



VADEMECUM SUR LES STANDARDS EUROPEENS DU PARCOURS DE LA VIA FRANCIGENA ITINÉRAIRE CULTUREL DU CONSEIL DE L'EUROPE

Projet de l'Association Européenne de la Via Francigena (AEVF) Comité européen de coordination technique interrégionale.

Coordination générale de la première édition: Silvia Lecci (AEVF)

Supervision et Coordinateur groupe de travail interrégional "Parcours":
Giovanni D'Agliano (Regione Toscana)

Supervision et Coordinateur groupe de travail interrégional "Hébergements et Services" : Laurette Proment (Regione Valle d'Aosta)

Membres du Comité interrégionale: Luigi Bianchetti (Regione Valle d'Aosta), Andrea Carubi (Regione Toscana), Velia Coffey (Canterbury City Council), Giuseppe Costa (Regione Lombardia), Gaetano Di Blasi (Regione Piemonte), Pierre Labadie (Comité Régionale Tourisme de Champagne-Ardenne), Christian Minacci, et Maryn Odermatt (Région Aigle), Luca Parodi, Michele Pagani, Veronica Raiola (Regione Liguria), Simone Quilici, Maria Vincenza Zongoli (Regione Lazio), Laura Schiff (Regione Emilia Romagna), Gaëtan Tornay (Canton Valais).

En collaboration avec: North Downs Way (Peter Morris), Swiss Rando (Pietro Cattanei, Ulrike Marx), Fédération Française de la Randonnée Pédestre (Valérie Lecurieux); Mairie de Champlitte (Martine Gautheron); Association Via Francigena France (François Louviot, Roger Vache, Jacques Guy); Itineraria s.a.s. (Alberto Conte), Meditteraid (Antonello Fratoddi); Gruppo dei Dodici (Alberto Alberti); Free Wheels Onlus (Pietro Scidurlo).

Ce Vadémecum utilise des extraits du Manuel *"Via Francigena – Una nuova offerta turistica italiana"*, cofinancé dans le cadre du projet interrégional *"Via Francigena"*, conformément à la loi italienne n. 135/01, art.5, clause 5.

©Droits réservés.



TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	5
I. INTRODUCTION A LA DEFINITION DU PARCOURS ET DES ETAPES	6
II. CRITERES ET PARAMETRES GENERAUX POUR DEFINIR LE PARCOURS A PIEDS, A VELO ET EN VOITURE	
2.1 Itinéraire à pied	10
2.2 Itinéraire vélo	13
2.3 Itinéraire à cheval	14
2.4 Itinéraire routier en voiture	15
III. VERIFICATION DES PROPRIETES PUBLIQUES ET DES PROPRIETES PRIVEES	16
IV. LES INFRASTRUCTURES LEGERES POUR DE PETITS SERVICES LE LONG DE L'ITINERAIRE VISANT A L'AMELIORATION DE L'UTILISATION DU PARCOURS	16
V. PARCOURS ACCESSIBLES ET BONNE PRATIQUES	17
VI. PROGRAMMER L'ENTRETIEN DU PARCOURS ET DE LA SIGNALISATION QUELQUES EXEMPLES	20
VII. IMPLICATION ET RELATION AVEC LES ASSOCIATIONS, LES ORGANISATIONS ET LES GROUPES SPORTIFS	21
VIII. COUVERTURE DU RESEAU TELEPHONIQUE	22
IX. METHODOLOGIE RELEVEMENT DES PARCOURS	22
X. PROCEDURE D'APPROBATION DES VARIANTES DE L'ITINERAIRES DE LA VIA FRANCIGENA	24
XI. BALISAGE ET SIGNALISATION EN EUROPE SUR LA VIA FRANCIGENA	
11.2 Recommandations générales sur des standards visuels communs pour la signalisation européenne de la Via Francigena	25
11.3 Balisage et signalisation sur la Via Francigena en Italie	26
11.4 Balisage et signalisation sur la Via Francigena en Suisse – Route 70	29
11.5 Balisage et signalisation sur la Via Francigena en France – GR®145	30
11.6 Balisage et signalisation sur la Via Francigena en Angleterre – North Downs Way	31
XII. LES STANDARD ESSENTIELS A GARANTIR DANS LES HEBERGEMENTS LE LONG DE LA VIA FRANCIGENA	32





AVANT-PROPOS

La Via Francigena, Itinéraire culturel du Conseil de l'Europe, est une grande infrastructure culturelle et touristique qui s'articule le long d'un parcours marqué par les témoignages historiques et artistiques et par les communautés vivantes animant les lieux traversés.

L'Association Européenne de la Via Francigene (AEVF), organisme habilité par le Conseil de l'Europe pour la mise en valeur de l'itinéraire européen a la mission de mettre en réseau les acteurs impliqués tout en développant des synergies multi-niveau et des outils partagés pour la croissance durable des territoires traversés.

Itinéraire historique de dialogue et de rencontre entre les peuples, la Via Francigena représente également aujourd'hui un instrument de préservation et mise en valeur des identités culturelles ainsi qu'un produit touristique qui nécessite des actions ciblées et appropriées.

Ce Vadémécum établit les standards qualitatifs communs et partagés qui sont essentiels pour garantir la sécurité et l'accessibilité de l'itinéraire, afin de fournir des indications pour la planification et la mise en œuvre du parcours, l'entretien, la mise en place de la signalisation et pour l'organisation des hébergements, dans le cadre d'un système de planification et de mise en valeur respectueuse des différents niveaux de responsabilité impliqués.

Ce document est le fruit du travail conjoint entre l'AEVF et les Régions européennes adhérentes au Comité européen de coordination technique inter-régionale de la Via Francigena, en étroite coopération avec les associations nationales et locales constamment impliquées dans la mise en valeur de l'itinéraire européen.

CONTENUS:

- STANDARDS ESSENTIELS A GARANTIR SUR L'ITINERAIRE A PIED, VELO, A CHEVAL, EN VOITURE
- SIGNALISATION ET BALISAGE EN EUROPE SUR LA VIA FRANCIGENA: RECOMMANDATIONS GENERALES ET TYPOLOGIES DE BALISAGE
- STANDARDS ESSENTIELS A GARANTIR DANS LES HEBERGEMENTS LE LONG DE LA VIA FRANCIGENA



INTRODUCTION A LA DEFINITION DU PARCOURS ET DES ETAPES

Le manuel fournit les critères qualitatifs généraux pour le choix des itinéraires, la cartographie et la méthodologie pour tracer l’itinéraire, ainsi que sa mise en sécurité et son monitoring régulier. La cartographie des itinéraires historiques, comme la Via Francigena, les voies de Rome et d’autres chemins de pèlerinage, implique premièrement l’analyse attentive des sources historiographiques et bibliographiques existantes, afin de mettre en application une approche philologique au moment de l’individualisation de l’itinéraire. Cette analyse permet l’individualisation d’un itinéraire primaire (le tracé incluant les quatre modalités d’utilisation de l’itinéraire: à pied, à vélo, à cheval, en voiture) et la vérification des parcours déjà présents et pratiqués, afin de proposer les améliorations possibles ou afin d’indiquer des variantes éventuelles. Plus d’informations sur cet aspect sont fournis dans le paragraphe

«Méthodologie relèvement des parcours»

Au moment de la définition des parcours il faudra choisir des chemins et des itinéraires qui sont ouverts pendant toute l’année. Le Col du Grand Saint Bernard fait exception car ici le passage à pied est interdit d’octobre jusqu’à juin chaque année à cause de la neige, mais l’on peut traverser le Col en voiture.

En ce qui concerne l’identification des étapes, nous avons commencé par une analyse historique des étapes que l’archevêque Sigéric avait notées dans son carnet de voyage en 990 pendant son retour de Rome à Canterbury, pour élaborer ensuite un cadre comparatif avec les étapes indiquées par l’Association Européenne de la Via Francigena et ses partenaires en Angleterre, France, Suisse et Italie ayant été approuvées par le Conseil de l’Europe. On cite dans ce qui suit le tableau général des étapes:

Submansiones de Sigérique		Les étapes praticables du parcours à pied ¹	
Toponyme historique (990 d.C)	Toponyme moderne		
?	Canterbury	Canterbury	
?	Dover	Dover	
		Calais	
LXXX Sumeran	Sombre	Wissant	
LXXIX (?)			
LXXVIII Gisne	Guînes	Guînes	
		Licques	
		Tournehem la Hem	
		Wisques	
		Delettes	
LXXVII Teranburh	Thérouanne	Thérouanne	
		Amettes	
LXXVI Bruwaei	Bruay-en-Artois o Bruay-la-Buissière	Bruay La buissière	
	Bruay La buissière	Ablain St Nazaire	

¹ Les étapes du parcours en France praticables à pied suivent le parcours homologué par la Fédération Française de la Randonnée Pédestre dans la Région Hauts-de-France et dans la Région du Grand Est. Dans cette dernière région le parcours historique est aussi praticable. Dans la Région Bourgogne – Franche Comté, les étapes du parcours praticable ont été indiquées par la Mairie de Champlitte en collaboration avec le comité départemental de randonnée pédestre.

LXXV Atherats	Arras	Arras	
		Bapaume	
		Roquigny	
		Péronne	
LXXIV Duin	Doingt	Doingt	
		Cartigny	
		Trefcon	
		Saint Quentin	
LXXIII Martinwaeth	Seraucourt-le-Grand	Seraucourt-le-Grand	
		Tergnier	
		La Fère	
		Cessières	
		Monts en Laonnois	
LXXII Mundlothuïn	Laon	Laon	
		Vosges	
		Chamouille	
LXXI Corbunei	Corbeny	Corbeny	
		Berry-au-Bac	
LXX Rems	Reims	Reims	
		Verzy	
		Condé-sur-Marne	
LXIX Chateluns	Châlons-en-Champagne	Châlons-en-Champagne	Etape historique: Châlons-en-Champagne
		St-Germain-la-Ville	Etape historique: St-Germain-la-Ville
		St-Amand-sur-Fion	Tappa storica: Nuisement-sur-C.
		La Chaussée sur Marne	
LXVIII Funtaine	Fontaine-sur-Coole	Vitry-le-François	Etape historique: Faux-Vésigneul Fontaine
		St-Remy-en-Bouzemont	Tappa storica: Coole
		Outines	Etape historique: Dampierre
LXVII Domaniant	Donnément	Chavanges	Etape historique: Donnément
		Rosnay l'hôpital	
		Precy-Saint-Martin	Etape historique: Precy-Saint-Martin
		Saint Léger sour Brienne	
		Brienne le Château	
		Dienville	Etape historique: Dienville
LXVI Breone	Brienne-la-Vieille	Dolancourt	
LXV Bar	Bar-sur-Aube	Bar sur Aube	
LXIV Blaecuile	Blessonville	Baroville	
		Orge	
		Chateauvillain	
		Richebourg	
		Mormant	
		Faverolles	

LXIII Oisma	Humes	Langres	
		Culmont	
		Rivières le bois	
		St-Broingt-le-Bois	
LXII Grenant	Grenant	Coublanc	
		Champlitte	
		Dampierre	
LXI Sefui	Seveux	Seveux	
		Vellexon	
		Bucey les Gy	
LX Cuscei	Cussey-sur-l'Ognon	Cussey	
LIX Bysiceon	Besançon	Besançon	
		Mamirolle	
		Ornans	
		Lods	
LVIII Nos	Nods		Etape historique: Les Premiers Sapins
		Mouthier	
LVII Punterlin	Pontarlier	Pontarlier	
		Les Fourgs	
		Sainte-Croix	
LVI Antifern	Jougne	Yverdon-les-Bains	
LV Urba	Orbe	Orbe	
		Cossonay	
LIV Losanna	Lausanne	Lausanne	
LIII Vivaec	Vevey	Vevey	
LII Burbulei	Vouvry	Aigle	
LI Sce Maurici	Saint-Maurice	Saint-Maurice	
		Martigny	
L Ursiores	Orsières	Orsières	
XLIX Petrecastel	Bourg-Saint-Pierre	Bourg-Saint-Pierre	
		Colle del Gran San Bernardo	
XLVIII Sce Remei	Saint-Rhémy-en-Bosses	Echevennoz	
XLVII Agusta	Aosta	Aosta	
		Châtillon	
		Verrès	
XLVI Publei	Pontey	Pont Saint Martin	
XLV Everi	Ivrea	Ivrea	
		Viverone	
XLIV Sca Agath	Santhià	Santhià	
XLIII Vercel	Vercelli	Vercelli	
		Robbio	
		Mortara	
XLII Tremel	Tromello	Garlasco	
XLI Pamphica	Pavia	Pavia	
XL Sce Cristine	Santa Cristina	Santa Cristina e Bissone	
XXXIX Sce Andrea	Corte San Andrea	Oriolitta	
XXXVIII Placentia	Piacenza	Piacenza	
XXXVII Floricum	Fiorenzuola d'Arda	Fiorenzuola d'Arda	
XXXVI Sce Domnine	Fidenza	Fidenza	

XXXV Metane	Medesano	Fornovo di Taro	
XXXIV Philemangenur	Felegara		
XXXIII Sce Moderranne	Berceto	Cassio	
XXXII Sce Benedicte	Montelungo	Passo della Cisa	
XXXI Puntremel	Pontremoli	Pontremoli	
XXX Aguilla	Aulla	Aulla	
XXIX Sce Stephane	San Stefano di Magra	Sarzana	
XXVIII - Luna	Luni	Massa	
XXVII Campmaior	Camaiore	Camaiore	
XXVI Luca	Lucca	Lucca	
XXV Forcri	Porcari		
XXIV Aqua Nigra	Ponte a Cappiano		
XXIII Arne Blanca	Fucecchio	Altopascio	
XXII Sce Dionisii	Borgo San Genesio		
XXI Sce Peter Currant	Coiano	San Miniato	
XX Sce Maria Glan	Santa Maria a Chianni	Gambassi Terme	
XIX Sce Gemiane	San Gimignano		
XVIII Sce Martin in Fosse	Ponte di Aiano	San Gimignano	
XVII Aelse	Gracciano		
XVI Burgenove	Abbadia a Isola Monteriggioni	Monteriggioni	
XV Seocine	Siena	Siena	
XIV Arbia	Ponte d'Arbia	Ponte d'Arbia	
XIII Turreiner	Torrenieri		
XII Sce Quiric	S. Quirico d'Orcia	S. Quirico d'Orcia	
XI Abricula	Le Briccole		
X Sce Petir in Pail	San Pietro in Paglia	Radicofani	
IX Aquapendente	Acquapendente	Acquapendente	
VIII Sca Cristina	Bolsena	Bolsena	
VII Sce Flaviane	Montefiascone	Montefiascone	
VI Sce Valentine	Viterbo	Viterbo	
V Furcari	Vetralla	Vetralla	
IV Suteria	Sutri	Sutri	
III Bacane	Baccano	Campagnano di Roma	
II Johannis VIII	La Storta	La Storta	
I Urbs Roma	Roma	Roma	



CRITERES ET PARAMETRES GENERAUX POUR DEFINIR LE PARCOURS A PIED, A VELO ET EN VOITURE

ITINÉRAIRE À PIED CRITÈRES ET PARAMÈTRES GÉNÉRAUX POUR DÉFINIR LE PARCOURS

Au moment de la définition du parcours il faudra privilégier les routes à faible trafic, et surtout les chemins ruraux et de randonnée. Dans le cas où on est obligé de choisir des voies asphaltées où il n'est pas possible de garantir un bon niveau de mise en sécurité, il est indispensable d'installer la signalisation limitant la vitesse des véhicules.

L'itinéraire doit permettre aux pèlerins/touristes/voyageurs de parcourir dans les meilleures conditions de sécurité et de manière continue le parcours entier de la Via Francigena tout en offrant l'opportunité de rentrer en contact avec le territoire, connaître ses excellences et ses particularités paysagères, historiques, artistiques, gastronomiques.

La mise en sécurité du parcours de randonnée identifié comporte avant tout la séparation du chemin pédestre avec la route praticable par les voitures ainsi que la protection contre le danger de chute.

Par conséquent, dans les lieux où le chemin de randonnée suit la route praticable par les voitures il sera nécessaire de créer de nouveaux sentiers le long des routes principales ou des trottoirs, ainsi que des palissades de protection et des infrastructures pour la sécurité des marcheurs bien visibles dans toutes les conditions climatiques (par exemple des cataphotes et des grilles pour l'écoulement de l'eau quand il pleut). Le chemin de randonnée doit avoir une largeur minimale permettant le passage en sécurité et sans interruption. Le parcours doit pouvoir être utilisé de manière continue. Pour ce faire l'on devra mettre en œuvre des ponts et des passerelles conformes aux normes, là où il sera nécessaire.

Au moment de la définition du tracé il faudra considérer et indiquer sa longueur, le dénivelé, la présence de gués. Il faudra aussi indiquer le niveau de difficulté (très facile, facile, difficile, très difficile), selon les caractéristiques du tracé².



² En Vallée d'Aoste, la signalisation pour les chemins de randonnée pédestre indique les niveaux de difficultés suivant: Touristique "T", Randonnée "E", Randonneurs Experts "EE", Randonneurs Experts /Alpinistes "EEA".

DÉFINITION DES ÉTAPES

Sur la base du carnet de voyage de Sigeric, la source historique de l'itinéraire certifié jusqu'à Rome, les étapes sont celles approuvées par le Conseil de l'Europe suite à l'approbation du dossier présenté par l'Association Européenne de la Via Francigena et par ses partenaires en Angleterre, France, Suisse, Italie.

Les étapes doivent être de 25 km de longueur en moyenne. L'itinéraire est planifié de sorte que chaque étape soit réalisable de manière modulaire: on peut parcourir l'étape entière ou bien en partie (10-15 km) pour consacrer du temps à la visite d'autres localités le long du parcours. L'itinéraire doit être planifié en sorte de permettre au voyageur de disposer de lieux de rafraîchissement et d'hébergement

à chaque étapes ainsi que de lieux où pouvoir boire et se reposer.

CONTRÔLES PÉRIODIQUES ET ENTRETIEN DU PARCOURS

Les parcours doivent être régulièrement entretenus. Pour cette raison il faut effectuer des contrôles périodiques, pour garantir la sécurité des utilisateurs. Les administrations compétentes devront encourager l'entretien du parcours et de la signalisation en coopération avec les organisations locales, les associations sans but lucratif et les associations de bénévoles engagées dans le secteur.



Quelques exemples de mise en sécurité et de développement du sentier de la VF en Toscane (Italie).



Des travaux de mise en sécurité du parcours de la Via Francigena dans le territoire du Latium (Italie).



Inauguration d'un pont le long de la Via Francigena au Valais (Suisse)

IDENTIFICATION DES SITUATIONS CRITIQUES

Il y a beaucoup de typologies de situations critiques mais aussi de critères d'analyse et des solutions possibles qu'il faut prendre en considération (propriétés privées, tracés dangereux, etc.). Quant à la sécurité, les passages pour piétons représentent un point critique: il faut éviter les passages pour piétons surtout dans le cas où

le parcours obligerait à croiser des routes à trafic intense ou celles où les voitures roulent à haute vitesse. Dans ces cas il est nécessaire de mettre en place des passages ou des déviations piétons très bien signalisés. Un autre aspect très dangereux est représenté par les parcours piétons suivant la chaussée de la route. Dans ce cas s'il y a des trottoirs le danger est inexistant mais s'il n'y a pas de trottoirs, des situations différentes peuvent se présenter:

Situation de la route	Travaux
Il y a le bas-côté le long de la route qui permet au randonneur de marcher	Délimitation du bas-côté à l'aide d'une bande blanche ; baliser le chemin de randonnée en sorte qu'il soit bien visible (si possible séparer le chemin pédestre par de la chaussée); nettoyage périodique du chemin pédestre; mise en place de signalétique signalant le parcours aux randonneurs; mise en place de signalétique signalant aux automobilistes la présence possible de randonneurs sur les chemins piétons; Faire attention tout particulièrement aux rétrécissements de la chaussée (virages, sous passages, etc.).
Il n'y a pas le bas-côté le long de la route	Sur les rues à faible trafic, il faut signaler la présence de randonneurs aux automobilistes ; Sur les rues à trafic intense, il faut marquer le tracé sur la carte comme dangereux et en même temps planifier des solutions structurelles ou prévoir et conseiller des parcours alternatifs.



Réalisation du chemin et du trottoir de la Via Francigena dans la Région du Latium



Ph: Guy Raskin

ITINÉRAIRE VÉLO CRITÈRES ET PARAMÈTRES GÉNÉRAUX POUR DÉFINIR LE PARCOURS

L'itinéraire vélo doit être le plus proche du parcours de randonnée pour autant qu'il respecte les paramètres de sécurité maximum par rapport à la circulation locale et il doit retenir les tracés les plus intéressants. Par conséquent il faut exclure les parcours qui sont moins intéressants ou monotones ou proposer des variantes à l'itinéraire principal. En ligne générale l'itinéraire vélo doit garantir la possibilité de voyager en sécurité, être bien signalé et offrir les services d'assistance et d'accueil à chaque étape.

Le parcours cyclable devrait transiter par des itinéraires avec moins de 1000 véhicules par jour et jamais plus de 2000 véhicules sur une piste partagée. Il est préférable de choisir les voies sans voitures (par convention dans cette catégorie rentrent les parcours traversés par 50 voitures maximum par jour). Les sentiers choisis devraient avoir une ampleur permettant à deux cyclistes de pédaler côte à côte pour la plupart du temps. Indépendamment du niveau de circulation routière il faut prendre en compte la vitesse autorisée sur la route partagée avec les vélos, tout en limitant fortement la vitesse là où c'est nécessaire. Dans les zones urbaines et sur les routes à haute circulation, la limite de 30 km/h est normalement une bonne solution. Le parcours cyclable doit être adapté aux vélos intermédiaires, tandis que les vélos tout-terrain pourront utiliser le trajet de randonnée. Selon les caractéristiques du trajet, il faut identifier et signaler le niveau de difficulté de chaque itinéraire (très facile, facile, difficile, très difficile). En plus il faut signaler aux cyclistes: la différence d'altitude, la pente et l'inclinaison de la route, la longueur et la largeur, l'existence de gués. Il est nécessaire de signaler à chaque étapes, où il y

a des services d'assistance/de réparations et des magasins qui vendent des accessoires pour les cyclistes. Au moment de la définition du parcours il faut également tenir compte des autres itinéraires cyclables existants sur le territoire et les points de croisement entre la Via Francigena et ses variantes. Il faudrait aussi prendre en considération les itinéraires vélos du réseau « Eurovelo », gérés par la Fédération Cycliste Européenne. Pour plus d'indications sur les standards de sécurité européens pour les itinéraires vélos l'on recommande de consulter le Manuel Eurovelo de la Fédération Cycliste Européenne⁴.

DÉFINITION DES ÉTAPES

Les étapes devraient avoir une signalisation supportant l'information pour les cyclistes, selon les lois en vigueur dans le contexte de référence. Des services d'assistance technique, ainsi que des magasins d'accessoires et ateliers de réparations, doivent être disponibles le long du parcours et de toute manière à chaque étape.

CONTRÔLES PÉRIODIQUES ET ENTRETIEN

Les parcours doivent être entretenus en état praticable. Pour cette raison il faut effectuer des contrôles périodiques, pour garantir la sécurité des utilisateurs. Les administrations compétentes devront encourager la programmation concernant l'entretien du parcours et de la signalisation en coopération avec les organisations locales, les associations sans buts lucratifs et les associations de bénévoles engagées dans le secteur.

³ www.eurovelo.org

⁴ "Eurovelo Guidance on the route development process", European Cyclist Federation, 2011, Brussels



ITINÉRAIRE À CHEVAL

CRITÈRES GÉNÉRAUX ET PARAMÈTRES POUR DÉFINIR LE PARCOURS

L'itinéraire équestre doit être le même, là où il est possible, que celui pédestre. L'équitation sur les chemins asphaltés doit être limitée aux passages menant au parcours rural. Compte tenu de la cible spécifique de cette typologie de parcours, le tracé pourra s'éloigner considérablement par les zones bâties.

L'itinéraire équestre doit privilégier les routes à faible trafic. Les étapes doivent offrir la possibilité d'accueillir les chevaux à l'aide d'infrastructures spécifiques (places de stationnement/box ou paddock) et doivent offrir des points d'arrêt et de rafraîchissement pour les chevaux et les cavaliers.

Entre les deux étapes il est indispensable de signaler l'existence de points d'approvisionnement d'eau et de planifier leur mise en place lorsqu'ils sont absents. Selon les caractéristiques de chaque partie de l'itinéraire, il faut identifier et signaler le niveau de difficulté (très facile, facile, difficile, très difficile).

En ligne générale l'itinéraire équestre est défini pour voyager sur la Via Francigena à cheval en toute sécurité tout en réjouissant des beautés paysagère, historiques, artistiques, culturelles et gastronomiques du territoire et en disposant de services pour l'arrêt et le rafraîchissement aussi bien des chevaux que pour les cavaliers.

DÉFINITION DES ÉTAPES

Au moment de la définition du parcours il faudra considérer et indiquer aux cavaliers : la dénivellation, la pente et l'inclinaison de la route, la longueur et la largeur de la route, l'existence de gués. Selon les caractéristiques du trajet, il faut identifier et signaler le niveau de difficulté de chaque itinéraire (très facile, facile, difficile, très difficile).

Chaque étape doit fournir la possibilité de logement pour le cheval aussi et dans les environs il faut qu'il y ait un réseau d'assistance incluant un maréchal-ferrant et un studio vétérinaire disposant d'une ambulance pour chevaux.

CONTRÔLES PÉRIODIQUES ET ENTRETIEN

Les parcours doivent être entretenus en état praticable. Pour cette raison il faut effectuer des contrôles périodiques, pour garantir la sécurité des utilisateurs. Les administrations compétentes devront encourager la programmation concernant l'entretien du parcours et de la signalisation en coopération avec les organisations locales, les associations sans buts lucratifs et les associations de bénévoles engagées dans le secteur.



ITINÉRAIRE ROUTIER EN VOITURE CRITÈRES GÉNÉRAUX ET PARAMÈTRES POUR DÉFINIR L'ITINÉRAIRE

Les étapes seront choisies selon les indications de Sigéric et l'itinéraire ne suivra pas nécessairement celui piéton. De toute manière il offrira au voyageur un itinéraire riche en opportunités de visite tout en bénéficiant d'excellences paysagères, religieuses, historiques, artistiques, gastronomiques ainsi que de réjouir de belles vues panoramiques le long de la route. Cette modalité de voyage permet de découvrir un territoire plus large par rapport à ce que l'on pourrait voir en utilisant d'autres modalités de voyage, tout en croisant des localités qui ne sont pas traversées par les autres parcours.

La planification d'un itinéraire en voiture peut aussi être idéale pour réaliser l'itinéraire intermodal, c'est-à-dire l'utilisation combinée de différentes modalités de voyage et de différents moyens de transport.

L'itinéraire en voiture doit être tracé en suivant le réseau routier ordinaire et en excluant les autoroutes et les voies rapides. L'itinéraire en voiture privilégiera, donc, les routes mineures. On fera tout particulièrement attention à ce que

l'itinéraire en voiture soit agréable du point de vue panoramique, tout en choisissant les routes paysagères.

Le long du parcours en voiture, encore plus dans les points d'intersection avec le parcours à pied, il est important de fournir la possibilité de se garer pour faire un tronçon de l'itinéraire à pied. La possibilité d'être transporté au lieu de départ est aussi particulièrement appréciée.

DÉFINITION DES ÉTAPES

La définition des étapes doit permettre aux voyageurs de personnaliser l'itinéraire et regrouper plusieurs étapes. Outre aux étapes, l'on marquera le long du parcours les points d'intérêt historique, architectural, et culturel que l'on peut découvrir dans les environs.



VERIFICATION DES PROPRIETES PUBLIQUES ET DES PROPRIETES PRIVEES

Lors de la définition de l'itinéraire il faut faire attention à ce que celui-ci emprunte les propriétés privées seulement lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions et surtout pour ne pas prendre la route.

Autrement, dans les cas où un accord avec le propriétaire de la rue privée pouvait être possible, sans comporter des implications financières importantes, l'accord devrait régler la mise en place du balisage et les droits de passage.

LES INFRASTRUCTURES LEGERES POUR DE PETITS SERVICES LE LONG DE L'ITINERAIRE VISANT A L'AMELIORATION DE L'UTILISATION DE L'ITINERAIRE

Il est conseillé de ne pas laisser de longues parties de l'itinéraire dépourvues des services nécessaires au randonneur. Une liste non exhaustive des infrastructures légères à placer le long du tracé, afin de permettre une utilisation de l'itinéraire sans problèmes, est fournie ci-dessous :

- Zone de repos qui devront être équipées de services différents selon la typologie de zone planifiée (bancs, fontaines d'eau potable, services hygiéniques, panneaux d'information, base pour barbecue, etc.). Tout particulièrement l'on met en évidence :
- Point d'approvisionnement d'eau potable: fontaines, café, etc.
- Des zones pour se protéger du soleil ou la

pluie pendant de moments de repos le long du chemin

- Des bancs : le nombre des bancs doit être proportionnel à la fréquence des visiteurs estimée
- Une corbeille : La typologie de corbeille doit considérer aussi bien son utilisation que les opérations de son prélèvement.
- Des services hygiéniques : les services hygiéniques devront être toujours présents à chaque étape et dans les parkings.
- Point d'info et d'accueil: les points d'info et d'accueil devront avoir les numéros utiles et d'urgence, les informations territoriales concernant l'itinéraire et les hébergements le long du parcours.



Zone de repos sur la Via Francigena en Toscane



PARCOURS ACCESSIBLE

Là où il est possible il est fortement recommandé de réaliser des parcours (ou adapter les existants) de sorte qu'ils soient vraiment accessibles à tous, faisant attention aux personnes aux exigences spéciales.

Le réseau européen pour le tourisme accessible fournit des conseils généraux de caractère éthique, des informations et des contacts concernant un code de comportement, des structures et des services concernant la planification du temps libre pour des personnes ayant des be-

soins spéciaux (www.accessibletourism.org). Les recommandations de l'Organisation Mondiale du Tourisme sur le Tourisme accessible⁵ fournissent une vision du Tourisme pour tous comme une opportunité et non seulement un devoir, permettant de développer des infrastructures et des services universaux étant utiles pour les personnes âgées, les familles avec des enfants, les personnes ayant des invalidités temporaires ou permanentes. Les bénéfices de ces services jouissent aussi les personnes qui n'en nécessiteraient pas.



CONTRÔLE SUR LE TERRITOIRE

Une véritable cartographie a été réalisée par l'association Free Wheels onlus sur le Chemin de San Benedetto, de Norcia à Cassino. Après avoir cartographié entièrement le chemin français en publiant le premier guide accessible sur le parcours pour Terre di Mezzo Editore, l'association a voulu revenir en Italie. Beaucoup d'autres cartographies sont en prévision. Aujourd'hui, sur la Via Francigena européenne, il n'existe pas encore une cartographie, mais les premières initiatives sont en phase de lancement. En collaboration avec la région Toscane et grâce à l'association Toscana Vie Francigene e Cammini, Free Wheels onlus a effectué un recensement des lieux d'accueil religieux et municipaux toscans pour souligner les difficultés et suggérer les modifications pour que ce soit utilisable par tous, le plus tôt possible.



BONNES PRATIQUES

Un tronçon de l'itinéraire de **la Via Francigena en Vallée d'Aoste** environ 2 km de longueur (du Monastère Mater Misericordia au Château Quart) fait l'objet du projet **"Via Francigena pour tous"**. Le long de ce segment du parcours différents projets sont en train d'être mis en œuvre afin de satisfaire le besoin d'autonomie de personnes ayant des déficiences visuelles ou de difficultés motrices ou intellectuelles. Ces projets incluent la mise en place d'une bordure qui sert comme "guide", la mise en sécurité du canal traversant la Via Francigena, la réalisation d'un guide audio descriptif du parcours et du Château, la réalisation d'un panneau tactile concernant le complexe architectural à installer hors du Château de Quart ; la réalisation d'un guide spécifique pour faciliter la lecture et la connaissance aux personnes ayant des difficultés intellectuelles. Ces travaux ne seront pas impactant sur l'environnement de l'itinéraire.



La mairie de Capannori, sur la Via Francigena en Toscane, a développé une partie de l'itinéraire urbain à ce que cela soit accessible pour les non-voyants, par le biais d'un signal acoustique lors d'obstacles. Un carrefour doté d'un système de lecture en braille et d'un signal acoustique pour les non-voyants, des panneaux d'alertes, ainsi que des passages piétons et vélo sans marche, accessibles aux personnes différemment habiles.



BONNES PRATIQUES LE LONG DE LA VIA

La région Toscane a lancé « Notre Francigena » dont l'objectif principal est d'impliquer tous les acteurs vers l'élaboration d'un Produit Touristique Homogène, qui agrège 39 communes en 4 domaines distincts avec 4 communes chefs de file : Nord (Pontremoli), Centre Nord (Lucques), Centre Sud (Fucecchio), Sud (Sienne). Chacune a signé une convention qui a pour but de permettre, à travers des coûts de gestion contenus et la planification des activités, l'exercice des fonctions d'accueil et d'information touristique à caractère supra communal, les activités d'entretien périodique ordinaire, la promotion et la communication du produit touristique et la surveillance et l'analyse des flux touristiques.

Entretien. Le parcours de randonnée a été classé en 4 catégories : tronçons routiers, routes blanches, chemins en terre et sentiers. Pour chacune de ces catégories, les activités d'entretien nécessaires et les prestataires ont été choisis.

Observatoire Touristique de Produit. Évaluation constante de la durabilité et de la compétitivité des activités d'accueil et d'organisation territoriales à travers l'engagement de tous les sujets qui œuvrent sur le territoire.

Accueil. L'objectif principal est la création d'un réseau d'Auberges qui permette la programmation des réservations à travers un système intégré et digital, la reconnaissance des structures religieuses qui offrent l'accueil gratuitement pour les pèlerins, la formalisation des standards minimums pour les structures d'accueil privées (localisation dans le rayon d'1 km du parcours de randonnée et de 5 km de celui cyclo-touristique ; disponibilité pour offrir une seule nuit, avec un tarif spécifique ; service de lavage et séchage des vêtements ou mise à disposition d'un lieu et équipement pour laver et sécher ; possibilité de dîner avec des plats traditionnels locaux et avec l'apport nutritionnel juste, à un tarif spécifique ; disponibilité d'un coin cuisine).

Coordination et liaison avec d'autres chemins. La réalisation du projet complet comprend aussi le travail de liaison avec d'autres chemins comme la Via del Volto Santo, la Via Romea Strata et la Via Romea Germanica. La réalisation d'un Masterplan avec des règles et des méthodologies pour tous les sujets qui, à la suite de la Francigena, veulent organiser un parcours à pied, en vélo ou à cheval. Le document définit les caractéristiques de mise en sécurité, les règles pour l'organisation du chemin, pour son entretien et pour l'hospitalité.





PROGRAMMER L'ENTRETIEN DU PARCOURS ET DE LA SIGNALISATION QUELQUES EXEMPLES

Assurer la sécurité aux randonneurs, cyclistes et cavaliers et – par conséquent – prendre en compte la mise en sécurité du parcours et une bonne signalisation ont une grande importance pour le développement du produit touristique culturel de la Via Francigena. Pour cette raison l'entretien du parcours doit être pris en compte dans une stratégie territoriale durable et à long terme afin d'éviter que les conditions climatiques et le temps qui passe empêchent l'utilisation de la Via et cause le gaspillage des investissements effectués pour le développement de l'itinéraire.

D'autant plus que l'entretien du parcours nécessite de petites ressources et permet d'éviter des dépenses et des travaux bien plus importants. En outre, l'entretien du parcours normalement porte à des formes de collaboration publique-privée et à la coopération entre les municipalités, souvent des municipalités de petites dimensions, tout en contribuant au développement social et économique du territoire grâce à la mise en valeur du territoire et à la promotion de la mobilité douce au cours du temps libre.

Quelques exemples de bonne pratique sont décrits ci-dessous pour leur capacité de régler, de planifier et de promouvoir l'entretien du parcours et de la signalisation de la Via Francigena par le biais aussi de la coopération entre des organisations publiques et privées:

- En **Suisse** la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre règle l'organisation et l'entretien des chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Selon cette loi les municipalités (y inclus celles traversées par la Via Francigena) sont responsables de l'infrastructure et de l'entretien des chemins tout en respectant les conditions établies par le Canton compétent et avec la possibilité de coopérer avec des associations spécialisées.
- La **Région Lazio**, en Italie, promeut chaque année des actions pour la mise en valeur de la Via Francigena grâce à la loi régionale n.19/2006. Dans le cadre de cette loi un appel d'offre a été publié pour l'année 2014/15 invitant les municipalités à se rassembler et à coopérer avec d'autres organisations, comme les universités, les organisations ecclésiastiques, les associations, les provinces avec l'objectif de planifier un entretien régulier du parcours et de la signalisation de la Via Francigena dans le territoire du Latium avec le support financier de la Région Lazio. 11 projets impliquant 103 municipalités ont été présentés.
- En 2015 **Région Toscane** a chargé l'Association Européenne de la Via Francigena d'effectuer le travail de monitoring et d'entretien de la signalisation et du parcours. Cette activité a été mise en œuvre en coopération avec l'Association Toscane de la Via Francigena, qui a assuré les activités de terrain.
- En **France** la Fédération Française de la Randonnée Pédestre (FFRP) est déléguée par le Ministère des sports pour la randonnée. Tout particulièrement la FFRP est chargée de régler et d'entretenir le réseau national de chemins de randonnée pédestre, ainsi que d'établir des critères qualitatifs et d'homologuer tous les chemins de randonnées selon les critères de classification nationale. La Via Francigena en France fait partie des chemins de Grande Randonnée (GR®) qui sont des chemins de randonnée de longue distance. La Via Francigena en France est signalisée comme GR145®. La FFRP est responsable de l'identification du tracé, de l'homologation et de l'entretien du parcours, en coopération avec son réseau de comités régionaux et départementaux.



IMPLICATION ET RELATION AVEC LES ASSOCIATIONS, LES ORGANISATIONS ET LES GROUPES SPORTIFS

Normalement sur le territoire il y a de différents acteurs intéressés à la mise en œuvre, l'aménagement, le développement et l'animation des parcours. Notamment il y a beaucoup d'associations, d'organisations et des groupes sportifs (trekking, randonnée, cyclisme, tourisme, V.T.T., sport équestre, etc.). Il est important de promouvoir et faciliter toute forme de collaboration avec ces associations ainsi qu'avec d'autres associations, organisations et groupes travaillant sur le territoire qui sont actifs dans les secteurs concernant

l'itinéraire historique de pèlerinage et de communication de la Via Francigena. Pareillement il faut promouvoir toute forme d'accord et toute initiative conjointe avec les régions et les institutions locales qui portent à la définition et à la promotion des itinéraires. L'implication des associations permet d'assurer l'animation de l'itinéraire et la mise en valeur de son patrimoine culturel et naturel, en assure l'entretien et le monitoring tout en offrant une contribution importante à l'assistance au randonneur et au voyageur en général.



COUVERTURE DU RESEAU TELEPHONIQUE

Il est opportun que les administrations publiques garantissent la couverture Wi-Fi qui permette aux voyageurs d'utiliser des services d'assistance et favorisent la sécurité le long de

l'itinéraire. Au cas où la couverture complète du wifi n'est pas possible il est recommandé d'assurer la connexion avec les numéros de téléphone d'urgence.

METHODOLOGIE RELEVEMENT DES PARCOURS

Exécution d'un relèvement cartographique

La cartographie des itinéraires historiques, comme la Via Francigena, les voies de Rome et d'autres chemins de pèlerinage, implique premièrement l'analyse attentive des sources historiographiques et bibliographiques existants, afin de mettre en application une approche philologique au moment de l'individualisation de l'itinéraire. Cette analyse permet l'individualisation d'un itinéraire primaire et la vérification des parcours déjà présents et définis, afin de proposer les améliorations possibles ou afin d'indiquer des variantes éventuelles. L'itinéraire primaire sera ensuite marqué sur la cartographie officielle. Au cours de cette phase d'individualisation de l'itinéraire il est fondamental de garantir l'utilisation du parcours entier en toute sécurité.

La réalisation de la cartographie inclut une phase préliminaire dans laquelle il faut:

- examiner les sources historiques et bibliographiques se référant à l'itinéraire identifié (Via Francigena de Sigéric, ses variantes historiques, voies de Rome ou itinéraires mineurs) et noter et marquer le (ou les) anciens parcours selon les documents;
- analyser les parcours modernes éventuels qui sont utilisés afin de les rajouter au tracé final de l'itinéraire qu'ils soient des variantes possibles ou des itinéraires mineurs.

Nous donnons ci-dessous des suggestions de support à la mise en œuvre de la phase préliminaire pour une individualisation du parcours optimale:

- Examen du parcours sur carte 1:25.000 (carte de randonnée ou bien sur carte IGN, si disponible)
- Contrôle du parcours sur cartes à l'échelle plus détaillée (1:10.000 ou bien 1:5.000, si di-

ponible)

- Insertion de la cartographie disponible sur des appareils SPG

Après les recherches préliminaires on passe aux phases opérationnelles prises sur le terrain, qui incluent:

- Le calcul du parcours entier prise sur place
- La détermination et vérification du parcours identifié sur carte
- Des modifications éventuelles sur la base de problèmes éventuels rencontrés lors de la vérification sur le terrain par rapport à l'itinéraire identifié sur la carte
- Mise en évidence d'aspects critiques éventuels : gués, passage piéton sur des routes, chutes de pierres, dangers réels ou éventuels, croisement avec des propriétés privées ou d'autres aspects similaires.
- Documentation photographique du parcours : parties difficiles, points d'arrêt/de rafraîchissement. émergences naturalistes et historiques/artistiques

Ensuite l'on passe à la phase de l'examen des données ce qui comprend:

- Examen des données recueillis par le système de navigation satellitaire
- Contrôle des données SPG prises sur la cartographie disponible et comparaison avec les données prises sur le terrain
- Contrôle des tracés par une vue panoramique satellitaire *Google Earth* ou à l'aide d'un logiciel similaire
- Extraction des données géo référencées et élaboration d'un tableau Excel ayant toutes les données collectionnées
- Elaboration du graphique altimétrique
- Elaboration des tableaux distances/temps du parcours

Enfin les phases finales incluent:

- Rédaction d'un rapport final fournissant les données sur support électronique tel que CD ou DVD: cartographie, photos et données SPG, les problèmes éventuels mis en évidence, solutions recommandées, informations additionnels sur les hébergements, informations culturelles;
- Remise du tracé du parcours définitif sur cartographie papier à l'échelle 1:25.000;

- Si demandé, remise d'un rapport ultérieur éventuel concernant spécifiquement la mise sur place du balisage.

Il est souhaitable que chaque Région traversée par la Via Francigena, se dote d'un instrument législatif qui régit et qui systématise les chemins de randonnée pédestre.

CARTOGRAPHIE

La cartographie doit être réalisée à l'échelle de 1:10.000. Les parcours devront être cités dans les cartes techniques régionales. Le parcours entier et surtout les carrefours et les variantes du parcours doivent être géo référencés.

Les tracés de l'itinéraire devront être marqués à l'aide d'une ligne continue (verte pour l'itinéraire à pied; bleu pour l'itinéraire vélo; marron pour l'itinéraire équestre; bleu ciel pour l'itinéraire en voiture). Lorsque les tracés des itinéraires à pied et vélo franchissent des routes publiques ils devront être indiqués en jaune, car il faut les traverser prudemment.

Les tracés des itinéraires individualisés qui sont considérés dangereux pour la sécurité des utilisateurs doivent être marqués par une ligne continue rouge. Les tracés qui sont fortement déconseillés car ils sont très dangereux doivent être marqués par une ligne rouge en pointillé.

Les tracés marqués par une ligne rouge continue et en pointillé nécessitent urgemment des mesures et interventions structurelles pour la résolution de la condition de risque et de danger.





PROCEDURE D'APPROBATION DES VARIANTES A L'ITINERAIRE DE LA VIA FRANCIGENA

L'itinéraire culturel de la Via Francigena certifié par le Conseil de l'Europe est le résultat du travail d'un comité international scientifique et multidisciplinaire ainsi que de la planification territoriale partagée par les acteurs locaux en Angleterre, France, Suisse, Italie. L'Association Européenne de la Via Francigena et ses partenaires locaux sont engagés dans la mise en valeur et la préservation de l'itinéraire certifié ainsi que dans la promotion de la praticabilité régulière de l'itinéraire.

Des variantes au parcours principal ou des parcours alternatifs qui se détachent et se reconnected à l'itinéraire principal ou qui convergent vers l'itinéraire principal peuvent être examinés et approuvés par l'Association Européenne de la Via Francigena. Les propositions de variantes doivent être historiquement encadrées dans le réseau des chemins de pèlerinage historiques vers Rome et Jérusalem.

Au cas où l'itinéraire historique ne peut pas être inclus entièrement dans l'itinéraire praticable, des panneaux spécifiques pourront informer sur l'itinéraire historique.

L'Assemblée Générale de l'AEVF examinera la

demande d'approbation des variantes à l'itinéraire principal de la Via Francigena en évaluant les critères suivant:

1. Approbation formelle par l'autorité publique territoriale compétente
2. Amélioration des conditions de sécurité;
3. Itinéraire plus court;
4. Amélioration philologique de l'itinéraire principal (par exemple la variante peut inclure une *sumbansio* indiquée par Sigeric, ou un ancien hôpital ou un site religieux);
5. Amélioration des conditions environnementales (par exemple moins de circulation, le croisement de zones de valeur culturelles et paysagères);
6. Meilleurs hébergements et services (auberge, restaurants, fontaines, zones de repos, etc.);

La demande d'approbation de la variante devra être soumise selon le Règlement spécifique à demander à l'Association Européenne de la Via Francigena.

Quand les variantes sont approuvées par AEVF elles sont communiquées au Conseil de l'Europe.





BALISAGE ET SIGNALISATION EN EUROPE SUR LA VIA FRANCIGENA

RECOMMANDATIONS GENERALES SUR DES STANDARDS VISUELS
COMMUNS POUR LA SIGNALISATION EUROPEENNE DE LA VIA FRANCIGENA

L'itinéraire qui doit être signalisé est exclusivement celui qui est téléchargeable sur le site web AEFV et sur les sites des structures gestionnaires de l'itinéraire. Des modifications temporaires à l'itinéraire doivent être communiquées à l'AEVF ainsi qu'aux structures gestionnaires, et signalisées comme temporaires.

La signalisation doit être placée exclusivement par ceux qui sont autorisés et le long du parcours certifié par AEFV, en accord avec les communes traversées. L'Association Européenne de la Via Francigena (AEVF) protège et promeut le parcours certifié de la Via Francigena, certifié dans le cadre du Programme des Itinéraires Culturels du Conseil de l'Europe, tout en soutenant l'itinéraire comme un produit touristique, culturel, émotionnel et expérientiel.

Dans ce but AEFV a enregistré la "marque du pèlerin" (dont l'AEVF est titulaire) pour des activités institutionnelles et commerciales. L'utilisation de cette marque doit préalablement être autorisée par l'AEVF. Pour plus d'informations sur le règlement d'utilisation de la marque et du logotype de l'AEVF, il est possible de consulter le site web www.viefrancigene.org/fr/.

Le balisage et la signalisation sont réglés différemment dans les quatre pays traversés par la Via Francigena. Par conséquent différents caractéristiques sont présentes selon les pays où l'on voyage.

Toutefois il est possible d'utiliser des éléments de communication et d'information communs qui sont en ligne avec les lois nationales tout en permettant d'identifier à l'échelle européenne l'itinéraire culturel.

Le Comité Européen de coordination technique interrégionale recommande l'utilisation de standards visuels communs pour le balisage et la signalisation européenne de la Via Francigena, comme indiqué ci-dessous :

BALISAGE ROUTIER:

- Nom de l'itinéraire culturel "Via Francigena" ou
- Le logo du pèlerin jaune (avec le drapeau bleu)

BALISAGE PÉDESTRE:

- Nom de l'itinéraire culturel "Via Francigena" ou
- Le pèlerin noir ou le logo du pèlerin jaune (avec le drapeau bleu)

ADHÉSIFS, BALISAGE À LA PEINTURE OU EN VERNIS ET D'AUTRES BALISAGES:

- Acronyme de l'itinéraire culturel "VF", ou
- Le pèlerin noir ou jaune ou (avec le drapeau bleu), ou
- Le nom de l'itinéraire culturel "Via Francigena".

A l'entrée de chaque Commune traversé par l'itinéraire certifié, l'on recommande de placer le panneau «Commune sur la Via Francigena»





BALISAGE ET SIGNALISATION SUR LA VIA FRANCIGENA EN ITALIE

Le « Manuel sur le balisage et la signalisation de la Via Francigena en Italie » produit en 2016 par AEVF illustre les caractéristiques techniques et les modalités de mise en place de la signalisation, dont on indique les typologies ci-dessous.

1) BALISAGE ET PANNEAUX DIRECTIONNELS



Vallée d'Aoste

Panneau jaune directionnel en métal.

La Via Francigena correspond à la route 103 indiquée dans un rectangle avec le logo du pèlerin.



Piemont, Lombardie, Emilie-Romagne, Ligurie, Toscane, Latium

Panneau marron directionnel en métal,

sur les tronçons du parcours ouverts aux véhicules motorisés. Le nom de l'itinéraire « Via Francigena » est à côté du symbole indiquant la typologie du chemin (à pied/à vélo/à cheval/en voiture).



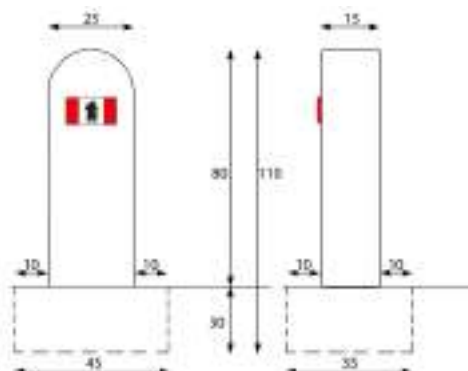
Panneau directionnel en métal rouge

et blanc le long de sentiers pédestres, interdits aux véhicules motorisés. Outre le nom de l'itinéraire, la destination finale du parcours est aussi indiquée (Canterbury – Roma – Gerusalemme) selon la direction et la section du parcours où la signalisation est placée. Le logo européen AEVF est placé sur le côté.



Plaquette en metal.

Cette plaquette confirme la direction. Couleurs rouge et blanc avec le pèlerin noir.



Borne en pierre.

Il est parfois abbiné avec d'autres signaux.



Adhésif blanc-rouge

ayant le pèlerin noir et le nom complet de l'itinéraire.

PHOTO ©: Itineraria



L'adhésif est parfois placé avec d'autres adhésifs avec flèche et le symbole du pèlerin noir ainsi que la destination.



Balisage en vernis

ayant le symbole du pèlerin noir ou l'acronyme "VF" de l'itinéraire.

PHOTO ©: Itineraria



Balisage en vernis pour confirmer la direction

2) PANNEAUX INFORMATIFS

Quelques exemples de panneaux information-nels où l'on peut trouver une description des caractéristiques territoriales et historiques de la Via Francigena dans la zone de référence ainsi que des informations sur l'itinéraire dans son entier.

A partir de 2016, dans le « Manuel du balisage et de la signalisation sur la Via Francigena en Italie » des modèles de panneaux information-nels ont été proposés pour l'étape, le territoire et le lieu.



3) PANNEAUX D'ETAPE



Panneau en métal marron placé à l'entrée de l'étape.



Balisage "Commune sur la Via Francigena"



BALISAGE ET SIGNALISATION SUR LA VIA FRANCIGENA EN SUISSE – ROUTE 70

Le balisage des chemins de randonnées pédestres et des itinéraires de Suisse Mobile

En Suisse la Via Francigena utilise les chemins de randonnée pédestre officielle. En plus la Via Francigena est balisé avec le balisage des itinéraires de Suisse Mobile (route 70). Les chemins de randonnées pédestres et les itinéraires de Suisse Mobile sont balisés de manière uniforme dans toute la Suisse. La signalisation se base sur la norme suisse pour la signalisation du "trafic lent" (SN 640 829a). Cette dernière est aujourd'hui la seule norme au monde qui règle de manière uniforme la signalisation pour

la mobilité douce.

Les panneaux jaunes pour les chemins de randonnée pédestre sont complétés par un système uniforme de champs de désignation verts avec les noms et numéros des itinéraires. Un numéro à un chiffre correspond à un itinéraire national, à deux chiffres à un régional et à trois chiffres ou sans numéro à un local.

La Via Francigena en Suisse correspond à la route 70 étant classifiée comme un itinéraire régional dans le réseau national d'itinéraires pour une «mobilité douce»⁶.



Panneau jaune pour les chemins de randonnée pédestre, le champ de désignation du parcours vert pour les chemins de randonnée, indiquant le nom de l'itinéraire (Via Francigena), les deux chiffres (70) pour les itinéraires régionaux suisses et le symbole du pèlerin jaune.

⁶ Source: www.wanderland.ch dernier accès 23/10/2015



Gran San Bernardo. Ph: Pays du St-Bernard



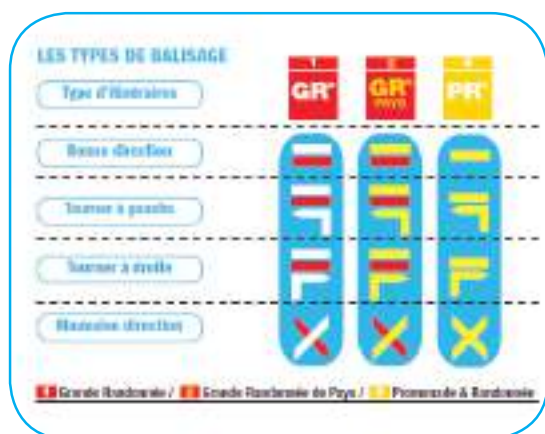
SIGNALISATION ET BALISAGE SUR LA VIA FRANCIGENA EN FRANCE – GR® 145

La Via Francigena est homologuée en Sentier de Grande Randonnée avec le numéro 145 dans la Région Hauts-de-France et dans la Région du Grand-Est. En Région Bourgogne-Franche-Comté l'homologation est en train d'être mise en œuvre par la Fédération Française de la Randonnée Pédestre (FFRP).

Les GR® sont des chemins de randonnée pédestre de longue distance en France dont la qualité et le niveau sécurité sont garantis. Là où le parcours est homologué il est entièrement signalé en blanc et rouge (conformément

à la charte officielle du balisage des itinéraires homologués en GR® par la Fédération Française de la Randonnée Pédestre). Ce balisage est parfois accompagné par des panneaux illustrant la voie historique et le logotype de l'A-EVF.

La Charte officielle du balisage et de la signalisation éditée par la FFRP en 2009 fournit les informations techniques sur l'utilisation et la mise en place de la signalisation le long des chemins de randonnée en France.



Signalisation en vernis ou Adhésif blanc et rouge pour les chemins de randonnée pédestre GR® (Grande Randonnée).

Des symboles différents indiquent la continuité du parcours, le tourné à gauche ou à droite, la mauvaise direction.



Panneau généralement jaune, indiquant le nom de l'itinéraire, la marque fédérale blanche et rouge pour le parcours de randonnée pédestre. Il se trouve parfois le logo de l'Association Européenne de la Via Francigena.



BALISAGE ET SIGNALISATION SUR LA VIA FRANCIGENA EN ANGLETERRE - NORTH DOWNS WAY

La Via Francigena en Angleterre correspond à l'itinéraire "North Downs Way", de Canterbury jusqu'à Dover.



Signalisation en bois indiquant l'itinéraire North Downs Way.

Le logo de l'Association Européenne de la Via Francigena est parfois inclus.





LES STANDARD ESSENTIELS A GARANTIR DANS LES HEBERGEMENTS LE LONG DE LA VIA FRANCIGENA

Sur le parcours de la Via Francigena l'on peut héberger à bas prix, dans des hébergements religieux, auberges, gîtes d'étapes, ainsi que dans des hébergements touristiques, tels que des hôtels, chambres d'hôtes, agritourismes, etc.

Le Comité européen de coordination technique interrégional a défini les standards essentiels à garantir dans les hébergements sur la Via Francigena afin d'être inclus dans la liste des «Hébergements amis de la Via Francigena» qui est promue sur le web ainsi que dans les guides et revues spécialisés. Cette activité vise à accueillir de manière appropriée les pèlerins et les touristes en voyage sur la Via Francigena et à répondre à leur exigences spécifiques.

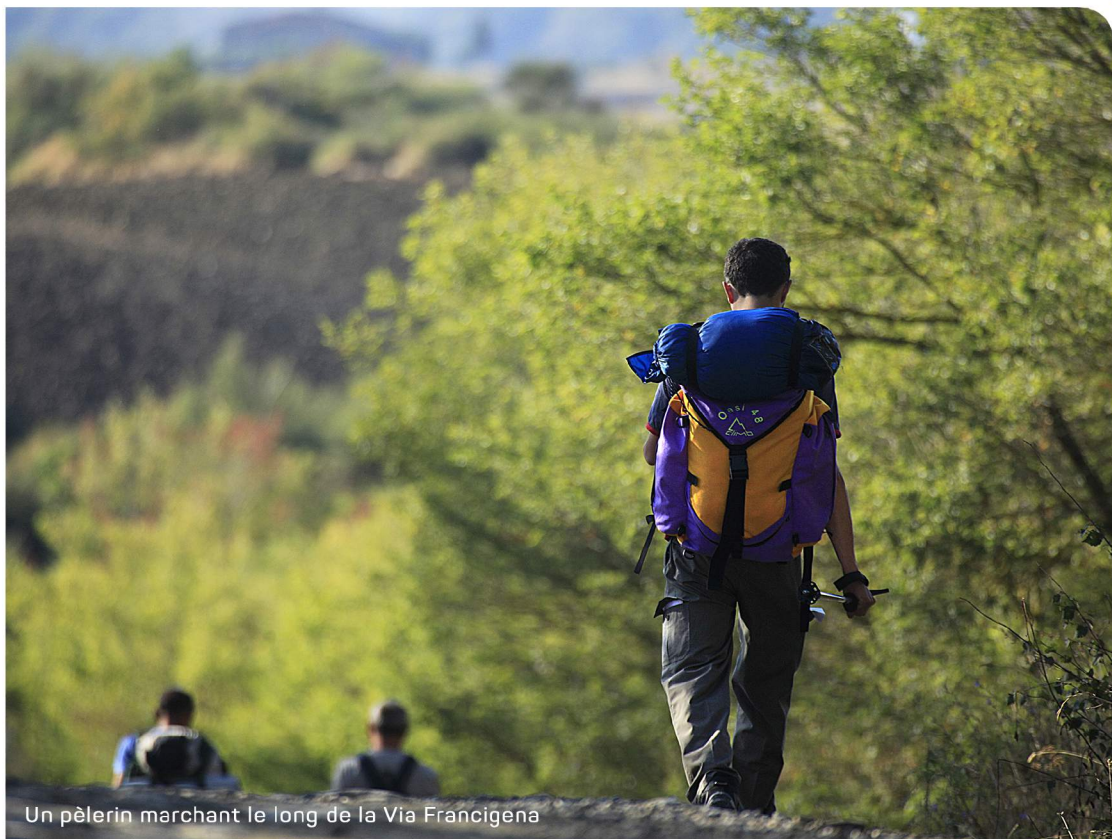
Les standards essentiels à garantir dans tous les hébergements le long de la Via Francigena pour les randonneurs, ainsi que pour les cyclistes sont indiqués ci-dessous. Pour les touristes en voiture il faut considérer les critères touristiques-culturels qui ne tiennent pas en considération la mobilité douce.

1. Etre situés dans un rayon de 1km du parcours à pied et 5km du parcours vélo;
2. Disponibilité du timbre pour la crédentiale du pèlerin de la Via Francigena;
3. Disponibilité à offrir aux touristes de la Via Francigena avec la crédentiale, la possibilité de séjourner pour une seule nuit, à un tarif préférentiel;
4. Fournir le service de lavage et séchage vêtements ou mise à disposition d'une chambre/compartment pour laver et faire sécher les vêtements et l'équipement (en accord aussi avec des services extérieurs dans un rayon de 100mt de l'hébergement);
5. Disponibilité d'un compartiment pour les chaussures et/ou les vélos et d'un espace pour l'entretien basique du vélo. Disponibilité à la demande et payants de matériel pour réparer les vélos (chambre à air, tip top, etc.);
6. Possibilité de dîner sur place, avec l'offre d'un "menu du pèlerin", avec plats de la tradition locale et ayant le juste apport nutritionnel, tout en bénéficiant d'un prix préférentiel. Alternativement, il est possible de donner la disponibilité d'un espace cuisine (service facultatif);
7. Coin avec matériel d'information sur la Via Francigena en plusieurs langues (informations sur les étapes suivantes, cartes et guides à consulter); mise à disposition d'information touristiques et culturelles du territoire en plusieurs langues, y inclus les informations sur les hébergements dans les étapes suivantes; journaux et littérature spécialisés pour pèlerins, marcheurs et cyclistes;
8. Service de transport bagages et vélo: service de navette payant pour le transport bagages et vélo, en accord avec des opérateurs extérieurs aussi (service facultatif);
9. Service d'urgence: possibilité de récupérer le randonneurs/cyclistes en difficulté (service facultatif);
10. Informations des horaires des trains et des moyens de transport public, de la météo local, des pharmacies et des services d'assistance technique dans les environs concernant aussi la réparations de vélo et l'achat d'équipement (numéros de téléphone, horaire d'ouverture, etc.);

11. Accès gratuit sur l'internet en modalité wifi ou par un ordinateur mis à la dispositions des clients, afin de se connecter au site web de l'itinéraire, consulter les actualités et obtenir les cartes des différentes étapes;
12. Informations sur les guides touristiques et pédestres certifiés, pour visiter les lieux d'intérêts locaux ou pour être accompagné le long de l'itinéraire;
13. Disponibilité d'un carnet pour les clients avec les observations et les expériences d'autres touristes de la Via Francigena;
14. Service de location de vélos de bonne qualité et d'équipement ou informations sur les magasins offrant le service dans les environs (numéros de téléphone et horaires d'ouverture).

Ph: Sophie Martineaud.





Un pèlerin marchant le long de la Via Francigena



L'itinéraire culturel européen



Une auberge le long de la route européenne



Le balisage bidirectionnel à Canterbury et à Rome



**VIA
FRANCIGENA**
EUROPEAN ASSOCIATION

Cultural route
of the Council of Europe
Itinéraire culturel
du Conseil de l'Europe



COMITÉ EUROPÉEN DE
COORDINATION TECHNIQUE
INTERRÉGIONAL DE
LA VIA FRANCIGENA

www.viefrancigene.org