



AUCAME
Caen Normandie

Sur les traces de Guillaume

RAPPORT DE BENCHMARK

Étude de cinq voies vertes scénographiées :
retours d'expérience et recommandations

Sommaire

Introduction.....	3
Méthodologie	4
Projets étudiés.....	5
1. Voie verte des Gaves.....	6
2. Voie verte Portes Bonheur.....	8
3. Voie verte Neufchâteau - Coussey	10
4. Voie verte Richelieu - Chinon.....	12
5. Voie verte Passa Païs.....	14
Synthèse & recommandations.....	16
1. Définition du projet	16
2. Gouvernance et gestion de projet.....	17
3. Aménagement & scénographie	18
4. Mise en tourisme	19
Conclusion	20
Glossaire.....	21
Sources	22

Introduction

Le projet « Sur les traces de Guillaume » vise à relier le château de Falaise (lieu de naissance de Guillaume le Conquérant) au château de Caen (ville où il s'établira durablement) par une liaison douce. Imaginé par la Communauté de communes Cingal-Suisse Normande, le projet associe les Communautés de communes du Pays de Falaise, de Val ès dunes, des Vallées de l'Orne et de l'Odon, la Communauté urbaine Caen la mer et les villes de Caen et de Falaise.

Ce nouvel axe devrait permettre de raconter l'histoire de Guillaume le Conquérant (1027-1087) aux piétons et aux cyclistes qui l'emprunteront à travers une scénographie ainsi que des dispositifs de médiation.

Le projet prévoit que le tracé prenne appui sur le Chemin Haussé, ancienne voie romaine qui traverse la Plaine de Caen et qui passe à proximité du site historique de Val ès dunes, site de la bataille qui, en 1047, a légitimé Guillaume en tant que Duc de Normandie.

L'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME) est chargée d'étudier la faisabilité de ce projet. C'est dans le cadre de cette première phase de travail que s'articule ce rapport de benchmark, dont l'objectif est de faire ressortir les grandes orientations prises dans des projets similaires ainsi que les erreurs à éviter.

Après avoir identifié et interrogé d'autres voies vertes scénographiées en France, les modalités techniques et financières de leur mise en œuvre ainsi que leur projet touristique ont pu être analysés. Ces retours d'expérience concrets, présentés sous forme de fiches projet, ont permis de formuler des observations et enseignements applicables au projet « Sur les traces de Guillaume ». L'ensemble de ces éléments sont repris en fin de rapport afin de synthétiser les recommandations et points de vigilance apportés par les entretiens.

Méthodologie

Le benchmark réalisé dans le cadre du **projet « Sur les traces de Guillaume »** repose sur une méthodologie en **quatre étapes** :

- recherche et analyse de projets similaires,
- sélection des projets les plus pertinents,
- réalisation d'entretiens auprès des porteurs de projets retenus,
- synthèse des observations, recommandations et points de vigilance identifiés.

Dans un premier temps, les critères de sélection de projets comparables ont été définis afin d'orienter les recherches autour de caractéristiques communes. Trois critères principaux ont ainsi été retenus.

Premièrement, n'ont été retenus que les projets de **liaison douce**, c'est-à-dire d'axes destinés aux modes de déplacements non motorisés tels que le vélo, la marche, le roller, le cheval, etc.

Le deuxième critère a permis de ne sélectionner que les **axes intégrant une scénographie**, des contenus de médiation ou des aménagements culturels.

Afin de pouvoir comparer la gouvernance mise en place pour chacun des projets ainsi que les leviers de financements sollicités, le choix a également été fait de ne retenir à ce stade que des **voies vertes et sentiers situés en France**. Ce troisième critère n'exclut bien entendu pas d'étudier également des projets réalisés à l'étranger afin de s'en inspirer en matière d'aménagement et de scénographie, travail qui pourra être réalisé dans un second temps.

Sur la base de ces trois critères, **huit projets** ont été sélectionnés et analysés. L'ensemble des données récoltées ont été rassemblées dans un **tableau comparatif** référençant les porteurs de projets, leurs partenaires, les spécificités techniques de la voie (longueur, largeur, revêtement, date de mise en service, aménagements...), son coût, sa fréquentation ainsi que les modalités de sa mise en tourisme (thématique, scénographie, type de médiation utilisée, ...).

Ce tableau a permis d'identifier les spécificités de chaque projet et de faire ressortir les plus pertinents pour une analyse plus approfondie. **Cinq voies vertes** ont ainsi été retenues et les porteurs de projets contactés en visioconférence ou par téléphone. Ces échanges ont permis de comparer les actions mises en œuvre ainsi que la gouvernance appliquée tout en collectant de nombreux conseils et points de vigilance.

Ces retours d'expériences ont permis de formuler des recommandations et enseignements transférables au projet « Sur les traces de Guillaume », notamment en matière de gouvernance, de financements, d'aménagements et de mise en tourisme.



Projets étudiés

Les **cinq voies vertes** retenues et analysées dans ce benchmark sont situées dans le **Grand Est**, le **Centre-Val de Loire** et en **Occitanie**. Elles constituent un panel diversifié présentant une grande variété de montages et de contextes ainsi que de choix techniques et scénographiques.

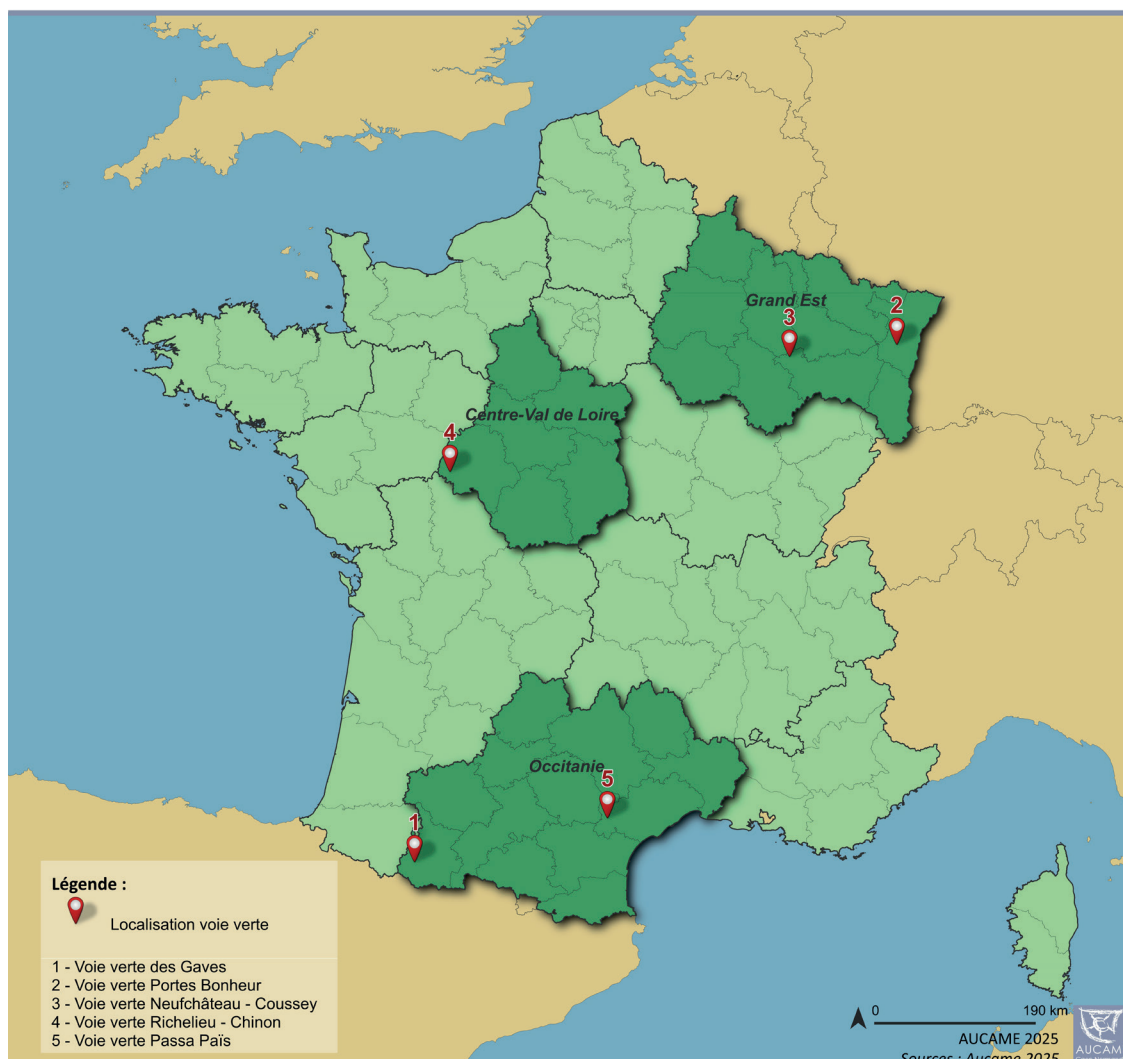
Malgré des contraintes techniques de départ semblables pour ces cinq voies vertes (toutes ont été réalisées sur d'anciennes voies de chemin de fer), la gouvernance retenue varie d'un projet à l'autre : **trois sont portés par des Communautés de communes, un par un Parc Naturel Régional et le dernier par un syndicat mixte regroupant deux EPCI.**

Des **entretiens** ont été réalisés avec les **porteurs de projets** de chacune des voies vertes afin d'en comprendre les **enjeux**, les **objectifs** et les **retombées**.

La carte suivante répertorie les cinq projets ayant fait l'objet d'une étude approfondie.

Les entretiens réalisés ont permis de faire ressortir les spécificités de chaque itinéraire, présentées à travers **cinq fiches projet**. Chacune de ces fiches conclut par des **observations et enseignements applicables au projet « Sur les traces de Guillaume »**.

Voies vertes étudiées dans le cadre du benchmark



1. Voie verte des Gaves

Hautes-Pyrénées (Occitanie)

► Pourquoi ce projet nous intéresse ?

- Gouvernance inter-EPCI
- Engagé dans l'inclusion de tous les publics (labellisé Tourisme & Handicap)
- Mise en tourisme artistique et numérique

Située dans les Pyrénées, la voie verte des Gaves a été réalisée dans les **années 2000** sur une ancienne voie de chemin de fer entre Lourdes et Pierrefitte-Nestalas.

Elle est aujourd'hui administrée par le PLVG, un **syndicat mixte** qui en assure l'entretien, la gestion et la promotion.

Gouvernance

Suite à la fusion de trois syndicats, la voie verte des Gaves est gérée depuis 2014 par le Pays de Lourdes et des Vallées des Gaves (PLVG), ancien PETR (de 2017 à 2022) devenu syndicat mixte en 2023.

Les deux EPCI membres ont confié au PLVG la Gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations (**GeMAPI**) ainsi que le Service Public d'Assainissement Non Collectif (**SPANC**). Le syndicat mixte exerce également une mission tourisme en lien avec les compétences de ses membres et assure à ce titre le développement de la filière vélo, la gestion de la voie verte des Gaves et le développement de l'application Patrimoine en Balade.

En 2024, le PLVG disposait d'un budget de 5 millions d'euros dont 4,1 M€ dédiés à la GeMAPI et 100 k€ pour le SPANC. Les 800 k€ restants étaient dédiés au fonctionnement général de la structure et à la gestion de la mission tourisme.

Porteur du projet :



Syndicat mixte
Pays de Lourdes et des
Vallées de Gaves

<https://www.plvg.fr/>

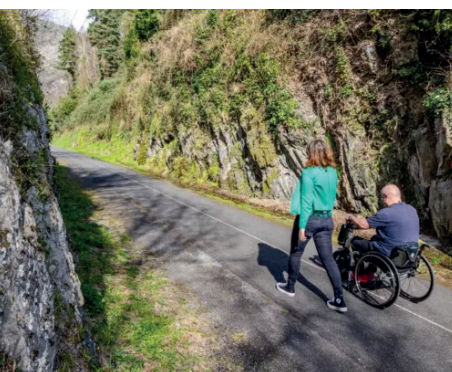
Le PLVG en chiffres :

- **2** EPCI
- **85** communes
- **39 000** habitants
- **30** élus délégués
- **43** agents
- **5 M€** de budget en 2024

Partenaires :



et pour
« Patrimoine en Balade » :



Source photo : www.lasemaineidespyrenees.fr



Source photo : www.plvg.fr



Source photo : www.plvg.fr

Aménagement

Mise en service : 2000 (antérieure au PLVG)

Longueur : 18 km

Largeur : 3,5 m

Usages : 

Fréquentation : 118 000/an

Revêtement : Enrobé lisse (vélos) + revêtement stabilisé rugueux (piétons)

Équipements et services : 4 stations de gonflage et de réparation, 3 points d'eau, 2 WC accessibles, 4 parkings voitures accessibles, 2 consignes à bagages

Distinction : Labellisé Tourisme & Handicap

Entretien

L'entretien de la voie verte est assuré par le PLVG qui dispose d'une **brigade verte**. Cette dernière réalise tous les travaux d'entretien de la voie verte, hors travaux importants de réfection ou aménagements particuliers. Ces travaux sont de plusieurs natures et concernent les 18 km de voie entre Lourdes et Pierrefitte-Nestalas (le km de voie verte situé à Lourdes est entretenu par les services de la ville).

La brigade verte intervient notamment sur la **dévégétalisation des abords de la voie** (fauchage, débroussaillage, désherbage), les **travaux paysagers** (taille de haies, élagage, plantation), la **maintenance** (travaux de réparation de la voie, mise en place et entretien d'équipements et de signalétique), le **nettoyage**.

Depuis 2007, le PLVG est engagé dans une **démarche d'insertion et de professionnalisation** et conventionné "Atelier et Chantier d'Insertion".

Valorisation touristique

Dans le cadre de sa mission de valorisation touristique du territoire, le syndicat mixte a développé **Patrimoine en Balade**. Cette application permet aux visiteurs de découvrir le territoire grâce à des récits audio lors d'une vingtaine de balades immersives. Deux de ces circuits sont accessibles sur la voie verte grâce à une quinzaine de points d'écoute le long du trajet. Le PLVG a également mandaté un artiste local pour réaliser **cinq fresques** sur les légendes pyrénéennes afin de ponctuer la visite.

Afin de mettre en avant le reste du territoire, le PLVG indique sur la **carte touristique** de la voie verte des Gaves tous les sites de visite situés à moins de 300m de la voie verte. Par ailleurs, le syndicat mixte propose également des **parcours cyclo** au départ de la voie verte pour les amateurs de vélo de route, ainsi que des sentiers accessibles aux VTT.

La voie verte des Gaves est par ailleurs labellisée **Tourisme & Handicap** pour les quatre types de handicap (visuel, moteur, auditif et mental).

Observations & enseignements

Le syndicat mixte apparaît comme l'échelon approprié pour la gouvernance d'une voie verte située sur plusieurs EPCI. Si la mission tourisme est assez éloignée des compétences initiales du PLVG (GeMAPI et SPANC), elle bénéficie des compétences des agents en interne pour l'entretien de la voie verte (brigade verte & chantiers d'insertion).

Sur notre territoire, il n'existe pas de syndicat mixte avec une compétence tourisme à l'échelle des EPCI du projet « Sur les traces de Guillaume ».

► Faut-il créer un syndicat mixte pour porter le projet ?

Cette solution semble relativement complexe et coûteuse.

► Parmi les structures existantes, le Pôle métropolitain pourrait-il remplir ce rôle ?

Cela nécessiterait d'adapter ses missions et de s'ancrer davantage dans l'opérationnel même si certaines tâches pourraient être déléguées (notamment l'entretien).

2. Voie verte Portes Bonheur

Bas-Rhin (Grand Est)



Porteur du projet :



Communauté de communes
des Portes de Rosheim

www.cc-portesderosheim.fr/

► Pourquoi ce projet nous intéresse ?

- Levier de développement touristique
- Forte identité visuelle
- Engagé pour la biodiversité (trame verte et bleue)

C'est en Alsace que la voie verte « Portes Bonheur, le chemin des carrières » a vu le jour en **2019**, après quatre années de programmation, MOE et travaux.

Sur une ancienne voie ferrée reliant Rosheim à Saint-Nabor, la Communauté de communes des Portes de Rosheim a aménagé un **sentier de promenade** de 11 km à destination des piétons (35 % de la fréquentation) et des cyclistes (65 % de la fréquentation). Pensé avant tout pour les touristes, l'équipement séduit aussi les habitants qui se le sont pleinement appropriés.

Aménagement & scénographie

La voie verte *Portes Bonheur* se distingue par une identité forte en matière d'aménagement grâce aux ouvrages conçus par le **cabinet d'architecte** norvégien Reiulf Ramstad Arkitekter. S'il ne s'agissait pas d'une demande formulée initialement par l'équipe pluridisciplinaire en charge du dossier, cette proposition originale de valorisation paysagère et scénographique de l'itinéraire a été retenue à l'unanimité.

Une attention particulière a par ailleurs été apportée à la cohérence globale des **aménagements** (barrières, petits mobiliers, points d'eau, bornes de réparation, ...) ainsi qu'à la signalétique.

La CC des Portes de Rosheim en chiffres :

- **9** communes
- **18 000** habitants
- **33** élus délégués
- **42** agents
- **9 M€** de budget en 2023

Partenaires :



et pour
la trame verte et bleue :



Source photo : <https://escapadeur.eu>



Source photo : www.pierreexplorateur.fr



Source photo : www.cc-portesderosheim.fr

Aménagement

Mise en service : 2019

Longueur : 11 km

Largeur : 3 m

Usages :   

Fréquentation : 130 000/an

Coût : 4,1 M€

Revêtement : Enrobé lisse

Équipements et services : 5 aires de pique-nique, 3 points d'eau, 2 bornes de réparation avec station de gonflage, 5 parkings voiture dans les villages traversés par la voie

Distinction : Prix DOGA du design et de l'architecture, 2e prix RTFA Awards 2020

Biodiversité

Le projet s'inscrit dans le dispositif de **trame verte et bleue** via un appel à projets porté par la Région qui a financé des actions concrètes avec la création de pierriers, nichoirs, zones humides et supports pédagogiques le long de la voie verte. Le parcours de sensibilisation à la biodiversité a notamment été coconstruit avec des associations spécialisées du territoire (LPO Alsace, Ariena, Fredon Alsace, Maison de la Nature, ...). Cette dynamique a permis de structurer la thématique au sein de la collectivité, jusqu'à la création d'un poste dédié à la TVB, et dont le domaine d'intervention s'est progressivement étendu au-delà du périmètre de la voie verte.

Projet touristique

Le projet *Portes Bonheur*, le chemin des carrières répond en premier lieu à un objectif de **développement touristique** et de valorisation du **patrimoine local**.

Grâce à ses marqueurs scénographiques forts, une dimension pédagogique mise en œuvre dans le cadre de la Trame verte et bleue et une stratégie de communication avec l'office

de tourisme, ce ne sont pas moins de **130 000 passages** qui sont comptabilisés chaque année sur la voie verte.

Pour cette petite collectivité de 9 communes et 18 000 habitants, le résultat est très satisfaisant, d'autant plus que la voie verte **répond au besoin des habitants** autant qu'elle **séduit les touristes**.

Financement

Le coût total des travaux équivaut à environ **4 millions d'euros** répartis sur les postes suivants :

- ▶ dépose des rails et élimination des traverses 350 000 €,
- ▶ voirie 1,7 M€,
- ▶ structures 1 M€,
- ▶ mobiliers et espaces verts 900 000 €,
- ▶ signalétique 100 000 €.

Les partenaires mobilisés (Europe, Etat, Région, Département) ont permis de financer 40 % du projet, les 60 % restants ont été apportés en fonds propres par la Communauté de communes.

Observations & enseignements

L'inscription de la voie verte dans la Trame verte et bleue a permis de structurer cette thématique au sein de la collectivité et de multiplier les actions de communication et de sensibilisation autour de la biodiversité.

Le territoire de la Plaine de Caen étant composé majoritairement d'exploitations agricoles en openfield, une végétalisation des abords de la voie est souhaitable.

▶ Faut-il inscrire ce projet de voie verte dans le dispositif Trame verte et bleue ?

En plus de la végétalisation des abords, des aménagements spécifiques peuvent être mis en place pour la faune locale. De même, des actions de sensibilisation peuvent être menées auprès des visiteurs, notamment des scolaires.

L'utilisation de marqueurs identitaires forts et d'un matériau unique (acier Corten) sur l'ensemble des aménagements pourrait également inspirer le projet « Sur les traces de Guillaume ».

3. Voie verte Neufchâteau - Coussey

Vosges (Grand-Est)

► Pourquoi ce projet nous intéresse ?

- Scénographie inspirée d'un personnage historique
- Porteur de projet habitué à ce type d'aménagement

Porteur du projet :



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE L'OUEST VOSGIEN

Communauté de communes
de l'Ouest Vosgien

<https://ccov.fr/>

Située dans la Plaine des Vosges, cette nouvelle voie verte de 5 km de long relie Neufchâteau à Coussey sur une ancienne voie de chemin de fer.

Connectée à l'EuroVélo 19, elle permet de relier le territoire au réseau de voies cyclables européen. Pour autant, l'enjeu touristique n'est pas la vocation première de cette voie verte qui cible avant tout un **usage familial et récréatif** par les populations locales.

Aménagement & scénographie

La conception de la scénographie a été confiée à un artiste local, lequel s'est **inspiré de Jeanne d'Arc**, personnage historique important pour ce territoire. Le long de la voie, il a peint **deux fresques** et installé **cinq œuvres en métal** reprenant l'imaginaire local et renforçant ainsi l'attractivité du parcours. Parmi les œuvres réalisées, une est dite « instagrammable » car elle permet aux visiteurs de s'y installer pour se prendre en photo avant de la partager sur les réseaux sociaux.

Pour le directeur adjoint de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien, les **aménagements et équipements complémentaires** (bancs, tables, arceaux, bornes de recharge VAE, toilettes, points d'eau, etc) font la différence pour permettre aux usagers de s'approprier l'itinéraire.

La CC de l'Ouest Vosgien en chiffres :

- **70** communes
- **24 500** habitants
- **101** élus délégués
- **101** agents
- **24 M€** de budget en 2025

Partenaires :



Source photos : www.virgilebordin.com

Aménagement

Mise en service : 2023

Longueur : 5 km

Largeur : 3 m

Usages :   

Fréquentation : 23 000/an

Coût : 900 000 €

Revêtement : Enrobé lisse

Équipements et services : bancs, tables de pique-nique, arceaux vélos

Distinction : n.d.

Financement

La voie verte Neufchâteau – Coussey a coûté près de **900 000 €**, dont 250 000 € ont été dédiés à une rampe cyclable pour le passage d'un point noir. Une moyenne de 130 000 €/km a été dédiée au reste de l'itinéraire. Le directeur adjoint de la CC préconise de prévoir un **budget moyen de 150 000 €/km** pour aménager une voie verte.

La scénographie artistique et historique réalisée par un artiste local n'a quant à elle coûté que 7 000 € pour l'ensemble des installations (fresques et œuvres en métal).

Les contributions financières ayant permis ce projet proviennent à 26 % de l'État (DSIL), à 16 % de la Région Grand-Est, à 30 % de la DREAL et à 6 % de l'Europe (FEADER). Les 22 % restants ont été apportés par la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien et par la ville de Neufchâteau. Le Département des Vosges n'a pas contribué financièrement mais a tout de même participé au projet, notamment en jouant un rôle de facilitateur pour les traversées de routes départementales.

Facteurs clés de réussite

Le directeur adjoint de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien ayant déjà réalisé plusieurs aménagements cyclables, il a identifié les facteurs clés de réussite sur ce type de projet. Si la **maîtrise du foncier** est un élément déterminant dans la réalisation d'une voie verte, elle ne peut se faire sans une étape préalable de **concertation** avec les acteurs concernés de près ou de loin par le projet (agriculteurs, chasseurs, ONF, associations cyclistes et environnementales, etc). Faire l'impasse sur cette étape ou solliciter trop tard les acteurs pourrait compromettre la bonne réalisation du projet.

Lors de la définition du tracé, la CC de l'Ouest Vosgien recommande également de faire preuve de **pragmatisme** en réalisant dans un premier temps l'inventaire des tronçons existants afin d'éviter les surcoûts par la création d'aménagements qui auraient pu être évités.

De façon plus générale, c'est la bonne **coordination entre l'ensemble des acteurs** qui a permis à la voie verte Neufchâteau – Coussey de voir le jour.

Observations & enseignements

Malgré une distance totale de seulement cinq kilomètres, la voie verte Neufchâteau – Coussey a nécessité plusieurs années de travail en amont de sa réalisation, ponctuées de négociations parfois compliquées pour acquérir le foncier.

Les parties restantes du tracé historique du Chemin Haussé sont aujourd'hui situées à proximité de terres agricoles, mais aussi sur des voies permettant la desserte de propriétés privées.

► **Comment amorcer le dialogue avec les agriculteurs, chasseurs et riverains qui seront directement concernés par le projet ?**

Il convient de définir non seulement la forme de ces échanges (bilatéraux ou collectifs) mais aussi à quelle phase d'avancement du projet ils se tiendront.

► **Comment mettre en place une coordination efficace entre l'ensemble des acteurs tout au long du projet ?**

Il nous faut définir les instances de pilotage et de gouvernance qui rassembleront les parties prenantes.

4. Voie verte Richelieu - Chinon

Indre-et-Loire (Centre-Val de Loire)



► Pourquoi ce projet nous intéresse ?

- Levier de développement touristique
- Scénographie sur l'histoire des lieux
- Boucles cyclo valorisant le patrimoine de proximité

Porteur du projet :



Communauté de communes
Touraine Val de Vienne

<https://www.cc-tvv.fr/>

Porté par la Communauté de communes Touraine Val de Vienne, la voie verte reliant Richelieu à Chinon a vu le jour en **2018** sur une ancienne ligne ferroviaire départementale. Le long du parcours de 20 km, les cyclistes découvrent **quatre anciennes gares réhabilitées** ainsi que **cinq stations thématiques** scénarisant l'histoire des lieux et le patrimoine local.

Pensée initialement comme un levier de développement touristique, la voie verte est rapidement devenue un équipement du quotidien, utilisée par les joggeurs, les promeneurs du dimanche ou pour la mobilité scolaire.

Contexte et objectif

Le projet de voie verte évoqué dès 2006 est longtemps resté en suspens, tiraillé entre l'association locale Train à Vapeur de Touraine (TVT), attachée à la relance d'un train touristique, et les collectivités, conscientes de l'impossibilité économique de réhabiliter l'infrastructure.

La création d'un itinéraire cyclable sur l'ancienne voie ferrée s'est finalement révélée comme une alternative crédible pour **redynamiser le territoire** tout en **valorisant le patrimoine ferroviaire, historique et culturel**.

La CC Touraine Val de Vienne en chiffres :

- **40** communes
- **25 000** habitants
- **58** élus délégués
- **80** agents
- **11 M€** de budget en 2024

Partenaires :



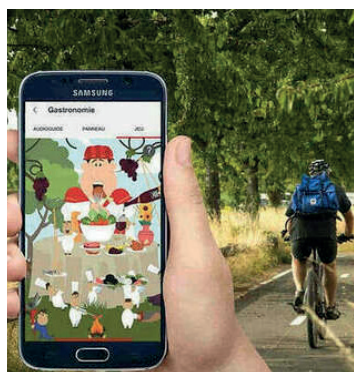
avec le **FEDER**



Source photo : www.valde Loire-france.com



Source photo : <https://carnetdejuliette.fr>



Source photo : <https://ohrizon.com>



Source photo : www.cc-tvv.fr

Aménagement

Mise en service : 2018

Longueur : 20 km

Largeur : 3 m

Usages :   

Fréquentation : 25 000/an

Coût : 3,6 M€

Revêtement : Enrobé rugueux (coulé à froid)

Équipements et services : 1 gîte de groupes, 4 aires de pique-nique, 4 WC, 1 aire de jeux, 2 stations de réparation, borne de recharge VAE

Distinction : n.d.

Scénographie & mise en tourisme

Dès le départ, l'ambition pour cette voie verte était de dépasser la simple réalisation d'un « ruban d'enrobé » pour en faire un véritable outil de **valorisation du patrimoine**. La mise en tourisme de l'itinéraire a donc constitué une étape majeure du projet à travers la création d'un **site internet**, d'une **application mobile** et de **cinq stations thématiques** positionnées sur le parcours. Chacune d'elles présente une thématique importante pour le territoire : l'oénologie, le patrimoine, Rabelais, la faune & la flore et la gastronomie.

De plus, quatre anciennes gares ont été restaurées et accueillent aujourd'hui un gîte de groupes, une fresque mettant en valeur le patrimoine local, une maison des abeilles animée par une association d'apiculteurs et une galerie d'exposition à disposition des artistes.

Trois boucles cyclo ont également été créées le long de l'itinéraire, valorisant ainsi le patrimoine de proximité. Elles proposent aux cyclistes des itinéraires alternatifs qui leur permettent de sortir des sentiers battus et de découvrir plus largement le territoire.

Financement & entretien

Les travaux, conduits entre 2016 et 2018, ont intégré le déferrement (comprenant la gestion complexe de traverses infestées de termites), la réhabilitation des gares et la scénographie. Le coût global a atteint **3,65 M€**, financé à près de 80 % par des subventions apportées par l'État (1,3 M€), la Région (960 k€), le Département (424 k€) et le programme Leader (10 k€).

Les **frais d'entretien** de 20 000 €/an sont pris en charge par la Communauté de communes. Les deux gros nettoyages annuels sont quant à eux assurés – sous convention – par le Département.

Si le choix d'un revêtement en **enrobé coulé à froid** (clair et granuleux) répondait initialement à une **volonté d'intégration paysagère**, il se révèle aujourd'hui fragile et coûteux à entretenir, obligeant progressivement la collectivité à privilégier l'enrobé classique pour réparer les tronçons abîmés.

Observations & enseignements

Grâce à une scénographie ambitieuse et ludique, la voie verte Richelieu-Chinon a réussi son pari de développer un itinéraire touristique attractif tout en respectant l'héritage d'une ancienne voie ferrée qui a fortement marqué le territoire et ses habitants.

Cette voie verte souligne l'importance d'ancrer le projet dans son territoire et de prendre en compte l'attachement des habitants au lieu et à son histoire.

► **Faut-il mener une étude pour connaître la perception et l'attachement des citoyens à la Plaine de Caen et au Chemin Haussé ?**

Il semble important de consulter les maires, les habitants et les associations du territoire pour mieux connaître le contexte local dans lequel se place le projet.

► **Comment utiliser le Chemin Haussé sans dénaturer les éléments historiques qui en font sa spécificité ?**

La DRAC pourrait peut-être nous aider sur ce point.

5. Voie verte Passa Païs

Hérault et Tarn (Occitanie)



► Pourquoi ce projet nous intéresse ?

- Fédère les acteurs touristiques du territoire
- Scénographie culturelle et artistique
- Engagé dans l'inclusion de tous les publics

Porteur du projet :



**Parc Naturel Régional
du Haut-Languedoc**

www.parc-haut-languedoc.fr/

Située à cheval sur les départements du Tarn et de l'Hérault, **Passa Païs est une voie verte de 75 km** reprenant le tracé d'une ancienne voie ferrée. L'itinéraire est géré par le Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc, en collaboration avec les départements du Tarn et de l'Hérault qui ont financé le tronçon sur leurs territoires respectifs et en assurent l'entretien. Le PNR s'occupe quant à lui de coordonner l'ensemble des acteurs, de mettre en tourisme l'itinéraire, d'en faire la promotion et de réaliser des études marketing.

Depuis le lancement de l'itinéraire **Véloccitanie** (240 km) en 2023, le PNR du Haut-Languedoc, animateur du comité d'itinéraire, doit composer avec une nouvelle gouvernance, passant de deux départements pour Passa Païs à quatre départements pour la Véloccitanie. Suite à l'arrêt de certains fonds FEDER, il doit aussi trouver un nouveau modèle économique. Aujourd'hui, cette phase de restructuration est toujours en cours.

Mise en tourisme

Le PNR réalise régulièrement des **expositions temporaires** le long de l'itinéraire qui retracent l'histoire de la voie verte ou mettent en lumière les acteurs du territoire. En 2023, à l'occasion des cinquante ans du PNR, ce sont une soixantaine de fresques et autres **créations artistiques** qui ont rejoint les abords de la voie verte. L'objectif affiché était de la rendre plus attractive et originale, tout en sensibilisant les visiteurs aux valeurs du parc en matière de protection de l'environnement.

Le PNR du Haut-Languedoc en chiffres :

- **117** communes
- **92 000** habitants
- **234** élus délégués
- **30** agents
- **5 M€** de budget en 2019

Partenaires :



Réseau des professionnels :



Source photo : <https://clairdutemps.com>



Source photo : www.rtsfm.com



Source photo : www.francevelotourisme.com

Aménagement

Mise en service : 2013

Longueur : 75 km

Largeur : 2 à 3 m

Usages : 

Fréquentation : 50 000/an

Coût : n.d.

Revêtement : Sable stabilisé

Équipements et services : toilettes publiques, points d'eau, aires de réparation, bornes de recharge VAE

Distinction : n.d.

En parallèle, le parc a accompagné la constitution d'un **réseau d'une centaine de professionnels** situés à moins de 5 km de l'itinéraire. Le **Réseau Pro Passa Païs** dispose de son propre site internet et communique ainsi sur l'offre de produits, services, activités, restauration et hébergements à proximité de la voie verte. Né en 2015, il permet d'améliorer la coopération entre les acteurs du territoire tout en développant des services adaptés aux besoins des cyclotouristes.



Site internet du Réseau Pro Passa Païs :
<https://passapaisveloccitanie.fr/>

Choix du revêtement

Lors de la création de l'itinéraire, le PNR a opté pour un revêtement en **sable compacté**. Malgré la rénovation partielle du chemin lors de dégâts liés aux intempéries et les coûts nécessaires à l'entretien, le parc ne regrette pas son choix.

Ce dernier répond en effet au souhait d'une meilleure **intégration paysagère** dans l'environnement du parc tout en offrant une surface confortable et roulante aux cyclistes.

Si ce revêtement convient bien à la majorité des vélos, poussettes et fauteuils roulants, il est en revanche déconseillé aux vélos de route.

Accessibilité

Bien qu'elle ne soit pas labellisée Tourisme et Handicap, la voie verte Passa Païs reste **accessible aux personnes à mobilité réduite**, que ce soit en fauteuil ou avec des vélos adaptés. Une brochure recense d'ailleurs tous les établissements accessibles ou labellisés à proximité de la voie verte ainsi que l'ensemble des aménagements réalisés pour leur confort.

Observations & enseignements

Le choix du type de revêtement n'est pas anodin puisqu'il induit des pratiques différentes selon la surface retenue. Il est donc conseillé de commencer par bien définir le public cible de l'itinéraire.

► À qui s'adresse notre voie verte ?

Si la mobilité touristique semble l'emporter sur la mobilité quotidienne, le type de pratique visé reste à définir.

La voie verte Passa Païs n'est pas labellisée Tourisme & Handicap car cela n'a pas été prévu lors de sa réalisation. Aujourd'hui, les adaptations à réaliser pour rejoindre le label seraient aujourd'hui trop lourdes et coûteuses.

► Le projet « Sur les traces de Guillaume » a-t-il vocation à être labellisé Tourisme & Handicap ?

Si tel est le cas, il est nécessaire d'anticiper et de l'acter rapidement pour inclure des aménagements spécifiques avant la phase des travaux.

Synthèse & recommandations

Les retours d'expérience des différents acteurs interrogés ont permis de formuler une série de recommandations en matière de gouvernance, de gestion de projet, d'aménagement et de mise en tourisme. Les porteurs de projets ont également émis quelques points de vigilance pour assurer la réussite du projet « Sur les traces de Guillaume ». Les observations et enseignements issus de ces entretiens sont repris et classés en quatre grandes thématiques.

1. Définition du projet

Alors que les contours du projet « Sur les traces de Guillaume » se dessinent, plusieurs éléments restent encore à définir.

En premier lieu, l'**ambition touristique** du projet mériterait d'être clarifiée afin d'en déterminer la cible ainsi que les usages attendus. Il est intéressant d'observer que les voies vertes étudiées visant à l'origine une cible purement touristique se sont également révélées très populaires auprès des locaux. Les pratiques de mobilité quotidienne et de loisirs ne sont donc pas à négliger car elles permettent de renforcer l'acceptabilité du projet et d'accroître sa fréquentation.

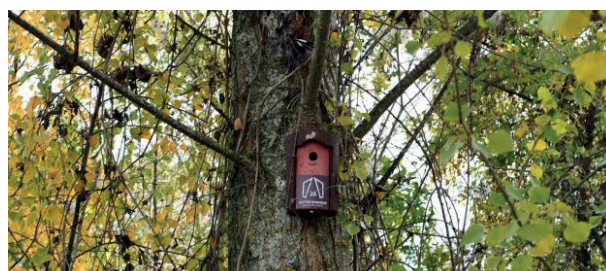
Deux des projets étudiés ont fait le choix de s'engager en faveur de l'**inclusion de tous les publics**. Si cette ambition devient aussi celle du projet « Sur les traces de Guillaume », il sera nécessaire de l'ancrer le plus tôt possible afin de pouvoir faire des choix en ce sens. L'obtention du label **Tourisme & Handicap** peut être un des objectifs visés s'il est anticipé bien en amont de la phase de réalisation afin d'éviter une coûteuse phase de mise en accessibilité une fois le projet livré. C'est ce qui est arrivé à la voie verte Passa Païs (projet 5) qui malgré un engagement fort (mais relativement récent) en faveur de l'accessibilité ne peut aujourd'hui prétendre au label. Sur cette voie verte de 75 km, répondre aux exigences du label serait synonyme d'investissements très lourds : rehaussement de tous les garde corps, gestion des traversées, correction des pentes, etc.

Pour autant, la voie verte des Gaves (projet 1) illustre que la labellisation d'une voie verte est possible si elle est anticipée.



Photo : Aménagement accessible (Activhandi, Tourisme & Handicap)

D'autres voies vertes choisissent de s'engager en faveur de la protection de la **biodiversité** à travers des aménagements spécifiques, des actions pédagogiques auprès des écoles, de la sensibilisation via des supports de médiation à destination du grand public, etc. C'est notamment le cas de la voie verte Portes Bonheur qui a fait le choix d'articuler son itinéraire avec la **Trame Verte & Bleue** (TVB) en mobilisant un appel à projet régional pour financer des actions et aménagements dédiés. Si le projet « Sur les traces de Guillaume » souhaite s'inscrire dans la TVB, des études complémentaires seront nécessaires.



Photos : Actions trame verte et bleue sur la voie verte Portes Bonheur (Communauté de communes des Portes de Rosheim)

2. Gouvernance et gestion de projet

Le projet « Sur les traces de Guillaume » regroupant cinq EPCI et deux villes, il nécessite la mise en place d'une gouvernance adaptée ainsi qu'un modèle économique pérenne.

Si le pilotage, la réalisation et la gestion du projet peuvent être confiés à une des sept collectivités en y associant les six autres, ce modèle de **gouvernance** apparaît peu probable car contraignant et lourd à porter pour un seul EPCI. Une gouvernance mutualisée à l'échelle du département semble également peu probable à ce stade car le projet n'a pas été inclus dans le Plan vélo 3 (2023-2028). L'association des sept collectivités impliquées sur le projet peut cependant être envisagée par le biais d'une structure externe telle qu'un syndicat mixte ou une association. Bien qu'il n'existe à ce jour pas de structure inter-EPCI compétente sur l'aménagement d'un itinéraire cyclable sur ce territoire, il peut être envisagé de créer une nouvelle entité pour assurer la maîtrise d'ouvrage du projet et la gestion de l'itinéraire. Une autre alternative consisterait à déléguer au pôle métropolitain, organe qui élabore aujourd'hui les SCoT et PCAET des cinq EPCI concernés par le projet « Sur les traces de Guillaume », une compétence opérationnelle en matière d'aménagement et de tourisme à l'échelle du territoire du projet. En plus de superviser la gestion de l'itinéraire dans la durée, une maîtrise d'ouvrage lisible et centralisée permettrait de simplifier le suivi et la prise de décision lors de la phase de réalisation.

Par ailleurs, l'**entretien** de la voie pourrait être supervisé par la structure en charge du pilotage et de la promotion de l'itinéraire. Pour le syndicat mixte PLVG (projet 1) qui dispose d'une brigade verte, l'entretien courant est réalisé par ses agents en interne. En l'absence d'une telle configuration, le futur porteur de projet pourrait déléguer cette tâche à une structure extérieure. Des chantiers d'insertion peuvent également être envisagés pour répondre à ce

besoin. Un échange avec les communes et intercommunalités traversées par l'itinéraire s'annonce nécessaire afin de clarifier le rôle et le niveau d'intervention de chacun.



Photo : Entretien voie verte (Pays de Lourdes et des Vallées des Gaves)

En matière de **financements**, le taux de fonds propres apporté par les structures interrogées varie de 20 % à 60 %. Les financements restants proviennent de l'Europe (LEADER, FEADER, FEDER), de l'État (ANCT, DETR, DSIL), de la DREAL, des Régions et des Départements. Au-delà des subventions d'investissement, il est également nécessaire de prévoir un budget de fonctionnement comprenant l'entretien de la voie, la coordination des acteurs et l'animation de l'itinéraire touristique. Plus de 10 ans après sa mise en service, le PNR du Haut-Languedoc (projet 5) cherche aujourd'hui un modèle de financement pérenne pour Passa Pais et la Véloccitannie. L'arrêt de certains fonds européens l'oblige à repenser son organisation et la répartition des rôles entre les acteurs ainsi qu'à chercher de nouveaux financements auprès des EPCI et des communes.

Que ce soit pendant la phase d'étude ou lors de la maîtrise d'ouvrage, une **gestion de projet** fluide et une gouvernance claire seront nécessaires. Pour assurer un pilotage transversal et pluridisciplinaire, il conviendra de mobiliser les instances compétentes, notamment les autorités locales, la société civile, les acteurs sociaux et les acteurs économiques. La création d'un COTECH et de groupes de travail permettront de consulter l'essentiel des parties prenantes institutionnelles et techniques du dossier. Sur ce

point, les échanges révèlent que les maires, de par leur connaissance pointue de leur territoire et du contexte local, peuvent jouer un rôle clé dans la réussite du projet. Des échanges bilatéraux ou collectifs pourront aussi être envisagés avec les habitants et usagers du tronçon retenu (riverains, agriculteurs, chasseurs, associations, entreprises, ...). Des concertations publiques peuvent aussi être organisées afin de recueillir les avis et répondre aux questions et éventuelles inquiétudes que pourrait susciter le projet.

3. Aménagement & scénographie

Le directeur adjoint de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien (projet 3) insiste sur l'importance de choisir une **maîtrise d'œuvre** conciliante et réactive. Le CAUE peut être un soutien précieux pour formaliser un programme exigeant avant de lancer le concours de MOE. Ils peuvent notamment aider à rédiger des orientations en faveur d'une bonne intégration paysagère du tracé. La compétence architecturale et paysagère ne sera d'ailleurs pas à négliger au sein de l'équipe projet afin de permettre la valorisation des paysages « ordinaires » sur l'itinéraire.

La plupart des acteurs interrogés recommandent l'utilisation d'un **revêtement** de type enrobé à chaud, plébiscité pour sa durabilité et sa facilité d'entretien. Ce revêtement s'avère également plus confortable pour de nombreux usagers car il procure un meilleur roulement aux cyclistes ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite.

Afin de permettre une bonne intégration paysagère, la Communauté de communes Touraine Val de Vienne a opté pour un revêtement de couleur claire pour la voie verte Richelieu – Chinon (projet 4). Le choix d'un enrobé coulé à froid s'est cependant avéré moins résistant et plus difficile à entretenir qu'un enrobé coulé à chaud. Moins de sept ans après sa mise en service, plusieurs parties détériorées ont déjà été refaites avec un enrobé à chaud « classique ».



Photo : Revêtement en enrobé, voie verte Portes Bonheur (Escapadeur)



Photo : Revêtement coulé à froid, voie verte Richelieu Chinon (Petit Futé)

Si l'intégration paysagère du tracé peut aussi être favorisée par un revêtement en sable stabilisé, celui-ci nécessite un entretien régulier et n'offre pas un confort de roulement optimal pour tous. Parmi les cinq projets étudiés, seul le PNR du Haut-Languedoc (projet 5) a fait le choix du sable stabilisé pour ne pas dénaturer l'environnement naturel et paysager du parc. Cela lui permet également d'ouvrir la voie aux cavaliers, même si cette pratique reste minoritaire et présente parfois des conflits d'usage avec les cyclistes. Les quatre autres projets étudiés ont d'ailleurs fait le choix d'interdire les chevaux sur leur voie verte.



Photo : Revêtement en sable stabilisé, voie verte Passa Païs (France Vélo Tourisme)

En matière **d'aménagement** et de **scénographie**, il ressort des échanges que la création d'une identité forte pour l'itinéraire peut passer par l'utilisation de matériaux uniques, la mise en place d'œuvres inspirées du territoire et de ses spécificités ou encore la valorisation du patrimoine historique, architectural et paysager. Il est d'ailleurs conseillé d'intégrer ces compétences au sein de l'équipe projet, au-delà des seuls VRD.

4. Mise en tourisme

Les outils et moyens de **communication** mis en œuvre autour de l'itinéraire constituent un enjeu majeur pour répondre à l'ambition de développement touristique. Les agences de communication sauront renforcer l'identité du projet et mettre en place les outils permettant une promotion uniforme et cohérente sur l'ensemble des territoires traversés. En prenant appui sur les offices de tourisme, les supports de communication permettent de valoriser le patrimoine local, l'offre de loisirs, d'hébergement ou de restauration ainsi que les services offerts aux usagers à proximité de la voie.



Photo : Brochure voie verte Portes Bonheur (Agence VO)

Avant la création de la voie, il sera nécessaire de répertorier l'ensemble des acteurs touristiques susceptibles de répondre aux besoins des cyclistes afin d'anticiper l'**évolution de la demande** avec les acteurs locaux. Des services de location de vélo peuvent par exemple être créés dans les villes de départ et d'arrivée, de même qu'une offre de restauration et d'hébergement dans les communes traversées par la voie.

La mise en place d'une voie verte permet également de **valoriser le patrimoine** de proximité grâce à une signalétique indiquant les points d'intérêt le long de la voie. Des boucles vélo peuvent aussi être créées au départ de la voie verte pour varier les itinéraires.

Enfin, la mise en place d'un **compteur** le long de la voie permettra d'avoir des données fiables sur sa fréquentation et d'objectiver son usage. Ces informations permettront également d'alimenter la communication et d'ajuster l'exploitation de l'itinéraire si nécessaire.

Conclusion

Le projet « Sur les traces de Guillaume » prévoyant la création d'une liaison cyclable entre Caen et Falaise et d'une scénographie racontant l'histoire de Guillaume le Conquérant, ce rapport de benchmark s'est concentré sur l'étude de cinq voies vertes scénarisées en France. Après analyse des différents itinéraires et échanges avec les porteurs de projets, une série de recommandations a pu être formulée, tant en matière de gouvernance et de gestion de projet, que d'aménagement et de mise en tourisme de l'itinéraire.

La définition claire du projet, en particulier de son ambition touristique, sociale et environnementale est primordiale à ce stade afin de permettre d'orienter les décisions à venir. Le choix du type de revêtement, la mise en accessibilité de l'itinéraire et l'intégration des enjeux environnementaux découlent notamment de ce choix et devront être pris en compte dès les premières étapes de conception.

Sur le plan de la gouvernance, une structure dédiée, pouvant prendre la forme d'un syndicat mixte ou d'une association intercommunale, apparaît comme une solution viable pour garantir une gestion coordonnée et durable du projet. Ce modèle permettrait de centraliser les responsabilités tout en impliquant activement les parties prenantes locales. L'élaboration d'un plan de financement diversifié et pérenne sera également nécessaire pour assurer la viabilité économique à long terme de l'itinéraire.

Enfin, la mise en tourisme du projet « Sur les traces de Guillaume » constitue un levier essentiel pour sa réussite. La mise en place d'une stratégie de communication cohérente, la valorisation du patrimoine local et la création de services adaptés (location de vélos, hébergement, restauration) permettront de renforcer l'attractivité de l'itinéraire et de booster sa fréquentation.

En conclusion, le projet « Sur les traces de Guillaume » présente un potentiel significatif pour dynamiser le tourisme local tout en répondant aux besoins de création d'une liaison cyclable entre Caen et Falaise. Sa réussite repose cependant sur une planification soignée, une gouvernance collaborative et une approche inclusive des différents enjeux identifiés.



Bande cyclable :

Espace réservé aux cyclistes sur la chaussée, identifié par un marquage au sol. Elle n'est pas physiquement séparée de la circulation automobile, mais réglementairement interdite aux véhicules motorisés (sauf en cas de nécessité, ex : desserte de bus).

Liaison douce :

Aménagement reliant deux pôles (gares, quartiers, équipements publics, zones résidentielles...) par un itinéraire sécurisé et continu réservé aux mobilités douces. Ces liaisons privilégient le confort, la sécurité et la lisibilité pour inciter aux déplacements alternatifs à la voiture.

Mobilité douce :

Ensemble des modes de déplacement non motorisés ou faiblement émetteurs de gaz à effet de serre : marche, vélo, trottinette, rollers, fauteuils roulants manuels, etc. L'expression met l'accent sur le faible impact environnemental et la sobriété énergétique.

Mobilité durable :

Concept plus large que la mobilité douce, intégrant aussi des modes motorisés mais moins polluants ou plus rationnels : transports en commun, covoiturage, véhicules électriques. Elle associe des objectifs environnementaux, sociaux (accessibilité) et économiques.

Piste cyclable :

Aménagement exclusivement réservé aux cyclistes, séparé physiquement de la chaussée automobile (bordures, végétation, marquage renforcé). Elle peut être à sens unique ou à double sens.

Voie verte :

Définie par le Code de l'environnement (article R110-2), il s'agit d'une voie en site propre, exclusivement réservée à la circulation des piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite et cavaliers (selon les aménagements). Les véhicules motorisés y sont interdits sauf dérogations (services, riverains). Elles constituent souvent des continuités vertes (anciennes voies ferrées, chemins de halage, digues, etc.).



Pour plus d'informations sur les aménagements cyclables, consulter :

- **Cahier des charges pour le développement des véloroutes**, Vélo et territoires (septembre 2023)
www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/09/Cdc-pour-le-developpement-des-veloroutes_V1_def.pdf
- **Revêtement des voies vertes : déjouer les idées reçues pour un choix responsable**, France Nature Environnement et AF3V (mai 2024)
www.af3v.org/livret-revetements-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable-af3v-fne/

Sources

1. Voie verte des Gaves

Entretien avec **Valérie PALLUT**, directrice du Pays de Lourdes et des Vallées des Gaves

<https://www.plvg.fr/page/historique-voie-verte-des-gaves>

<https://www.plvg.fr/page/pauses-ludiques-et-contem-platives>

<https://www.plvg.fr/page/gestion-et-entretien>

2. Voie verte Portes Bonheur

Entretien avec **Carole LELLOUCHE**, agent de développement de la Communauté de communes des Portes de Rosheim

<https://portes.mso-tourisme.com/>

<https://www.pierreexplorateur.fr/la-voie-verte-chemin-des-carrieres/>

3. Voie verte Neufchâteau – Coussey

Entretien avec **Nicolas DAILLY**, directeur adjoint de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien

<https://www.virgilebordin.com/post/sentier-artistique-voie-verte-neufchateau-fresque>

4. Voie verte Richelieu – Chinon

Entretien avec **Dominique RICARD**, directeur adjoint de la Communauté de communes Touraine Val de Vienne

<https://www.voie-verte-richelieu-chinon.fr/>

<https://ohrizon.com/actualites/actualite/l-exemple-de-voie-verte-chinon-richelieu>

5. Voie verte Passa Païs

Entretien avec **Emilie DUBOURG**, chargée de mission activités de pleine nature au Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc

<https://www.parc-haut-languedoc.fr/decouvrir-le-parc/activites-nature/la-veloccitanie>

<https://passa-pais.lespotnimes.com/>



Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande



Cofinancé par
l'Union européenne



Directeur de publication : Patrice DUNY

Réalisation : AUCAME 2025

Illustrations : AUCAME (sauf mentions contraires)

Contact : claire.pottier@aucame.fr



AUCAME
Caen Normandie

Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole

21 rue de la Miséricorde - 14000 CAEN

Tel. : 02 31 86 94 00

email : contact@aucame.fr

site web : www.aucame.fr

