, d'autres utilisations peuvent être encouragées. Un itinéraire cyclable peut également profiter aux populations locales dans leurs déplacements quotidiens ainsi que pour leurs activités de loisirs.

C'est au cours d'un stage dans le Parc Naturel Régional des Ardennes, territoire fraîchement équipé d'une voie verte traversant le département du Nord au Sud appelé « Trans-Ardennes », que j'ai pu me rendre compte de l'importance d'un tel équipement, notamment pour les territoires ruraux. Ce thème m'est alors apparu intéressant à explorer dans un mémoire de recherche. Après de premières recherches sur les voies vertes en France, j'ai alors découvert les itinéraires EuroVélo qui m'ont particulièrement intéressé. J'ai alors choisi de concentrer mon étude sur l'un de ces itinéraires ; l'EuroVélo 3, le premier itinéraire cyclable européen traversant Paris.

Cet itinéraire cyclable européen relie Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne) sur 5 122 km de véloroutes ou de voies vertes. L'EV3 passe par sept pays dont la France qui comptabilise environ 1600 km. La Scandibérique (nom de l'itinéraire pour sa partie française) traversent 18 départements dont la Seine-et-Marne qui fera l'objet de cette étude. Ce territoire à dominance rurale se révèle assez moteur dans la conduite de projet autour de l'EuroVélo 3, il m'est alors paru pertinent de préciser mon terrain d'étude sur ce département. Mon étude de terrain sera par la suite réduite à une intercommunalité rurale de Seine-et-Marne, Moret Seine et Loing. Malgré cela, cette étude est principalement orientée sur des analyses multiscales relatives à ma problématique choisie.

A travers ce travail, mon objectif est d'identifier la gouvernance autour d'un projet mobilisant la participation d'un grand nombre de territoires et d'acteurs différents. Après mes premières recherches, il m'a paru intéressant de travailler sur les retombées économiques liées au cyclotourisme. Or, le territoire qui m'intéressait était en cours de réalisation de son itinéraire. Il m'a alors paru plus pertinent de travailler sur la gouvernance de ce projet, cela a été confirmé par mes premiers entretiens exploratoires qui ont confirmé l'intérêt de me concentrer sur cette thématique.

Pour traiter la gouvernance du projet EuroVélo3, mes premiers entretiens exploratoires m'ont vite révélé la grande diversité des territoires traversés par l'itinéraire. J'ai donc décidé d'analyser les différents jeux d'acteurs agissant sur l'EuroVélo 3, que ce soit entre les territoires urbains et ruraux mais aussi entre les acteurs publics, privés et associatifs... La problématique que je vais traiter dans ce mémoire de recherche est donc la suivante :

### **Comment construire un projet d'itinéraire cyclable européen entre des territoires aux dynamiques et aux objectifs très variés ?**

Mon analyse se fera aux différentes échelles du projet tout en zoomant et affinant petit à petit mon analyse sur un territoire à l'échelle intercommunale. Je me suis donc concentré sur l'échelle nationale française, puis sur la région Ile-de-France, sur le département de la Seine-et-Marne et enfin sur la communauté de communes, Moret Seine et Loing.

Au cours de cette étude, plusieurs questions ont complété ma réflexion sur le sujet. Elles ont pu notamment me permettre de cadrer mon sujet d'étude. Il m'a paru intéressant de définir comment la mise en réseau des différents acteurs du projet s'est effectuée ? Quel rôle jouent les acteurs associatifs dans l'élaboration de l'EV3 ? Comment sont financés les nouvelles infrastructures, la signalétique et tous les équipements relatifs à la création de cet itinéraire ? Comment a été défini le choix du tracé ?

Ce questionnement a abouti à l'élaboration d'hypothèses rédigées lors de la définition du sujet. Ce travail de recherche permettra alors de valider ou de contredire ces hypothèses.

A la suite de mes premières lectures, j'ai observé que les territoires ruraux semblent plus intéressés et plus moteurs dans les projets d'itinéraires cyclables par rapport aux territoires urbains. L'investissement du département de Seine-et-Marne a conforté cette hypothèse de forte implication des territoires ruraux. En contradiction avec cette hypothèse, l'atout majeur de cet itinéraire semble être, en analysant le tracé de l'EV3, son passage dans plusieurs grandes villes européennes attractives (Hambourg, Paris, Bordeaux...) qui alterne avec les passages en milieu rural.

Les véloroutes et les voies vertes semblent principalement conçues pour le tourisme. La réflexion pour les usages des véloroutes en faveur de la population locale ne paraît pas prioritaire. Par cette hypothèse, je vais chercher les actions des acteurs publics pour développer l'itinéraire au-delà de sa dimension touristique.

Enfin, ma dernière hypothèse concerne le travail et l'implication des acteurs publics pour développer les itinéraires cyclables. Les acteurs publics semblent travailler en concertation avec les associations concernées pour élaborer le projet EV3. Le tracé d'un itinéraire se construit en fonction des collectivités volontaires qui souhaitent accueillir l'itinéraire. Une analyse détaillée des différents jeux d'acteurs autour de l'EV3 permettra de confirmer ou non cette hypothèse.

Ce travail est en majorité argumenté par le contenu d'entretiens semi-directifs<sup>3</sup> que j'ai pu mener de Novembre 2017 jusqu'à Mars 2018 ainsi qu'à partir de l'état de l'art bibliographique que j'ai réalisé tout au long de cette étude. Il est également complété par l'analyse d'une portion du terrain d'étude dans la communauté de communes Moret Seine et Loing. J'ai donc parcouru l'itinéraire de l'EuroVélo 3 de Thomery à Moret-sur-Loing dans les deux sens pour m'approprier le parcours et relever des détails pertinents. Pour pouvoir comparer ce tronçon de l'EuroVélo 3, j'ai aussi parcouru le tronçon de l'itinéraire traversant Paris intra-muros pour avoir une comparaison de l'itinéraire entre un milieu urbain et rural.

Dans une première partie, je vais présenter le contexte de développement des voies vertes et du cyclotourisme en France pour ensuite décrire l'émergence d'une nouvelle Eurovéloroute ambitieuse traversant l'Europe de la Norvège à l'Espagne, l'Eurovélo 3. Dans une seconde partie, je vais justifier l'intérêt de la gouvernance dans ce projet d'itinéraire cyclable européen en relevant des freins au projet. Enfin, je vais développer le fort potentiel de développement territorial que cet itinéraire peut apporter aux territoires traversés.

---

<sup>3</sup> Annexe 1 : Tableau des entretiens

# SOMMAIRE

Remerciements .....	3
Introduction.....	4
Sommaire .....	9
Partie 1 – L’EuroVélo 3, une nouvelle offre ambitieuse de grand itinéraire cyclable européen qui suit la dynamique autour du cyclotourisme.....	10
1. Une méthodologie en deux phases.....	11
2. L’arrivée des voies vertes en France.....	15
3. L’émergence de l’EuroVélo 3 .....	22
4. L’implication des acteurs autour du projet .....	25
Partie 2 – Une mise en réseau des territoires et des acteurs qui paraît essentielle mais difficile à mettre en œuvre .....	32
1. Un degré d’intérêt variable en fonction des territoires .....	33
2. Une identité territoriale autour de l’itinéraire assez flou .....	38
3. Une collaboration contrastée entre acteurs publics et associatifs .....	42
Partie 3 – Un projet à fort potentiel pour les territoires traversés, conditionné par une fédération des différents acteurs .....	50
1. Une bonne communication, primordiale pour la mise en tourisme de l’itinéraire .....	51
2. Valoriser les territoires traversés pour optimiser l’arrivée de l’EuroVélo 3... ..	57
3. Favoriser les divers usages qu’une véloroute peut offrir .....	63
Conclusion.....	69
Table des matières .....	72
Table des illustrations.....	75
Table des sigles et des abréviations.....	77
Bibliographie.....	78
Table des annexes .....	81
Annexe 1 : Tableau des entretiens .....	82
Annexe 2 : Grilles d’entretiens .....	83
Annexe 3 : Comptes-rendus d’entretiens .....	91
Annexe 4 : Etat d’avancement de l’EuroVélo 3 .....	134
Annexe 5 : Echelle de participation d’Arnstein .....	135

## **PARTIE 1 – L'EUROVÉLO 3, UNE NOUVELLE OFFRE AMBITIEUSE DE GRAND ITINÉRAIRE CYCLABLE EUROPÉEN QUI SUIT LA DYNAMIQUE AUTOUR DU CYCLOTOURISME**

Cette première partie présente la méthodologie mise en œuvre dans ce travail de recherche. Elle traite, ensuite, du contexte général de l'émergence des voies vertes et de l'EuroVélo 3. Enfin, elle se termine en retraçant l'implication des acteurs depuis la genèse du projet, jusqu'à aujourd'hui.

# 1. UNE MÉTHODOLOGIE EN DEUX PHASES

## 1.1. RENCONTRE AVEC LES DIFFÉRENTS ACTEURS DU PROJET

Ce travail de recherche est basé sur la rencontre avec les acteurs concernés par la création de l'itinéraire EuroVélo 3. J'ai commencé à réaliser des entretiens semi-directifs en novembre 2017 à la suite de mes premières lectures. Les deux premiers entretiens avaient une dimension exploratoire, ils m'ont permis d'affiner mon sujet en fonction des enjeux rencontrés. Les entretiens suivants m'ont permis d'obtenir des informations plus précises et ciblées<sup>4</sup>.

J'ai souhaité axer mon étude sur l'EuroVélo 3 en me concentrant sur un territoire. J'ai choisi le département de Seine-et-Marne car les acteurs publics de ce territoire m'ont semblé investi, beaucoup de documents de promotions de l'EuroVélo 3 en Seine-et-Marne sont disponible sur internet. J'ai aussi découvert les aménagements de voies vertes le long du canal du Loing effectué par le département qui représente bien l'implication du territoire dans l'arrivée de l'EuroVélo 3.

Mes premières lectures scientifiques m'ont orienté, dans un premier temps, vers un travail autour de l'économie du vélo que je souhaitais traiter pour l'EuroVélo 3. Des études et des ouvrages présentent les bénéfices financiers liés au tourisme à vélo. Philippe Coupy et Nicolas Pinson (2015) tirent le bilan du succès de La Loire à Vélo en présentant les retombées économiques engendrées dans les territoires traversés. Myriam Donsimoni et Liliane Bensahel (1999) évoquent, dans leur ouvrage, le développement du tourisme rural qui dynamise l'économie locale des territoires ruraux.

Malgré cet aspect économique, intéressant à traiter dans le cyclotourisme, le choix de mon itinéraire n'était pas idéal pour traiter ces questions. C'est à la suite de mes premiers entretiens avec le département de Seine-et-Marne et l'association CycloTransEurope que j'ai compris qu'il fallait que l'itinéraire cyclable ait un certain vécu pour étudier ses retombées économiques et le développement locale qu'il engendre. En revanche, ce sujet d'étude restait pertinent pour travailler sur la gouvernance de projet. Sachant que l'inauguration nationale est prévue le 2 juin 2018,

---

<sup>4</sup> Annexe 1 : Le tableau des entretiens

j'ai commencé ce travail dans une période clé dans la conduite de projet de la Scandibérique.

Après ces deux premiers entretiens exploratoires, j'ai pu définir plus précisément mes thèmes de recherches. J'ai voulu retracer la genèse du projet depuis la création du schéma EuroVélo et du schéma national français, analyser les jeux d'acteurs actuels et définir les enjeux autour de cet itinéraire cyclable. Antoine Marsac, Anne-Marie Lebrun et Patrick Bouchet (2012) proposent une analyse de l'itinérance touristique en milieu rural en étudiant la gouvernance territoriale et l'intégration du développement durable dans les pratiques itinérantes. Corinne Van Der Yeught (2009) a également travaillé sur la gouvernance autour d'une destination touristique italienne. A la suite de ces lectures, la gouvernance m'a donc semblé être un sujet primordial à traiter dans un projet touristique.

Les thèmes abordés lors de ces entretiens étaient définis, au préalable, en fonction de l'acteur que je rencontrais. Les principaux sujets de discussions concernaient, tout d'abord, le rôle de la collectivité ou de l'association dans le projet EuroVélo 3. Les personnes interrogées me présentaient, ensuite, la genèse du projet en fonction de leur point de vue. Les questions de gouvernance et de financement du projet étaient également traitées pour connaître le rôle de chacun.

Au fil des entretiens, des sujets me sont parus pertinents de développer comme l'avancement du projet en fonction des territoires, les différents usages des véloroutes, les conflits d'intérêts et les désaccords liés à la gouvernance du projet... J'ai réalisé une grille d'entretien<sup>5</sup> avant chaque rendez-vous et rédigé un compte-rendu d'entretien<sup>6</sup> par la suite.

## **1.2. APPROPRIATION DE L'ITINÉRAIRE EUROVÉLO 3**

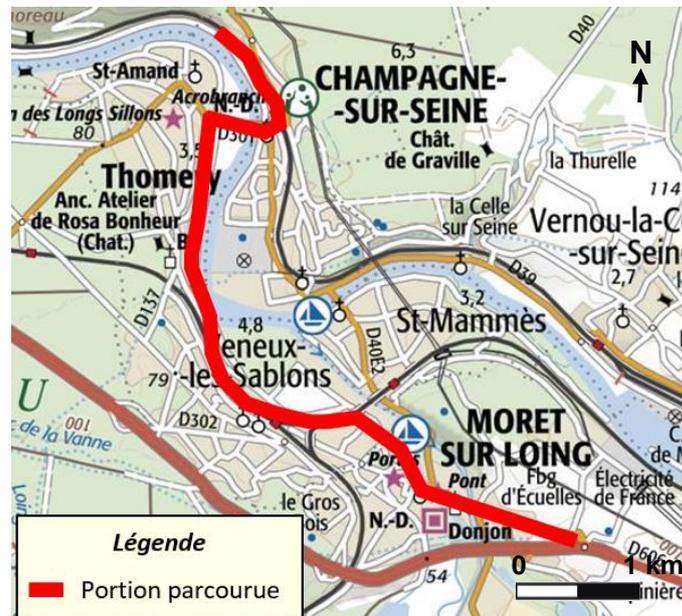
Pour m'approprier l'itinéraire et mieux comprendre ses enjeux, j'ai parcouru deux portions de l'itinéraire EuroVélo 3. Entre Thomery et Moret-sur-Loing, j'ai effectué une portion de l'EuroVélo 3 en Seine-et-Marne, un tracé constitué uniquement en « voie verte », c'est-à-dire, « un aménagement en site propre réservé à la circulation non

---

<sup>5</sup> Annexe 2 : Grilles d'entretiens

<sup>6</sup> Annexe 3 : Comptes-rendus d'entretiens

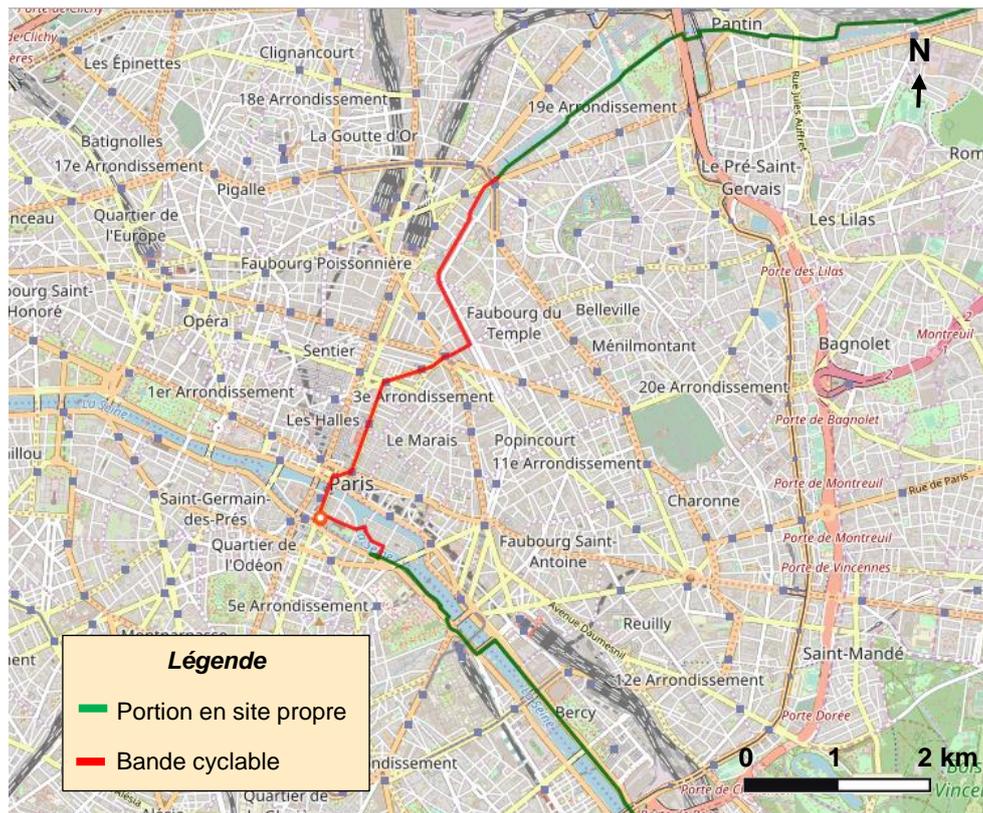
motorisée [...] »<sup>7</sup>. Cette partie de l'itinéraire m'a paru bien équipé, avec un revêtement et une signalétique propice à la pratique du cyclotourisme. Cette portion se trouve le long du canal du Loing, sur les anciens chemins de halage. Elle a été réaménagée avec le département comme maître d'ouvrage et terminée en 2017. Elle compte 35 kilomètres intégralement en voies vertes.



Carte 1 : Parcours d'appropriation de l'itinéraire en Seine-et-Marne ; Source : Réalisation personnelle, fond de carte IGN

Pour avoir un élément de comparaison avec cette portion d'itinéraire rural de Seine-et-Marne, j'ai également parcouru l'itinéraire qui traverse Paris. Je suis parti de Porte de Bercy pour aller jusqu'au Parc de la Villette, là où l'itinéraire quitte Paris vers le Canal de l'Ourcq.

<sup>7</sup> AF3V, « Définition d'une voie verte »



Carte 2 : Appropriation de l'itinéraire à Paris ; Source : CycloTransEurope

L'itinéraire à Paris est assez bien délimité des voitures, il est souvent protégé par des bordures donnant plus de sécurité à la piste cyclable qu'emprunte l'EuroVélo 3. Il comprend des parties en site propre le long de la Seine et à partir du Canal de l'Ourcq. Néanmoins, la signalétique est toujours absente, laissant place à des difficultés pour le cycliste et à la nécessité de consulter régulièrement une carte. « A Paris, il faut vraiment chercher les panneaux »<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Entretien avec Erick Marchandise, Président de l'association CycloTransEurope, 2017

## Aperçu de la diversité paysagère en moins de 100 km



Photo 2 : Porte de Bercy ; Source : Photo ..



Photo 1 : Moret-sur-Loing ; Source : Photo personnelle

Cet itinéraire propose une grande diversité de territoires traversés (cf. Photo 1 et 2 ci-contre). Cette étude de terrain, sur deux portions de l'itinéraire, m'a permis de découvrir ce potentiel dont l'EuroVélo 3 dispose. En revanche, les efforts en matière de signalisation à Paris ne sont pas encore produits. Il est difficile de s'orienter car aucun panneau concernant l'EuroVélo 3 n'est encore installé. A l'inverse, la signalisation le long du Canal du Loing est de qualité, elle présente la distance kilométrique entre les villes et mentionne les logos de l'EuroVélo 3 et de la Scandibérique pour se repérer.

## 2. L'ARRIVÉE DES VOIES VERTES EN FRANCE

### 2.1. UNE RÉFLEXION INTERMINISTÉRIELLE

Avec l'émergence nationale des politiques cyclables urbaines des années 1990, le vélo retrouve une place dans les questions de mobilités. Le vélo a une vocation utilitaire sur les petites distances dans les territoires denses, avec un enjeu de mobilité quotidienne. « Dans les milieux ruraux, développer le vélo favorise surtout le tourisme à vélo, un enjeu majeur dans un pays comme la France, un des plus touristique au Monde. »<sup>9</sup>.

Au début des années 1990, il y a eu une réflexion plus générale sur le développement du vélo au ministère de l'Environnement. Cette réflexion a pris la forme

---

<sup>9</sup> Entretien avec Claire Pain, Chargée d'études cyclables au département de Seine-et-Marne, 2017

d'un groupe de travail interministériel où chaque ministère avait un « représentant vélo »<sup>10</sup>.

Un « représentant vélo » travaillait donc dans chaque ministère concerné par le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT), c'est-à-dire au ministère Jeunesse et Sport, au ministère du Tourisme ou encore au ministère de l'Environnement. C'est ce dernier, le ministère de l'Environnement qui entreprit la mise en œuvre d'études pour développer des itinéraires vélos.

De plus, les associations étaient intéressées par ces travaux entrepris pour développer l'activité cyclotouristique et les itinéraires cyclables. La Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) ainsi que l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) ont accompagné le groupe de travail interministériel dans leurs études. CycloTransEurope, une association travaillant sur le développement de la Scandibérique et du Paris-Moscou à vélo, a été créée en 1996, dans cette période de réflexion sur l'émergence des voies vertes en France.

De cette réflexion interministérielle, les acteurs associatifs concernés par la création de voies vertes se sont également impliqués pour créer un engouement à la fin des années 1990, qui a abouti à la création du Schéma Nationale des Véloroutes et Voies Vertes.

## **2.2. L'ÉMERGENCE DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES**

Ce travail interministériel, accompagné par une implication associative, a fait émerger l'élaboration du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) le 15 Décembre 1998. « Il y avait autour de la table la FFCT, l'AF3V et L'Etat mais c'était vraiment une impulsion interministérielle plus que militante »<sup>11</sup>. Ce schéma prévoyait, à l'époque, la construction de 8 000 km de véloroutes et voies vertes, s'intégrant notamment aux tracés des itinéraires européens. Aujourd'hui, depuis son actualisation

---

<sup>10</sup> Entretien avec Danièle Delaye, membre de l'association CycloTransEurope et ancienne Ingénieure recherche au Ministère de l'Environnement, 2017

<sup>11</sup> Entretien avec Camille Thomé, Directrice de l'association DRC, 2018

en 2010, le schéma compte 22 000 km de véloroutes et voies vertes, dont 62% du linéaire qui est ouvert à ce jour<sup>12</sup>. Ce schéma actualisé a principalement été réalisé par l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V) créé par l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC) et par la Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes (MN3V)<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Baromètre du tourisme à vélo en France, 2017

<sup>13</sup> AF3V, Le nouveau schéma national des VVV



# Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire 2010

## Schéma national véloroutes et voies vertes / France Vélo Tourisme



Carte 3 : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes ; Source : CIADT

Dans sa mise en œuvre, le Schéma National a tout d'abord bénéficié d'aides de l'Etat pour quelques liaisons essentielles, intégrant notamment les liaisons européennes. La réalisation de ce réseau a été financée en partie par des contrats de plan Etat-Région (2000-2006) puis par des contrats de projets (2007-2013)<sup>14</sup> jusqu'au désengagement de l'Etat dans le financement des voies vertes. Ce sont ensuite les régions, les départements et les intercommunalités qui ont pris le relais dans le financement des infrastructures. Les départements principalement, mais également certaines intercommunalités, endossent le rôle de maître d'ouvrage pour réaliser les aménagements cyclables en suivant le cahier des charges des véloroutes et voies vertes du 5 janvier 2001.

« Pour imaginer un rêve, il faut des rêveurs et pour le mettre en place, il faut des aménageurs. Les acteurs publics et les maîtres d'ouvrages se sont emparés du sujet. Les départements ont aménagé le Schéma National. »<sup>15</sup>.

Le 31 mai 2001, une circulaire a engagé la mise en œuvre de volets régionaux du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes<sup>16</sup>. « A l'époque, il n'était pas trop question d'Eurovélos mais plus de Schéma National »<sup>17</sup>. Les schémas régionaux avaient donc pour objectif de valoriser le schéma national. Ils ambitionnaient d'être plus précis sur le détail du tracé des itinéraires proposés par la région. Actuellement, il existe même, dans de nombreux départements, des volets à l'échelle départementale du réseau de véloroutes et voies vertes (en Seine-et-Marne par exemple).

### 2.3. LA CRÉATION DU SCHEMA EUROPÉEN « EUROVÉLO »

En parallèle du lancement du réseau national français, le schéma européen, appelé « EuroVélo », a été initié en 1995, sous l'impulsion, notamment, du lancement des réseaux nationaux de véloroutes en Grande-Bretagne et au Danemark<sup>18</sup>. « EuroVélo

---

<sup>14</sup> Girard, 2010

<sup>15</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>16</sup> AF3V, Développement des VVV

<sup>17</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>18</sup> DRC, Coordination du projet EuroVélo

a été imaginé il y a plus de vingt ans maintenant, pour équiper l'Europe de grands itinéraires cyclables, c'était le projet de départ. »<sup>19</sup>.



Carte 4 : Les itinéraires EuroVélos ; Source : France Vélo Tourisme

Ce schéma concerne, dès sa création, plusieurs itinéraires traversant la France. Ces tracés sont, d'abord, des itinéraires à l'échelle « macro », nécessitant d'être redéfinis à une échelle plus locale. Ce projet, porté par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF), dynamise les actions nationales pour accueillir un tracé européen. En France, les régions et les départements concentrent principalement leurs

<sup>19</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

investissements en matière de véloroutes et voies vertes sur ces itinéraires européens qui ont un gros potentiel touristique.

#### 2.4. LE CYCLOTOURISME, UN DOMAINE PORTEUR POUR L'ÉCONOMIE DES TERRITOIRES

Activité peu connue avant les années 1990 et le retour en force du vélo, le cyclotourisme existe pourtant depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle en France. En 1890, le Touring Club de France (TCF) a été créé. C'était la première association nationale qui représentait le cyclotourisme que l'on connaît maintenant. Une unité a émergé autour de Paul de Vivie en 1897 et son ouvrage « Le Cycliste ». Après la Première Guerre Mondiale, « naquit un vif désir de liaison inter-sociétés »<sup>20</sup> ; le cyclotourisme était alors une solution simple de connexion entre les territoires. L'association évolua vers le tourisme, c'est finalement après la Seconde Guerre Mondiale que la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) est rebaptisée. Aujourd'hui, plusieurs associations autour du cyclotourisme existent pour présenter et mettre en valeur les itinéraires français. France Vélo Tourisme est, par exemple, aussi un acteur important du cyclotourisme en France.

En plus des bienfaits du vélo pour la santé et d'une certaine qualité de vie qu'il apporte, le cyclotourisme est surtout facteur d'importantes retombées économiques pour les territoires parcourus. Plusieurs enquêtes régionales ont été réalisées pour chiffrer l'ampleur économique de la pratique cyclotouristique. Des résultats annoncent les dépenses des touristes par jour et par personne ou encore les retombées économiques par kilomètre et par an (cf. Tableau 1). Ces calculs faits sur les recettes par touriste ou par kilomètre permettent de mieux illustrer l'ampleur du phénomène, contrairement à l'estimation de l'impact direct en millions d'euros. Ce type d'études sur l'économie du vélo est un argument de taille pour convaincre certaines collectivités d'investir en faveur de l'aménagement de véloroutes et de voies vertes.

---

<sup>20</sup> FFVélo, Une histoire

Région / Itinéraires	Estimation de l'impact direct (M€)	Dépenses des touristes par jour et par personne	Retombées économiques par kilomètre et par an
La Loire à Vélo	15 M€ en 2010 29,6 M€ en 2015 29,3 M€ en 2016	80 € (en 2015)	30 000 €
Bretagne	16,4 M€ en 2013 16,8 M€ en 2014 17,7 M€ en 2015 et en 2016	65 €	16 700 €
Alsace à vélo (EV5 et EV15)	6,9 M€ en 2013	105 €	24 000 €
Tour de Bourgogne	14,4 M€ en 2009	68 €	23 000 €

Tableau 1 : Retombées économiques sur les territoires ; Source : Baromètre du tourisme à vélo, 2017

L'équipement du territoire français en matière d'infrastructures cyclables et touristiques est déterminant pour que la pratique du cyclotourisme continue de se développer.

### 3. L'ÉMERGENCE DE L'EUROVÉLO 3

#### 3.1. UN ITINÉRAIRE PRÉVU DÈS LA CRÉATION DU SCHÉMA EUROPÉEN

A la création des itinéraires EuroVélos en 1995, plusieurs tracés ont été imaginés, principalement pour l'intérêt touristique qu'ils présentaient. « L'EuroVélo 3 fait partie des itinéraires imaginés au départ »<sup>21</sup>. Un tracé a donc été imaginé par l'ECF pour déterminer un itinéraire de Trondheim en Norvège jusqu'à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne. Cet itinéraire, imaginé comme « La Route des Pèlerins » correspond, dans un premier temps, à un tracé virtuel, réalisé à l'échelle européenne, qui ne suit pas un tracé strict. Les EuroVélos imaginés au départ ont été pensés à l'échelle européenne avant d'être étudiés à une échelle plus locale. Les candidatures pour les nouvelles labellisations EuroVélos suivent le processus inverse. Un itinéraire et des infrastructures existent déjà, les collectivités s'appuient dessus pour obtenir la marque EuroVélo.

<sup>21</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

Aujourd'hui, l'itinéraire EuroVélo 3 est défini précisément ; son inauguration française est même prévue en juin 2018. Le tracé compte 5122 kilomètres, traversant sept pays (Norvège, Suède, Danemark, Allemagne, Belgique, France et Espagne). La France est traversée par l'itinéraire sur 1600 kilomètres. Une bonne partie de l'EuroVélo 3 se situe donc en France. C'est le pays qui compte la partie la plus longue de l'itinéraire sur son territoire. Cet itinéraire traverse plusieurs grandes villes européennes comme Oslo, Göteborg, Hambourg, Paris ou encore Bordeaux. Il alterne entre territoires ruraux et grandes villes européennes. C'est un atout qui pourra, par la suite, jouer en faveur de son attractivité.



Carte 5 : EuroVélo 3 ; Source : ECF

Cet itinéraire longue distance a vocation à accueillir touristes et locaux, il alterne entre des aménagements cyclables en site propre (type voie verte), des bandes cyclables (en agglomération principalement) et des véloroutes (route à faible circulation automobile, inférieur à 500 véhicules par jour). Son tracé doit être accessible à tous, il suit donc un itinéraire plat. De ce fait, il longe souvent des cours d'eaux, la topographie y est adéquate. On évoque principalement la pratique cyclable sur ce type d'itinéraire mais toutes pratiques non motorisées y sont acceptées (Marche à pied, cheval...). La présence d'une signalisation propre au tracé fait également partie du projet pour favoriser l'orientation des usagers.

### 3.2. UN LONG PROCESSUS D'ÉMERGENCE DU PROJET

La création de l'itinéraire EuroVélo 3 dans le schéma européen des EuroVélos était programmatique car aucun aménagement n'était réalisé ni même prévu à l'époque de la planification des tracés EuroVélos. Ce schéma a donc eu le rôle de mobiliser les acteurs locaux pour un projet à l'échelle européenne. Cependant, entre l'inscription de l'itinéraire dans le schéma européen en 1995 et l'inauguration prévue en 2018, il y a plus de vingt ans. La multitude d'acteurs et de territoires concernés par le projet n'a pas favorisé l'avancement du projet. Tout au long du projet et encore maintenant, certains territoires sont en avance et d'autres en retard sur les aménagements cyclables prévus et les infrastructures touristiques. Plusieurs explications peuvent être données. D'une part, tous les territoires n'ont pas les mêmes financements pour aménager l'Eurovéloroute. D'autre part, l'itinéraire traverse des pays et des régions qui n'ont pas toutes les mêmes priorités stratégiques, ni les mêmes niveaux de recettes pour financer les aménagements cyclables<sup>22</sup>. « Il y a clairement, d'un territoire à l'autre, des différences d'implication politique »<sup>23</sup>. Enfin, la gouvernance d'un tel projet est difficile, même s'il ne paraît pas impressionnant en terme d'aménagements ; gérer l'avancement d'un projet à l'échelle européenne est compliqué.

Ces inégalités dans l'avancement du projet freinent l'inauguration de l'itinéraire qui avait déjà été reportée. On peut observer une fragmentation Nord / Sud dans

---

<sup>22</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>23</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

l'avancement des itinéraires. Les pays nordiques sont en avance sur le programme alors que l'Espagne a beaucoup de retard. Ce constat semble logique sachant que les politiques vélos dans les pays nordiques sont réputées pour être plus développées. La part modale de déplacements à vélo dans ces pays est supérieure à celle de la France et de l'Espagne. « Cette fracture Nord / Sud se retrouve aussi en France car la partie Nord, au-dessus de la Loire à vélo, est bien avancée par rapport à la partie Sud. »<sup>24</sup>

## 4. L'IMPLICATION DES ACTEURS AUTOUR DU PROJET

### 4.1. LE DÉSENGAGEMENT DE L'ETAT

Après la création du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes en 1998, l'Etat était investi pour structurer ce schéma national. La Mission Nationale des Véloroutes et des Voies Vertes a été créée au Ministère de l'Environnement. Elle validait les Schémas Régionaux en fonction du cahier des charges de 2001<sup>25</sup>. « A l'époque, il y avait beaucoup de financements de type CPER (Contrat de Plan Etat Région) qui ont lancé la signalétique et ont permis, peu à peu, de structurer le Schéma National »<sup>26</sup>. Dans un premier temps, l'Etat s'est donc investi dans le projet d'aménager ce schéma national ambitieux, pour développer le cyclotourisme.

Petit à petit, il y a eu un désengagement de l'Etat dans son implication pour le développement des itinéraires cyclables. « L'Etat s'est retiré et n'a plus donné d'argent. Jean-Louis Pons qui travaillait à la MN3V a démissionné avant que l'Etat ne se soit désengagé car il s'est rendu compte que ce qu'il faisait ne servait à rien »<sup>27</sup>. L'Etat a donc été très moteur, au départ, dans l'aménagement et le développement des itinéraires cyclables mais il s'est vite désinvesti. Jean-Louis Pons était le dernier chargé de mission, responsable de la MN3V au Ministère de l'Environnement. Actuellement, cette mission n'existe plus.

Même si ce désengagement de l'Etat a freiné la dynamique de départ dans l'aménagement des itinéraires, les collectivités territoriales et les associations

---

<sup>24</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>25</sup> Entretien avec Danièle Delaye, 2017

<sup>26</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>27</sup> Entretien avec Danièle Delaye, 2017

cyclables impliquées autour du projet ont repris en main le développement des différents projets. Les acteurs publics concernés par La Loire à Vélo ont vite su se structurer pour faire émerger cet itinéraire modèle en France. « Il y avait au départ des gens, notamment Laurent Savignac, qui avaient une claire vision de ce qu'il fallait faire et donc, ça a bien marché »<sup>28</sup>.

En revanche, la Scandibérique (partie française de l'EuroVélo 3) a eu plus de mal à susciter l'intérêt et la mise en réseaux des acteurs. L'association d'usagers, CycloTransEurope, spécialisée autour du développement de l'EuroVélo 3, a souhaité dynamiser les aménagements de cet itinéraire. Les membres ont compris que l'association ne pourrait pas prendre en charge la gouvernance et l'animation de ce projet. « Ce n'est pas une association qui peut animer les actions des collectivités locales »<sup>29</sup>. L'association a donc souhaité créer un comité d'itinéraire et un comité de pilotage pour permettre de réunir les différents acteurs publics des territoires concernés par l'itinéraire, comme cela se fait dans tous les autres projets de ce type en France. Elle a cherché et réussi à trouver la région Ile-de-France qui a accepté d'être le chef de file du projet pour organiser la gouvernance entre les acteurs publics, financeurs du projet.

## 4.2. ORGANISATION DES ACTEURS PUBLICS DANS LA GOUVERNANCE DU PROJET

Un comité fondateur a été créé en juillet 2013. Cette date correspond au début du projet EuroVélo 3 en France, car, avant cette date, aucune réflexion à l'échelle nationale n'avait été entreprise. Ensuite, « un certain nombre de départements se sont rassemblés et structurés à travers un comité d'itinéraire national »<sup>30</sup>. Les départements étaient volontaires, ils ont rejoint ce comité de leur initiative dans l'optique d'intégrer le tracé de l'EuroVélo 3. En général, ces départements avaient déjà des morceaux de voies vertes aménagés chez eux. Cette implication des départements s'est aussi faite

---

<sup>28</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>29</sup> *Ibid*

<sup>30</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

en partenariat avec l'association DRC. Cette association rassemble des collectivités territoriales impliquées dans le tourisme à vélo en France.

« On a une convention de partenariat, la première datait de 2014-2016. Il y a eu un avenant qui a permis de la prolonger jusqu'en 2018. Cette convention donne les rôles de chacun, elle dit que la région accepte le rôle de chef de file et fixe le montant des cotisations des régions et des départements qui souhaitent signer. »<sup>31</sup>

Le comité d'itinéraire réunit les acteurs financeurs du projet ainsi que les partenaires qui ne financent pas forcément le projet mais qui sont concernés malgré tout. Les acteurs financeurs du projet sont organisés en comité de pilotage où l'on décide de la manière de dépenser l'argent pour aménager l'itinéraire. D'autres acteurs participent au comité d'itinéraire, des associations comme les DRC mais aussi les départements de la Loire à Vélo qui ne financent pas le projet comme ils sont déjà équipés. Ces départements doivent malgré tout se tenir au courant du projet, « il faudra quand même que la signalisation suive, ils devront par exemple faire remonter des données... En revanche, ils n'ont pas leur mot à dire sur le design du site internet par exemple comme ils ne sont pas financeurs »<sup>32</sup>.

Ce comité d'itinéraire est sous la direction du Vice-Président aux transports de la Région, l'élu Stéphane Beaudet. L'ancien Vice-Président était Pierre Serne, il a dirigé le comité d'itinéraire à sa création, jusqu'en 2015. C'est Céline Defontaine qui pilote le projet à la Direction des Transports d'Île-de-France.

Dans les faits, c'est principalement autour du comité de pilotage, qui est décliné en comités techniques, que le projet se met en œuvre. Trois comités techniques à l'échelle nationale ont été créés. Claire Pain, avec le département de Seine-et-Marne, pilote le Comité Technique *Infrastructures et Signalisations*. Ce comité travaille, par exemple, sur l'homogénéisation de la signalisation. Laurent Lefebvre, avec le département de l'Aisne, pilote le Comité Technique *Services et Observations*. Enfin, le dernier Comité Technique *Identité et Marketing* n'a pas encore trouvé de volontaire pour être animé. Il a malgré tout mandaté un cabinet de communication pour trouver le nom et le logo de la Scandibérique. Chaque comité a un certain nombre d'actions à

---

<sup>31</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>32</sup> *Ibid*

réaliser sur un délai prédéfini. C'est le même modèle pour tous les itinéraires en France. « A l'intérieur de chaque comité, il y a des représentants de tous les départements concernés par le projet, ce sont principalement des agents techniques et non des élus. »<sup>33</sup>.

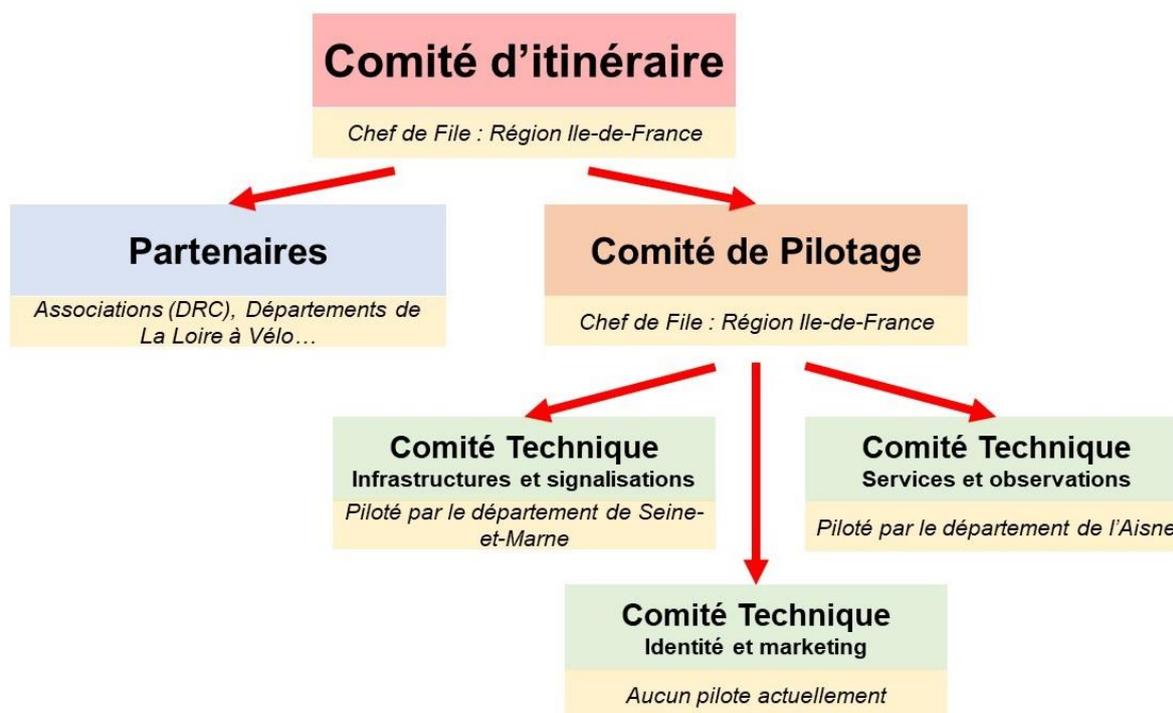


Schéma 1 : Gouvernance du projet ; Source : Réalisation personnelle

#### 4.3. LE RÔLE CENTRAL DES DÉPARTEMENTS

« Pour l'instant, ce sont les départements qui ont un rôle central. Ils ont parfois pris en charge de grandes parties des aménagements, voire la totalité »<sup>34</sup>. Les départements ont souvent le rôle de maîtres d'ouvrages pour aménager les itinéraires cyclables de la Scandibérique même si les intercommunalités endossent parfois ce rôle. « C'est un peu un découpage barbare entre des territoires où le département prend en charge le financement et d'autres où ce sont les intercommunalités »<sup>35</sup>. Les départements sont donc les acteurs clés pour le bon avancement du projet. Néanmoins, tous les départements n'obtiennent pas le même niveau de subventions. Certaines régions subventionnent très bien les infrastructures, d'autres beaucoup

<sup>33</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>34</sup> Entretien avec Erick Marchandise

<sup>35</sup> Entretien avec Claire Pain

moins. Cela ne dépend pas seulement de la volonté politique des régions, c'est principalement en fonction du budget des régions que la différence de subventionnement se fait sentir.

Prenons l'exemple du département de Seine-et-Marne. Il a pris en charge la maîtrise d'ouvrage pour la partie de l'itinéraire qui suit la Vallée du Loing au Sud du département. Au Nord de la Seine-et-Marne, entre l'Oise et le canal de l'Ourcq, c'est aussi le département qui va faire les aménagements. On est sur un territoire très rural avec de petites communes. Les collectivités n'ont pas forcément les moyens de faire les travaux eux-mêmes. Sur la partie de l'itinéraire au niveau de la Seine, le département va s'appuyer davantage sur les intercommunalités pour les aménagements, considérant qu'il s'est déjà bien impliqué autour de la Vallée du Loing et que le tissu urbain dans ce secteur est plus important.<sup>36</sup> En effet, le département peut s'appuyer sur de plus grosses intercommunalités comme la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine qui va engager des travaux sur ce projet, la Communauté de Communes du Pays de Fontainebleau... Ces collectivités s'étaient déjà emparées du sujet du vélo, elles étaient sensibles à ces questions. « Le département a une fonction de lobbying envers ses collectivités et une fonction de coordination. Le tracé doit être cohérent entre deux collectivités et les dates de travaux doivent aussi correspondre »<sup>37</sup>.

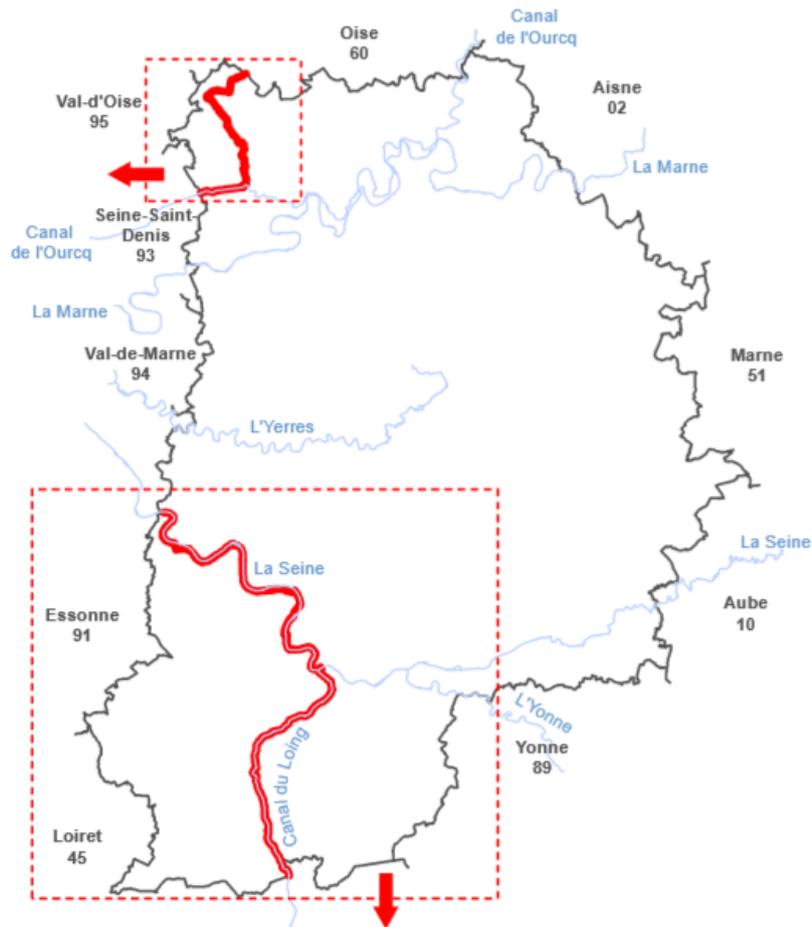
Les départements participent donc grandement à la maîtrise d'ouvrage. De plus, d'après Erick Marchandise, ils sont plus efficaces dans l'homogénéisation de l'itinéraire. « Quand ils laissent le travail aux intercommunalités, les itinéraires sont censés être homogène mais ce n'est pas toujours le cas, c'est un peu le problème ».<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>37</sup> *Ibid*

<sup>38</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017



Carte 6 : EuroVélo 3 en Seine-et-Marne ; Source : Département de Seine-et-Marne

En ce qui concerne les financements, la Région Ile-de-France subventionne en grande partie les aménagements, de l'ordre de 60% des travaux. C'est une part de financement énorme dont le département de Seine-et-Marne a pu bénéficier pour ces aménagements. Le département n'a donc jamais fait la démarche pour obtenir des financements européens (FEDER<sup>39</sup>) auxquels ce genre de projet est éligible. D'après la loi, quand le département ou une autre collectivité est maître d'ouvrage, il doit prendre à sa charge au moins 30% de financement propre. Sachant que la région subventionne déjà à hauteur de 60%, le département doit garder 30 % de financement, il ne resterait que 10% de financement potentiel d'un fond européen. Le département n'a donc pas fait cet effort du fait de la démarche conséquente pour obtenir un financement européen<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

<sup>40</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

Cette participation généreuse de la part de la Région Ile-de-France va changer. Depuis le mois de mai 2017, un nouveau Plan Vélo a été voté. Il orientera le financement des infrastructures cyclables uniquement pour celles concernées par les déplacements à vocation utilitaire, pour favoriser la mobilité quotidienne. « Le financement ne sera plus du tout accès sur les itinéraires cyclables touristiques »<sup>41</sup>. Il peut néanmoins y avoir certaines portions des itinéraires cyclables touristiques qui restent finançable si elles sont jugées être utile pour les déplacements utilitaires également.

---

Les bases encourageantes que le projet EuroVélo 3 dispose grâce à l'émergence des voies vertes et du cyclotourisme en France sont conditionnées par la collaboration des différents territoires autour du projet. Après cette partie de mise en contexte, la seconde partie commencera à avoir un regard critique sur la gouvernance du projet entre les acteurs concernés.

---

<sup>41</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

## **PARTIE 2 – UNE MISE EN RÉSEAU DES TERRITOIRES ET DES ACTEURS QUI PARAÎT ESSENTIELLE MAIS DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE**

Les problèmes rencontrés autour de la gouvernance et la conduite du projet de l'EuroVélo 3, se retrouvent dans cette seconde partie. D'une part, l'intérêt que suscite le projet auprès des différents territoires traversés est contrasté. D'autre part, le tracé français de l'EuroVélo 3 manque d'identité territoriale, ce qui complique l'union des acteurs autour de l'EuroVélo 3 et ne favorise pas la promotion de l'itinéraire. Enfin, les relations entre les aménageurs du projet et les associations sont difficiles, les différentes parties prenantes ne sont pas assez associées au projet.

# 1. UN DEGRÉ D'INTÉRÊT VARIABLE EN FONCTION DES TERRITOIRES

## 1.1. L'EUROVÉLO 3, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL MAJEUR EN MILIEU RURAL

EuroVélo est un label qui est reconnu dans le monde du cyclotourisme et qui commence à être connu par le grand public. Le passage d'un itinéraire EuroVélo est donc une aubaine pour les territoires traversés. Certaines collectivités l'ont bien compris et font en sorte de développer au mieux les aménagements cyclables et le développement touristique nécessaires à la réussite du projet.

Cette volonté de certaines collectivités, en faveur du développement d'un itinéraire cyclable, se retrouve sur le tracé de l'EuroVélo 3. Les collectivités territoriales qui s'investissent dans le développement de l'EuroVélo 3 ont des ambitions à long terme liées aux retombées économiques touristiques que l'itinéraire pourra apporter sur leur territoire. Ces territoires ont cependant, des profils très différents. Néanmoins, on peut les identifier selon certaines caractéristiques.

Tout d'abord, les territoires ruraux sont souvent très moteurs dans le projet EuroVélo 3. En revanche, ils sont parfois dépendants des financements régionaux pour accueillir l'EuroVélo. « Dans ces territoires, les maitres d'ouvrage ont vraiment pris le sujet à cœur mais ils n'ont pas toujours les financements. »<sup>42</sup>. Les territoires ruraux ont parfois très peu de leviers d'actions pour développer le tourisme sur leur territoire, d'une part par leurs moyens et d'autre part, à cause de l'absence de sites à promouvoir. « L'Aisne et l'Oise, par exemple, ont de grandes attentes de cet itinéraire. Pour eux, c'est quand même une source de développement touristique primordial ».<sup>43</sup> Ces départements sont très impliqués dans le développement du projet EuroVélo 3 ; ils misent sur l'itinéraire pour donner un élan au développement touristique de leur

---

<sup>42</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>43</sup> *Ibid*

territoire. « Certains territoires ruraux peuvent se baser principalement sur l'itinéraire pour développer leur tourisme, c'est un peu ce qui les fait vivre. »<sup>44</sup>.

D'autres territoires ruraux ont du potentiel, des atouts à faire valoir mais manquent de reconnaissance. Leur enclavement peut aussi être un frein au développement du tourisme dans leur territoire. Par exemple, la commune de Moret-sur-Loing en Seine-et-Marne, qui se trouve sur le tracé de l'EuroVélo 3, présente des atouts patrimoniaux importants pour inciter les touristes à s'arrêter dans leur commune. C'est une petite cité médiévale de l'époque gallo-romaine de moins de 5000 habitants. Son attraction touristique ne se mesure actuellement que localement mais l'arrivée de l'EuroVélo 3 pourra augmenter significativement la fréquentation de cette petite commune de caractère. Pour attirer les touristes, la commune envisage de réouvrir le Musée du Vélo qui avait fermé à cause du manque de rentabilité. L'objectif est aussi de diversifier les services pour attirer les touristes (station de réparation de vélos, toilettes publiques, offre de restauration...). « Comme quoi, l'arrivée de l'itinéraire commence à faire naître des idées »<sup>45</sup>. Un autre exemple en Seine-et-Marne, la commune de Champagne-sur-Seine, qui se situe le long de la Seine, « souhaite intégrer l'arrivée de la voie verte en faisant un projet global de revalorisation de ses berges de Seine »<sup>46</sup>.

Certains territoires ne sont pas directement situés sur le tracé de l'EuroVélo 3 mais souhaitent développer des connections avec l'itinéraire. La Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau souhaite, par exemple, valoriser l'accès à sa forêt et son château par l'Eurovéloroute. Elle travaille actuellement sur l'élaboration d'une signalétique touristique en collaboration avec le département et les intercommunalités autour de la vallée du Loing.

En Seine-et-Marne, l'EuroVélo 3 traverse en grande majorité des territoires ruraux. Hormis le passage par Melun, ville d'environ 40 000 habitants, on peut considérer que le tracé dans ce département est exclusivement rural. Ce département rural est néanmoins très impliqué dans le développement de l'EuroVélo 3 et des autres véloroutes sur son territoire. Un schéma départemental des voies vertes et des véloroutes de Seine-et-Marne a même été réalisé. Il permet d'aller davantage dans les

---

<sup>44</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>45</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>46</sup> *Ibid*

détails que le schéma régional. Les intercommunalités s'investissent aussi dans le projet grâce à leur compétence tourisme, que les départements ont également. Enfin, pour faciliter la création des aménagements à l'échelle locale, la coopération des communes est également importante car elles ont la compétence sur la voirie. « Avec le canal du Loing, c'était facile car il n'y avait qu'un seul propriétaire : VNF<sup>47</sup>. Sur la Seine, la propriété appartenait plus aux collectivités ; il fallait donc voir au cas par cas. »<sup>48</sup>. Les collectivités ayant le rôle de maître d'ouvrage devaient alors obtenir une délégation de maîtrise d'ouvrage des communes. Il a donc fallu concerter les différents acteurs locaux pour les fédérer au projet EuroVélo.

L'intérêt que le projet EuroVélo a suscité entre les différents acteurs territoriaux de Seine-et-Marne laisse présager des retombées économiques positives pour le département qui a investi pour l'arrivée de l'EuroVélo 3. Ce département, sur lequel j'ai concentré mon étude n'est pas le seul à s'investir pour l'arrivée de l'itinéraire. Les départements de l'Oise et de l'Aisne m'ont également été cités par Claire Pain et Céline Defontaine comme très engagés sur le projet.

## 1.2. UN FAIBLE INTÉRÊT ET DES IMPACTS POTENTIELS LIMITÉS DANS LES AGGLOMÉRATIONS

L'intérêt que suscite l'itinéraire n'est pas le même en fonction des différentes collectivités territoriales concernées. Pour convaincre les territoires peu investis dans la politique vélo, les départements (comme la Seine-et-Marne) peuvent avoir « une fonction de lobbying »<sup>49</sup> pour faire émerger l'intérêt du vélo auprès des collectivités. Les DRC jouent également un rôle dans la promotion des itinéraires cyclables. Ils essaient de faire du lobbying auprès des régions pour qu'elles inscrivent le schéma régional dans le SRADDET. Ils font également du lobbying auprès des départements pour que les budgets vélo ne baissent pas en dépit de leur budget qui lui, baisse de façon importante. Ils peuvent aussi faire du lobbying pour que les lignes de vélos restent des axes politiques...<sup>50</sup> Malgré ces efforts, il n'existe pas d'outils législatifs pour

---

<sup>47</sup> Voies Navigables de France

<sup>48</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

<sup>49</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>50</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

imposer le développement d'itinéraires cyclables sur les territoires. Actuellement, cela dépend de la décision des élus locaux. « On veut donner envie d'investir en faveur du vélo mais on ne peut pas sanctionner, ni dénoncer. »<sup>51</sup>.

Les itinéraires cyclables en milieu urbain posent souvent des problèmes alors que les agglomérations devraient être les étapes structurantes d'un itinéraire cyclable. Elles concentrent des lieux culturels, patrimoniaux ; elles disposent d'équipements d'hébergements, de restauration... Malgré cela, l'effort des agglomérations est bien souvent limité. Certaines villes sont sous équipées en matière de pistes cyclables pour leur réseau cyclable urbain. D'autres villes peuvent être bien équipées mais n'intègrent pas la signalisation de l'EuroVélo pour faciliter le cheminement des touristes. A Paris, l'EuroVélo 3 passe par différentes pistes cyclables bien aménagées mais l'itinéraire qu'emprunte la véloroute ne présente pas une réelle continuité. De plus, le manque de signalisation complique le déplacement des touristes. « Dans certaines villes, le passage de la véloroute sera zéro, on va se contenter de mettre quelques panneaux, par exemple à Paris où il faut vraiment chercher les panneaux. »<sup>52</sup>

« En agglomération, les véloroutes peuvent facilement devenir des axes structurant d'un réseau cyclable urbain, relier des communes proches, à l'instar de l'EV6 à Orléans ou l'EV1 à Nantes. »<sup>53</sup>. Le lien entre l'utilisation touristique d'une véloroute et son utilisation utilitaire (pour les déplacements quotidiens) n'est pas assez mis en avant alors que, dans les villes principalement, les aménagements cyclables ne sont pensés que pour la mobilité quotidienne.

En ville, même s'il est difficile de créer des aménagements en site propre de type voies vertes, quelques aménagements peu coûteux peuvent améliorer la traversée urbaine d'un itinéraire cyclable (la création de bandes cyclables, la modération de la vitesse des automobilistes, le jalonnement et la signalisation de l'itinéraire, l'aménagement des intersections...). La bonne intégration de l'itinéraire dans les agglomérations favorise la sécurité des cyclotouristes. Ce sont des touristes avant tout, les itinéraires cyclables accueillent des personnes de tous niveaux ayant une aisance à vélo variable. Beaucoup de familles parcourent l'itinéraire ; la sécurité en

---

<sup>51</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>52</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>53</sup> DRC, « Les Territoires à vélo, Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo », 2016

milieu urbain est donc nécessaire pour attirer les touristes. Une bonne signalisation est également nécessaire. C'est en milieu urbain que la signalisation est la plus utile. Elle facilite l'orientation des cyclistes qui ont plus de risques de se perdre dans un environnement dense. Enfin, un itinéraire cyclable bien pensé en milieu urbain permet de faire rester davantage les touristes dans les villes traversées. Les villes concentrent souvent les activités, les sites et les équipements touristiques contrairement aux communes rurales.

Ce désintérêt des agglomérations peut s'expliquer par l'impact territorial négligeable qu'un itinéraire cyclable peut engendrer dans une grande ville par rapport à une commune rurale. La capitale parisienne est déjà une des villes les plus touristiques au Monde avec des sites touristiques reconnus mondialement (la Tour Eiffel, le Musée du Louvre, les Champs Elysées...). Les acteurs du tourisme travaillent sur de nombreux projets et sont très sollicités. Le passage de l'EuroVélo 3 est donc parfois moins pris en compte par les agglomérations que l'intérêt porté par certaines communes rurales.

### **1.3. UN AVANCEMENT INÉGAL EN FONCTION DES TERRITOIRES MESURÉ DANS L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES**

L'intérêt variable que porte les territoires sur l'EuroVélo 3 se ressent dans l'avancement du projet. L'aménagement des infrastructures cyclables n'est pas encore effectué dans certains territoires alors que l'inauguration nationale est le 2 juin. « En 2005, les DRC et l'Etat se sont dit qu'ils avaient besoin de savoir clairement où en était l'avancement du projet »<sup>54</sup>. En partenariat avec l'Etat, les DRC ont alors lancé des missions de préfigurations qui ont débouché sur l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V) administré par les DRC depuis 2007.

L'ON3V répertorie les infrastructures finalisées du schéma national. Il a notamment permis d'actualiser ce schéma national en 2010. C'est un système d'informations géographique (SIG) qui ressece les itinéraires en collectant les données nationales relatives à l'état d'avancement des véloroutes. Cet outil collecte par exemple les

---

<sup>54</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

différentes dates d'ouverture de chaque portion de l'itinéraire et le type de revêtement aménagé. La dernière mise à jour de l'ON3V publiée par les DRC date de Février 2018. On peut y voir que certaines portions de l'EuroVélo 3 ne sont pas ouvertes. Le département de la Vienne est traversé par l'EuroVélo 3 du Nord au Sud. Il contient environ une centaine de kilomètres du tracé mais n'a, en Février 2018, aucune portion de véloroutes ouverte. L'association CycloTransEurope travaille donc avec ce département pour leur permettre de combler leur retard. « En ce moment, on travaille sur la Vienne, car pour l'instant c'est le seul département sur le tracé de l'Eurovélo 3 qui n'a rien fait. »<sup>55</sup>. Le site européen de l'EuroVélo présente l'état d'avancement de l'EuroVélo 3<sup>56</sup> ainsi que de tous les autres itinéraires certifiés EuroVélos.

## 2. UNE IDENTITÉ TERRITORIALE AUTOUR DE L'ITINÉRAIRE ASSEZ FLOU

### 2.1. *LA ROUTE DES PÈLERINS*, UN NOM EUROPÉEN QUI FAIT DÉBAT

Le nom d'un itinéraire cyclable joue un rôle important pour l'attractivité de l'itinéraire. Il permet aux touristes de le situer géographiquement. Le nom français de l'EuroVélo 6 en est le parfait exemple. Sa partie française traverse le pays, le long de la Loire. Son nom, *La Loire à Vélo*, permet aux touristes de s'identifier facilement l'identité territoriale de cet itinéraire.

A l'échelle européenne, l'EuroVélo 3 est appelée *La Route des Pèlerins* ou *La Véloroute des Pèlerins* car le tracé reprend le célèbre chemin de pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle. Son arrivée, au Sud de l'itinéraire, se trouve également dans la ville espagnole. Ce nom, à connotation religieuse, a été critiqué par de nombreux acteurs du projet. Pierre Serne (ancien vice-président à la Région Ile-de-France, chargé des transports) avait fait une enquête auprès les collectivités locales pour avoir leurs avis sur le nom de l'itinéraire. Il en était ressorti, lors de la première réunion du comité de pilotage, que la majorité n'était pas favorable à ce terme<sup>57</sup>. De plus, un

---

<sup>55</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>56</sup> Annexe 4 : Etat d'avancement de l'EuroVélo 3

<sup>57</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

itinéraire cyclable européen tel que l'EuroVélo 3 n'a pas comme vocation à être un chemin de pèlerinage, la véloroute ambitionne d'attirer un large type de public. Les touristes utilisant les Eurovéloroutes ne parcourent que rarement l'itinéraire dans son intégralité. Axer l'identité de l'itinéraire uniquement sur son lieu d'arrivée n'est donc pas forcément représentatif de l'itinéraire dans son ensemble.

Pour pallier ce problème, le comité technique *Identité et Marketing* a mandaté un cabinet de communication pour trouver un nom français ainsi qu'un logo à cet itinéraire. La *Scandibérique* devient alors le nom de l'EuroVélo 3 pour sa partie française. Ce nom garde, malgré tout, une dimension européenne. Il associe le terme *Scandinavie* faisant référence au départ de l'itinéraire en Norvège, passant ensuite en Suède et au Danemark avec le terme *Ibérique* qui correspond à l'arrivée de l'itinéraire, dans la péninsule ibérique, en Espagne. Contrairement à La Scandibérique, La Loire à Vélo avait valorisé la partie française de l'EuroVélo 6 en faisant la promotion du tracé autour du fleuve français, La Loire. Le choix du nom français de l'EuroVélo 3 semble donc avoir été trouvé par défaut, à cause du manque d'identité et d'unité territoriale nationale autour de l'itinéraire.

## 2.2. LA SCANDIBÉRIQUE, UNE PROMOTION FRANÇAISE DE L'ITINÉRAIRE

Le comité d'itinéraire français de l'EuroVélo 3, par le biais du comité technique *Identité et Marketing*, va pouvoir s'appuyer sur ce nouveau nom, *La Scandibérique*, pour commencer la promotion de l'itinéraire. Un logo a également été créé. Il est composé des couleurs bleues, blanches et rouges pour renforcer l'identité française de l'itinéraire.



Photo 3 : Logo de la Scandibérique ;  
Source : Gironde Tourisme

Le comité technique le plus actif, au départ, lors de la conception du projet, est celui en charge des infrastructures et de la signalisation. C'est lui qui a commencé à créer l'identité de l'itinéraire avec la mise en place de la signalisation qui reprend le logo de la Scandibérique et de l'EuroVélo 3. C'est important de conserver également l'identité EuroVélo 3 pour que l'itinéraire ne se transforme pas en une accumulation de tracés nationaux, en oubliant le projet européen initial.



Photo 4 : Signalisation en Seine-et-Marne ;  
Source : Photo personnelle

C'est à l'approche de l'inauguration que l'importance du comité technique *Identité et Marketing* entre en action pour promouvoir l'itinéraire et offrir les informations nécessaires aux touristes. Or, « aucun département ni région ne s'est porté candidat pour animer ce comité technique, dont la région Ile-de-France fait office, par défaut, de pilote »<sup>58</sup>. L'absence de volontaire pour animer ce comité technique freine l'avancement du projet. Par exemple, la Région Ile-de-France, qui n'en a pas la compétence, est contrainte de piloter la création du site internet de la Scandibérique. Ce pilotage, par défaut, a engendré du retard dans la création du site internet qui n'est pas encore terminé. La Région peine à capter l'intérêt des différentes collectivités membres du comité de pilotage pour avoir leur avis sur la création du site internet.

Le comité technique national *Identité et Marketing* n'est cependant pas le seul à travailler sur la mise en tourisme de l'itinéraire. Les collectivités territoriales y travaillent, elles aussi, à leur échelle, bien souvent par le biais de la compétence tourisme des départements. Seine-et-Marne Attractivité travaille, par exemple, sur un outil numérique de communication de l'itinéraire pour faciliter la signalétique du parcours. « Un logo sur le panneau permettra de passer sur le site internet, par votre téléphone, sans manipulation Bluetooth, ni application QR Code »<sup>59</sup>. Ce type d'expérimentation locale pourrait permettre une meilleure communication autour de l'itinéraire grâce aux nouvelles technologies liées au *m-tourisme* (ou tourisme mobile). Cette appellation correspond à « l'usage des technologies mobiles dans le secteur du

<sup>58</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>59</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

tourisme. Il s'agit d'une nouvelle forme d'accès à l'information touristique après l'avènement du e-tourisme »<sup>60</sup>.

### 2.3. UNE MISE EN TOURISME DIFFICILE À CAUSE D'UN MANQUE D'IDENTITÉ DE L'ITINÉRAIRE

L'itinéraire français de l'EuroVélo 3 commence, au Nord, à la frontière belge. Il arrive le long de la rivière de la Sambre et traverse la France en direction des Pyrénées, pour rejoindre l'Espagne. Il passe par Paris et Bordeaux ainsi que dans des territoires plus ruraux comme la Vallée de la Loire où il rejoint une portion de La Loire à Vélo mais aussi le Poitou, les régions de Gascogne... Cette grande diversité de territoires proposée par le tracé de la Scandibérique est un atout mais aussi un inconvénient pour la mise en tourisme de la véloroute.

Tout d'abord, l'itinéraire traverse deux grandes métropoles françaises touristiques (Paris et Bordeaux). « L'avantage que l'on peut avoir sur ce tracé, c'est d'être le seul EuroVélo à passer par Paris. [...] C'est un point important qui me donne bon espoir pour l'affluence »<sup>61</sup>. La promotion autour de l'itinéraire doit donc aussi valoriser ces passages en milieu urbain même si le parcours traverse en majorité des territoires ruraux.

Région par région, le parcours passe par des sites touristiques qui seront intéressants à valoriser. En Seine-et-Marne, la partie qui suit la Seine et le Loing a un potentiel touristique important, d'autant plus qu'elle se trouve à proximité immédiate de la Forêt et du Château de Fontainebleau. « Ces sites touristiques seront intéressants à valoriser, peut-être pas à l'échelle nationale, mais à l'échelle régionale »<sup>62</sup>. En effet, l'itinéraire en Seine-et-Marne se trouve à environ une heure de Paris (en voiture) et est également accessible en train. L'enjeu du département sera donc, en plus de la valorisation nationale de l'itinéraire, d'attirer les franciliens sur des courts séjours. Le manque d'unité nationale autour de l'itinéraire peut pousser les départements à promouvoir le tracé de la Scandibérique à leur échelle. Le

---

<sup>60</sup> Direction Générale des Entreprises, « Guide pratique du M-Tourisme », 2011

<sup>61</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

<sup>62</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

département de Seine-et-Marne a notamment créé un volet départemental du schéma régional des véloroutes et voies vertes. Une mise en tourisme à l'échelle de la Seine-et-Marne a aussi été envisagée. « Avec Seine-et-Marne Attractivité, on avait réfléchi à donner une identité à l'itinéraire mais ça n'a pas été retenu, du fait aussi de la taille du territoire »<sup>63</sup>. Ce type de promotion territoriale est positif, cela valorise aussi l'itinéraire national mais minimise l'identité nationale de la Scandibérique.

Malgré ses atouts, « l'Eurovéloroute manque d'ancrage territorial, ce n'est pas comme La Loire à Vélo ou encore La Vélodyssée qui suivent un fleuve et le littoral »<sup>64</sup>. L'enjeu autour de la mise en tourisme de cet itinéraire n'est donc pas forcément de trouver une identité commune aux différents territoires qui n'existe pas réellement mais plutôt, de valoriser la diversité des régions traversées. A l'échelle européenne, le site de l'EuroVélo joue sur la présence de nombreuses grandes villes, présentes sur le tracé, en vendant un itinéraire culturel mais aussi « festif », avec une « vie nocturne sans pareil » dans les villes comme Oslo, Göteborg, Hambourg, Cologne, Paris ou encore Bordeaux<sup>65</sup>.

### **3. UNE COLLABORATION CONTRASTÉE ENTRE ACTEURS PUBLICS ET ASSOCIATIFS**

#### **3.1. DES ASSOCIATIONS COMPÉTENTES, DISPOSANT D'UNE RÉELLE CONNAISSANCE DES TERRITOIRES TRAVERSÉS**

L'EuroVélo 3 et les autres EuroVélos, d'une manière générale, peuvent s'appuyer sur le soutien et l'implication des associations cyclables pour le développement et la promotion des itinéraires cyclables. Même si ce sont les collectivités territoriales qui financent (en grande majorité) les aménagements et qui ont le rôle de maître d'ouvrage, ce sont les associations qui coordonnent le projet à l'échelle européenne. La Fédération Européenne des Cyclistes (ECF<sup>66</sup>) est l'association européenne qui coordonne le développement des itinéraires EuroVélos en fédérant le travail effectué

---

<sup>63</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

<sup>64</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>65</sup> EuroVélo, « EuroVélo 3, Véloroute des pèlerins »

<sup>66</sup> ECF : European Cyclists' Federation

dans les différents pays. L'association « stimule et organise l'échange d'informations et d'expertises »<sup>67</sup>. Elle est légitime à l'échelle européenne, ces organisations partenaires sont réparties dans 40 pays et représentent plus de 500 000 membres.

Chaque pays, situé sur le tracé de l'EuroVélo 3, a des associations compétentes en matière de cyclotourisme. L'ECF cherche donc à définir, pour chaque pays d'Europe, un centre de coordination national pour les EuroVélos. Il pourrait alors y avoir une association référente, dans chaque pays, pour échanger sur les projets EuroVélos. En France, en Espagne et en Allemagne, les associations qui endossent le rôle de coordinateurs nationaux ont déjà été définies (cf. Schéma 2). Concernant les autres pays traversés par l'EuroVélo 3, l'ECF a aussi des échanges avec des associations travaillant sur le cyclotourisme mais ils sont moins formalisés.



Schéma 2 : Les centres de coordination nationale de l'EuroVélo 3 ; Source : Réalisation personnelle

En France, les Départements et Régions Cyclables (DRC) sont les coordinateurs nationaux. C'est l'association d'un réseau de collectivités qui œuvre pour l'aménagement de la France à vélo. Ils ont des échanges, à l'échelle européenne, de deux natures. La première est de nature régulière et périodique. « Tous les ans, on a une réunion nationale des centres de coordination. Nous (les DRC) voyons l'ADFC et l'ensemble des centres de coordinations pour l'EuroVélo des autres pays »<sup>68</sup>. De façon plus périodique, les DRC, en lien avec les maitres d'ouvrage français, s'occupe de

<sup>67</sup> EuroVélo, « ECF »

<sup>68</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

transmettre les informations françaises concernant l'évolution de l'EuroVélo 3. Ils font, par exemple, remonter les informations quand une section de l'itinéraire ouvre pour mettre à jour les outils de communication et de promotion de l'itinéraire. Il y a aussi des relations plus ponctuelles, à l'échelle européenne, lorsqu'un projet européen passant par la France émerge.

En Allemagne, l'ADFC, qui a le rôle de centre de coordination national, est très influente dans les politiques de mobilités cyclables du pays. C'est la plus grande communauté de cyclistes du Monde, l'association comptabilise 160 000 membres.

En dehors de ces associations ayant le rôle de référent national, d'autres associations cyclables s'impliquent en faveur de l'EuroVélo 3. En France, CycloTransEurope est une association d'utilisateurs qui travaille essentiellement sur le développement de l'EuroVélo 3. Elle a notamment réalisé un topo-guide entre Namur et Tours. Elle crée aussi des événements annuels de grandes randonnées cyclables pour parcourir les itinéraires en groupe. L'Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V) est une association nationale d'utilisateurs impliquée dans le développement des itinéraires cyclables français. Elle communique notamment, via son site internet, avec le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes. Enfin, on retrouve France Vélo Tourisme, association active dans le paysage associatif du cyclotourisme français. Elle se concentre davantage sur la promotion touristique de l'itinéraire.

### **3.2. UNE MISE À L'ÉCART ASSOCIATIVE NUISANT À LA BONNE GOUVERNANCE ENTRE LES PARTIES PRENANTES DU PROJET**

Dans les années 2000, le projet de l'EuroVélo 3 a longtemps stagné. Quelques associations, comme CycloTransEurope, se sont impliquées pour favoriser le développement de cet itinéraire. Néanmoins, ce n'était pas à une association de développer et d'animer cette véloroute car les actions à entreprendre font partie des compétences et du pouvoir des collectivités territoriales. La gouvernance de ce type d'itinéraire se faisait beaucoup grâce à la mise en place de comités de pilotage pour faire travailler ensemble les différentes collectivités. L'association CycloTransEurope « a donc cherché à *droite à gauche* et la région Ile-de-France a dit qu'elle était d'accord

pour être le chef de file du comité de pilotage »<sup>69</sup>. C'est à partir de cet engagement de la Région Ile-de-France, grâce à l'implication de CycloTransEurope, que la conduite du projet EuroVélo 3, en France, a enfin démarré. Le début du projet correspond à la date de création du comité de pilotage, en juillet 2013.

A partir de cette institutionnalisation des rôles dans la gouvernance du projet, les relations se sont compliquées entre l'association et la Région Ile-de-France, en charge du pilotage du projet. « Un conflit est né car le comité d'itinéraire a fait comprendre à cette association qu'il avait la vocation d'aménageur, que les collectivités avaient l'argent et le pouvoir d'aménager le terrain, les voies vertes. »<sup>70</sup>. L'association CycloTransEurope regrettait de ne pas faire partie des instances de décision pour l'aménagement et la création des voies vertes. En effet, le rôle des associations dans le comité d'itinéraire de la Scandibérique est uniquement consultatif. L'association a donc eu le sentiment d'être exclue des discussions : « ils ont eu tendance à nous mettre dehors »<sup>71</sup>.

En ce qui concerne les DRC, l'association française coordinatrice des EuroVélos à l'échelle européenne, les échanges avec le comité d'itinéraire de l'EuroVélo 3 sont également limités. « On est un peu à la porte de leurs discussions parce que cela fait maintenant quelques années que nous essayons de prendre part aux discussions, ne serait-ce seulement qu'en observateur, mais nous n'y parvenons pas. »<sup>72</sup>. Les DRC étaient pourtant actifs lorsque les collectivités étaient moins concernées par l'itinéraire, à la création du comité d'itinéraire. Actuellement, l'EuroVélo 3 fait partie des itinéraires où les DRC ont le moins d'informations, de retours alors qu'ils sont à la disposition des collectivités. « Nous avons fait la démarche de s'impliquer dans le projet à plusieurs reprises, mais on s'est cassé le nez à plusieurs reprises, donc, au bout d'un moment, on arrête. »<sup>73</sup>.

Enfin, l'association CycloTransEurope déplore également que le coordinateur français de l'EuroVélo 3 soit les DRC, une association d'aménageurs qui fédèrent des

---

<sup>69</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>70</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>71</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>72</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>73</sup> *Ibid*

collectivités territoriales. « Ce n'est pas un bon système parce que ce sont des aménageurs, ils ne sont pas critique sur ce qu'ils font. C'était à l'origine, un projet d'une fédération européenne de cyclistes et là ce sont les départements qui se retrouvent à gérer ça »<sup>74</sup>. L'AF3V (une association d'usagers) a voulu co-piloter le centre de coordination national, avec les DRC, mais ces derniers ont refusé.

La prise en compte et l'intégration des associations dans le projet se révèlent donc très restreintes. Les usagers sont également peu pris en compte. En Seine-et-Marne, un comité des usagers avait été mis en place. Une fois par an, toutes les associations cyclables de Seine-et-Marne rencontraient des techniciens et des élus du département. Cela permettait au département de dire ce qui avait été fait et aux usagers de remonter les problèmes qu'ils avaient rencontré sur le terrain. « Aujourd'hui, nos élus ont choisi de ne plus le faire, c'est donc également une volonté politique d'instaurer un dialogue »<sup>75</sup>.

La gouvernance de projet de l'EuroVélo 3 n'intègre pas assez les différentes parties prenantes. D'après Freeman (1984) et sa théorie des parties prenantes, le but de l'entreprise est de répondre aux besoins des parties prenantes [...] ce qui permettra de réaliser ensuite du profit. »<sup>76</sup>. La prise en compte de tous les acteurs concernés par l'entreprise serait bénéfique, sur le temps long, à l'entreprise. D'une manière plus générale, ne pas prendre en considération les différentes parties prenantes dans un projet peut compromettre la réussite finale du projet. Corinne Van Der Yeught (2009) réutilise cette théorie en l'orientant sur la gouvernance du développement durable pour la destination touristique des Cinq Terres, en Italie. Elle a réparti, en fonction des différentes catégories de parties prenantes qu'elle a défini, les acteurs qui interviennent dans son projet étudié. En se basant sur son modèle, j'ai identifié les différents types de parties prenantes qui sont impliquées dans la gouvernance du projet de l'EuroVélo 3.

---

<sup>74</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>75</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>76</sup> Spidermak, « Ed Freeman et la théorie des parties prenantes »

<b>Catégories de parties prenantes</b>	<b>Acteurs concernés</b>
<b>Parties prenantes volontaires</b>	Collectivités territoriales Associations Acteurs privés du tourisme Usagers
<b>Parties prenantes involontaires</b>	Population locale Génération futures
<b>Parties prenantes diffuses</b>	Pouvoirs publics Médias, presse Scientifiques...

Tableau 2 : Les parties prenantes de l'EuroVélo 3 ; Source : Réalisation personnelle

La première catégorie correspond aux acteurs qui contribuent au développement du projet. La seconde catégorie concerne les acteurs impactés par le projet de façon involontaire, que cela soit positif ou négatif. Enfin, la dernière catégorie regroupe les acteurs influents qui peuvent agir sur la reconnaissance, le soutien et la promotion du projet.

Ce tableau, répertoriant les différentes parties prenantes, montre bien que tous les acteurs concernés ne jouent pas un rôle dans la gouvernance du projet. Les associations qui sont comprises dans les parties prenantes volontaires ont un rôle et une prise en compte bien inférieur à ce que la théorie des parties prenantes prône.

### 3.3. DES ACTIONS ASSOCIATIVES QUI RISQUENT D'ALLER À L'ENCONTRE DE CELLE DES AMÉNAGEURS

Le manque de communication entre les acteurs associatifs et institutionnels ne profite à personne. Les associations cyclables bénéficient d'une réelle expertise en matière de mobilité cyclable. Certaines associations d'usagers connaissent même très bien l'itinéraire de la Scandibérique. « C'est dommage parce qu'il pourrait y avoir un vrai travail de retour d'expériences parce que les associations pratiquent l'itinéraire, elles vont sur le terrain. »<sup>77</sup>. Elles peuvent donc identifier les réels besoins des itinéraires que les collectivités territoriales ne remarquent pas forcément. De leur côté,

<sup>77</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

les associations ne sont pas assez renseignées sur l'évolution du projet, elles travaillent donc sur le sujet, de leur côté, en n'intégrant pas toutes les caractéristiques définies en comité d'itinéraire.

Sur le tracé de la Scandibérique, un point de conflit a éclaté entre CycloTransEurope et le comité d'itinéraire, composé des acteurs institutionnels. Après leur mise à l'écart en 2013, CycloTransEurope a commencé à travailler sur la réalisation d'un topo-guide de la Scandibérique. Le comité d'itinéraire était contre la réalisation de cet outil car la véloroute n'était pas aménagée entièrement, ni inaugurée officiellement. « Ils ne nous ont pas écouté et ont sorti ce topoguide, qui ne reprend pas tout le temps le tracé officiel. »<sup>78</sup>. Le comité d'itinéraire critiquait aussi ce topo-guide car il reprend le nom et le logo de la Scandibérique alors qu'il ne suit pas toujours le tracé officiel. « Il n'aide donc pas forcément les cyclistes à se repérer et peut les mettre en danger sur certains passages non prévus par le tracé de l'EuroVélo 3. »<sup>79</sup>.

Le topo-guide est pourtant un outil censé être très utile pour les cyclotouristes. Ce topo-guide, réalisé par CycloTransEurope, décrit en détail le tracé entre Namur et Tours. Il a, malgré tout, des soutiens importants de l'Etat. « Nous avons été sollicités par le ministère de l'environnement et de l'équipement ainsi que par la mission vélo du ministère. [...] On a un contrat avec le ministère de l'environnement pour faire des études sur les véloroutes qui se matérialisent par le topo-guide. »<sup>80</sup>. Ce soutien de l'Etat montre que son action n'est pas en lien avec celle des collectivités territoriales qui aménagent l'itinéraire. Là encore, on retrouve une incohérence dans les jeux d'acteurs autour de la gouvernance du projet.



Photo 5 : Topo-Guide ;  
Source :  
CycloTransEurope

Cette situation est représentative du manque de prise en compte des associations en France par les pouvoirs publics. « On gagnerait pourtant énormément à travailler avec les associations. Je pense qu'il y a une sorte de mentalité française qui fait qu'il

<sup>78</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>79</sup> *Ibid*

<sup>80</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

y a une réticence à aller interroger des usagers. »<sup>81</sup>. Sherry Arnstein (1969) propose une échelle des niveaux de participation (cf. Annexe 5) pour mesurer le degré de participation du public dans un projet. Elle est composée de trois grandes catégories et de huit sous-catégories. La Scandibérique se situe dans la coopération symbolique du public. Ce classement peut se justifier par l'information que l'on retrouve beaucoup sur différents sites internet et la consultation, néanmoins limitée des associations et de la population locale mais malgré tout, présente dans plusieurs territoires. La Scandibérique est donc loin de favoriser la gouvernance des parties prenantes, cela se ressent dans la conduite de projet longue, faisant face à des conflits d'intérêts freinant le bon avancement du projet.

---

Malgré les difficultés rencontrées dans la mise en réseau des différents acteurs et le manque de prise en compte associative, le potentiel du projet reste important. La suite de cette étude présentera l'intérêt de développer des initiatives territoriales pour optimiser l'arrivée de la Scandibérique. Elle se base sur des éléments rencontrés sur le tracé de l'EuroVélo ou sur d'autres véloroutes françaises. Ces initiatives peuvent être des projets fédérant différents acteurs ou des implications plus locales.

---

<sup>81</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

## **PARTIE 3 – UN PROJET À FORT POTENTIEL POUR LES TERRITOIRES TRAVERSÉS, CONDITIONNÉ PAR UNE FÉDÉRATION DES DIFFÉRENTS ACTEURS**

Après avoir présenté le contexte général de l'EuroVélo 3 en première partie et développé les difficultés autour de la gouvernance du projet en seconde partie, la dernière partie met en avant le fort potentiel du projet. Il est conditionné par la collaboration et l'implication des acteurs concernés par le projet. Cette partie 3 détaille l'intérêt de la communication pour la mise en tourisme de l'itinéraire, les objectifs de valorisation territoriale de l'itinéraire et enfin, les différents usages que la véloroute peut proposer.

# 1. UNE BONNE COMMUNICATION, PRIMORDIALE POUR LA MISE EN TOURISME DE L'ITINÉRAIRE

## 1.1. LE DÉBUT DE LA MISE EN TOURISME DE L'ITINÉRAIRE SUIT LA LIVRAISON DES INFRASTRUCTURES

Une fois que les territoires seront équipés en infrastructures cyclables, la mise en tourisme peut avoir lieu. L'inauguration, prévue à l'échelle nationale, a pour but de lancer une dynamique touristique autour de l'itinéraire, lui donner un élan en officialisant l'ouverture. Cette inauguration permettra d'attirer l'attention de la presse et des médias pour favoriser la communication autour de la Scandibérique. « Les gens ne viennent pas tout de suite, ils ne viennent pas tout seul. Il faut donner une identité à la véloroute, il faut l'animer, la faire connaître... »<sup>82</sup>.

Après le travail des aménageurs (les départements et les intercommunalités) pour équiper l'itinéraire en infrastructures cyclables, c'est au tour des institutions touristiques en lien avec les professionnels du tourisme de travailler sur la mise en tourisme de l'itinéraire. Les associations, comme France Vélo Tourisme, jouent aussi un rôle dans cette étape du projet. Dans le domaine public, ce sont les départements et les intercommunalités qui ont la compétence en matière de développement touristique.

On retrouve par exemple, Seine-et-Marne Attractivité, dirigé par Florent Pipino à l'échelle départementale et Stéphane Jachet, pour la communauté de communes Moret Seine et Loing avec la mission tourisme de l'intercommunalité. Pour l'instant, les institutions touristiques travaillent principalement sur la signalétique touristique. Les intercommunalités du Sud de la Seine-et-Marne, autour du Canal du Loing, élaborent une signalétique touristique entre quatre EPCI. Certains d'entre eux ne sont pas traversés par la Scandibérique mais possèdent des sites touristiques intéressants à proximité de l'itinéraire. « On signale les sites touristiques jusqu'à 5 km aux alentours du tracé »<sup>83</sup>. Seine-et-Marne Attractivité a aussi été associée au projet, l'étude a été

---

<sup>82</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>83</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

faite en 2014<sup>84</sup> en concertation avec le département. Elle a ciblé vingt points d'intérêts (POI<sup>85</sup>) qui représentent des hébergements, des sites touristiques, des restaurants, des offices du tourisme... Le projet est de créer des antennes pour aller vers ces sites stratégiques.

Pour une offre itinérante réussie, il ne faut pas sous-estimer non plus l'importance des acteurs privés du tourisme. « La qualité de l'offre impose un travail très fin, à la fois sur chacun des services proposés aux voyageurs et sur la coordination de ces services »<sup>86</sup>. Les hébergeurs touristiques sont notamment des acteurs déterminants dans la qualité de l'offre. Cependant, ils sont, bien souvent, peu adaptés pour une clientèle itinérante de passage. « Nombre d'hébergeurs touristiques, notamment en secteur rural, ont encore beaucoup de mal à sortir du format de la semaine pour les séjours proposés aux visiteurs »<sup>87</sup>. L'autre contrainte que peut créer l'accueil d'un touriste itinérant est l'imprévu. Du fait de leurs déplacements non motorisés, les touristes itinérants, dans notre cas, les cyclotouristes, sont conditionnés par différents aléas qui peuvent jouer sur la date et l'horaire d'arrivée dans un lieu d'hébergement. Christophe Revéret (2018) parle des aléas liés à la météo, à la forme physique, à l'état de l'itinéraire, aux crevaisons et aux problèmes de batteries sur les VAE (vélo à assistance électrique). L'enjeu pour les hébergeurs touristiques est de s'adapter aux caractéristiques des cyclotouristes. Ils peuvent même aller plus loin, certains opérateurs de voyages créent des relations entre les hébergeurs touristiques pour le transport des bagages entre les lieux d'hébergement pour offrir une vraie valeur ajoutée à la prestation touristique.

Cet exemple représente bien le tourisme traditionnel français qui est organisé en « tourisme de pôle ou de station »<sup>88</sup>. En France, la réponse à la demande des touristes itinérants est encore trop faible et peu structurée. Les politiques touristiques territoriales se concentrent sur la création de séjours locaux pour capter les touristes sur leur territoire et ainsi bénéficier un maximum de retombées économiques engendrées. Les territoires doivent donc raisonner différemment pour un projet

---

<sup>84</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>85</sup> POI : Point Of Interest

<sup>86</sup> Revéret, 2018

<sup>87</sup> *Ibid*

<sup>88</sup> *Ibid*

itinérant tel que l'EuroVélo3. Les récentes lois territoriales, donnant plus de pouvoir aux intercommunalités, vont dans le bon sens. Elles transmettent les compétences touristiques à une échelle plus large et plus cohérente pour éviter la conception « d'îlots de promotion touristique »<sup>89</sup>. Par exemple, la communauté de communes Moret Seine et Loing a été renforcée dans sa compétence touristique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec l'application de la loi NOTRe, au profit des communes.

## 1.2. LE LABEL ACCUEIL VÉLO, UN OUTIL AU SERVICE DE LA VALORISATION DE L'OFFRE TOURISTIQUE GLOBALE

Pour valoriser et inciter les acteurs du tourisme à s'adapter aux besoins des cyclotouristes en itinérance, un label national a été créé. Il s'agit du label Accueil Vélo, inventé par la Région Centre – Val de Loire pour la mise en tourisme de la Loire à Vélo. « Il est principalement à destination des lieux d'hébergements, mais aussi à destination des restaurants, des sites de visite, des offices de tourisme, des loueurs de vélos... »<sup>90</sup>. Ce label ne peut être délivré que pour des établissements situés sur des itinéraires de véloroutes nationales ou européennes. Il est payant et les adhérents doivent aussi respecter un cahier des charges en répondant à des conditions précises. Les établissements doivent, par exemple, disposer d'un certain nombre de places de stationnements vélos, permettre aux touristes de sécher leurs affaires...

Malgré ces contraintes, beaucoup d'établissements font la démarche pour être labélisés dans l'espoir d'augmenter leur attractivité. « Les touristes savent qu'en allant dans un tel établissement, ils sont sûrs d'avoir les services qui leur faut »<sup>91</sup>. La dynamique autour de ce label instauré pour La Loire à Vélo a séduit les autres territoires. Il est actuellement géré par France Vélo Tourisme, qui labellise les établissements dans le reste des régions françaises. Le label a donc dépassé l'échelle régionale du Centre – Val de Loire. « L'intérêt n'était pas que cette marque reste au niveau régional, c'est pour cela qu'elle a été déployée au niveau national avec France

---

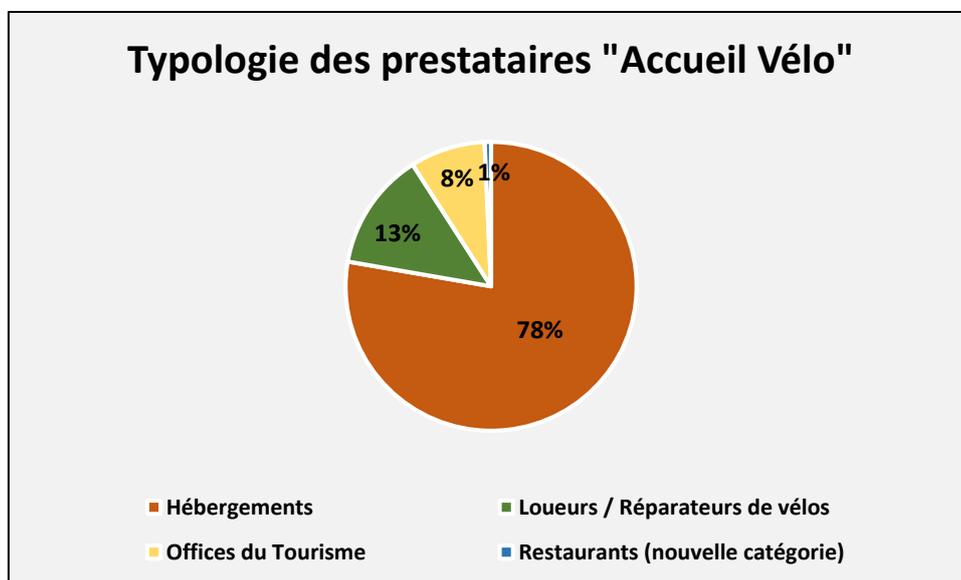
<sup>89</sup> Revéret, 2018

<sup>90</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>91</sup> *Ibid*

Vélo Tourisme »<sup>92</sup>. Pour la Scandibérique, la Région Ile-de-France (en tant que chef de file) a sollicité auprès de France Vélo Tourisme, la permission de déléguer l'autorisation de distribuer le label Accueil Vélo. L'association a accepté, « ce sont donc les départements ou les offices du tourisme départementales qui vont, à la demande des chambres d'hôtes et des restaurants, visiter les établissements pour délivrer ou non le label »<sup>93</sup>.

Le label est aujourd'hui une référence française pour l'accueil des cyclotouristes. La marque est largement déployée, elle compte 2662 prestataires « Accueil Vélo » à la fin mars 2017<sup>94</sup>. Il est également en plein essor, il totalise 24% de prestataires labellisés en un an<sup>95</sup>.



Graphique 1 : Typologie des prestations "Accueil Vélo" ; Source : Réalisation personnelle à partir des chiffres du "Baromètre du tourisme à vélo en France", 2017

Néanmoins, ce label présente des limites. Tout d'abord, on retrouve une forte concentration géographique sur la Loire à Vélo. 40% des prestataires « Accueil Vélo » se trouvent sur cet itinéraire<sup>96</sup>. La Scandibérique est beaucoup moins équipée mais les projets de labellisation commencent à émerger. « C'est très hétérogène, il y a des

<sup>92</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

<sup>93</sup> Entretien avec Claire Pain, 2017

<sup>94</sup> « Baromètre du tourisme à vélo en France », 2017

<sup>95</sup> *Ibid*

<sup>96</sup> *Ibid*

départements qui sont très impliqués où il y a beaucoup de sites labellisés et il y en a d'autres qui n'ont pas commencé à labelliser »<sup>97</sup>.

Enfin, les conditions de labellisation « Accueil Vélo » peuvent également être une limite à l'implication de certains acteurs privés qui ne rentrent pas dans les critères du cahier des charges du label. « Les critères pour le label Accueil Vélo, pour le moment, ne sont pas viables »<sup>98</sup>. C'est le cas d'un loueur de vélos à Moret-sur-Loing. D'après Stéphane Jachet, *Les Cyclos du Loing* ne peuvent pas obtenir ce label car l'établissement n'est pas ouvert, ni joignable sept jours sur sept. Comme l'activité n'attire pas assez de clients, pour le moment, la location de vélos ne peut pas être la seule activité du responsable de cette structure. Ce n'est pas le seul cas ; dans cette même commune, l'office du tourisme qui souhaite obtenir ce label doit pouvoir accueillir des vélos avec un parking de huit places. Comme elle est située en centre-ville, dans une commune médiévale, cela pose des problèmes avec les Architectes des Bâtiments de France (ABF).

Le label « Accueil Vélo » reste, pour l'instant, l'initiative en faveur de l'intégration des touristes itinérants la plus répandue en France. Elle dépend néanmoins de la volonté des prestataires privés qui s'avère inégale en fonction des territoires. Enfin, ce fonctionnement n'intègre pas certains acteurs volontaires dans l'accueil des cyclotouristes à cause de critères parfois trop stricts.

### 1.3. L'INTÉGRATION DE MOYENS DE COMMUNICATION NUMÉRIQUES

De nos jours, la promotion d'une destination touristique passe de plus en plus par une bonne communication numérique. La montée en puissance de l'influence d'Internet dans le choix d'une destination oblige les organisations touristiques à s'impliquer dans ce mode de communication. Internet est la cinquième source d'affluence dans le choix de destination d'un touriste (22%)<sup>99</sup> ; de plus, ce taux est encore plus élevé chez les jeunes. Les sites web et les réseaux sociaux dédiés à une

---

<sup>97</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>98</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

<sup>99</sup> Hikkereva, Arlotto, Mutte, 2011

destination touristique jouent un rôle majeur dans l'information et la promotion auprès des touristes.

« Pour être efficace, la promotion d'une destination nécessite un minimum de coordination entre les acteurs, et plus précisément entre les prestataires de services et les collectivités locales d'une part, puis entre les prestataires de services eux-mêmes d'autre part. »<sup>100</sup>.

En ce qui concerne la promotion de la Scandibérique, plusieurs acteurs communiquent sur l'itinéraire *via* leur site internet. Actuellement, l'association CycloTransEurope dédie son site internet à la promotion de l'EuroVélo 3 et France Vélo Tourisme présente plusieurs portions de l'itinéraire sur son site. A l'échelle européenne, le site des EuroVélos, géré par l'ECF, promeut le tracé européen. Ces sites ont le mérite de bien décrire l'itinéraire mais ne présentent pas assez les services touristiques disponibles à proximité.

Les acteurs institutionnels du projet, sous l'impulsion de la Région Ile-de-France, travaillent actuellement sur la création du site internet officiel de la Scandibérique. La création de ce site a pris du retard, il devait initialement être en ligne en 2017. A ce jour, il n'est pas encore accessible au public alors que l'inauguration approche. La fédération et l'implication autour de la création de ce site est difficile, mettre d'accord les différentes parties prenantes s'avère prendre du temps. De plus, Céline Defontaine, avec la Région Ile-de-France, a été contrainte de piloter cette mission, par défaut. « Ce n'est pas mon profil, et ce n'est pas censé être ma mission principale »<sup>101</sup>. Ces différents éléments ont donc retardé la création du site officiel qui a pour but d'être la référence pour les cyclotouristes à la recherche d'informations sur cet itinéraire comme peut l'être, par exemple, le site de La Loire à Vélo. « L'évolution d'un site découle d'accords entre différents acteurs, d'une subtile alchimie entre des enjeux individuels et collectifs des parties prenantes. »<sup>102</sup>.

Les réseaux sociaux sont aussi des outils de communication influents dans le domaine de l'e-tourisme. Ils permettent d'avoir une relation directe avec les touristes, d'échanger sur des retours d'expériences... Les touristes peuvent participer eux-

---

<sup>100</sup> Hikkereva, Arlotto, Mutte, 2011

<sup>101</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>102</sup> Hikkereva, Arlotto, Mutte, 2011

mêmes à la réputation de l'itinéraire en laissant des avis. Ces interactions peuvent ainsi valoriser l'itinéraire pour les futurs touristes. La Scandibérique vient récemment (le 9 mai 2018) d'avoir sa page Facebook, elle compte pour l'instant plus d'une centaine de personnes à la suivre. A titre de comparaison, La Loire à Vélo qui est active sur les réseaux sociaux et qui possède une page Facebook depuis quelques années, est suivie par plus de 85 000 personnes. Le potentiel promotionnel des réseaux sociaux est donc bien réel.

Le lancement à venir du site internet de la Scandibérique et l'arrivée récente de l'itinéraire sur les réseaux sociaux sont des outils, mis en place par les acteurs publics, qui permettent de communiquer sur le projet en vue de l'inauguration à venir.

Enfin, le m-tourisme est également un domaine à exploiter. Comme évoqué précédemment, Seine-et-Marne Attractivité travaille actuellement sur un projet lié au m-tourisme. Pour faciliter le tourisme itinérant, les outils de géolocalisation et de navigations GPS sont souvent développés pour faciliter les déplacements cyclables. C'est un volet du m-tourisme primordial à mettre en place dans le tourisme itinérant. Des applications mobiles existent où les différents itinéraires cyclables sont géoréférencés. Sur la Scandibérique, l'entreprise Inddigo Intermodal a été mandatée pour faire ce travail qui consistait à géoréfencer tout l'itinéraire. Il existe également plusieurs autres champs d'actions dans le domaine touristique pour communiquer par le biais des smartphones. La mise en place de QR Code ou de systèmes de réalités augmentées peuvent être des pistes d'innovations.

## **2. VALORISER LES TERRITOIRES TRAVERSÉS POUR OPTIMISER L'ARRIVÉE DE L'EUROVÉLO 3**

### **2.1. FAVORISER L'INTÉGRATION D'ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES EN MILIEU RURAL**

Depuis l'instauration de la loi MAPTAM et de la loi NOTRe, le rôle des métropoles françaises a été renforcé. L'Etat agit sur le pouvoir des métropoles pour qu'elles soient les principales actrices du développement économique du pays. Cette politique est menée au détriment des territoires ruraux qui travaillent avec des budgets de plus en

plus limités. Le monde rural connaît une décroissance importante qui se reflète par une baisse des activités économiques, de faibles investissements dans l'aménagement du territoire, une diminution de la population... Le tourisme itinérant permet alors de développer les politiques d'aménagements et de ramener de l'activité économique en milieu rural.

« Le tourisme en milieu rural constitue une activité structurante pour les espaces ruraux puisqu'elle permet une politique d'aménagement du territoire et des infrastructures ainsi qu'une pérennisation et un développement d'activités économiques pour les prestataires. Ces dimensions garantissent son développement à long terme, permettant ainsi la mise en œuvre d'une démarche de développement durable dans le tourisme »<sup>103</sup>.

Contrairement aux passages de l'itinéraire en milieu urbain, les territoires ruraux ont besoin d'opérer d'importantes transformations. Les grandes villes sont déjà dotées d'hébergements touristiques et les itinéraires cyclables sont, bien souvent, intégrés avec les pistes cyclables urbaines existantes. En revanche, les territoires ruraux non concernés par le tourisme des littoraux et le tourisme de montagne, sont peu équipés pour héberger les touristes itinérants. De plus, du fait de leurs budgets plus restreints, les territoires ruraux ont moins de moyens pour investir dans les équipements touristiques. « A la campagne, il est difficile de rentabiliser les investissements touristiques, qui restent très lourds et doivent être envisagés dans une perspective de long terme. »<sup>104</sup>. Les itinéraires cyclables sont aussi à aménager car les routes départementales qui les traversent sont rarement adaptées à la pratique du vélo. Des voies vertes sont alors aménagées le long des cours d'eaux, sur les anciens chemins de halage ou sur des anciennes lignes de chemins de fer. Des routes peu fréquentées, assurant la sécurité des cyclistes, peuvent faire office de véloroutes.

Sur la Scandibérique, les projets d'équipements touristiques commencent à voir le jour. Les territoires ruraux, concernés par l'arrivée d'une Eurovéloroute, se transforment en « un microsystème autour des cyclistes »<sup>105</sup>. La commune de Champagne-sur-Seine réfléchit à l'idée de créer des hébergements de groupes à

---

<sup>103</sup> Marsac, Lebrun et Bouchet, 2012

<sup>104</sup> Bentayeb, 2008

<sup>105</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

vocation d'accueillir les cyclotouristes<sup>106</sup>. Dans d'autres territoires, certains campings modifient leurs offres d'hébergements pour s'adapter aux cyclistes. Ils commencent à proposer des hébergements légers, « entre le mobile-home et la tente »<sup>107</sup>, pour s'adapter à leurs attentes.

A Créon, une commune de Gironde, « les terrains en friche de l'ancienne gare ont été restaurés pour accueillir des restaurants... On retrouve donc des activités économiques qui sont visibles. Certaines boulangeries aménagent des terrasses dirigées vers la voie verte pour attirer les cyclistes... »<sup>108</sup>. L'ancienne gare a été reconvertie en Office du Tourisme, elle se trouve sur l'itinéraire de la Scandibérique.



Photo 6 : Office du Tourisme de Créon ;  
Source : Gironde Tourisme

L'Office du Tourisme propose également la location de vélos. L'arrivée de l'EuroVélo 3 a donc bénéficié à la reconversion de cette commune rurale.

L'EuroVélo 3 encourage aussi d'autres territoires à s'équiper en itinéraires cyclables pour créer une liaison avec l'Eurovéloroute. En Seine-et-Marne, la commune de Vernou-La Celle sur Seine souhaite créer un aménagement de type voie verte pour se connecter à la Scandibérique qui passe à Champagne-sur-Seine. Actuellement, pour rejoindre l'Eurovéloroute, il faut emprunter « une route très passante, équipée uniquement d'une glissière de sécurité, qui connecte les deux communes »<sup>109</sup>. Cette liaison permettrait aussi, à une échelle plus large, de connecter l'EuroVélo 3 à « La Bourgogne à Vélo ».

La Scandibérique est donc amenée à jouer un rôle important dans l'aménagement des territoires en milieu rural. Elle permettra de retrouver de l'activité dans ces milieux ruraux. A cette étape du projet, les effets sur le développement local des territoires

---

<sup>106</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

<sup>107</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>108</sup> *Ibid*

<sup>109</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

concernés par l'EuroVélo 3 commencent seulement à émerger. Les retombées économiques de ces investissements pourront se mesurer dans quelques années.

## 2.2. RENDRE ACCESSIBLE L'ITINÉRAIRE EN DÉVELOPPANT L'INTERMODALITÉ AVEC LES GARES

Un point encore trop peu pris en compte par les aménageurs des grands itinéraires cyclables est l'accessibilité de la véloroute pour les touristes itinérants. Au départ et à l'arrivée d'un itinéraire, la majorité des touristes itinérants ont besoin « d'une combinaison avec un autre mode de transport »<sup>110</sup> pour faire le trajet entre l'itinéraire cyclable et leur domicile. Sachant que le cyclotourisme est une pratique touristique durable, l'intérêt pour les touristes itinérants serait alors de leur permettre également de rejoindre les itinéraires cyclables grâce à un mode de transport respectueux de l'environnement. L'intermodalité des cyclotouristes avec les gares est donc un point à développer.

Actuellement, la Scandibérique est dans la phase d'aménagement de l'itinéraire cyclable en infrastructures et en signalisation. Les actions en faveur de l'intermodalité avec les gares sont, pour l'instant, insuffisantes. Elles correspondent uniquement à la mise en place de signalétique entre les gares et l'EuroVélo 3. Toutes les liaisons entre l'EuroVélo 3 et les gares à moins de 5 km de l'itinéraire seront référencées. Ce critère a été réduit à 3 km en Ile-de-France du fait du nombre important de gares. Cependant, « c'est actuellement assez hétérogène en terme de signalisation »<sup>111</sup>. En Seine-et-Marne, le travail entrepris, pour le moment, en faveur de l'intermodalité avec les gares ne concerne également que la mise en place de signalisation. « Il y aura de la signalisation vers les gares et depuis les gares vers la véloroute »<sup>112</sup>.

Pour faciliter l'usage du vélo en combinaison avec les transports en commun, agir sur la signalétique est un des axes majeurs proposés par les DRC. Néanmoins, ce n'est pas suffisant. Les DRC préconisent aussi de « permettre l'embarquement des

---

<sup>110</sup> DRC, « Les territoires à vélo », 2016

<sup>111</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>112</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

vélos dans les transports collectifs lorsque c'est possible »<sup>113</sup> et d'« installer du stationnement sécurisé [...] aux abords des gares et arrêts de transports collectifs »<sup>114</sup>.

Concernant le premier axe, l'embarquement des vélos dans les transports collectifs ne dépend pas que des acteurs publics qui travaillent sur l'Eurovéloroute. Les régions ont la compétence en matière de transports, notamment tout ce qui concerne l'accès aux gares, mais l'aménagement d'espaces consacrés aux vélos dans les trains dépend aussi des opérateurs de transports collectifs français. « Cette question doit être une préoccupation principale des développeurs du tourisme à vélo qui doivent la traiter au sein de partenariats étroits avec la SNCF et RFF. »<sup>115</sup>.

Pour l'aménagement de stationnements vélos sécurisés à proximité des gares, ce sont aux communes ou aux intercommunalités qui ont la compétence voirie d'investir dans ce sens. D'après Céline Defontaine, la dynamique et la notoriété, que l'itinéraire prendra au fil du temps, engendreront de l'intérêt auprès des villes et des agglomérations. L'afflux de touristes incitera les collectivités à investir progressivement en faveur de l'accueil des cyclistes.

Les actions pour faciliter l'intermodalité des cyclistes avec le train dépendent aussi beaucoup des orientations politiques et stratégiques des territoires. Sur La Loire à Vélo, des initiatives volontaristes de la part des Régions Centre – Val de Loire et Pays de la Loire sont à mettre en avant. Elles ont financé « la mise en place d'une voiture spécialement dédiée à l'embarquement des vélos sur la ligne ferroviaire Interloire »<sup>116</sup>.



Photo 7 : Le train Vélo Loire avec sa voiture consacrée aux vélos ; Source : AF3V

---

<sup>113</sup> DRC, « Les territoires à vélo, Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo », 2016

<sup>114</sup> *Ibid*

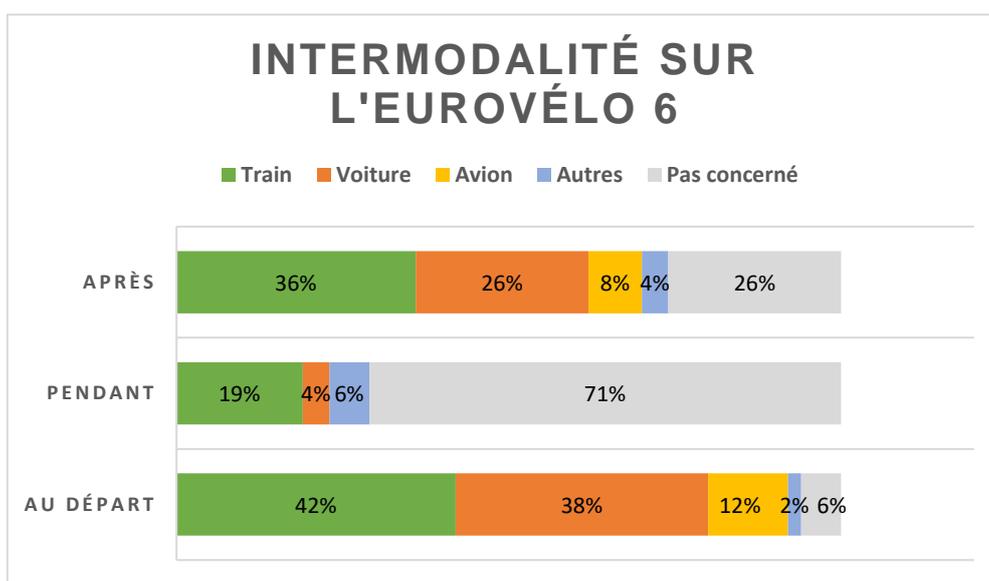
<sup>115</sup> Girard, 2010

<sup>116</sup> DRC, « Les territoires à vélo, Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo », 2016

Ces deux régions ont également investi dans l'aménagement de parcs de stationnement vélos du type *cyclo-bloc*. Cette politique volontariste en faveur de l'intermodalité avec les gares se ressent sur La Loire à Vélo. Le train est le mode de transport principal pour rejoindre et quitter l'EuroVélo 6 (cf. graphique 2).



Photo 8 : Cyclo-blocs de la gare de Machecoul ; Source : SNCF



Graphique 2 : Intermodalité sur l'EuroVélo 6 ; Source : Altermodal, « Le tourisme à vélo en France », 2008, d'après les résultats de l'enquête EuroVélo 6 de 2006

Sur La Loire à Vélo, les investissements engagés pour l'intermodalité avec le train se révèlent payant. Sur la Scandibérique, les initiatives restent encore trop segmentées aux actions autour de la signalétique. Cependant, l'itinéraire n'en est qu'à ses débuts. Espérons que les mutations des gares se développent pour les rendre accessible aux cyclistes.

### 3. FAVORISER LES DIVERS USAGES QU'UNE VÉLOROUTE PEUT OFFRIR

#### 3.1. DES ÉQUIPEMENTS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES HABITANTS

Les véloroutes et voies vertes sont, en plus d'être un équipement touristique, des axes de circulation pour les territoires dotés de ces équipements. En milieu urbain, elles traversent les villes en formant un axe cyclable structurant pour le réseau cyclable urbain et en milieu rural, elles permettent de relier de petites communes, souvent accessible uniquement en voiture. L'arrivée d'un grand itinéraire cyclable qui a mobilisé des dépenses publiques non négligeables, doit donc être optimisé pour que l'itinéraire ne bénéficie pas uniquement aux touristes itinérants en période estivale. « Les véloroutes ont une double fonction, beaucoup d'itinéraires traversent des métropoles et peuvent servir pour la mobilité quotidienne. La Loire à Vélo (EuroVélo 6) et l'EuroVélo 1 passent par Nantes par exemple. L'EuroVélo 4 passe au Havre et à Dunkerque... On imagine bien que ces métropoles ont l'intention de faire plus que du tourisme avec ces itinéraires. »<sup>117</sup>.

Des initiatives en faveur de l'utilisation des véloroutes pour la mobilité quotidienne des habitants naissent aussi sur le tracé de la Scandibérique. Le travail autour du canal de l'Ourcq est intéressant à ce niveau-là. C'est l'entrée de l'EuroVélo 3 dans l'agglomération parisienne, au Nord-Est de la capitale. Les collectivités locales ont, par exemple, mis un éclairage adapté pour les cyclistes et les piétons. Cet aménagement est réalisé sur 22 km, de Bobigny jusqu'à l'arrivée du Canal dans Paris intra-muros. Cet éclairage est installé pour faciliter les déplacements quotidiens des cyclistes et des autres usagers de la voie verte.

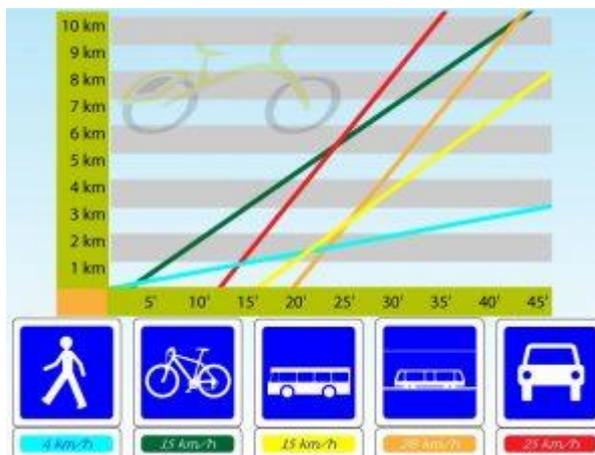
« L'EuroVéloroute joue donc un double rôle à cet endroit. L'éclairage n'est pas fait pour le cyclotourisme, en décembre, il y a peu d'utilisation à cet effet. Il est aménagé

---

<sup>117</sup> Entretien avec Camille Thomé, 2018

pour les déplacements quotidiens, le fait d'avoir de l'éclairage après 17h, c'est extrêmement agréable. »<sup>118</sup>.

En agglomération, la circulation à vélo, au-delà de ses bienfaits sanitaires et environnementaux, s'avère être très efficace en terme de gain de temps. Dans le tableau des temps de déplacements en ville, on peut constater que le vélo est le mode de déplacement le plus rapide pour les cinq premiers kilomètres. Le vélo est donc un mode de déplacement durable qui est très efficace en ville. Sur le Canal



Graphique 3 : Temps de déplacement en ville, Source : Citycle

de l'Ourcq, par exemple, « aux heures de pointe, le trajet de Bondy à Paris-centre peut prendre 1h30 ou plus en voiture, tandis qu'un cycliste mettra entre 25 et 45 minutes. »<sup>119</sup>.

L'intégration du vélo en milieu urbain est aujourd'hui un enjeu des collectivités locales. « Le vélo, à une vocation utilitaire, sur les petites distances, dans les territoires denses, est un enjeu de mobilité quotidienne. »<sup>120</sup>. Cependant, elles ne mesurent pas toujours la vocation utilitaire que l'aménagement d'une voie verte peut apporter. La Région Ile-de-France, par exemple, ne subventionne plus les projets d'itinéraires cyclables à vocation touristique pour se concentrer sur l'aménagement cyclable pour les déplacements utilitaires. « Le tourisme est facultatif (pour les régions), ce n'est pas leur objectif principal. »<sup>121</sup>. Les subventions pour l'aménagement des voies vertes sont maintenant accordées uniquement si le projet présente un intérêt pour la mobilité du quotidien de la population locale.

<sup>118</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2017

<sup>119</sup> *Ibid*

<sup>120</sup> Entretien avec Céline Defontaine, 2018

<sup>121</sup> Entretien avec Stéphane Jachet, 2018

### 3.2. DES USAGES SPORTIFS ET DE LOISIRS POUR LA POPULATION LOCALE

Toutes les véloroutes françaises n'ont pas une vocation aussi touristique que l'EuroVélo 3. La dimension européenne du projet fait de cet itinéraire, le support de déplacements touristiques de longue distance. Anne Hecker (2006) différencie trois types d'infrastructures en fonction de leur échelle d'influence qui se répercute sur le type d'utilisation de la véloroute. Il y a, d'une part, « les voies vertes utilitaires empruntées par les locaux »<sup>122</sup> pour leurs déplacements quotidiens, sportifs et de loisirs. Il y a, ensuite, les voies vertes « loco-régionales »<sup>123</sup> utilisées par les locaux et les excursionnistes pour leurs activités de loisirs. Enfin, on retrouve les voies vertes touristiques européennes. Ces dernières sont également utilisées par les locaux et les excursionnistes. Favoriser les usages sportifs et de loisirs des voies vertes permet l'appropriation de ces infrastructures par les habitants, qui sont les premiers à en bénéficier.

Les voies vertes sont des équipements de qualité pour les usages sportifs de la population locale. En agglomération, par exemple, certaines grandes villes manquent de lieux pour pratiquer la course à pied. Cette activité est en pleine expansion depuis plusieurs années déjà et les villes ne disposent pas toujours de parcs boisés ou de grands cheminements piétons favorable à la pratique de ce sport. La traversée d'itinéraires de grande distance dans les villes peut permettre à certaines, d'investir dans l'aménagement en site propre de l'itinéraire qui bénéficiera également à la population locale. A Nantes, ville traversée par l'EuroVélo 1 et 6, « la vélo-promenade du bord de Loire [...] est un itinéraire mixte piétons/cyclistes qui permet de relier le cœur historique de la ville de Nantes à sa périphérie par un cheminement longeant de manière continue la rive nord de la Loire. »<sup>124</sup>. Les joggeurs et les cyclistes recherchent des itinéraires de course agréable. Ils sont attirés par les parcours à faible circulation automobile et qui proposent un paysage attrayant. « Les sportifs s'insèrent dans une

---

<sup>122</sup> Girard, 2010

<sup>123</sup> *Ibid*

<sup>124</sup> Association Européenne des Voies Vertes, 1999

connivence affective avec le paysage. »<sup>125</sup>. Les voies vertes remplissent donc ces conditions.

Pour favoriser la pratique sportive de la population locale avec les voies vertes, certaines villes vont encore plus loin. Des espaces de musculation extérieurs, appelés *Street Workout*, naissent le long des voies vertes. Sur le tracé de l'EuroVélo 3, en Seine-et-Marne, la Commune de Bagneaux-sur-Loing a inauguré en octobre 2015 un parc de *Street Workout* le long du Canal du Loing. C'est le premier aménagement de ce genre en Seine-et-Marne.



Photo 9 : *Street Workout* à Bagneaux-sur-Loing ;  
Source : Actu.fr

La population locale peut également profiter des voies vertes pour des usages de loisirs. Elles sont empruntées, par exemple, par des familles avec enfants qui profitent occasionnellement de ces infrastructures pour se balader. Dès que le temps le permet, l'utilisation de loisirs des voies vertes par la population locale s'accroît. Des aménagements peuvent aussi être installés pour accueillir ce type d'utilisateurs. Ils peuvent aller du simple banc public jusqu'à l'aménagement d'aires de jeux pour enfants et d'aires de pique-nique au bord de la voie verte. L'Agglomération de Périgueux a, par exemple, aménagé quatre aires de jeux sur le cheminement de la voie verte des Berges de l'Isle. Les utilisations de loisirs d'une voie verte peuvent aussi correspondre à des balades à cheval ainsi qu'en rollers et en skateboard si le revêtement le permet.



Photo 10 : Aire de jeux le long de la voie verte des Berges de l'Isle à Périgueux ;  
Source : Grand Périgueux

Les pratiques sportives et de loisirs sur les voies vertes sont possible pour la population locale. Elles offrent un équipement sportif ou de promenade dans un cadre

---

<sup>125</sup> Niel, Sirost, 2008

agréable et sécurisé. Les aménageurs peuvent même aller plus loin en proposant des équipements supplémentaires, évoqués ci-dessus, pour accroître la fréquentation des voies vertes par les habitants.

### 3.3. LES IMPACTS SOCIAUX ENGENDRÉS PAR LES VÉLOROUTES

La notion d'itinérance est abordée en sociologie. Dans le cas des véloroutes et des voies vertes, cette notion présente des impacts sociaux positifs. « Elle fait référence au récréatif, à l'échange culturel, à la liberté de circuler... »<sup>126</sup>. Dans les territoires ruraux, souvent enclavés, l'afflux de touristes permet de créer des échanges entre la population locale et les touristes itinérants. Il favorise les échanges sociaux dans des territoires où la mixité sociale et culturelle est moins présente que dans les villes.

Pour lutter contre l'enclavement des territoires ruraux et la dépendance automobile, les itinéraires cyclables peuvent aussi être une offre de mobilité sociale. En effet, le vélo est un moyen de transport peu coûteux par rapport à la voiture individuelle. C'est une solution de déplacement alternative à la voiture dans des territoires ruraux qui ne disposent que très rarement des solutions de transports collectifs.

En milieu urbain, les infrastructures itinérantes offrent de multiples fonctionnalités, elles permettant la rencontre de différents groupes sociaux. « Quand on est en milieu urbain, il faut servir les cyclistes, mais aussi les gens à pied, les personnes à mobilité réduite (PMR), les personnes en rollers... Les différents usages des voies vertes doivent servir à tout le monde, pas uniquement aux cyclistes. »<sup>127</sup>. C'est un équipement qui s'intègre bien dans les espaces publics car il permet de satisfaire un grand nombre de citoyens.

Les véloroutes et les voies vertes facilitent les déplacements des personnes à mobilité réduite. Avec la Loi Handicap de 2005, les lieux publics devaient avoir 10 ans pour devenir accessible aux PMR. Arrivé à échéance, le constat est que « La loi de 2005 n'a pas été suffisamment suivie d'effets »<sup>128</sup>. Les villes sont, encore aujourd'hui, faiblement équipées de rampes d'accès, de mise à niveau d'entrées de commerces,

---

<sup>126</sup> Berthelot, Corneloup, 2008

<sup>127</sup> Entretien avec Erick Marchandise, 2018

<sup>128</sup> GOUVERNEMENT.fr, « L'accessibilité », 2017

de pentes réglementaires... Le revêtement, la pente et la sécurité qu'apportent les voies vertes sont parfois le seul moyen pour les PMR de se déplacer seuls en ville. « Pour certaines personnes handicapées, les voies vertes représentent l'unique moyen de pratiquer un sport ou encore de rejoindre seules leur lieu de travail, l'école ou les centres commerciaux. »<sup>129</sup>.

Enfin, l'aménagement des voies vertes, souvent présentes le long d'un cours d'eau, renforce la qualité de vie des habitants. Elles permettent aux habitants de recréer un lien avec l'eau et la nature environnante. « La redécouverte de l'eau, depuis une quinzaine d'années, correspond à une aspiration sociale forte pour compenser les effets d'un environnement technique et économique de plus en plus contraignant pour l'Homme »<sup>130</sup>.

Les impacts sociaux des itinéraires cyclables sont nombreux. On parle principalement des bienfaits sociaux liés à la création d'emplois dans les territoires traversés par les véloroutes. Cependant, ces aménagements apportent de nombreuses autres externalités positives, parfois plus difficile à mesurer, mais qui profitent également aux territoires concernés par les véloroutes. La Scandibérique a donc de nombreux enjeux, l'impact social pour la population concernée en est un, important pour le développement local des communes traversés.

---

<sup>129</sup> Association Européenne des Voies Vertes, 1999

<sup>130</sup> Site internet de VNF (d'après Girard, 2010)

## CONCLUSION

Le potentiel de développement touristique et territorial de l'EuroVélo 3, et plus particulièrement de sa partie française, traitée plus en détail, est indéniable. Cet itinéraire cyclable européen, qui émerge tardivement, peut se baser sur les réussites des itinéraires EuroVélos pionniers en la matière. La Scandibérique a de nombreux atouts à faire valoir pour que l'itinéraire profite, lui aussi, de la dynamique naissante autour du cyclotourisme en France et en Europe. Ce projet de véloroute européenne permettra de développer l'économie locale dans les territoires traversés et de les équiper en matière d'infrastructures cyclables et touristiques. Il présente, notamment, un enjeu majeur pour des territoires ruraux de moins en moins attractifs ayant l'occasion de redynamiser leur territoire.

Néanmoins, la conduite de projet d'un grand itinéraire cyclable est encore difficile en France. Elle est conditionnée par la volonté et la structuration des différents acteurs concernés par le sujet. Les porteurs du projet EuroVélo 3 ont successivement évolué pour en arriver à une structuration organisée en comité d'itinéraire. C'était l'Etat qui portait les politiques de développement des voies vertes à partir de la fin des années 90 jusqu'à leur désengagement au milieu des années 2000. Les mouvements associatifs ont continué à promouvoir l'intérêt de l'EuroVélo 3 pour que le projet ne soit pas abandonné et que les collectivités territoriales s'y intéressent. Malgré la prise en charge du projet par les départements et les intercommunalités, aidés par les financements régionaux, l'implication des territoires traversés par l'itinéraire reste très inégale ; cela ne favorise pas une bonne collaboration entre les acteurs, ni le bon avancement du projet.

Les problèmes de gouvernance entre les aménageurs, structurés en comité de pilotage, et les associations concernées par l'Eurovéloroute ressortent beaucoup de mes entretiens. Le manque de prise en compte des associations, qui possèdent une réelle connaissance de terrain est dommageable pour la qualité finale du projet. Ce manque de reconnaissance des associations se retrouve, de façon générale, dans les projets d'aménagements français. La France n'est pas un exemple dans l'intégration de processus de participation dans la conduite de projets, de tout type.

Le manque d'identité de l'itinéraire ressort également comme une limite du projet. L'absence d'unité territoriale et paysagère rend difficile la promotion et la mise en valeur du parcours. Les désaccords concernant le nom de l'itinéraire n'arrangent pas non plus l'émergence d'une réelle identité autour de l'itinéraire. Cependant, cette limite paraît surmontable avec le début de la mise en tourisme de la Scandibérique (nouveau nom français de l'itinéraire). La valorisation de la diversité territoriale de la véloroute est à mettre en avant au lieu de chercher à définir une identité nationale autour de l'itinéraire qui n'existe pas vraiment, contrairement au parcours de La Loire à Vélo, par exemple.

Malgré ces contraintes, la longue conduite de projet de la Scandibérique arrive à son terme. Le projet entre maintenant dans une phase de mise en tourisme, nécessaire pour promouvoir l'itinéraire et accueillir les premiers touristes itinérants. Cette phase correspond à l'entrée en action des acteurs institutionnels du tourisme et des acteurs privés du tourisme ; leurs actions sont liées et nécessitent de la cohérence entre leur travail respectif.

D'une manière générale, les aménageurs publics, les acteurs institutionnels et privés du tourisme ainsi que les associations (plus ou moins prises en compte) commencent à avoir un système bien structuré de pilotage de projets itinérants touristiques. Cette gouvernance repose sur la forte implication des collectivités territoriales en matière de pilotage et de financements dans les projets de véloroutes et de voies vertes françaises. Ce travail a été récompensé à Berlin, lors du premier salon mondial du tourisme. La France a reçu le premier prix EuroVélo du pays le plus apprécié pour le tourisme à vélo<sup>131</sup>. Ce titre valorise donc l'implication des collectivités territoriales qui œuvrent pour développer ces itinéraires cyclables.

En revanche, cette participation volontariste des collectivités locales qui agissent en faveur du vélo grâce à l'aménagement d'itinéraires cyclables, n'est pas suivie par l'Etat. Le Club des villes et territoires cyclables et l'ECF interpellent Edouard Philippe, le Premier Ministre français, dans une lettre ouverte, pour que l'Etat agisse davantage en faveur de l'essor du vélo. Ces deux associations revendiquent le fait que l'Etat doit permettre d'accélérer « le développement de la pratique du vélo dans les

---

<sup>131</sup> Site internet des DRC

villes et en-dehors »<sup>132</sup>. Elles lui reprochent son inaction à ce sujet : « Il manque encore un acteur dans cet élan. Cet acteur, c'est l'Etat ! »<sup>133</sup>. Les bienfaits sanitaires et environnementaux de la pratique du vélo sont déjà bien connus. On sait, depuis quelques années maintenant<sup>134</sup>, que le développement du vélo peut aussi engendrer d'importantes retombées économiques et favoriser le développement local des territoires. Les efforts entrepris par les collectivités territoriales, ayant des budgets de fonctionnement de plus en plus limités, doivent donc s'accompagner d'un engagement financier de l'Etat pour aider les collectivités à continuer leurs efforts en faveur du développement de la pratique du vélo.

---

<sup>132</sup> Najdovski, Serne, « Lettre ouverte à Edouard Philippe, Premier Ministre », 2018

<sup>133</sup> *Ibid*

<sup>134</sup> Depuis les premières études sur les retombées économique du cyclotourisme (en 2006 pour La Loire à Vélo)

# TABLE DES MATIÈRES

Remerciements .....	3
Introduction.....	4
Sommaire .....	9
Partie 1 – L’EuroVélo 3, une nouvelle offre ambitieuse de grand itinéraire cyclable européen qui suit la dynamique autour du cyclotourisme.....	10
1.    Une méthodologie en deux phases.....	11
1.1.    Rencontre avec les différents acteurs du projet.....	11
1.2.    Appropriation de l’itinéraire EuroVélo 3.....	12
2.    L’arrivée des voies vertes en France.....	15
2.1.    Une réflexion interministérielle .....	15
2.2.    L’émergence du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes .....	16
2.3.    La création du schéma européen « EuroVélo » .....	19
2.4.    Le cyclotourisme, un domaine porteur pour l’économie des territoires .	21
3.    L’émergence de l’EuroVélo 3 .....	22
3.1.    Un itinéraire prévu dès la création du schéma européen .....	22
3.2.    Un long processus d’émergence du projet.....	24
4.    L’implication des acteurs autour du projet .....	25
4.1.    Le désengagement de l’Etat .....	25
4.2.    Organisation des acteurs publics dans la gouvernance du projet.....	26
4.3.    Le rôle central des départements.....	28
Partie 2 – Une mise en réseau des territoires et des acteurs qui paraît essentielle mais difficile à mettre en œuvre .....	32
1.    Un degré d’intérêt variable en fonction des territoires.....	33
1.1.    L’EuroVélo 3, facteur de développement territorial majeur en milieu rural .....	33
1.2.    Un faible intérêt et des impacts potentiels limités dans les agglomérations .....	35
1.3.    Un avancement inégal en fonction des territoires mesuré dans l’Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes .....	37
2.    Une identité territoriale autour de l’itinéraire assez flou .....	38
2.1. <i>La Route des Pèlerins</i> , un nom européen qui fait débat .....	38
2.2. <i>La Scandibérique</i> , une promotion française de l’itinéraire .....	39
2.3.    Une mise en tourisme difficile à cause d’un manque d’identité de l’itinéraire .....	41

3.	Une collaboration contrastée entre acteurs publics et associatifs .....	42
3.1.	Des associations compétentes, disposant d'une réelle connaissance des territoires traversés.....	42
3.2.	Une mise à l'écart associative nuisant à la bonne gouvernance entre les parties prenantes du projet.....	44
3.3.	Des actions associatives qui risquent d'aller à l'encontre de celle des aménageurs .....	47
Partie 3 – Un projet à fort potentiel pour les territoires traversés, conditionné par une fédération des différents acteurs .....		50
1.	Une bonne communication, primordiale pour la mise en tourisme de l'itinéraire .....	51
1.1.	Le début de la mise en tourisme de l'itinéraire suit la livraison des infrastructures.....	51
1.2.	Le Label Accueil Vélo, un outil au service de la valorisation de l'offre touristique globale .....	53
1.3.	L'intégration de moyens de communication numériques .....	55
2.	Valoriser les territoires traversés pour optimiser l'arrivée de l'EuroVélo 3... ..	57
2.1.	Favoriser l'intégration d'équipements touristiques en milieu rural.....	57
2.2.	Rendre accessible l'itinéraire en développant l'intermodalité avec les gares.....	60
3.	Favoriser les divers usages qu'une véloroute peut offrir .....	63
3.1.	Des équipements en faveur de la mobilité quotidienne des habitants ..	63
3.2.	Des usages sportifs et de loisirs pour la population locale.....	65
3.3.	Les impacts sociaux engendrés par les véloroutes.....	67
Conclusion.....		69
Table des matières .....		72
Table des illustrations .....		75
Table des sigles et des abréviations.....		77
Bibliographie.....		78
Table des annexes .....		81
Annexe 1 : Tableau des entretiens .....		82
Annexe 2 : Grilles d'entretiens .....		83
Grille d'entretien 1 : Département de Seine-et-Marne avec Claire Pain .....		83
Grille d'entretien 2 : Association CycloTransEurope avec Erick Marchandise, Danièle Delaye et Philippe Bernard.....		85
Grille d'entretien 3 : Association des Départements et Régions Cyclables avec Camille Thomé .....		86
Grille d'entretien 4 : Région Ile-de-France avec Céline Defontaine .....		88

Grille d'entretien 5 : Communauté de Communes Moret Seine et Loing avec Stéphane Jachet .....	90
Annexe 3 : Comptes-rendus d'entretiens .....	91
Compte-rendu 1 : Département de Seine-et-Marne avec Claire Pain .....	91
Compte-rendu 2 : Association CycloTransEurope avec Erick Marchandise, Danièle Delaye et Philippe Bernard.....	101
Compte-rendu 3 : Association des Départements et Régions Cyclables avec Camille Thomé .....	112
Compte-rendu 4 : Région Ile-de-France avec Céline Defontaine .....	119
Compte-rendu 5 : Communauté de Communes Moret Seine et Loing avec Stéphane Jachet .....	127
Annexe 4 : Etat d'avancement de l'EuroVélo 3 .....	134
Annexe 5 : Echelle de participation d'Arnstein .....	135

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

## Cartes

Carte 1 : Parcours d'appropriation de l'itinéraire en Seine-et-Marne ; Source : Réalisation personnelle, fond de carte IGN .....	13
Carte 2 : Appropriation de l'itinéraire à Paris ; Source : CycloTransEurope .....	14
Carte 3 : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes ; Source : CIADT .....	18
Carte 4 : Les itinéraires EuroVélos ; Source : France Vélo Tourisme.....	20
Carte 5 : EuroVélo 3 ; Source : ECF.....	23
Carte 6 : EuroVélo 3 en Seine-et-Marne ; Source : Département de Seine-et-Marne .....	30
Carte 7 : Etat d'avancement de l'EuroVélo 3 ; Source : EuroVélo .....	134

## Graphiques

Graphique 1 : Typologie des prestations "Accueil Vélo" ; Source : Réalisation personnelle à partir des chiffres du "Baromètre du tourisme à vélo en France", 2017 .....	54
Graphique 2 : Intermodalité sur l'EuroVélo 6 ; Source : Altermodal, « Le tourisme à vélo en France », 2008, d'après les résultats de l'enquête Eurovélo 6 de 2006.....	62
Graphique 3 : Temps de déplacement en ville, Source : Citycle .....	64

## Photos

Photo 1 : Moret-sur-Loing ; Source : Photo personnelle.....	15
Photo 2 : Porte de Bercy ; Source : Photo personnelle .....	15
Photo 3 : Logo de la Scandibérique ;.....	39
Photo 4 : Signalisation en Seine-et-Marne ; Source : Photo personnelle .....	40
Photo 5 : Topo-Guide ; Source : CycloTransEurope .....	48
Photo 6 : Office du Tourisme de Créon ; Source : Gironde Tourisme .....	59
Photo 7 : Le train Vélo Loire avec sa voiture consacrée aux vélos ; Source : AF3V ..	61
Photo 8 : Cyclo-blocs de la gare de Machecoul ; Source : SNCF.....	62
Photo 9 : Street Workout à Bagneaux-sur-Loing ; Source : Actu.fr.....	66
Photo 10 : Aire de jeux le long de la voie verte des Berges de l'Isle à Périgueux ; Source : Grand Périgueux .....	66

## Schémas

Schéma 1 : Gouvernance du projet ; Source : Réalisation personnelle.....	28
Schéma 2 : Les centres de coordination nationale de l'EuroVélo 3 ; Source : Réalisation personnelle .....	43
Schéma 3 : Echelle d'Arnstein ; Source : Infogram.....	135

## **Tableaux**

Tableau 1 : Retombées économiques sur les territoires ; Source : Baromètre du tourisme à vélo, 2017 .....	22
Tableau 2 : Les parties prenantes de l'EuroVélo 3 ; Source : Réalisation personnelle .....	47
Tableau 3 : Tableau des entretiens ; Source : réalisation personnelle .....	82

## TABLE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS

ABF : Architecte des Bâtiments de France

ADFC : Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Association allemande de vélo)

AF3V : Association Françaises des Véloroutes et Voies Vertes

CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

DRC : Départements et Régions Cyclables

ECF : European Cyclists' Federation

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

FFCT : Fédération Française de Cyclotourisme

Loi MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles

Loi NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

MEEDDM : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

MN3V : Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes

ON3V : Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes

PMR : Personne à Mobilité Réduite

POI : Point Of Interest (Point d'intérêt)

SIG : Système d'Information Géographique

SN3V : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

# BIBLIOGRAPHIE

## Articles de revues scientifiques

Bentayeb F. « L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne » *In : Cahier Espaces*, n° 98, p.110-116, 2008.

Coupy P. et Pinson N. « La Loire à vélo : Une success story à la française », *In : Le tourisme : quelle ambition pour la France, Réalités Industrielles*, n°3, p.34-38, 2015.

Farama J. « L'itinérance non motorisée au défi du marketing » *In : Cahier Espaces*, n°340, p.75-79, 2018.

Faure M. « L'itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre », *In : Cahier Espaces*, n°340, p.62-69, 2018.

Frémeaux P. « Un tourisme durable pour tous », *In : Alternatives Economiques*, n°343, p.38-39, 2015.

Hecker A. « Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques ? », *In : Cahiers de Géographie*, n°4, p.47-54, 2006.

Hikkerova L. Arlotto J. et Mutte J-L. « e-Tourisme : comportements d'achat et canaux de vente », *In : Gestion 2000*, n°28, p.67-79, 2011.

Leibel-Thepot S. « L'Alsace à vélo. Une stratégie globale au service d'une ambition européenne. » *In : Cahier Espaces*, n°340, p.114-119, 2018.

Marsac A. Lebrun A-M. et Bouchet P. « Tourisme durable et expériences touristiques : Proposition d'un dispositif d'analyse appliqué à l'itinéraire en milieu rural », *In : Management et avenir*, n°56, p.134-153, 2012.

Mercat N. « L'itinérance à vélo, un outil de structuration des politiques cyclables » *In : Cahier Espaces*, n°112, p.57-71, 2012.

Niel A. et Sirost O. « Pratiques sportives et mises en paysage (Alpes, Calanques marseillaises) », *In : Etudes Rurales*, n°181, p.181-202, 2008.

Revéret C. « Construire et mettre en marché une offre de tourisme itinérant. Pas si facile... », *In : Cahier Espaces*, n°340, p.70-74, 2018.

Thomé C. « La France à vélo. Une destination en construction », *In : Cahier Espaces*, n°340, p.108-113, 2018.

Van Der Yeught C. « La gouvernance du développement durable dans une destination touristique : le cas des Cinq Terres (Italie) », *In : Organisation Responsable*, n°2, p.72-85, 2009.

### **Etudes et littérature grise**

Association Européenne des Voies Vertes, « Guide des bonnes pratiques des voies vertes en Europe », Commission Européenne, 2000, 92 pages.

CGDD, « Pistes pour l'évolution de l'encadrement juridique des voies vertes », MEEDDM, 2011, 20 pages.

Comité National du Tourisme à Vélo, « Baromètre du tourisme à vélo en France », Direction Générale des Entreprises, 2017, 16 pages.

Département de Seine-et-Marne, « Les projets EuroVélo et les véloroutes nationales », 2016, 8 pages.

Départements et Régions Cyclables, « Les Territoires à vélo, Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo », 2016, 16 pages.

DGCIS, « Guide pratique du M-Tourisme », Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie, 2011, 28 pages.

### **Ouvrages**

Berthelot L. et Corneloup J. (2008). « Itinérance, du Tour aux détours : Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature », *Fournel*, 192 pages.

Donsimoni M. et Bensahel L. (1999). « Le tourisme, facteur de développement local », *PUG*, 105 pages.

### **Sites web**

AF3V, « Définition d'une voie verte », 2009, URL : <http://www.af3v.org/-Voie-verte-.html> (consulté le 20/03/2018)

AF3V, « Développement des VVV », 2009, URL : <http://www.af3v.org/Developpement-des-VVV-9.html> (consulté le 04/04/2018)

AF3V, « Schéma National VVV », 2009, URL : <http://www.af3v.org/-Schema-national-VVV-.html?iframe=true&width=100%&height=100%> (consulté le 20/03/2018)

Babel voyages, « Définition du slow tourisme », 2016, URL : <https://www.babel-voyages.com/definition/slow-tourisme> (consulté le 20/04/2018)

DRC, « Coordination du projet EuroVélo », 2018, URL : <https://www.departements-regions-cyclables.org/schemas-itineraires/schema-europeen-eurovelo/> (consulté le 10/05/2018)

EuroVélos, « ECF », 2014, URL : <http://www.eurovelo.com/fr/ecf> (consulté le 14/05/2018)

Fédération Française de Cyclotourisme, « Une histoire », 2012, URL : <https://ffvelo.fr/ff-cyclotourisme/presentation/histoire/> (consulté le 10/05/2018)

FUB, « Le vélo en France : état des lieux », 2012, URL : <https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aiment-velo/velo-france-etat-lieux> (consulté le 20/04/2018)

GOUVERNEMENT.fr, « L'accessibilité », 2017, URL : <https://www.gouvernement.fr/action/l-accessibilite> (consulté le 27/05/2018)

Lenormand A. « Plan national vélo : les Départements et Régions cyclables repartent à l'offensive », *Groupe Caisse des Dépôts*, 2018, URL : <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250280446606> (consulté le 25/02/2018)

Spidermak, « Ed Freeman et la théorie des parties prenantes », 2013, URL : <https://www.spidermak.com/fr/ed-freeman-theorie-parties-prenantes> (consulté le 21/05/2018)

### **Travaux universitaires**

Brizou, A. « Véloroutes et Voies vertes, nouveaux vecteurs privilégiés de l'itinérance à vélo et de la découverte du patrimoine. L'exemple de la Charente-Maritime », *Mémoire à l'Université de La Rochelle*, 2012, 146 pages.

Girard J. « Pour une évaluation des perspectives et outils de développement du tourisme à vélo en France. La Loire à vélo, première étape vers une future « France à vélo » ? », *Mémoire à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne*, 2010, 168 pages.

## TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Tableau des entretiens

Annexe 2 : Grilles d'entretiens

Grille d'entretien 1 : Département de Seine-et-Marne avec Claire Pain

Grille d'entretien 2 : Association CycloTransEurope avec Erick Marchandise, Danièle Delaye et Philippe Bernard

Grille d'entretien 3 : Association des Départements et Régions Cyclables avec Camille Thomé

Grille d'entretien 4 : Région Ile-de-France avec Céline Defontaine

Grille d'entretien 5 : Communauté de Communes Moret Seine et Loing avec Stéphane Jachet

Annexe 3 : Comptes-rendus d'entretiens

Compte-rendu 1 : Département de Seine-et-Marne avec Claire Pain

Compte-rendu 2 : Association CycloTransEurope avec Erick Marchandise, Danièle Delaye et Philippe Bernard

Compte-rendu 3 : Association des Départements et Régions Cyclables avec Camille Thomé

Compte-rendu 4 : Région Ile-de-France avec Céline Defontaine

Compte-rendu 5 : Communauté de Communes Moret Seine et Loing avec Stéphane Jachet

Annexe 4 : Etat d'avancement de l'EuroVélo 3

Annexe 5 : Echelle de participation d'Arnstein

## ANNEXE 1 : TABLEAU DES ENTRETIENS

Nom	Fonction	Organisme	Date	Durée
<b>Claire Pain</b>	Chargée d'études cyclables	Département Seine-et-Marne	30/11/17	1h05
<b>Erick Marchandise</b> <b>Danièle Delaye</b> <b>Philippe Bernard</b>	Président Membre du conseil d'administration Président d'honneur	Association CycloTransEurope	05/12/17	1h10
<b>Céline Defontaine</b>	Chargée de mission au service Pôles et Voiries	Direction des Transports de la région Ile-de-France	30/01/18	0h46
<b>Camille Thomé</b>	Directrice	Association Départements et Régions Cyclables	31/01/18	0h49
<b>Stéphane Jachet</b>	Chargé de mission Tourisme, Natura 2000 et Cours d'eaux	Communauté de communes Muret Seine et Loing	22/03/18	0h51

Tableau 3 : Tableau des entretiens ; Source : réalisation personnelle

## ANNEXE 2 : GRILLES D'ENTRETIENS

### GRILLE D'ENTRETIEN 1 : DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE AVEC CLAIRE PAIN

#### ***Présentation de la démarche :***

Dans le cadre de ma 1<sup>ère</sup> année de Master à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, je réalise un master de recherche sur le développement des voies vertes. Je souhaite donc vous poser des questions sur l'intégration au territoire des voies vertes, la gouvernance de projet mis en place à différentes échelles (notamment européenne avec l'EuroVélo3) et sur les bénéfices pour les territoires.

L'entretien restera confidentiel.

Est-ce que cela vous pose un problème si j'enregistre notre conversation, cela nous aidera dans la retranscription de cet entretien.

Le but de cet entretien est d'avoir un maximum d'informations, de détails et d'avis personnels d'une collectivité territoriale comme la vôtre, compétente sur ces questions.

#### ***Début de l'entretien :***

##### ***Question de départ***

Pouvez-vous vous présenter et présenter brièvement vos missions au sein du département ?

##### ***Questions relatives à la gouvernance de création des voies vertes***

De qui vient l'idée, pourquoi, comment elle est mise en œuvre par les acteurs ?

Comment s'organise la gouvernance à l'échelle locale, nationale et européenne ?

##### ***Questions sur l'EuroVélo 3***

Comment est-il mis en œuvre ? Quel est la coopération européenne liant les projets ?

Comment a été décidé la création de cet itinéraire, et comment ont été choisi les territoires traversés ?

##### ***Questions relatives au développement territorial lié aux voies vertes***

Qu'est-ce qu'elles apportent au territoire ?

Comment mettez-vous en lien les acteurs privés du tourisme, de services... avec l'aménagement d'un itinéraire voie verte ?

***Questions sur les bénéfices pour les territoires***

Comment évaluez-vous les bénéfices potentiels de l'arrivée de cet itinéraire pour votre territoire ?

## GRILLE D'ENTRETIEN 2 : ASSOCIATION CYCLOTRANSEUROPE AVEC ERICK MARCHANDISE, DANIELE DELAYE ET PHILIPPE BERNARD

### ***Question de départ***

Pouvez-vous vous présenter et présenter brièvement vos missions au sein de votre association ?

### ***Questions relatives à la participation de l'association à l'itinéraire EuroVélo 3***

Comment participez-vous au projet ? Quel est votre implication en tant qu'association cycliste ?

Comment s'organise la gouvernance à l'échelle locale, nationale et européenne ?

Quel serait votre vision idéale de gouvernance avec les pouvoirs publics décisionnels ?

### ***Questions sur le développement économique autour du cyclotourisme***

Qu'est-ce qu'elles apportent au territoire ?

Quels critères prendre en compte et développer pour créer une économie touristique autour des voies vertes ?

Comment promouvoir l'itinéraires auprès des usagers ?

### ***Questions sur les bénéfices pour les territoires***

Quels bénéfices les territoires tirent de ces aménagements ?

Comment évaluez-vous les bénéfices potentiels de l'arrivée de cet itinéraire pour votre territoire ?

## GRILLE D'ENTRETIEN 3 : ASSOCIATION DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES AVEC CAMILLE THOMÉ

### ***Question de départ***

Pouvez-vous vous présenter et présenter brièvement vos actions à la DRC ?

### ***Questions relatives au projet EuroVélo 3***

De qui vient l'idée, pourquoi, comment elle est mise en œuvre par les acteurs ?

Quel est le rôle de la DRC dans le projet EuroVélo 3 ?

Qui a impulsé l'idée de développer cet itinéraire à l'échelle européenne, et plus généralement d'où vient la labellisation EV ?

Quel est le but de créer un itinéraire sur une si grande distance (européenne) ?

Historiquement, comment les itinéraires voies vertes ont été créé et développé ?

Comment ont été choisi les territoires traversés ?

Quels sont les éléments de cohérence entre les itinéraires (qu'est ce qui fait l'unité d'un tracé) ? (Signalisation, unité paysagère, revêtement...)

### ***Questions relatives à la gouvernance du projet***

Comment s'organise la gouvernance du projet en fonction des échelles d'intervention ?

Quelles sont vos relations avec les acteurs publics en charge de la maîtrise d'œuvre (départements et intercommunalités) ainsi qu'avec les régions ?

Quels sont les pouvoirs de chacun des acteurs en fonction de leur échelle de compétence ?

### ***L'itinéraire en milieu urbain***

Comment l'accès aux itinéraires est-il intégré ? Quel travail est fait en faveur de l'intermodalité ?

Les passages en milieu urbain sont-ils sécurisés, bien signalisés... ?

L'itinéraire est-il bien intégré dans les agglomérations ?

***Questions relatives au développement territorial lié aux voies vertes***

Qu'est-ce que l'EV3 apportera aux territoires traversés ?

Comment mettez-vous en lien les acteurs privés du tourisme, de services... avec l'aménagement d'un itinéraire voie verte ?

## GRILLE D'ENTRETIEN 4 : RÉGION ILE-DE-FRANCE AVEC CÉLINE DEFONTAINE

### ***Question de départ***

Pouvez-vous vous présenter et présenter brièvement vos missions au sein de la région ?

### ***Questions relatives à la genèse du projet EuroVélo 3***

Quel est le rôle de la région dans le projet EuroVélo 3 ?

De qui vient l'idée, pourquoi, comment elle est mise en œuvre par les acteurs ?

Qui a impulsé l'idée de développer cet itinéraire à l'échelle européenne ?

Quel est le but de créer un itinéraire sur une si grande distance (européenne) ?

### ***Questions relatives à la gouvernance du projet***

Comment s'organise la gouvernance du projet en fonction des échelles d'intervention ?

Quels sont les pouvoirs de chacun en fonction de leur échelle de compétence ?

### ***Questions sur l'EuroVélo 3***

Comment a été décidé la création de cet itinéraire, et comment ont été choisis les territoires traversés ?

Quels sont les éléments de cohérence entre les itinéraires (qu'est ce qui fait l'unité d'un tracé) ? (Signalisation, unité paysagère, revêtement...)

### ***L'itinéraire en milieu urbain***

Comment faciliter l'accès aux voies vertes, l'intermodalité est-elle intégrée ?

Les passages en milieu urbain sont-ils sécurisés, bien signalisés... ?

L'itinéraire est-il bien intégré dans les agglomérations ?

### ***Questions relatives au développement territorial lié aux voies vertes***

Qu'est-ce qu'elles apportent au territoire ?

Comment mettez-vous en lien les acteurs privés du tourisme et de services avec l'aménagement d'un itinéraire voie verte ?

## GRILLE D'ENTRETIEN 5 : COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MORET SEINE ET LOING AVEC STÉPHANE JACHET

### ***Question de départ***

Pouvez-vous vous présenter et présenter brièvement vos missions au sein de la communauté de communes ?

### ***Questions relatives à la genèse du projet EuroVélo 3***

Quel est le rôle de la communauté de communes dans le projet EuroVélo 3 ?

Pour quelles raisons cet itinéraire traverse votre territoire ?

### ***Questions relatives à la gouvernance du projet***

Comment s'organise la gouvernance du projet, quelles sont vos relations avec les autres territoires et les « décideurs » ?

Quels sont vos champs d'action en tant qu'intercommunalité ?

### ***Questions sur la cohérence touristique de l'itinéraire***

Quels sont les éléments de cohérence autour de cet itinéraire (qu'est ce qui fait l'unité d'un tracé) ? (Signalisation, unité paysagère, revêtement...)

Comment le valoriser par rapport à d'autres itinéraires EuroVélo ?

### ***L'itinéraire en milieu rural***

Quel rôle peut jouer cet itinéraire sur un territoire rural comme Moret Seine et Loing ?

### ***Questions relatives au développement territorial lié aux voies vertes***

Qu'est-ce que l'itinéraire peut apporter au territoire ?

Comment mettez-vous en lien les acteurs privés du tourisme, de services... avec l'aménagement d'un itinéraire voie verte ?

## ANNEXE 3 : COMPTES-RENDUS D'ENTRETIENS

### COMPTE-RENDU 1 : DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE AVEC CLAIRE PAIN

Claire Pain, Chargée d'études cyclables au département de Seine-et-Marne, Pilote nationale du comité technique Infrastructures et Signalisations pour l'EuroVélo 3.

Entretien réalisé le 30/11/17 à la Direction Principale des Routes du département de Seine-et-Marne, à Melun. Durée 1h05.

*Enquêteur : Pouvez-vous présenter votre travail concernant les voies vertes, et plus particulièrement sur l'EuroVélo 3 ?*

#### **Introduction du sujet**

Le développement des voies vertes en France est un vaste sujet, actuellement il y a sept grands itinéraires à l'échelle européenne en France, avec comme modèle, La Loire à vélo (EuroVélo 6) qui est un des premiers itinéraires européens et qui est très populaire.

#### **Présentation générale de l'EuroVélo 3**

La Scandibérique (EuroVélo 3) est un itinéraire européen qui va de la Norvège à l'Espagne sur plus de 5000 km ; en France, la Scandibérique s'étend sur plus de 1600 km. L'itinéraire s'inscrit sur un schéma européen appelé EuroVélo. Il est ensuite décliné à l'échelle nationale dans les SN3V (Schémas Nationaux et Véloroutes et Voies Vertes), c'est un peu un système de « Poupées russes ». Ensuite, le SN3V est décliné dans chaque région par un schéma régional et enfin il peut aussi être repris à l'échelle des départements.

En France, on a voulu valoriser cet itinéraire avec un nom accrocheur : « La Scandibérique ». C'est un nom marketing pour favoriser la valorisation touristique du projet. C'est comme sur l'EuroVélo 6 où la partie française s'appelle, la Loire à vélo. C'est plus vendeur d'avoir un nom évocateur plutôt que d'appeler l'itinéraire EuroVélo 3 ou 6.

*Enquêteur : Pouvez-vous maintenant me parler de la gouvernance du projet en fonction des différentes échelles de prise de décision ?*

### **Gouvernance de l'EuroVélo 3**

Le projet s'est monté à l'origine autour d'un comité fondateur en 2013 où un certain nombre de départements se sont rassemblés, ensuite, on s'est structuré à travers un comité d'itinéraire national comme dans tous les autres projets de ce type en France. Les départements étaient volontaires, ils ont rejoint ce comité de leur initiative dans l'optique d'intégrer le tracé de l'EuroVélo, en général, ces départements avaient déjà des morceaux de voies vertes d'aménagés chez eux. Cette implication des départements s'est aussi faite en partenariat avec l'association DRC (Départements et Régions Cyclables). La directrice Camille Thomé pourra vous donner plus d'informations à ce sujet.

*Enquêteur : Quel est la différence entre les associations DRC et AF3V ?*

Les DRC sont un des acteurs majeurs du tourisme à vélo en France, ils ont une vision globale du sujet. C'est une association de concepteurs, de maitres d'ouvrages, de collectivités ; pour caricaturer, ils ont les outils et l'argent pour aménager le territoire. En comparaison, l'AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies Vertes) est plutôt une association d'usagers pratiquant le cyclotourisme en groupe, ils publient des guides et alimentent un site internet. Ils ont la vision des touristes à vélo.

Pour revenir à ce comité d'itinéraire, le chef de file qui a été désigné est la région Ile de France sous la direction du nouveau vice-président aux transports de la région, Stéphane BEAUDET. L'ancien vice-président était Pierre SERNE qui a dirigé le comité d'itinéraire à sa création, jusqu'en 2015.

Ce comité d'itinéraire (piloté par Céline Defontaine, région Ile de France) est ensuite décliné en comités techniques, il y a le CT Infrastructures et Signalisations dont je suis moi-même pilote à l'échelle nationale, le CT Services et Observations (Piloté par Laurent Lefebvre, du département de l'Aisne) et le CT Identité et Marketing (aucun pilote actuellement). Chaque comité à un certain nombre d'actions à réaliser sur un délai prédéfini. C'est le même modèle pour tous les itinéraires en France. Le comité Identité et Marketing a par exemple mandaté un cabinet de communication pour trouver le nom et le logo de la Scandibérique. Le comité Infrastructures et Signalisation

dont je fais partie a travaillé par exemple sur l'homogénéisation de la signalisation. A l'intérieur de chaque comité, il y a des représentants de tous les départements concernés par le projet, ce sont principalement des agents techniques et non des élus. Actuellement, un site internet est en train d'être créé pour promouvoir l'itinéraire. L'inauguration de l'itinéraire est prévue en juin 2018 sachant qu'il manque encore des infrastructures, il y a des discontinuités sur l'itinéraire...

*Enquêteur : Le but est-il d'avoir un tracé final couvert uniquement de voies vertes, qui parait plus sécurisant et agréable que les véloroutes ?*

L'objectif à terme n'est pas d'avoir un tracé entièrement en voie verte mais d'avoir une continuité cyclable qui soit sécuriser pour les cyclistes. Il n'y a pas toujours besoin de faire des voies vertes, certaines petites rues avec peu de passage est suffisante. Faire une voie verte prendrait de la place en termes de maîtrise foncière et d'étalement urbain et coûterait cher alors que certaines routes de campagnes suffisent pour intégrer le tracé de l'itinéraire. On est sur des types d'aménagements qui peuvent être très variés : voies vertes, bandes cyclables, pistes cyclables, routes peu fréquentées, chemins forestiers...

*Enquêteur : Pouvez-vous, à présent, me parler du tracé et de la gouvernance au niveau du département ?*

### **Le tracé à l'échelle de la Seine-et-Marne**

La Seine-et-Marne est un territoire très hétérogène, 80% du territoire est concerné par des communes rurales mais il contient aussi la ville nouvelle de Marne La Vallée qui présente des caractéristiques urbaines très différentes du reste du département. Les problématiques routières sont donc très différentes mais aussi cyclables.

Le tracé arrive au Nord au niveau de la Picardie, il quitte le 77 en allant vers Paris par le Canal de l'Ourcq puis revient en Seine-et-Marne au Sud du département par La Seine puis par la vallée du Loing.

L'articulation du tracé avec les collectivités est très variée, par exemple, sur la vallée du Loing, c'est une volonté du département d'aménager le tracé en maîtrise d'ouvrage départementale. Il y a 35 km de voies vertes d'aménagées le long de la vallée du Loing. Les travaux se sont terminés en Novembre 2017. Les travaux se faisaient le long d'un canal sur le territoire des VNF (Voies Navigables de France), une convention

a été faite avec eux pour pouvoir utiliser le chemin de halage qui existait déjà (qui sert aujourd'hui uniquement à l'entretien des canaux). Le foncier était donc entièrement disponible avec les chemins de halages qui longent tout le canal. A la base, la création des voies vertes suivait les chemins de halages et les anciennes voies ferrées.

Pour les parties en milieu urbain comme à Nemours, à Saint-Mamet, des réunions d'informations ont été faites avec les communes pour prévoir les passages en milieu urbanisés du tracé. A Nemours, le chemin de halage est bien distinct de la voirie, la traversée de cette ville est donc facilitée mais on a travaillé avec la commune pour faciliter les connexions avec la gare qui était proche du tracé, pour permettre aux cyclistes arrivant en train d'avoir un accès facilité.

Dans la vallée du Loing, à proximité de la forêt de Fontainebleau, on a fait une étude avec les intercommunalités sur la signalisation touristique pour permettre aux cyclistes de s'écarter de l'itinéraire pour aller vers des sites touristiques (Château de Fontainebleau), vers des hébergements. Les quatre intercommunalités concernées vont donc mettre en place la signalisation sur le terrain d'après l'étude du département.

Sur la partie au niveau de la Seine, le département va s'appuyer davantage sur les intercommunalités pour les aménagements, considérant qu'il s'est déjà bien impliqué autour de la vallée du Loing et que le tissu urbain dans ce secteur est plus important, s'appuyant sur de plus grosses intercommunalités comme la CA Melun Val de Seine qui va engager des travaux sur ce projet, la CC du Pays de Fontainebleau... Ces collectivités s'étaient déjà emparées du sujet du vélo, elles étaient sensibles à ces questions. Le département a une fonction de lobbying envers ses collectivités et une fonction de coordination. Le tracé doit être cohérent entre deux collectivités et les dates de travaux doivent aussi correspondre.

Au Nord de la Seine-et-Marne, entre l'Oise et le canal de l'Ourcq, c'est aussi le département qui va faire les aménagements. On est sur un territoire très rural avec de petites communes et collectivités qui n'ont pas forcément les moyens de faire les travaux eux-mêmes.

C'est un peu un découpage « barbare » entre des territoires où le département prend en charge le financement et d'autres où ce sont les intercommunalités.

Des communes comme Champagne-sur-Seine sont très impliqués dans les aménagements cyclables de leur territoire. Cette commune, par exemple, souhaite intégrer l'arrivée de la voie verte en faisant un projet global de revalorisation de ses berges de Seine.

*Enquêteur : Comment sont financés les aménagements voies vertes en Seine-et-Marne ?*

### **Financement des aménagements**

En ce qui concerne les financements, la région subventionne en grande partie les aménagements, de l'ordre de 60% des travaux, ce qui est énorme. Le département n'a jamais fait la démarche pour obtenir des financements européens (type FEDER) du fait de la part déjà importante d'aides de la région. D'après une loi, quand le département ou une autre collectivité prend la maîtrise d'ouvrage, elle doit prendre à sa charge au moins 30% de financement propre. Sachant que la région subventionne déjà à hauteur de 60%, le département doit garder 30 % de financement, il resterait que 10% de financement potentiel d'un fond européen. Le département n'a donc pas fait cet effort du fait de la démarche conséquente pour obtenir un financement européen.

*Enquêteur : Comment mettez-vous en lien les acteurs du tourisme, de services... avec l'aménagement d'un itinéraire voie verte ?*

### **Développement touristique autour de l'itinéraire**

Il faut tout d'abord faire l'infrastructure, on peut ensuite développer une identité autour de l'itinéraire, et après on peut créer des services, un observatoire... Ce ne sont pas les mêmes temporalités. En Seine-et-Marne, on se rend compte qu'il commence à y avoir des initiatives locales mais surtout très concentrées autour de la vallée du Loing car c'est un aménagement initié en 2009, en 8 ans, les collectivités ont donc eu le temps de se pencher sur la question. Les intercommunalités ont développé des antennes pour aller vers des sites touristiques (comme évoqué précédemment). L'étude a été faite en 2014 pour cibler certains points d'intérêts (appelés POI : Point Of Interest), 20 POI ont été ciblé en concertation avec le département. Ces POI représentent des hébergements, des sites touristiques à caractère patrimonial, naturel, des restaurants, les offices du tourisme... L'étude et la carte concernant ces POI

pourront vous être transmis. Actuellement, c'est l'une des seules initiatives du territoire en matière touristique qui a été menée. Cela fera, probablement, émerger d'autres volontés et d'autres besoins (par exemple : j'ai eu des demandes de propriétaires de gîtes pour intégrer leur hébergement à l'itinéraire EuroVélo). Les détails touristiques vont être expliqués plus en détails par Seine-et-Marne attractivité, le service qui s'occupe du développement touristique dirigé par Florent Pipino.

A Moret-sur-Loing, le musée du vélo existait déjà, il avait fermé car il n'était pas rentable mais comme l'itinéraire EuroVélo passe devant, la ville commence à se poser la question de le réouvrir et d'éventuellement y diversifier les services pour attirer les touristes (station de réparation de vélos, toilettes publiques, offre de restauration...). Comme quoi, l'arrivée de l'itinéraire commence à faire naître des idées.

La partie traversant la Seine et le Loing a un gros potentiel du fait de ces sites touristiques qui seront intéressants de valoriser, peut-être pas à l'échelle nationale, mais à l'échelle régionale. Ces sites peuvent donner envie aux cyclistes de venir.

*Enquêteur : Ciblez-vous un type de public particulier ? Quelle est l'échelle de votre ambition d'attractivité du territoire ?*

### **Cibles touristiques**

En termes de public, la cible est bien évidemment nationale et internationale mais en Seine-et-Marne, on s'appuie aussi beaucoup sur les Franciliens et les habitants de la petite couronne. Le grand nombre de gares depuis Paris permet un accès facilité pour faire une partie en vélo et d'arriver ou de rentrer en train. Sachant que l'on compte en moyenne, 50 km de vélo par jour et par personne, il faut aussi cibler les weekends pour des touristes franciliens ou de départements limitrophes. Un début d'étude concernant les usagers avait été faite pour connaître la provenance des cyclistes mais cette étude n'a pas pu être finalisée car il fallait reproduire l'étude à différentes périodes de l'année. En revanche, des études de ce type sur la Loire à Vélo sont disponibles et probablement dans l'Oise et l'Aisne.

Au-delà de ces comptages qualitatifs, des comptages quantitatifs sont réalisés, on a 9 compteurs le long de la vallée du Loing. Ils permettent de déterminer la fréquentation de cyclistes et de piétons en pouvant différencier les sens de circulation.

*Enquêteur : Pouvons-nous revenir sur la gouvernance pour la développer à l'échelle européenne ?*

### **Gouvernance à l'échelle européenne**

On passe beaucoup par les DRC, l'association est coordinatrice au niveau européen pour la France, à la fois pour la Scandibérique mais aussi pour tous les autres itinéraires européens, c'est la porte d'entrée à l'échelle française. A l'étranger, les autres pays ont également une association pour coordonner les actions entre les différents pays.

En Allemagne, la porte d'entrée est une association d'usagers qui est très institutionnalisée, dans le sens où ils ont une reconnaissance nationale. Son nom est ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club).

Au niveau du comité d'itinéraire de la Scandibérique, on a des contacts avec la Belgique et l'Espagne pour voir comment ils avancent. La Belgique voulait venir dans le comité d'itinéraire français pour profiter des actions françaises et aussi parce qu'ils n'ont pas un gros linéaire sur leur territoire.

En Espagne, ils ont beaucoup de retard sur le développement des itinéraires. Contrairement au pays du Nord de l'Europe qui sont en avance sur le programme. Cette fracture Nord/Sud se retrouve aussi en France car la partie Nord, au-dessus de la Loire à vélo est bien avancée par rapport à la partie Sud. Malgré tout, depuis la création d'un comité d'itinéraire, les travaux ont vraiment été boostés.

*Enquêteur : Pensez-vous que le mode de gouvernance actuel fonctionne pour mettre en place un projet d'itinéraire cyclable européen tel que l'EuroVélo 3 ?*

### **Pouvoirs décisionnels et conflits d'intérêts**

Les comités de pilotage prennent les décisions. Ils réunissent les élus pour prendre les décisions qu'ils remontent au comité d'itinéraire en s'appuyant sur « la matière grise » provenant des comités techniques. Le comité d'itinéraire s'appuie aussi sur les avis des associations (AF3V, CycloTransEurope...).

Les associations n'intègrent pas le comité de pilotage mais elles sont invitées au comité d'itinéraire pour les informer des décisions prises.

Pour être honnête, il y a actuellement un conflit entre les partenaires associatifs et le comité de pilotage. Les partenaires associatifs ne participent donc plus souvent aux comités d'itinéraire.

Avec CycloTransEurope, notamment, on a de très mauvais rapports, c'est une association d'usagers qui connaît très bien le territoire, qui a une plus importante au niveau national car ils ont travaillé avec beaucoup de cyclistes usagers. Depuis le début du projet EuroVélo 3, un conflit est né car le comité d'itinéraire a fait comprendre à cette association qu'il avait la vocation d'aménageur, que les collectivités avaient l'argent et le pouvoir d'aménager le terrain, les voies vertes. CycloTransEurope ne le concevait pas, et regrettait de ne pas faire partie des instances de décision pour l'aménagement et la création des voies vertes. A l'origine, les points de conflits étaient ceux-là. Ils se sont ensuite étendus, il faut dire qu'on les a de moins en moins associés. Par exemple, on a eu un point de conflit lorsqu'ils ont sorti un topoguide sur la Scandibérique. Ils voulaient créer un topoguide en 2013-2014 alors que l'itinéraire n'était pas fini d'aménager, l'inauguration n'était pas faite... Le comité d'itinéraire était donc, contre la création de ce topoguide. Ils ne nous ont pas écouté et ont sorti ce topoguide, qui ne reprend pas tout le temps le tracé officiel, il peut mettre en danger les cyclistes sur certains passages non prévus par le tracé de l'EuroVélo 3 alors qu'ils utilisent le nom et le logo de l'EuroVélo 3. C'était un peu « la goutte d'eau qui a fait déborder le vase », et aujourd'hui, on a donc du mal à travailler avec eux, les relations restent malgré tout cordiales.

Je pense que l'on n'a pas réussi à ce que chacun garde sa place. C'est dommage parce qu'ils pourraient avoir un vrai travail de retour d'expériences parce qu'ils pratiquent l'itinéraire, ils vont sur le terrain. Comme il n'y a pas une vraie communication avec eux, on ne les interroge pas là-dessus. Par la suite, ils pourraient avoir une vocation touristique pour permettre de faire venir du monde sur l'itinéraire. Ce sont des conflits entre associations et collectivités, il n'y a rien de personnel mais la communication s'est refermée.

C'est très difficile d'avoir des échanges entre associations et collectivités. Je suis pourtant tout à fait pour, mais dans n'importe quel domaine c'est compliqué. On gagnerait pourtant énormément à travailler avec les associations, même en urbanisme. Je pense qu'il y a une sorte de mentalité française qui fait qu'il y a une

réticence à aller interroger des usagers. Cela dépend aussi des ambitions politiques. Avant, on avait un comité des usagers, on rencontrait une fois par an toutes les associations cyclistes de Seine-et-Marne. Cela permettait au département de dire ce qui avait été fait et aux usagers de remonter les problèmes qu'ils avaient rencontré sur le terrain. Aujourd'hui, nos élus ont choisi de ne plus le faire, c'est donc également une volonté politique d'instaurer un dialogue.

Si vous rencontrez CycloTransEurope, ils n'auront peut-être pas le même discours que moi concernant la gouvernance. Il faut donc être vigilant. En revanche, ils ont une très bonne connaissance du territoire (notamment Erick Marchandise).

*Enquêteur : Pouvons-nous revenir sur quelques détails (date de début du projet, chronologie...) ?*

### **Récapitulatif sur le développement des projets voies vertes**

Officiellement, le projet de l'EuroVélo 3 est né en 2013 avec la création du comité fondateur. Le schéma européen est né en 1995, puis le schéma national (SN3V) en 1998. En Seine-et-Marne, la volonté de s'intégrer dans le projet d'un itinéraire voie verte est arrivé en 2007 avec les premiers aménagements du tracé.

Au niveau de la Seine-et-Marne, il y a le SDIC (Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables), il a repris le tracé de la Scandibérique et développe d'autres itinéraires à l'échelle du département pour développer les continuités cyclables. Ce n'est en revanche pas un schéma directeur, le département ne s'est pas engagé sur des objectifs d'aménagements avec un délai et du linéaire d'aménagements. Il est là pour avoir des continuités territoriales et faire naître des initiatives locales. Le SDIC a été approuvé en 2008 et est actuellement en révision.

En Seine-et-Marne, d'autres tracés sont présents, comme le Paris-Strasbourg, mais il suscite actuellement beaucoup moins d'intérêt que l'EuroVélo 3 pour le département, notamment en termes d'investissements. On espère pouvoir un jour développer aussi ces itinéraires.

Certaines villes ont développé leurs politiques cyclables depuis les années 90 (La Rochelle, Strasbourg, Montpellier...). J'ai l'impression que les départements ont pris conscience de cela bien plus tard, ils commencent que depuis une dizaine d'années à s'y intéresser. Le vélo a une vocation utilitaire sur les petites distances dans les

territoires denses (les villes) avec un enjeu de mobilité quotidienne alors que dans les milieux ruraux, développer le vélo favorise surtout le tourisme à vélo, un enjeu majeur dans un pays comme la France, le plus touristique au Monde. Le développement des voies vertes en France présente donc un vrai enjeu touristique et on le ressent dans beaucoup de projets sur différents territoires français.

Les itinéraires européens tracent les parcours à l'échelle macro, c'est ensuite aux collectivités comme les départements et les intercommunalités qui s'occupent de la maîtrise d'ouvrage de redéfinir plus finement le tracé, par exemple, définir de quel côté de la Seine faire passer le tracé (choix à partir d'une étude de faisabilité). Il y a un vrai travail de définition derrière, un vrai travail de terrain, cela montre bien que chaque acteur à son niveau d'implication, d'action.

## COMPTE-RENDU 2 : ASSOCIATION CYCLOTRANSEUROPE AVEC ERICK MARCHANDISE, DANIELLE DELAYE ET PHILIPPE BERNARD

CycloTransEurope, association de cyclistes de l'EuroVélo 3.

Personnes présentes à cet entretien :

- Erick Marchandise, Président de l'association
- Philippe Bernard, Président d'honneur de l'association
- Danièle Delaye, Membre du conseil d'administration de l'association

Entretien réalisé le 05/12/17 à l'hôtel Novotel, Paris-Les-Halles lors d'une réunion de l'association à laquelle j'ai été convié pour réaliser cet entretien. Durée 1h10.

*Enquêteur : Pouvez-vous vous présenter, et présenter ce que vous faites au sein de l'association ?*

### **Présentation**

DD : Je suis membre de l'association CycloTransEurope, au conseil d'administration. J'ai connu Erick lorsque j'étais au Ministère de l'Environnement. J'étais ingénieur recherche où je participais au travail pour le développement des Eurovélos, véloroutes...

EM : C'était la préhistoire à l'époque, c'était il y a vingt ans.

DD : C'est le ministère de l'environnement qui avait mis en œuvre des études pour développer des itinéraires vélos de ce type.

*Enquêteur : C'était en quelle année environ ?*

EM : CycloTransEurope a été créé en 1996, donc c'est entre 1995 et 2000. C'est vraiment à ce moment-là que la question des véloroutes et voies vertes commençait à se poser parce que personne ne savait ce que c'était.

DD : Avant cette époque, il y a eu une réflexion plus générale sur le développement du vélo en générale au ministère de l'environnement. Ils ont ensuite créé un groupe de travail interministérielle où chaque ministère avait un représentant vélo, par exemple, le ministère jeunesse et sport, le ministère du tourisme... [...]

### **Réalisation du Topo-Guide**

DD : Un de nos travaux majeurs avec l'association a été la réalisation d'un topo-guide. Nous avons mis un an et demi à le faire, il décrit l'itinéraire cyclable grande distance entre Namur et Tours. [...]

A l'époque, Philippe Bernard, qui était président de l'association, a mis en valeur certains itinéraires qui pouvaient s'intégrer dans les grands itinéraires européens. De fil en aiguille, nous avons beaucoup travaillé sur l'intégration des itinéraires en ville avec les entrées de villes, les connexions aux réseaux cyclables urbains... Il y avait quand même un travail important.

Par la suite, nous avons donc réalisé un topo-guide pour illustrer nos travaux. Avez-vous déjà vu ces guides ?

*Enquêteur : Oui, ce sont en quelque sorte des guides du routard ?*

EM : Oui, mais ils sont très détaillés, notamment au niveau de la cartographie.

DD : Toujours est-il que cela nous a fait faire un gros travail, nous avons été sollicités par le ministère de l'environnement et de l'équipement ; Enfin, la mission vélo du ministère.

*Enquêteur : A la base, l'initiative vient de vous ou du ministère ?*

EM : Non, c'est bien notre initiative mais on a un contrat avec le ministère de l'environnement pour faire des études sur les véloroutes qui se matérialisent par le topo-guide. [...]

## **Histoire**

EM : A l'origine, c'est un américain qui était marié à une française, et qui était spécialisé dans les grands travaux ; C'était un type qui avait débarqué en France en 1944. Il a eu une grande idée quand le rideau de fer est tombé parce qu'il avait vu ça aux Etats-Unis, c'était de créer une Véloroute qui allait relier l'Est à l'Ouest. C'était donc l'idée initiale, ensuite, avec Philippe Bernard, l'objectif dans les années 90 était de chercher des itinéraires mais il n'y avait personne à l'époque qui s'intéressait vraiment au sujet. Progressivement, les autorités s'y sont mises. On a commencé à travailler avec les collectivités locales. Au niveau national, il y a eu le schéma national véloroutes et voies vertes qui a été décliné ensuite dans les schémas régionaux...

## **Gouvernance entre l'associatif et les collectivités**

EM : A un moment donné, il a été compris que l'animation de cette véloroute ne pouvait pas être faite par une association. Ce n'est pas une association qui peut animer les actions des collectivités locales. L'idée de créer des comités de pilotage est donc arrivé, on a donc cherché à droite à gauche et la région Ile-de-France a dit qu'elle était d'accord pour être chef de file du comité de pilotage. Ce comité de pilotage a donc été créé en juillet 2013.

Les choses qui sont un peu compliquées et qui fâchent un peu, c'est qu'une fois qu'on a trouvé le comité de pilotage, ils ont eu tendance à nous mettre dehors. C'est même carrément comme cela que ça s'est passé, on a reçu une lettre d'une page et demi qui nous disait tout ce qu'on avait fait de bien et deux lignes pour nous dire que maintenant ça suffisait, on vous a assez vu (*rires*). Enfin bon, c'est comme ça...

Au niveau européen, les Eurovéloroutes sont gérées par l'ECF qui est la fédération européenne des cyclistes. C'est elle qui a créé les Eurovéloroutes. Il doit maintenant il y en avoir 15 avec dans chaque pays un centre coordinateur qui en France est DRC (Départements et Régions Cyclables). C'est un problème parce que DRC, c'est l'aménageur (association de professionnels de l'aménagement) qui est lui-même coordinateur. Ce n'est pas un bon système parce que ce sont les aménageurs, ils ne sont pas critique sur ce qu'ils font. C'était à l'origine, un projet d'une fédération européenne de cyclistes et là ce sont les départements qui se retrouvent à gérer ça. L'AF3V (association nationale d'usagers) a voulu co-piloter avec la DRC mais la DRC a refusé. En France, souvent, la façon de fonctionner dépend des endroits. S'il y a des élus et des techniciens qui sont ouverts, ça marche, mais si comme sur EuroVélo 3, c'est assez fermé, ça ne marche pas. Nous, on travaille bien avec certaines collectivités et puis c'est plus compliqué avec d'autres.

*Enquêteur : Vous travaillez avec lesquels par exemple ?*

EM : En ce moment, on travaille sur la Vienne par exemple, car pour l'instant c'est le seul département sur le tracé de l'Eurovélo 3 qui n'a rien fait.

C'est au Nord où les aménagements ont commencé, la région Nord a toujours été plus active.

DD : C'est inégal en fonction des territoires. Certains départements, certaines régions sont plus actives, ont compris l'enjeu. D'autres territoires se développent plus lentement, ont besoin d'être poussé.

EM : Après, on rencontre d'autres problèmes, comme des collectivités qui veulent allonger le passage sur leur territoire, le canal d'Orléans par exemple alors que ce n'est pas le tracé le plus évident. C'est difficile de faire valoir ces arguments auprès des collectivités.

*Enquêteur : Est-ce que ce sont principalement les départements qui ont le rôle de maître d'ouvrage sur ces projets ?*

EM : C'est très variable, il y a aussi les intercommunalités qui peuvent prendre en charge l'intégralité du projet. Certaines régions peuvent aussi être très actives, c'est le cas de la région Centre qui est très moteur. Certaines collectivités peuvent aussi être impliquées puis ne plus l'être. C'est aussi souvent lié à des personnes, des gens motivés sur certains projets.

Les régions peuvent être financées beaucoup ou pas, être moteur ou pas. Par exemple la région Ile-de-France n'est pas moteur mais elle donne beaucoup d'argent. Elle participe à 60% mais n'est pas motrice.

Le thème de notre débat en Février 2018 lors de notre assemblée générale sera : En Ile-de-France, Pourquoi ça coince ?

Pour l'instant, c'est malgré-tout, les départements qui ont un rôle central. Ils ont parfois pris en charge de grandes parties des aménagements, voire la totalité. Quand ils laissent le travail aux intercommunalités, les itinéraires sont censés être homogène mais ce n'est pas toujours le cas, c'est un peu le problème.

PB : La gouvernance ne dépend plus de nous, nous avons eu l'initiative de nous adresser à la région Ile-de-France, la plus riche et la plus disponible pour la gestion de l'Eurovélo. Nous faisons de temps en temps des remarques sur la pertinence des itinéraires en fonction de l'avis des usagers. Nous nous faisons souvent rembarrer mais ils reconnaissent après qu'on avait raison (rires).

### **Action de l'association**

*Enquêteur : Sur quelles formes avez-vous des retours d'usagers avec votre association ?*

EM : Certains nous écrivent, on fait aussi des réunions, on a aussi des liens avec les associations locales sur tout le parcours. Nous sommes en relation avec les associations cyclistes mais pas que, nous sommes par exemple en relation avec l'association du canal d'Orléans. On fait également des randonnées à vélo pour avoir le contact avec le public. On en fait une tous les ans de 20 jours environ avec des gens qui font que quelques jours et d'autres qui font la totalité.

Le sujet qui revient tout le temps est celui du revêtement, faut-il du stabilisé ou de l'enrobé. C'est un sujet qui divise beaucoup. Avec le stabilisé, la nature reprend rapidement ses droits sur la voie verte. Si on ne l'entretient pas, le stabilisé se dégrade rapidement.

*Enquêteur : Seriez-vous donc plus favorable à l'enrobé ?*

EM : Oui, même si le stabilisé peut suffire dans certains cas. L'intérêt est d'écouter l'avis des usagers en fonction des parcours. [...]

PB : Ce qui est intéressant pour vous, c'est d'étudier le développement territorial. Depuis les vingt dernières années, il y a eu énormément de changements, le sujet évolue... Le pouvoir décisionnel change de main en fonction des modifications dans le cheminement du projet. Votre exercice permettra de relever beaucoup de points de vue et de questions.

EM : Pour la petite histoire, Philippe, avant de s'être intéresser au développement des véloroutes, il s'est intéressé au développement des autoroutes dans les années 70.

### **Arrivée des véloroutes en France**

*Enquêteur : Comment est venu l'idée de développer ce genre d'itinéraires cyclables ?*

DD : Cela part tout d'abord de personnes motivées, notamment présentes dans les ministères, dans les collectivités. Personnellement, je faisais du développement local, du développement des régions et nous nous sommes rendu compte à un moment donné que le vélo avait sa part. Comme il y a avait un chargé de mission vélo au ministère de l'environnement, sa mission s'est développée. Une mission nationale des

véloroutes et voies vertes a été créé, elle validait les schémas régionaux en fonction du cahier des charges de 2001.

Ensuite, l'Etat s'est retiré et n'a plus donné d'argent. Jean-Louis Pons qui y travaillait a démissionné, avant que l'Etat se soit désengagé, car il s'est rendu compte que ce qu'il faisait ne servait à rien. C'était donc au départ l'Etat qui était moteur mais qui s'est vite retiré. Jean-Louis Pons est le dernier chargé de mission responsable de la mission nationale des voies vertes au ministère de l'environnement, il a une vision du côté de l'Etat, donc c'est intéressant de le rencontrer. Il a une connaissance du fonctionnement de l'intérieur. Cette mission n'existe plus maintenant.

DD : Oui malheureusement.

EM : A un moment, le délégué interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Hubert Peignie, était assez actif, mais il avait aussi quelques moyens.

DD : En fait, c'était en fonction de la motivation des fonctionnaires que les progrès ce sont fait. Nous étions tous intéressés par le sujet et nous nous sommes mis en relation avec les associations. Nos supérieurs étaient d'accord pour développer le projet, on a donc pu avoir des sous pour mettre en œuvre des groupes de travail qui permettaient de pousser la mise en œuvre de ce schéma national des véloroutes en France.

*Enquêteur : Vous êtes-vous inspirés d'autres pays européens ?*

DD : Ah oui, totalement ! On s'est notamment inspiré de l'Allemagne avec le Danube à vélo...

EM : Mais les contacts ne sont pas très importants avec eux, c'est curieux, nous on a essayé mais ça ne marche pas très bien. On en a beaucoup avec la Belgique, un peu avec l'Espagne mais à chaque fois que l'on a cherché à voir avec l'ADFC (association allemande), par exemple on a fait deux grandes randonnées en passant par l'Allemagne (Paris-Berlin et Copenhague-Paris), on ne peut pas dire que les contacts ont été très positifs.

*Enquêteur : Au niveau de la DRC, quels contacts ont-ils avec eux pour la cohérence du tracé et la continuité entre les pays limitrophes ? Comment et par qui les tracés sont-ils définis réellement ?*

EM : Le vrai tracé se fait surtout par les collectivités locales. L'Etat a tracé le schéma par un grand trait, après il y a les schémas régionaux, mais même les schémas régionaux n'ont pas forcément été respecté comme dans le Centre ou encore en Picardie [...]. Le département a un rôle central mais après cela dépend aussi si, par exemple, un élu veut que le tracé vienne chez lui ou pas. Par exemple, dans un département plus à droite, les élus vont être plus réactifs aux demandes de communes de droite.

### **Choix du tracé**

*Enquêteur : Comment ça se passe lorsque sur un territoire, deux communes veulent avoir le passage de l'itinéraire sur leur commune alors que ce n'est pas forcément cohérent ?*

EM : Je n'ai pas d'exemple précis, mais en général le tracé passe aux deux endroits. Néanmoins, le problème se pose rarement, il y a une commune volontaire et d'autres moins.

DD : C'est variable, mais d'une manière générale, les collectivités ne sont pas contre.

EM : Par exemple, nous, on avait proposé que la véloroute au Sud de Tours passe par Le Blanc, parce qu'il y avait des voies vertes. On trouvait que c'était mieux que ça passe par là plutôt que par Châtellerault mais là, c'est le contraire, c'est-à-dire que la région a voulu que ça passe par Châtellerault et la communauté de communes et le territoire du Blanc ne s'est pas défendu. Nous, à l'époque, on poussait, on a fait des randonnées, des rencontres, on a aussi fait des articles... Mais ils ne se sont pas battus et regrettent sûrement maintenant que ça ne passe pas chez eux.

Je me rappelle, une fois au conseil régional, il y avait l'élu du Blanc qui était président du conseil régional, je ne veux pas dire son nom pour ne pas être méchant ; je vais la voire en lui disant qu'il y avait un réel enjeu pour le développement de son territoire, c'est rien aujourd'hui mais dans vingt ans il y aura du monde. Il est donc allé voir son chargé de mission vélo, et il m'a répondu, en prétextant que la région avait choisi un autre itinéraire sans ressortir plus d'arguments.

Après, les véloroutes peuvent suivre des parcours qui ne sont pas évident parce qu'un élu n'a pas été moteur dans l'arrivée de l'itinéraire à sa création.

[...]

EM : Il faudra rencontrer Stéphane Beaudet, vice-président en charge des transports et de la mobilité à la région Ile-de-France. Il vient de succéder à Pierre Serne qui avait décidé que la région Ile-de-France allait être chef de file pour le projet EuroVélo 3. C'est une commission qui n'a pas vraiment bien fonctionné mais elle a le mérite d'exister et de récupérer de l'argent. Elle a aussi eu le mérite de nous virer (rires).

### **Limites du comité de pilotage**

*Enquêteur : Pourquoi pensez-vous que le comité de pilotage fonctionne mal ?*

EM : Je ne sais pas trop, peut-être par manque de moteur dans l'affaire. Il y a des gens qui sont intéressés mais il n'y en a pas un qui se dégage, que ce soit au niveau des élus mais aussi des chargés de mission. Il y en a qui sont impliqués, par exemple, l'Aisne est quand même très motrice. Claire Pain, que vous avez rencontré est quelqu'un qui essaie aussi de créer une dynamique. Ils ont beaucoup d'argent qui va leur permettre de pouvoir investir pour la mise en tourisme de l'EuroVélo 3 mais ça veut aussi dire qu'ils en ont pas dépensé beaucoup depuis 2013. En plus, c'est une EuroVéloroute qui manque d'ancrage territorial, ce n'est pas comme la Loire à Vélo ou encore la Vélodyssée qui suivent un fleuve et le littoral.

### **Nom de l'EuroVélo 3**

*Enquêteur : A l'échelle européenne, on l'appelle quand même la route des pèlerins.*

EM : Oui, mais après on revient sur les questions de la laïcité en France. Je me rappelle très bien ce qu'avait dit Pierre Serne, lors de la première réunion du comité de pilotage, sur ce terme. Il a dit qu'il était contre le terme de route des pèlerins. Ils avaient fait une enquête auprès des collectivités locales et la majorité n'était pas favorable à ce terme. Ce n'est pas que l'avis de Pierre Serne. La Scandibérique a donc été retenu. Ils ont payé un cabinet d'études qui leur a coûté très cher pour trouver ce nom.

### **Prise en compte des associations**

EM : Je pense que l'un des problèmes de l'EuroVélo 3 dans sa gouvernance, c'est que les associations ne soient pas impliquées. Ce qui n'est pas le cas de Paris-Mont-Saint-Michel, de Paris-Londres où les associations sont impliquées. Elles sont impliquées dans beaucoup de comités de pilotages et moins dans d'autres.

*Enquêteur : Etaient-elles impliquées pour La Loire à Vélo ?*

EM : Pas tellement, après ça dépend des départements mais au niveau général, non, pas tellement. La Loire à Vélo, elle se sauve parce qu'il y avait au départ des gens, notamment Laurent Savignac, qui avaient une claire vision de ce qu'il fallait faire et donc, du coup, ça a bien marché, ce qui n'est pas toujours le cas sur la Scandibérique. Il faut reconnaître qu'avec la Loire à Vélo, ils ont construit quelque de qualité, bien meilleure que les autres itinéraires en France, voire en Europe.

Il va y avoir une concurrence entre les véloroutes, la Loire à Vélo a eu un grand succès mais, après les gens ont envie d'aller ailleurs et comme il y a maintenant d'autres possibilités, les gens vont ailleurs. On peut espérer qu'ils viennent sur l'EuroVélo 3, même si on fait quand même 150 km de commun avec la Loire à Vélo entre Orléans et Tours.

### **Critères favorisant le développement territorial**

*Enquêteur : Pour vous, quels sont les critères à prendre en compte pour favoriser et intégrer les voies vertes au développement du territoire, que ça soit économique, touristique ?*

EM : Il y a deux parts, il y a l'infrastructure qui est indispensable et puis après il y a l'aspect touristique. Ce qui est important dans les rencontres que vous devez avoir, ce sont les institutions touristiques, c'est-à-dire, des comités départementaux et régionaux du tourisme... Parce qu'ils ont souvent un rôle moteur, plus que les départements avec les services voiries...

Evidemment, une fois que l'on a fait l'infrastructure, les gens ne viennent pas tout de suite, ils ne viennent pas tout seul. Il faut lui donner une identité, à la véloroute. Après, il faut l'animer, la faire connaître... Faire de la mise en tourisme en général. C'est ce que font les institutions touristiques en lien avec les professionnels du tourisme parce qu'il faut que tout ça s'emboîte. Les professionnels du tourisme peuvent aussi jouer un rôle important.

### **Intégration en ville**

*Enquêteur : Comment bien intégrer les itinéraires au cœur des agglomérations, qui ne sont pas forcément très accessible aux vélos ?*

DD : En principe, ils se raccordent aux pistes cyclables.

EM : La véloroute doit aussi être intégrée aux besoins des habitants, sur tout son parcours, y compris en milieu rural. La véloroute peut permettre d'aller d'un village à un bourg autrement que par la voiture. Cela va permettre d'améliorer la mobilité des gens.

### **Mobilité quotidienne**

*Enquêteur : La mobilité quotidienne est donc aussi un objectif pour les véloroutes ?*

DD : Oui, c'est toujours raccordé.

EM : Le canal de l'Ourcq est intéressant à ce niveau-là. C'est l'entrée dans l'agglomération parisienne sur 22 km. Ils ont par exemple depuis Bobigny, je crois, mis un éclairage pour faciliter les déplacements quotidiens des cyclistes. L'EuroVéloroute joue donc un double rôle à cet endroit. L'éclairage n'est pas fait pour le cyclotourisme, en décembre, il y a peu d'utilisation à cet effet mais pour les déplacements quotidiens, le fait d'avoir de l'éclairage après 5h du soir, c'est extrêmement agréable.

De toute façon, quand on est en milieu urbain, il faut servir les cyclistes, mais aussi les gens à pied, les handicapés, les rollers... Les différents usages des voies vertes doivent servir à tout le monde, pas uniquement aux cyclistes.

Une EuroVéloroute peut donc aussi faire partie d'un réseau express urbain. A Amsterdam, par exemple, on a utilisé le réseau cyclable d'une continuité de 13 km pour traverser la ville sans un feu rouge. Il y a la priorité pour les cyclistes tout le long du tracé par rapport à la route.

Dans certaines villes, le passage de la véloroute sera « zéro », on va se contenter de mettre quelques panneaux, par exemple à Paris où il faut vraiment chercher les panneaux. Cela dépend de l'importance que chacun a accordé au projet et du respect du tracé. Par exemple, dans l'Oise, le département a un schéma et donne des subventions aux collectivités locales pour réaliser les aménagements seulement si elles respectent leur tracé et leur cahier des charges. Parfois, il y a des schémas mais s'ils ne sont pas un minimum contraignant, les collectivités locales ne le prennent pas en compte. Les régions et les départements imposent plus ou moins leur schéma en fonction de leur investissement dans le projet.

## **Retombées économiques**

*Enquêteur : Quels sont les ressentis économiques sur les territoires accueillant des grands itinéraires cyclables ?*

EM : Tout d'abord, l'hôtellerie le ressent, ils ont des arrivées de cyclistes. Il y a aussi tout un micro-système autour des cyclistes avec par exemple l'arrivée de loueurs de vélos. On voit des magasins de vélo arriver, des réparateurs de vélos, cela permet de retrouver de l'activité dans les milieux ruraux.

Sur Créon, par exemple, toutes les anciennes gares ont été restaurées pour accueillir des restaurants... On retrouve donc des activités économiques qui sont visibles.

Certaines boulangeries aménagent des terrasses dirigées vers la voie verte pour attirer les cyclistes...

On retrouve dans les campings, l'émergence d'un hébergement léger qui est entre le mobile-home et la tente pour accueillir les cyclistes.

La Loire à Vélo a fait des études économiques là-dessus mais l'EuroVélo 3 doit faire sa mise en tourisme, il faut que ça commence pour avoir des chiffres.

## COMPTE-RENDU 3 : ASSOCIATION DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES AVEC CAMILLE THOMÉ

Camille Thomé, Directrice de l'association Départements et Régions Cyclables (DRC)

Entretien téléphonique réalisé le 31/01/18. Durée 49 minutes.

*Enquêteur : Pouvez-vous présenter votre travail concernant l'EuroVélo 3 ?*

### **Présentation des DRC**

Tout d'abord, l'association DRC réunit soixante-quinze collectivités territoriales dont cinquante-cinq départements et huit régions. Nous menons un cap stratégique pour l'objectif « France à Vélo 2030 ». Nous sommes sollicités pour donner des conseils en matière d'aménagements et développement des Voies Vertes, que ce soit pour l'EV3 ou les autres Eurovélos qui nous prennent aussi beaucoup de temps.

*Enquêteur : Quelles fonctions ont selon vous les Eurovéloroutes ?*

### **Eurovélos en général**

Les Eurovéloroutes ne sont pas juste un outil de tourisme. Les véloroutes ont une double fonction, beaucoup d'itinéraires traversent des métropoles et peuvent servir pour la mobilité quotidienne. La Loire à Vélo (EV6) et l'EV1 passent par Nantes par exemple. L'EV4 passe au Havre, à Dunkerque, on imagine bien que ces métropoles ont l'intention de faire plus que du tourisme avec ces itinéraires. L'EV15 à Strasbourg, etc.

*Enquêteur : Pour revenir à notre sujet, Comment le projet EV3 est mis en œuvre par les acteurs ?*

EuroVélo a été imaginé il y a plus de vingt ans maintenant pour équiper l'Europe de grands itinéraires cyclables, c'était le projet de départ. L'EV3 fait partie des itinéraires imaginés au départ.

*Enquêteur : De qui était l'initiative du projet EuroVélo au départ ?*

C'était une initiative de l'ECF (European Cycling Federation).

*Enquêteur : Comment ont évolué la gouvernance des projets EuroVélo depuis leur création ?*

En France, il y a eu plus un mouvement sur l'élaboration du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) que sur la création des Eurovélos. Au départ il y a eu un SN3V qui a fait l'objet d'un Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) en 1998 qui reprenait les EuroVélos en traçant sur une carte un schéma de principe. Le schéma a été précisé dans ses contours et ses applications par le cahier des charges de 2001 qui fixait comme objectif aux régions, de décliner ce schéma national en schémas régionaux. A l'époque, il n'était pas trop question d'Eurovélos mais plus de Schémas National.

A l'époque, il y avait pas mal de financements de type CPER (Contrat de Plan Etat Région) qui notamment lancé la signalétique et ont permis de peu à peu structurer le Schéma National. De mémoire, il y avait autour de la table la FFCT, l'AF3V et L'Etat. C'était vraiment une impulsion interministérielle plus que militante.

Pour imaginer un rêve, il faut des rêveurs et pour le mettre en place, il faut des aménageurs. Les acteurs publics et les maitres d'ouvrages se sont emparés du sujet. Les départements ont aménagé le Schéma National. En 2005, les DRC et l'Etat se sont dit qu'ils avaient besoin de savoir clairement où en était l'avancement du projet. On a donc lancé, en partenariat avec l'Etat, les missions de préfigurations qui de fil en aiguille, a donné lieu à l'Observatoire National des Véloroutes et des Voies Vertes que l'on administre depuis 2007.

*Enquêteur : En quoi consiste exactement cet Observatoire National ?*

C'est un SIG, tout simplement. C'est un outil géomatique qui nous permet de suivre l'avancement et la typologie d'infrastructures du SN3V. Il a permis d'actualiser le SN3V en 2010 notamment.

*Enquêteur : De votre point de vue, quel est l'intérêt de créer des itinéraires à l'échelle européenne ?*

### **Echelle européenne**

C'est la valeur d'entraînement, je pense. On observe par exemple, en France, que ce sont les itinéraires EuroVélos qui présentent l'avancement le plus important. C'est important d'avoir des structurantes phares, c'est très important d'avoir des niveaux de schémas. L'argent public est beaucoup plus rare qu'il ne l'était à une certaine période,

tout est donc question d'arbitrage. Pour attester que les EuroVélos sont primordiales et importante, cela fait la différence pour obtenir des financements publics.

*Enquêteur : Quelles sont vos relations avec les autres associations coordinatrices dans les autres pays, comme l'ADFC ?*

Les échanges à l'échelle européenne sont de deux natures. La première est de nature régulière et périodique. Tous les ans, on a une réunion nationale des centres de coordination. Nous, les DRC voyons l'ADFC et l'ensemble des centres de coordinations pour l'EuroVélo des autres pays. De façon périodique aussi, les DRC, en lien avec les maitres d'ouvrage français et des promoteurs touristiques, on s'assure que les informations du site EuroVélo sont à jour. Sur l'EV3, par exemple, quand il y a des sections d'ouverte, on fait en sorte qu'elles puissent remonter sur le site, dans les outils de communication et de promotion. C'est notre fonction courante, régulière en tant que centre de coordination national pour les EuroVélos.

Après, il y a notre rôle de coordination plus ponctuel à la faveur, par exemple, d'un projet européen donné, s'il y a un consortium de partenaires, on essaie d'orienter le projet vers les acteurs français concernés.

Il y a donc le fond de roulement, les actions obligatoires et nécessaires qui reviennent tous les ans. Puis, il y a les actions plus ponctuelles sur de l'accompagnement dans les comités d'itinéraire.

L'EV17 a, par exemple, établit un processus de candidature de 3 ans. Nous avons donc pu appuyer cette candidature comme elle passait par la France.

*Enquêteur : Quelles sont vos relations et votre rôle avec le comité d'itinéraire et le comité de pilotage de l'EV3 ?*

### **Rôle dans la gouvernance du projet**

De manière générale, nous ne les intégrons pas pour la prise de décision car ce n'est pas notre rôle. En revanche, tous les comités de pilotage EuroVélo, nous les suivons. On essaie de participer à un comité de pilotage au minimum par an. Il peut arriver que sur un itinéraire donné, on s'investisse un peu plus sur de l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou de l'accompagnement de différents partenaires.

Sur l'EuroVélo 3, en particulier, c'est vrai que l'on est un peu à la porte de leurs discussions parce que cela fait maintenant quelques années que nous essayons de prendre part aux discussions, ne serait-ce seulement qu'en observateur, mais nous n'y parvenons pas. Je ne sais pas à quoi cela est dû, j'espère qu'avec l'arrivée de Céline Defontaine, les choses vont pouvoir changer. Nous avons pris une part active dans le comité d'itinéraire de l'EV3 lorsque les collectivités n'étaient pas très concernées mais depuis quelques années, on ne nous associe pas aux discussions, ni du COPIL, ni des COTECH. Cela fait partie des itinéraires où l'on a le moins d'informations, de retours alors qu'on est là, à leur disposition. Nous avons fait la démarche de s'impliquer dans le projet à plusieurs reprises, mais on s'est cassé le nez à plusieurs reprises donc au bout d'un moment, on arrête. En plus, il y a pleins d'autres itinéraires qui méritent notre attention. On continue donc de faire le suivi géomatique de l'EV3, on met nos outils à leur disposition mais nous ne participons plus à leurs comités d'itinéraires.

*Enquêteur : Agissez-vous aussi auprès de départements, d'intercommunalités qui s'occupent de la Maitrise d'Ouvrage de leurs infrastructures ?*

Nous ne faisons pas le travail d'un bureau d'études, nous ne faisons pas de recommandations, d'études de faisabilité. Nous, on sera plutôt dans la coordination des acteurs, nous disposons de la base contact. Nous savons qui mettre autour de la table. Nous pouvons également jouer le rôle d'appui en gestion de projet collectif. C'est beaucoup d'énergie de travailler à coordonner des acteurs surtout sur l'EuroVélo 3, par exemple, qui fédère autant d'acteurs.

*Enquêteur : Comment expliquez-vous l'avancement inégal du projet en fonction des territoires ? Est-ce relatif aux différentes formes de financement selon les territoires ?*

### **Avancement inégal**

C'est le jeu, c'est comme ça (*rires*). Nous, ce que l'on essaie de faire à la DRC, c'est de promouvoir l'importance de financer une politique vélo, on donne tous les arguments possibles pour pouvoir défendre le budget vélo lors d'une assemblée délibérante. On essaie de faire du lobbying auprès des régions pour qu'elles inscrivent le schéma régional dans le SRADDET. On fait du lobbying auprès des départements pour que les budgets vélo ne baissent pas en dépit de leur budget qui lui, baisse de façon importante. On fait du lobbying pour que les lignes de vélos restent des axes

politiques, après, on ne peut pas se substituer à la décision des élus locaux. On veut donner envie d'investir en faveur du vélo mais on ne peut pas sanctionner, ni dénoncer.

Les régions n'ont pas les mêmes niveaux de recettes, ce n'est pas égalitaire. Les budgets entre la région Ile-de-France et la région Centre n'ont absolument rien à voir et les régions n'ont pas toutes les mêmes priorités stratégiques. Il faut donc composer avec cela.

*Enquêteur : Comment l'accès aux itinéraires en milieu urbain est-il facilité et quel travail est fait en faveur de l'intermodalité (liaison avec les gares par exemple) ?*

### **L'itinéraire en milieu urbain**

Cela dépend beaucoup des orientations politiques et stratégiques des territoires. En ce qui concerne l'accès aux gares, la compétence est aujourd'hui à la région. Cela dépendra alors beaucoup d'une politique volontariste de la région de favoriser l'intermodalité, le transport des vélos dans les trains... Après, pour la lisibilité de l'itinéraire entre la gare et l'itinéraire cyclable, cela dépendra de la dynamique de l'itinéraire et de sa notoriété, et lorsque que les gares sont en ville, de l'intérêt des villes et des agglomérations en faveur du vélo car elles sont gestionnaires de la voirie et aux manettes sur le jalonnement.

On assiste actuellement, à la faveur de la loi NOTRe, à un phénomène de multiplication des maîtres d'ouvrages. Cela rend plus compliqué les projets du fait du nombre d'intervenants sur les itinéraires. C'est pour cela par exemple que les règles de signalisation, de jalonnement, soient communes et partagées à tous les niveaux concernés.

*Enquêteur : Comment travaillez-vous pour améliorer la signalisation en milieu urbain (difficulté de se repérer, insécurité...) ?*

A notre niveau, nous essayons de faire valoir que les itinéraires ne sont pas seulement ruraux mais aussi urbain pour que les agglomérations s'y intéressent. Ensuite, on essaie de mettre en évidence la notion de grands itinéraires, qui n'est pas compris pareil partout. L'agglomération peut le comprendre comme son grand itinéraire à elle qui la traverse à l'échelle de son territoire. On essaie donc de promouvoir le fait que l'enjeu des grands itinéraires se jouent à l'échelle nationale et européenne. L'identifiant EV3 se retrouve donc sur toute la signalisation avec la mention « Scandibérique ». Cet

identifiant est le résultat d'un travail que les DRC ont mené avec le CEREMA. On essaie donc de vendre ce principe aux agglomérations pour qu'elles l'intègrent dans leur signalisation afin qu'il n'y ait pas de rupture de jalonnement et que les gens ne se perdent pas en traversant une agglomération. Ce n'est pas parfait, c'est sûr, ce sont souvent les zones périurbaines et les entrées / sorties de villes qui sont compliqués à gérer quand on est sur un itinéraire.

*Enquêteur : Pour revenir sur un élément de ce début d'entretien, comment les itinéraires sont mis en valeur pour qu'ils aient aussi une fonction pour les déplacements du quotidien, pour qu'ils aient alors une double fonction, notamment en milieu urbain ?*

### **Déplacements du quotidien**

Je pense que c'est surtout de l'ordre de convictions. De notre côté, on rappelle souvent que même si l'itinéraire est développé pour le tourisme en premier lieu, il peut et doit avoir cette double fonction avec une vocation quotidienne. Ce n'est pas juste un itinéraire entrant-sortant, c'est un itinéraire qui permet de se déplacer dans la ville. Plus ça avance, plus cela est entendu, mais on répète souvent nos arguments en faveur des déplacements quotidiens. Les itinéraires cyclables sont des structurantes d'un maillage cyclable plus fin, mais ils ne sont pas des tunnels, sans connexions.

*Enquêteur : Comment faites-vous la promotion de l'itinéraire en matière de développement territorial en faveur des territoires traversés ?*

### **Promotion auprès des acteurs**

Cela dépend de qui on a en face de nous, je vous invite à regarder notre document qui est téléchargeable *Territoires à vélo, pistes pour l'action*. On a treize domaines d'actions dans lesquels les territoires peuvent justifier la réalisation des itinéraires. Il y a plusieurs angles d'attaques d'argumentation, cela dépend de la compétence de la collectivité. Par exemple, le département a la compétence routière, la compétence solidarité, la compétence touristique qui est partagée et la compétence jeunesse et sport. Toutes ces compétences vont lui permettre d'agir sur le vélo. Selon la collectivité à laquelle on s'adresse, on met en avant des arguments en rapport avec les compétences de la collectivité.

*Enquêteur : Comment mettez-vous en lien les acteurs privés du tourisme avec l'aménagement de l'itinéraire cyclable ? Mme Defontaine m'a parlé, par exemple, du label Accueil Vélo. Que voyez-vous d'autres comme actions réalisées en ce sens ?*

### **Intégration des acteurs privés du tourisme**

La DRC est un partenaire de France Vélo Tourisme qui promeut la destination France à vélo. L'association fait la promotion du vélo pour tout public, tous niveaux. France Vélo Tourisme est propriétaire de la marque Accueil Vélo que vous venez d'évoquer. Cette marque est déployée assez largement en France, je crois que l'on est à plus de 3000 établissements aujourd'hui. Vous pouvez regarder sur le baromètre du tourisme à vélo. Globalement, sur l'EV3 et les autres itinéraires, c'est la marque qui est posé pour les hébergeurs qui le souhaitent, aux loueurs, aux restaurateurs... Cette marque montre qu'ils ont un accueil adapté pour cette typologie de touristes. France Vélo Tourisme est propriétaire de cette marque avec la région Centre Val de Loire qui l'a inventé. L'intérêt n'était pas que cette marque reste au niveau régional, c'est pour cela qu'elle a été déployée au niveau national avec France Vélo Tourisme.

Pour revenir à votre question initiale, le lien avec les professionnels se fait beaucoup via la distribution de cette marque. C'est donc la marque dont nous faisons la promotion sur le site internet de l'EuroVélo.

*Enquêteur : Sur des questions de la gouvernance de l'itinéraire EV3, Quels acteurs me conseillerez-vous de rencontrer ?*

Potentiellement tous les acteurs concernés par l'itinéraire. Si vous avez rencontré CycloTransEurope, ils ont dû vous parler du tracé de l'itinéraire en Nouvelle Aquitaine. Je sais qu'ils ne sont pas du tout d'accord avec le tracé des maitres d'ouvrages dans cette région-là. Ils sont même allés jusqu'à jalonner un autre itinéraire sur ce territoire, dans leur topo guide et sur le terrain. Cela interroge beaucoup au niveau de la gouvernance et au niveau du partenariat entre les collectivités et les associations qui, dans le cas échéant, n'en font qu'à leur tête. Un partenariat est un priori un compromis. Je pense que cela porte atteinte à la lisibilité de l'itinéraire. Il peut être maladroit que des itinéraires moins directs, moins évident soient choisis ponctuellement mais l'intérêt de tout le monde, c'est que les itinéraires soient continus, jalonnés et que tout le monde regarde dans la même direction.

## COMPTE-RENDU 4 : RÉGION ILE-DE-FRANCE AVEC CÉLINE DEFONTAINE

Céline Defontaine, Chargée de mission au service Pôles et voiries de la direction des Transports d'Ile-de-France.

Entretien réalisé le 30/01/18 à la Direction des Transports de la Région Ile-de-France, à Paris. Durée 46 minutes.

*Enquêteur : Pouvez-vous présenter votre travail concernant l'EuroVélo 3 ?*

### **Introduction du sujet**

Je suis arrivée ici au mois d'août dernier, je n'ai pas vraiment l'historique du projet d'EV3. J'ai récupéré quelques informations mais je ne suis pas là depuis le début. Quand je suis arrivée, l'EV3 végétait un peu parce que, lors de sa création en 2013, il y avait un chargé de mission à temps plein sur l'EV3. Son contrat n'a pas été renouvelé donc, deux ou trois personnes s'en sont occupées ensuite en plus de leur mission. Le projet était donc un peu en stand-by lors de mon arrivée. Lorsque je suis arrivée, on m'a demandé de reprendre le projet parce que l'on a cette échéance de l'inauguration au mois de juin 2018. Les délais sont donc maintenant un peu court. Lorsque que je suis arrivée, il y avait un marché qui venait d'être passé relatif à la création du site internet. Maintenant, on vient de passer un marché pour tout ce qui est relatif à la communication, à l'évènementiel...

*Enquêteur : Comment définissez-vous votre rôle général dans le projet ?*

### **Rôle de la Région**

En tant que chef de file, notre principale mission est plutôt de l'ordre de l'animation, de la valorisation touristique plus que de l'infrastructure.

*Enquêteur : Vous êtes donc plutôt sur de l'accompagnement pour les départements ?*

Historiquement, on accompagnait les départements sur l'infrastructure en subventionnant, les départements d'Ile de France en tout cas.

*Enquêteur : A autour de 60% c'est bien cela ?*

Oui enfin c'était, car depuis le mois de mai 2017, il y a un nouveau Plan Vélo qui a été voté et qui est accès uniquement sur le financement des infrastructures à vocation utilitaire pour les déplacements quotidiens. Le financement n'est plus du tout accès sur les itinéraires cyclables de loisir, de tourisme.

*Enquêteur : Certaines portions de voies vertes ne sont-elles pas considérées comme utile pour des déplacements quotidiens ?*

Si, il peut y avoir, effectivement, certaines portions qui servent pour de l'utilitaire. Dans ce cas-là, elle reste finançable mais les portions uniquement tourisme et loisirs sont non subventionnable depuis le mois de mai et là je vous parle que pour l'Ile-de-France parce qu'il y a vingt-quatre départements traversés. On ne peut donc pas faire grand-chose pour les autres départements si ce n'est leur mettre la pression sur les délais relatifs à l'inauguration pour ne pas donner une mauvaise image de son territoire.

*Enquêteur : Malgré votre arrivée tardive dans le projet, avez-vous des éléments concernant la genèse du projet EV3 ?*

### **Genèse du projet**

Les Eurovéloroutes proviennent d'un schéma européen qui a été fait par l'ECF (fédération des acteurs européens du monde du vélo). Le correspondant en France sont les DRC. En ce qui concerne les véloroutes en France, il y a eu un premier schéma puis une mise à jour en 2010 dans laquelle, l'EV3 apparaît. Après, le détail de l'itinéraire de l'EV3 s'est fait au fil du temps, il y avait au départ un gros trait fait sur une carte puis chaque département a ensuite défini quel itinéraire était le plus approprié, le plus aménagé...

Les études montrent que les utilisateurs de voies vertes s'intéressent de plus en plus aux itinéraires transfrontaliers.

*Enquêteur : Quelles sont les relations entre les différents pays dans le développement de l'itinéraire ?*

Je ne les connais pas trop, je sais néanmoins qu'il y a des relations pour obtenir des financements européens du type FEDER, l'ECF à candidater auprès de l'Europe au nom de différentes collectivités pour obtenir des subventions pour la promotion de l'itinéraire par exemple.

Les relations entre pays se font principalement entre les départements transfrontaliers mais en tant que chef de file nous n'avons pas de relations à l'échelle européenne.

*Enquêteur : Qu'est ce qui est fait pour la cohérence de la signalisation ?*

Il y a une cohérence dans le sens où il y a des logos EV3 qui seront sur tout l'itinéraire et nous, on y associe le logo de la Scandibérique qui sera lui appliqué uniquement en France.

*Enquêteur : Comment détermineriez-vous la gouvernance entre les différentes collectivités territoriales, quelles sont leurs relations entre elles et leurs domaines d'intervention ?*

### **Gouvernance et jeu d'acteurs**

On a une convention de partenariat, la première datait de 2014-2016. Il y a eu un avenant qui a permis de la prolongé jusqu'en 2018. Cette convention donne les rôles de chacun, elle dit que la région accepte le rôle de chef de file et fixe le montant des cotisations des régions et des départements qui souhaitent signer. Je n'ai pas les montants en tête mais je vous l'enverrai (environ 15 000€ pour les départements et 30 000€ pour les régions). Tous les départements de l'itinéraire et toutes les régions ne sont pas adhérents, notamment les régions qui sont aussi sur le Loire à Vélo, il y a un moment où l'EV3 est commun avec l'EV6. Sur ces parties-là, les départements et la région Centre n'ont pas signé la convention, ces cotisations sont reversées à la région pour financer la création du site internet, l'évènementiel, la création des cartes touristiques... Ce sont des décisions prises en comité de pilotage, environ deux fois par an, il y a un comité de pilotage où l'on rassemble les élus des partenaires financiers et où sont prises les décisions (comment utiliser cette argent...). Ces COPIL sont également doublés de trois COTECH, le comité technique infrastructure piloté par Claire PAIN (département de Seine-et-Marne) que vous avez déjà rencontré. Il y a aussi un COTECH marketing et communication et un COTECH Services et Observations piloté par le département de l'Aisne par Laurent LEFEBVRE, peu actif pour l'instant car l'infrastructure n'est pas terminée. Dans le COTECH marketing et communication, il n'y a pas de pilotage, aucun département ni région ne s'est porté candidate pour animer ce COTECH dont la région Ile-de-France fait office, par défaut, de pilote alors que ce n'est pas mon profil, et ce n'est pas censé être ma mission principale (exemple du site internet).

*Enquêteur : Quelle différence faites-vous entre le comité de pilotage et le comité d'itinéraire créé en 2013 ?*

Pour moi, mais je ne suis pas très sûr de ma réponse, le comité de pilotage, c'est comment on dépense l'argent, c'est vraiment le côté financeur alors que le comité d'itinéraire est un peu plus large, on invite les partenaires qui ne financent pas forcément mais qui sont concernés par le projet. Par exemple, même si les départements de la Loire à Vélo ne financent pas car ils ont déjà un équipement, il faudra quand même que la signalisation suive. Ils devront par exemple faire remonter des données... En revanche ils n'ont pas leur mot à dire sur le design du site internet par exemple comme ils ne sont pas financeur.

*Enquêteur : Comment jugez-vous les différents stades d'avancements sur l'itinéraire en fonction des territoires ? Faites-vous un lien avec le fait que tous les territoires n'ont pas les mêmes financements, les mêmes niveaux d'aides pour créer les infrastructures ?*

### **Avancement inégal du projet**

Je ne sais pas exactement ce qu'il en est mais c'est sûr, il y a clairement d'un territoire à l'autre des différences d'implication politique. Il y a des départements qui sont très moteurs, comme les départements ruraux, certains peuvent se baser principalement sur l'itinéraire pour développer leur tourisme, c'est un peu ce qui les fait vivre. Dans ces territoires, les maitres d'ouvrage ont vraiment pris le sujet à cœur mais ils n'ont pas toujours les financements. Il y a d'autres territoires où pour les élus, des sites touristiques comme la Tour Eiffel ou le Château de Fontainebleau sont plus important pour le tourisme et minimise l'intérêt du cyclotourisme. Je donne ces exemples au hasard parce que par exemple, en Seine-et-Marne, ils sont bien impliqués dans le projet.

Il y a donc des différences d'implications politiques entre les départements ainsi que des différences de moyens financiers. Le dernier point, c'est aussi en terme de maitrise d'ouvrage. Il y a des endroits où ce sont les départements eux même qui font les travaux et dans d'autres territoires, les départements ne sont pas maitre d'ouvrage, ce sont les agglomérations qui s'en occupent. L'avantage, c'est qu'elles peuvent travailler toutes en même temps mais l'inconvénient c'est qu'elles ne sont pas nécessairement

toutes impliquées et non pas forcément toutes les compétences, tous les moyens. S'il n'y a pas derrière des aides financières qui suivent, cela peut trainer en longueur.

*Enquêteur : Et donc, comment se décide le maitre d'ouvrage du projet ?*

C'est assez variable, dans les Yvelines, on avait décidé de laisser la compétence aux agglomérations. On était maitre d'ouvrage que si l'itinéraire passait le long des routes départementales. Comme on essayait de mettre les voies vertes assez loin des routes départementales en raison du trafic, on était donc assez peu maitre d'ouvrage. On a jugé que c'était les agglomérations qui étaient les plus à même de bien faire cette mission du fait de la connaissance de leur territoire mais on les aidait financièrement. On subventionnait les agglomérations à 80% entre les subventions du département et de la région. La contrainte financière n'était donc pas très importante. Cela me semblait intéressant mais dans les faits, d'une agglomération à l'autre, les travaux n'avançaient pas.

Au niveau des autorisations, il faut aussi passer par VNF quand l'itinéraire passe le long des fleuves pour faire des travaux en bord de canal et y autoriser le passage des vélos. A la base, dans le droit, les piétons ont toujours le droit de passer, mais les vélos y sont interdits. Le département fait donc une convention, elle ne se fait pas par chaque agglomération.

Ensuite, quand les itinéraires passent par des chemins ruraux qui sont des propriétés de la commune, ce sont les communes qui sont maitre d'ouvrage ou il faut faire une délégation de maitrise d'ouvrage à l'agglomération.

En fonction du type de chemins, routes empruntées, cela justifie en partie qui jouera le rôle de maitre d'ouvrage.

Il y a donc différents critères qui jouent sur l'avancement du projet : l'implication politique, l'aspect financier et la nature du foncier du tracé.

*Enquêteur : Comment valorisez-vous cet itinéraire n'ayant pas une identité paysagère, patrimoniale forte (contrairement à La Loire à Vélo qui suit un fleuve par exemple) ?*

Déjà, c'est difficile de véhiculer une identité quand l'ensemble des partenaires ne sont pas d'accord (exemple avec le nom donné à l'itinéraire). D'une manière générale, la cohérence du tracé est autour d'un itinéraire plutôt rural, nature. Il est par exemple

logique de ne pas faire l'inauguration à Paris car cela ne représenterait pas le tracé dans sa globalité.

*Enquêteur : Comment l'itinéraire est-il intégré en milieu urbain, notamment en matière de signalisation ?*

### **Intégration en milieu urbain**

Dans la Ville de Paris, ils paraissent assez intéressés pour travailler là-dessus, ils m'ont contacté pour avoir le guide de signalisation. Pour le Paris-Londres, il ne l'avait pas fait en disant juste de suivre l'itinéraire Nord-Sud. Comme la Scandibérique est une EV, à priori ils vont mettre une signalisation spécifique.

Dans d'autres agglomérations, ce n'est pas nécessairement mis en place mais c'est clair que c'est dans le milieu urbain qu'il y en a le plus besoin. On peut vite se perdre s'il n'y a pas la signalisation. Après, avec les données GPS, on peut avoir le tracé mais tout le monde n'utilise pas ces outils. Tout le monde trouve important de développer la signalisation mais pour l'instant les acteurs sont surtout concentrés sur l'avancée des infrastructures. Comme pour les infrastructures, la signalisation est donc très hétérogène en fonction des départements.

*Enquêteur : Comment travaillez-vous sur le développement de l'intermodalité, en favorisant par exemple l'accès de l'itinéraire via les gares ferroviaires ?*

### **Intermodalité, accessibilité**

Les antennes vers les gares sont numérisées dans le même temps que la numérisation de l'itinéraire en lui-même. Les liaisons entre l'EV3 et les gares qui sont à moins de 5 km seront référencées. En Ile-de-France, ce critère a été réduit à 3km du fait du nombre trop important de gares. En terme de signalisation, c'est aussi assez hétérogène.

*Enquêteur : Quels apports aux territoires pensez-vous que l'itinéraire apportera ?*

### **Apports touristiques**

Encore une fois, ça dépend des territoires. L'Aisne et l'Oise, par exemple, ont de grandes attentes de cet itinéraire. Pour eux, c'est quand même une source de développement touristique primordial alors qu'en Ile-de-France, il y a déjà La Loire à Vélo par exemple.

La Loire à Vélo est un bon exemple qui montre que les itinéraires peuvent avoir une utilité et des retombées économiques importantes. Malgré la concurrence des Châteaux, la véloroute est devenu en elle-même un objet touristique. Je pense que ça sera le cas un peu partout.

Il y a aussi le label Accueil Vélo. C'est un label national qui est géré par France Vélo Tourisme et la région Centre car justement c'est avec La Loire à Vélo qu'il a été inventé. C'est un label qui est à destination des lieux d'hébergements principalement mais aussi des restaurations, des sites de visite, d'offices du tourisme, de loueurs de vélos... C'est un label qu'il faut payer pour obtenir et surtout il faut respecter un cahier des charges, c'est-à-dire avoir au moins X places de stationnements vélos, proposer des petits déjeuners, permettre de sécher ses affaires... Ces établissements qui font la démarche d'être labellisé Accueil Vélo sont valorisé, car les touristes savent qu'en allant dans un tel établissement, ils sont sûrs d'avoir les services qui leur faut. Cela va dans le sens de la valorisation touristique en offrant des services de qualité aux touristes attendus sur les véloroutes. C'est encore une fois très hétérogène, il y a des départements qui sont très impliqués où il y a beaucoup de sites labellisés et il y en a d'autres qui n'ont pas commencé à labelliser.

La région Ile-de-France (en tant que chef de file) a sollicité auprès de France Vélo Tourisme, l'autorisation de déléguer ensuite l'autorisation de distribuer le label Accueil Vélo. Ce sont les départements ou les offices du tourisme départementales qui vont, à la demande des chambres d'hôtes et des restaurants, visiter les établissements pour délivrer ou non le label. Ce label peut être délivré que par des établissements situés sur des itinéraires de véloroutes nationales ou européennes.

*Enquêteur : Comment jugez-vous l'implication des différents acteurs (associatifs notamment), ainsi que la gouvernance générale du projet ?*

### **Implication et intégration des différents acteurs**

Je sais qu'il y a un historique avec CycloTransEurope mais je ne connais pas les détails. J'ai cru comprendre qu'ils défendaient parfois un tracé qui n'était pas le même que celui des maitres d'ouvrages. En tant que chef de file, nous n'avons pas notre mot à dire sur le tracé. C'est vraiment au niveau local que cela se décide. C'est aux départements de négocier, soit avec CycloTransEurope, soit avec les associations locales de définir l'itinéraire le plus cohérent. Ce sont aux maitres d'ouvrages

d'échanger avec les associations pour être en accord avec les besoins des usagers. Quand CycloTransEurope n'est pas d'accord avec un tracé, il négocie avec le maître d'ouvrage. Les échanges avec les associations restent au niveau local.

On ne travaille pas trop avec les agglomérations non plus car il y en aurait trop pour échanger avec elles. C'est principalement avec les départements que l'on échange. Un peu aussi avec les autres régions mais notre interlocuteur principal reste les départements.

## COMPTE-RENDU 5 : COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MORET SEINE ET LOING AVEC STÉPHANE JACHET

Stéphane Jachet, Chargé de mission Tourisme / Natura 2000 / Cours d'eaux à la Communauté de Communes Moret Seine et Loing.

Entretien réalisé le 22/03/18 au Pôle Aménagement et promotion du territoire à Moret-sur-Loing. Durée 51 minutes.

*Enquêteur : Pouvez-vous vous présenter et présenter vos missions à la communauté de communes ?*

### **Introduction et présentation**

Je suis à la Communauté de communes de Moret Seine et Loing, j'ai deux casquettes, une de développement touristique et j'en ai une un peu plus environnementale puisque l'on a la compétence sur la gestion des cours d'eaux, que l'on délègue à des syndicats, que l'on délègue encore un peu mais, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, on a cette nouvelle compétence (GEMAPI = Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations). On est également référent Natura 2000 sur les rivières du Loing et du Lunain. J'ai donc une approche à la fois touristique et patrimoniale sur ma casquette environnementale et une approche environnementale sur ma casquette touristique.

Pour en revenir au développement local, on a mis en place un réseau de circuits et de randonnées pédestres et on développe également le vélo. On a donc l'EuroVélo 3 qui passe ici, qui est notre colonne vertébrale. On va donc faire notre politique vélo à partir de ça. L'importance qui nous fait agir ou ne pas agir, ce sont les compétences, sachant que l'on a pas la compétence voirie donc tout ce qui est aménagement cyclable reste du domaine des communes qui travaillent avec nous mais on n'a pas une vision globale sur ce schéma-là.

### **Financements**

Ce qui pose un souci, on va dire, c'est tout ce qui est financement région, par rapport au vélo et aux liaisons douces, le tourisme est facultatif, ce n'est pas l'objectif principal.

*Enquêteur : C'est plutôt la mobilité quotidienne qui est subventionnée, c'est bien ça ?*

En effet, quand l'itinéraire touristique passe par là, on peut s'arranger pour l'avoir mais ce n'est pas la principale source de revenus.

On a eu un financement sur le développement de la signalétique touristique et on a été très bien subventionné par la région et par le département car on rentrait dans une politique un peu plus nationale et voir internationale.

### **Compétence tourisme**

Nous, on a la compétence tourisme, qui elle aussi a été renforcé depuis le 1<sup>er</sup> janvier de cette année avec la loi NOTRe, c'est devenu une compétence touristique communautaire, ce qui n'empêche pas que l'on travaille toujours avec les communes.

Notre champ d'action par rapport au vélo se fait donc essentiellement par le tourisme. En terme d'aménagement, c'est seulement de l'aménagement touristique sachant que le département a pris la maîtrise d'ouvrage en terme d'aménagement qui suivait le canal du Loing. En revanche sur la Seine, comme c'est essentiellement sur des propriétés privées, c'est plus compliqué. Avec le canal du Loing, c'était facile comme il y avait qu'un seul propriétaire : VNF. Sur la Seine, la propriété appartenait plus aux collectivités, il fallait donc voir au cas par cas.

*Enquêteur : Pour vous, quelles sont les raisons pour lesquelles l'itinéraire traverse votre territoire, vous le justifierez par la présence du Loing par exemple ?*

### **Choix du tracé**

Le tracé à l'échelle européenne, je ne le maîtrise pas du tout, je ne pourrais pas répondre mais il y a des normes en matière des véloroutes, notamment en matière des côtes, donc en suivant un cours d'eau, en général c'est plutôt plat. Avoir un tracé plat et suivre un cours d'eau sont donc deux caractéristiques importantes. Dès 2000-2001, j'ai entendu parler de l'Eurovéloroute, à l'origine, il y avait un tracé sur carte. Les collectivités ont pu intervenir plus en détail, le tracé est par exemple passé par Champagne-sur-Seine car c'était plus plat de ce côté de la Seine. Les collectivités ont donc pu donner leur avis à partir du schéma national.

*Enquêteur : L'itinéraire Eurovélo traverse combien de communes de votre communauté de communes ?*

### **Communes traversées**

Il y a Champagne-sur-Seine, Saint-Mammès, Moret-sur-Loing, Ecuelles, Episy et La Genevraye. Cela fait donc six communes traversées par le tracé de l'Eurovéloroute sachant que nous on travaille sur une signalétique touristique avec trois autres EPCI, on est avec la CA du Pays de Fontainebleau, la CC du Pays de Montereau, la CC du Pays de Nemours et la CC de Gatinais Val de Loing pour tout le tracé Sud Seine-et-Marne. Nous travaillons avec eux sur la signalétique de l'EuroVélo 3 mais on signale les sites touristiques jusqu'à 5 km aux alentours du tracé, donc c'est pour cela que ces six communes où le tracé passent, on a plus de communes sur notre projet.

Le tracé pur, ce sont les six communes mais pour la signalétique, on a fait un groupement de commandes. La CC du Pays de Nemours a fait toutes les démarches administratives en consultant les trois autres partenaires, ils ont vu pour choisir l'entreprise avec également Seine-et-Marne Attractivité (qui travaille sur le tourisme au département) et l'agence routière territoriale via Claire Pain. On a donc eu un financement du département et de la région.

*Enquêteur : Quels sont les sites touristiques que vous répertoriez sur ce territoire ?*

### **Sites touristiques et services**

On a les informations sur le panneau relais-infos-services que je vais vous transmettre. Sur la signalétique, on a des panneaux de « police » (*présentation d'un dossier*).

On a pris l'option de mettre vraiment les services généraux, on n'a pas indiqué où étaient les services exactement, tout ce qui est hébergement et restauration, cela change souvent. Comme ça, la signalétique ne sera pas obsolète à sa sortie.

*Enquêteur : Utilisez-vous le label Accueil Vélo ?*

Non, nous ne l'utilisons pas car pour le moment, c'est un peu juste. Je vais vous donner un exemple sur le territoire. On a un loueur de vélos, le souci, c'est que les critères pour le label Accueil Vélo, pour le moment, ne sont pas viables. Par exemple, pour notre loueur, il faudrait qu'il soit ouvert et joignable sept jours sur sept. Comme ce n'est pas sa seule activité, pour le moment il n'a pas assez de clients pour pouvoir se le permettre. Rien que ce critère ne permet pas pour lui d'avoir ce label, ce n'est pas le seul dans ce cas. Pour rentrer dans les critères, l'office du tourisme de Moret-sur-Loing doit pouvoir accueillir des vélos avec un parking de huit places. Comme elle est en centre-ville et avec les bâtiments de France, cela va poser quelques soucis. Il y a un

autre problème, le label demande d'avoir des casiers pour pouvoir déposer des affaires, en matière d'amplitude horaire pour retirer ses affaires, c'est compliqué.

*Enquêteur : Quelles sont vos relations avec les autres acteurs du projet ? Vous m'avez déjà pas mal parlé de vos relations avec les autres communautés de communes. Quelles sont vos relations avec le département et la région ?*

### **Jeux d'acteurs**

Avec la région, on a juste un dossier de financement, c'est la seule chose que l'on a en commun avec eux. En revanche, avec le département, via Seine-et-Marne Attractivité, on travaille très bien ensemble. Il y a des choses qui sont en cours de réflexion, je vais vous en parler mais rien n'est officiel. Le 2 juin 2018 aura lieu l'inauguration nationale de l'Eurovéloroute et le département de Seine-et-Marne s'est positionné pour recevoir la médiatisation nationale sauf que pour le moment, on ne sait pas. On travaille donc dessus, Seine-et-Marne Attractivité est venu nous voir pour proposer une signalétique qui soit cohérente et uniforme, ils ont subventionné le bureau d'études. Par rapport à ces fameux panneaux relais-infos-services, ce sont eux qui font les propositions et on va être test sur une nouvelle technologie, de mémoire l'UFC, sur tout ce qui dépend des cartes de crédits sans contact et des pass Navigo. C'est-à-dire que l'on aura un logo sur le panneau qui permettra de passer par votre téléphone au site internet, sans manipulation via le Bluetooth.

*Enquêteur : C'est un peu comme un QR Code ?*

Alors, il y aura le QR Code, mais il n'y aura même pas besoin de le présenter. Quand on est assez près, le téléphone vous amènera directement où l'on voudra, c'est un système moins répandu que le QR Code, c'est pour cela que l'on laisse aussi le QR Code qui commence à être connu. L'avantage de l'UFC par rapport au QR Code, c'est que l'on n'a pas besoin de télécharger une application. C'est comme test, mais on aura aussi les moyens traditionnels comme l'adresse du site. Le département est très impliqué sur ce point-là.

*Enquêteur : Pour revenir sur les financements que vous avez commencé à m'évoquer, avez-vous des chiffres précis ?*

Je vous les transmettrais. Sachant déjà qu'une collectivité ne peut pas être subventionnée à plus de 70%, on les a eus entre la région et le département. Cela dépend du financement sur la signalétique, qui dépend de notre compétence.

*Enquêteur : D'un point de vue touristique, pour vous, quels éléments peuvent être mis en avant pour la cohérence de l'itinéraire (suivi d'un cours d'eau...) ? Que pouvez-vous dire de la singularité de cet itinéraire ?*

### **Atouts de l'itinéraire**

Bonne question, très sincèrement, j'ai bonne espoir d'avoir une affluence comme La Loire à Vélo. La cohérence, d'où c'est parti, je ne pourrais pas vous dire. L'avantage que l'on peut avoir sur ce tracé, c'est d'être le seul EuroVélo à passer par Paris. C'est d'autant plus un avantage pour notre territoire car on est à 1h de Paris (en voiture). C'est un point important qui me donner bon espoir pour l'affluence.

Avec Seine-et-Marne Attractivité, on avait réfléchi à donner une identité à l'itinéraire mais ça n'a pas été retenu, du fait aussi de la taille du territoire.

Sur l'identité générale de la véloroute, la Scandibérique, c'est le nom national parce que la « Véloroute des Pèlerins » faisait un peu trop religieuse. Il y a donc déjà une identité nationale sur une identité européenne, alors redonner une identité régionale n'était pas pertinent.

*Enquêteur : Pour vous, quel rôle peut jouer cet itinéraire à l'échelle locale ?*

### **Impact à l'échelle locale**

L'itinéraire va servir de colonne vertébrale sur plusieurs points car on a des acteurs impliqués (la région et le département) qui financent les projets autour de l'EuroVélo. Ils apportent aussi une aide technique via Claire PAIN et Seine-et-Marne Attractivité pour le côté tourisme. On souhaite faire une carte à l'échelle de CC qui répertorie tous les itinéraires véloroutes. On pourra se baser notamment sur le schéma départemental déjà existant.

Un exemple de développement local, on a par exemple Vernou La Celle sur Seine qui est intéressé pour un aménagement type voie verte, pour se connecter à la voie verte de Champagne-sur-Seine et donc à l'EuroVélo. Actuellement, sur une route très passante avec une glissière de sécurité qui connecte les deux communes.

On a un loueur de vélos qui est venu nous voir qui est d'Auxerre sur la Bourgogne à Vélo. Il est très intéressé par la liaison entre l'EV3 et le tour de Bourgogne. Il serait intéressé car l'EV3 passe par Paris, cela ferait une liaison avec son territoire. Justement, la liaison avec Vernou permettrait de rejoindre la Bourgogne à Vélo.

*Enquêteur : Avez-vous déjà des acteurs privés du tourisme ou des commerçants qui se sont déjà intéressés à s'accorder avec le projet ?*

On a déjà notre loueur de vélos qui est très impliqué. On a signalisé tous les acteurs touristiques dans les 5 km.

Néanmoins, on a travaillé avec les acteurs locaux, le travail n'en est qu'à ses débuts.

La commune de Champagne-sur-Seine a par exemple réfléchi à l'idée de créer des hébergements de groupes. La question était : Est-ce qu'on attend l'Eurovéloroute ou est-ce qu'on la fait maintenant ? Or, quand on pense à l'Eurovéloroute, on pense aux itinérants et beaucoup moins aux avantages que cela peut apporter à la population locale et ça c'est un fait parce que l'on a des gens qui viennent à vélo à la journée sans pour autant avoir besoin d'un hébergement. Pour l'instant, l'itinéraire attire plus à une échelle locale.

*Enquêteur : Quels types d'utilisations peuvent avoir les itinéraires de type voie verte, je pense notamment à la place de la mobilité quotidienne pour la population ?*

### **Mobilité quotidienne**

A notre échelle, la CC n'a pas fait d'aménagements spécifiques par rapport à cela, par contre le département, oui !

Je prends pour exemple la partie en allant vers le pont de Saint-Mammès, il y a eu l'aménagement de la structure sur le chemin de halage qui a fait l'objet d'une étude parce qu'il y avait déjà des usages qui se faisaient, des marinières et de gens qui habitaient au bord de l'eau. Ce secteur comprenait d'importants « nids de poules », les usages et notamment le stationnement ont été pris en compte pour réaménager l'itinéraire en incluant un stationnement car les gens se stationnaient en bord de berge. Des places ont donc été aménagées pour laisser la place aux vélos sur l'itinéraire.

*Enquêteur : Quels sont les usages de ce type d'itinéraire ?*

### **Usages**

Je ne pourrais pas vous dire, je n'ai pas assez de recul. C'est vrai que l'on parle EV3, on parlait que des itinérants. Pour l'instant, il y en a peu. Alors oui, cela sert aux locaux, je trouve que l'on a plus de cyclistes qui vont s'en servir dans les déplacements quotidiens. On a aussi des déplacements touristiques locaux et un peu plus éloignés de gens qui vont venir et qui vont faire un tour à vélo, la promenade du dimanche par exemple.

Pour le moment, je dirais que ce sont les locaux qui l'utilisent en premier même si on commence déjà, même dans la presse, à parler de l'Eurovélo 3. Ce sont également les touristes assez proches qui vont en profiter, au niveau local, l'itinéraire est donc déjà connu.

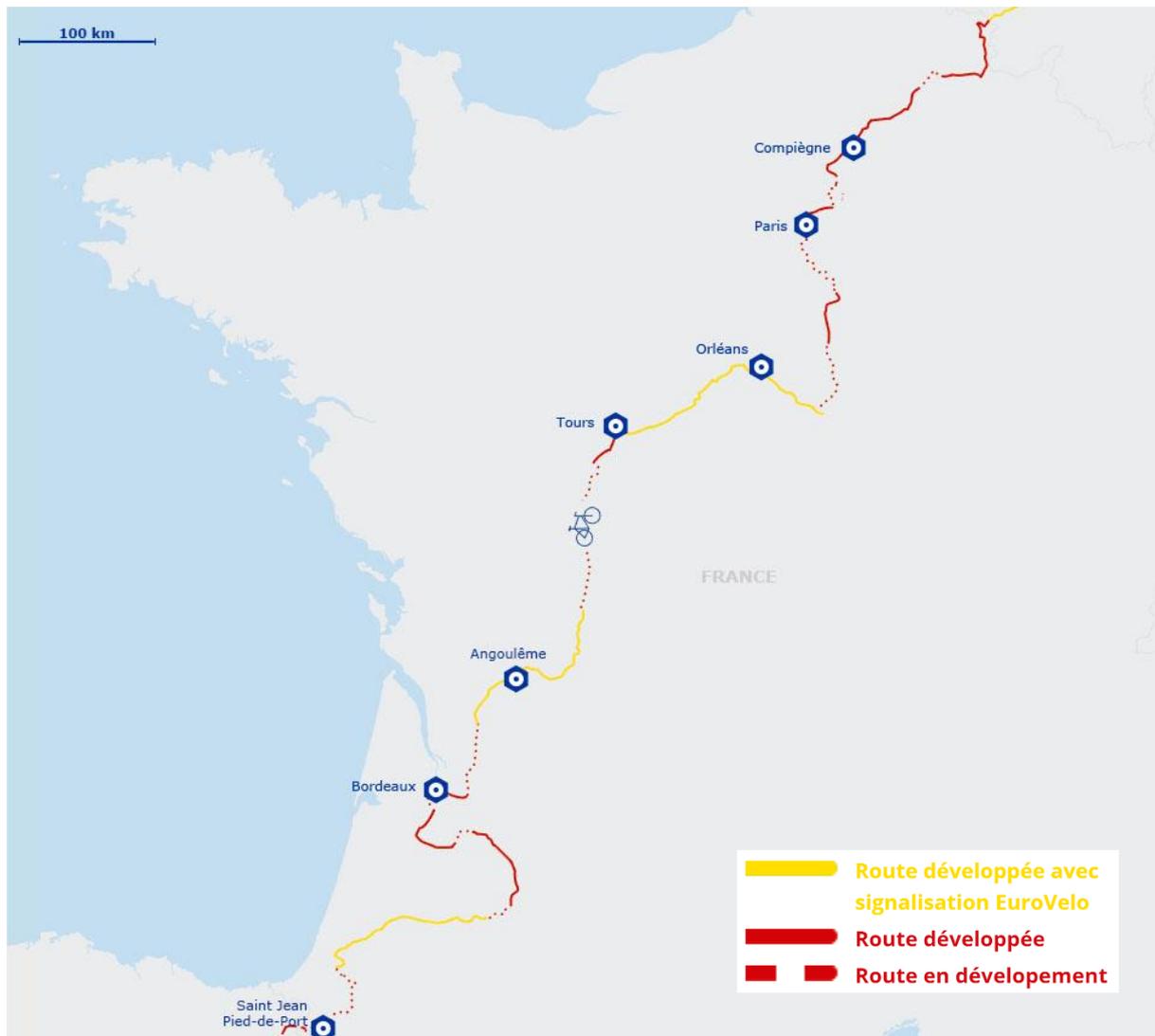
Pour donner une estimation, c'est avant tout, d'usage quotidien pour les déplacements locaux qui se font sur toute l'année que l'EV3 est utilisé. Comme c'est soumis à la saisonnalité, les touristes seront plutôt là en saison estivale et printanière. On a quand même déjà des itinérants que l'on voit chargés de sacoches.

*Enquêteur : Agissez-vous sur la signalisation avec les gares ?*

### **Intermodalité avec les gares**

Sur le territoire on a cinq gares, ce sont des antennes. On signale donc la gare de Champagne-sur-Seine, la gare de Saint-Mammès et la gare de Moret-Veneux. Il y aura de la signalisation vers les gares et depuis les gares vers la véloroute.

## ANNEXE 4 : ETAT D'AVANCEMENT DE L'EUROVÉLO 3



Carte 7 : Etat d'avancement de l'EuroVélo 3 ; Source : EuroVélo

## ANNEXE 5 : ECHELLE DE PARTICIPATION D'ARNSTEIN

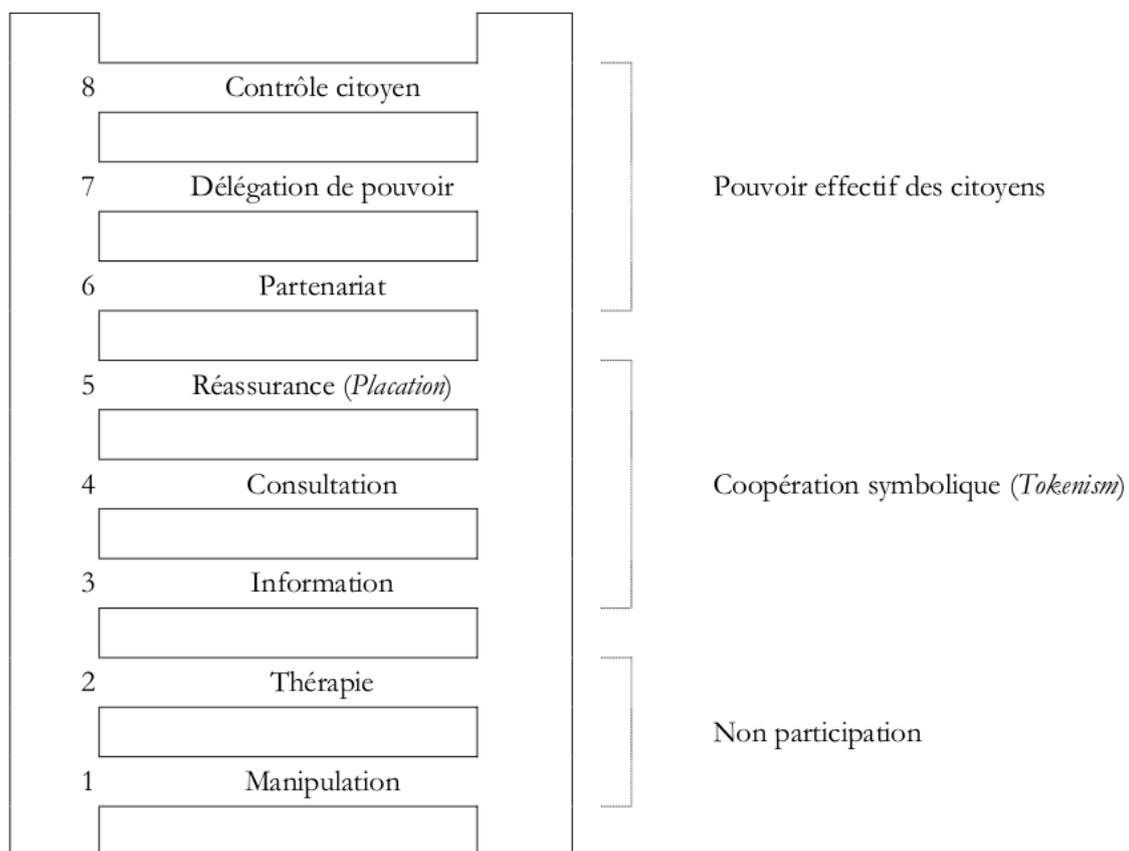


Schéma 3 : Echelle d'Arnstein ; Source : Infogram