



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

CONSEIL REGIONAL NOUVELLE-AQUITAINE

SCHEMA REGIONAL DES VELOURUTES 2020-2030



Mars 2020

SOMMAIRE

PARTIE 1 – LES VELOURUTES EN NOUVELLE-AQUITAINE : CONSTATS ET POSITIONNEMENT REGIONAL.

| | |
|---|----|
| 1 – CONSTATS ET BILANS | 5 |
| 2 – TENDANCE DES PRATIQUES ACTUELLES ET POTENTIELLES DU VELO | 8 |
| 2.1 – La segmentation des pratiques du vélo en France et en Europe | 8 |
| 2.2 – Le positionnement de la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'ensemble de ces segments : une pratique en augmentation | 13 |
| 3 – EN SYNTHESE | 20 |

PARTIE 2 – LA DEFINITION DU MAILLAGE REGIONAL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

| | |
|---|----|
| 1 – DEFINITION CONCERTEE DU MAILLAGE REGIONAL | 23 |
| 1.1 – Tracés sur le secteur Nord-Ouest | 25 |
| 1.2 – Tracés sur le secteur Nord Est | 27 |
| 1.3 – Tracés sur le secteur Centre | 29 |
| 1.4 – Tracés sur le secteur Sud | 32 |
| 2 – FINALISATION DU MAILLAGE REGIONAL | 34 |
| 3 – ESTIMATIONS FINANCIERES, FREQUENTATIONS ET RETOMBEEES ECONOMIQUES | 36 |
| 3.1 – Les estimations financières | 36 |
| 3.2 – Les fréquentations et retombées économiques | 38 |

PARTIE 3 – PLAN D’ACTION 2020-2030 POUR DEVELOPPER LES SERVICES PROPOSES AUX CLIENTELES

| | |
|---|-----------|
| OBJECTIF 1 : STRUCTURER L’OFFRE DE SERVICES | 43 |
| Chantier 1 : Adapter l’offre d’hébergement aux pratiques cyclables | 43 |
| Chantier 2 : Structurer le déploiement du réseau accueil vélo | 45 |
| Chantier 3 : Développer l’offre de location sur le territoire | 47 |
| Chantier 4 : Améliorer les services le long des itinéraires | 49 |
| OBJECTIF 2 : AMELIORER LES INTERMODALITES VELO-TRANSPORTS PUBLICS | 51 |
| Chantier 5 : Améliorer les intermodalités à vocation touristique (embarquement) | 51 |
| Chantier 6 : Améliorer les stationnements en gares | 54 |
| OBJECTIF 3 : PROMOUVOIR L’OFFRE REGIONALE | 56 |
| Chantier 7 : Définir une stratégie générale de promotion | 56 |
| Chantier 8 : Développer une communication multicanaux | 59 |
| OBJECTIF 4 : EVALUER LE SCHEMA DES VELOURUTES | 62 |
| Chantier 9 : Evaluer la progression du déploiement du schéma vélo | 62 |

PARTIE 1 -
Les Véloroutes en Nouvelle-Aquitaine :
constats et positionnement régional

1. CONSTATS ET BILANS

Il y a vingt ans, les stratégies d'aménagements des itinéraires cyclables européens et nationaux répondaient à une logique d'aménagement du territoire et d'irrigation des territoires intérieurs. L'impulsion a été donnée grâce à la mise en place de schémas, Européen, National et Régionaux, des véloroutes et voies vertes. Ces derniers posaient clairement un objectif quantifié de création d'itinéraires longues distances permettant de relier les pays, les régions et les territoires entre eux, créant ainsi une communauté d'intérêts pour la pratique du vélo en loisirs.

Ces grands itinéraires sont une vitrine unique de nos territoires pour mettre en valeurs les particularités de chacun sous une même bannière, et encourager une nouvelle pratique de tourisme durable et de slow tourisme répondant aux nouvelles aspirations sociétales.

1.1 - Le contexte National et Européen

 A l'origine, le réseau EuroVelo des vélo-routes européennes, porté par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) a été constitué pour sensibiliser les acteurs publics et les populations à l'intérêt de la pratique du vélo, dans un but de déplacement longue distance et de « voyage à vélo ».

Dans ce cadre l'identification de 16 itinéraires « EuroVelo », répartis sur tout le continent, a permis de constituer une première armature de véloroutes sur laquelle appuyer une communication spécifique et sensibiliser au développement de la pratique.

Ce réseau représente un total de 70 000 km d'itinéraires cyclables dont 45 000 km sont aujourd'hui finalisés (source : Vélo et Territoires).



L'enquête 2018 de l'Observatoire National des Véloroutes et Voies vertes (ON3V) a permis d'identifier que sur les 8 280 km d'itinéraires européens en France, le taux de réalisation était de 85% soit 7 030 km effectivement ouverts.

En Nouvelle-Aquitaine, l'armature des EuroVélo est quasiment finalisée. Il s'agit de la **Vélocyssée – EuroVelo 1** de la Norvège au Portugal, dont 1 290 km en France, et la **Scandibérique – EuroVelo 3** de la Suède à l'Espagne, dont 1 700 km en France.

 Sur la base de ce cadre Européen, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement des Territoires (CIADT) du 15 décembre 1998 a proposé la déclinaison sur le territoire national de cette armature et posé les bases de la création d'un réseau structurant de près de 10 000 km d'itinéraires maillant l'ensemble du territoire : ce fut la naissance du **Schéma National des Véloroutes et Voies vertes**.

Pour favoriser l'appropriation de ces objectifs, vérifier leurs pertinences territoriales et ainsi encourager leur mise en œuvre, l'Etat incitait alors les Régions à développer le réseau de véloroutes et voies vertes et à décliner ce schéma national à leur échelle.

Les premiers schémas régionaux des véloroutes et voies vertes ont été élaborés en 2001, avec des méthodologies variables d'une région à l'autre. Certaines ont décliné les axes nationaux uniquement, d'autres ont préféré définir une politique en faveur de l'itinérance cyclable en enrichissant le maillage national par des axes régionaux permettant de rééquilibrer la desserte des territoires intérieurs.

En 2010, une première actualisation du Schéma national a permis de constater le déploiement rapide des infrastructures à travers des schémas régionaux contribuant à renforcer le maillage national. Sur la base d'un état des schémas départementaux et régionaux, de nouveaux itinéraires ont été retenus. Le réseau national définissait alors comme objectif la réalisation de 21 000 km de vélo-routes et voies vertes à l'horizon 2020.

En 2016, toutes les Régions de France métropolitaine (excepté la Corse) disposaient d'un Schéma régional Véloroutes et Voies Vertes.

Avec la réactualisation du Schéma National menée en 2019, le maillage national s'établit aujourd'hui à 23 330 km de Véloroutes et Voies Vertes, dont 68% sont ouverts à ce jour (comprenant 7 574 km de voie vertes). L'objectif national d'ici 2030 est d'ouvrir les 7 550 km restants. Pour la Nouvelle-Aquitaine les objectifs de maillage seront définis par ce schéma régional des Véloroutes.

1.2 En Région Nouvelle-Aquitaine

Suite à la refonte territoriale des régions, la Nouvelle-Aquitaine compte aujourd'hui 12 départements issus de la fusion entre l'Aquitaine, le Limousin et le Poitou-Charentes. Les trois anciennes régions avaient validé un schéma régional, à partir desquels l'étude des niveaux de réalisation a servi de base à la définition du nouveau schéma.

Ce premier état des lieux a permis de constater que 73% des linéaires inscrits ont déjà été réalisés à ce jour. Le réseau régional existant est ainsi constitué aujourd'hui de 4200 km d'itinéraires européens, nationaux et régionaux.

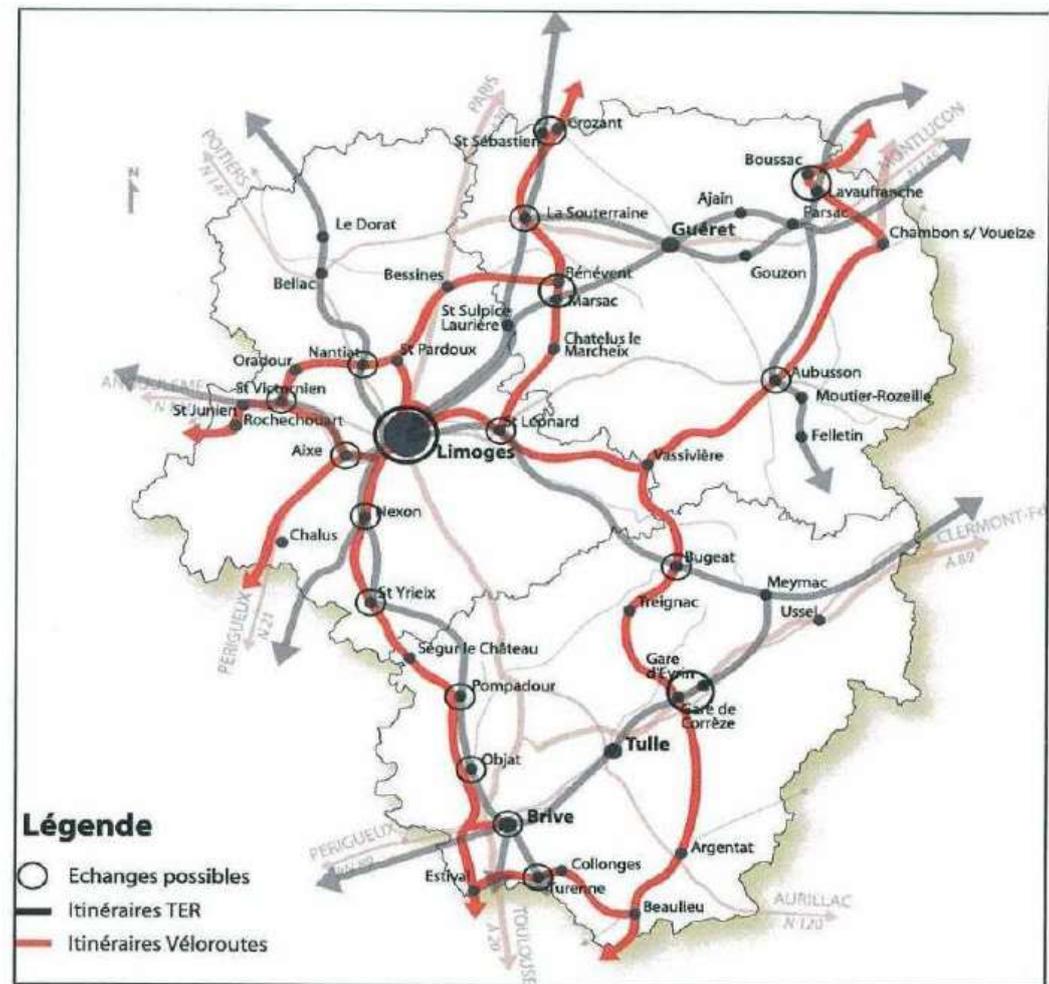


Schéma régional de l'Aquitaine 2012

Schéma régional Véloroute Voies Vertes de Poitou-Charentes, Janvier 2015



Les axes du SR3V en janvier 2015



2. Tendances des pratiques actuelles et potentielles du vélo

Quels sont les pratiques actuelles du vélo en Nouvelle-Aquitaine ? Comment les pratiques se segmentent-elles ? Comment la Nouvelle-Aquitaine se situe-t-elle sur ce marché concurrentiel et quel est son potentiel de développement ? Quelles sont les priorités des acteurs du territoire ?

2.1 – LA SEGMENTATION DES PRATIQUES DU VELO EN FRANCE ET EN EUROPE

On retrouve plusieurs types de familles d'usagers avec des pratiques, des besoins et des attentes différents.

2.1.1 Constats généraux

La France, 2^{ème} marché Européen du tourisme à vélo

Si les performances de la France dans la pratique quotidienne du vélo sont faibles, la France représente aujourd'hui le 2^{ème} marché du tourisme à vélo en Europe et est en passe de devenir la première destination mondiale du tourisme à vélo.

21 millions de Français font du vélo

16 millions de Français ont fait du vélo pendant les vacances dans les 2 dernières années, 21 millions pratiquent, quelle que soit la fréquence, auxquels il faut rajouter 6 millions d'étrangers.

4 millions de Français font du vélo leur activité principale pendant les vacances, et 4,5 millions en font leur mode principal de déplacement durant les vacances.

Toutes pratiques confondues, on constate aujourd'hui que la **segmentation** traditionnelle (sport, randonnée, VTT et VAE) tend à se complexifier et à se diversifier. Le VAE, s'il est encore largement à usage utilitaire touche de plus en plus les pratiques sportives et VTT. Les gravel, dirt-bikes, fat bikes, cyclo-cross se glissent entre sport, VTT et randonnée. Les pratiques urbaines se diversifient avec les city bikes, fixies, cargo, single-speed ... Un ensemble de pratiques qui se complètent.

L'augmentation constatée en France de l'usage du Vélo à Assistance Electrique (VAE) est un signe encourageant. Les ventes de VAE ont doublé entre 2016 et 2017, et continuent leur forte croissance. Le VAE permet en effet de toucher plus de personnes et de personnes nouvelles (plus âgées, plus de femmes), sur des distances plus importantes (7 à 10 km deviennent des cibles pertinentes) ou avec plus de relief.

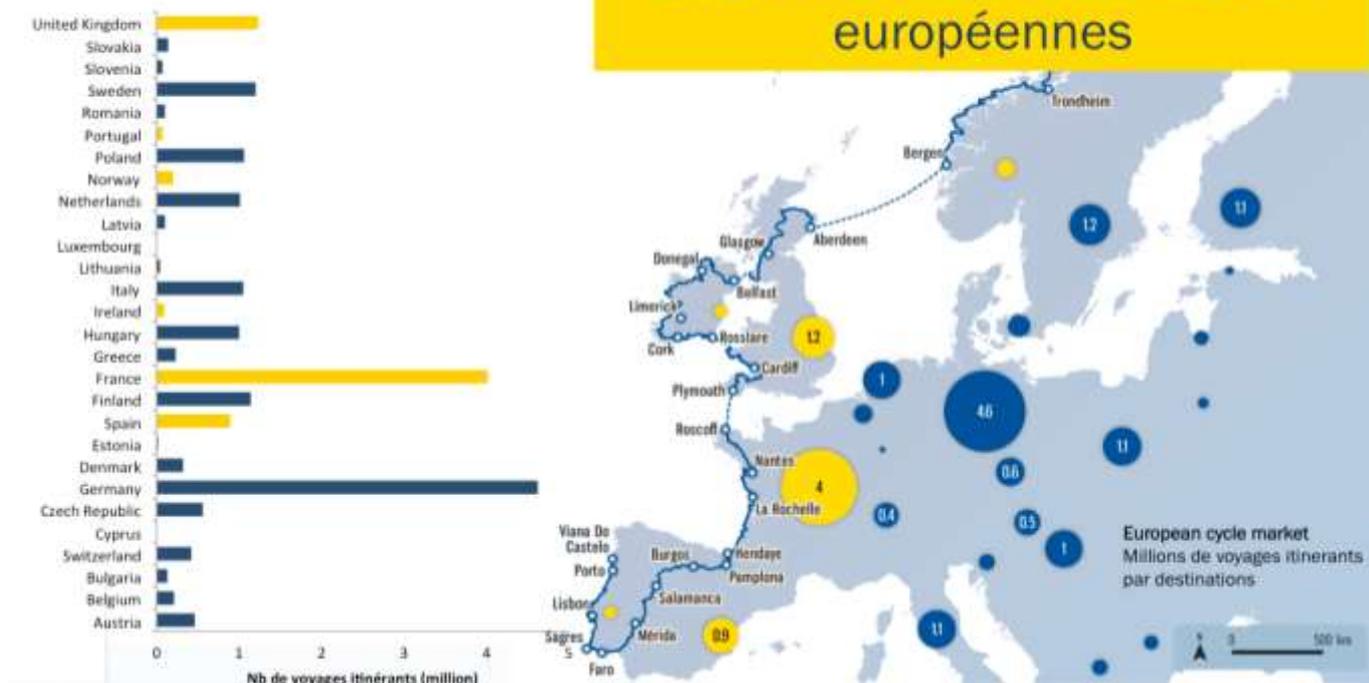
La France dispose d'une marge de progression par rapport à ses voisins. Alors qu'il se vendait en France 5 VAE/an pour 1000 habitants en 2018, il s'en vendait 25 en Belgique et aux Pays Bas, où le relief n'est pourtant pas un argument.

Des pratiques du vélo directement liée au linéaire d'aménagements cyclables

L'élément déterminant dans l'augmentation de la pratique du vélo est l'existence d'aménagements cyclables. Ils rassurent, rendent envisageable ce type de déplacement à des personnes en recherche de plus de confort et de sécurité. Ils contribuent à affirmer l'efficacité de ces déplacements par rapport aux autres modes, les rendent visibles et positifs.

Les investissements dans des infrastructures de qualité ont un impact immédiat sur l'induction de la pratique, quelle que soit l'usage.

Les principales destinations européennes



Carte du marché Européen du tourisme à vélo.

Source Parlement Européen et étude marketing de l'EuroVelo 1

Un lien fort entre pratique utilitaire et pratique touristique et de loisirs

Aujourd'hui une des caractéristiques majeures du marché du vélo consiste en la forte croissance de la pratique utilitaire notamment dans le centre des grandes villes et des grandes agglomérations, ce qui est notamment le cas de Bordeaux, La Rochelle, Poitiers et Brive. Les récentes études sur les pratiques tendent à montrer le lien étroit entre l'usage du vélo pour des trajets domicile-travail et le développement de l'usage du vélo pour une pratique utilitaire et de loisirs en séjours touristique.

Mais la réalité nationale est cependant en retard puisqu'avec 2,5% de part modale vélo, la France se situe très en retrait par rapport à la moyenne européenne de 9%. Très loin derrière les Pays-Bas et le Danemark, et aussi loin derrière l'Allemagne, la Belgique et l'Italie (11% de pratique quotidienne en Allemagne ou en Belgique, 7% en Italie).

La France connaît aujourd'hui une fracture territoriale dans l'usage du vélo. Alors qu'au début des années 90, cet usage était le plus fort dans les communes rurales, banlieues et périphéries, ces trente dernières années ont été marquées par un renversement complet : En très forte croissance dans les grandes villes, la pratique du vélo est devenue très faible dans les villes moyennes, les périphéries et secteurs ruraux.

Cette évolution territoriale s'est accompagnée d'un bouleversement sociologique aussi flagrant : Les collégiens, les ouvriers et les personnes de plus de 55 ans, qui étaient les catégories les plus utilisatrices du vélo jusqu'au début des années 90 ont nettement délaissé ce mode de déplacement, alors que les actifs et en particulier les cadres s'en sont largement saisis.

Or le potentiel de déplacements « utilitaires » à vélo est pourtant considérable : 65% des déplacements quotidiens en France font moins de 5km, une distance idéale à vélo. Pourtant, la voiture est utilisée à 65% dans les déplacements de 1 à 2 km, 78% dans les déplacements entre 3,5 et 7 km.

Si la part des déplacements très courts de moins de 1 km varie très fortement entre villes et campagne, le potentiel de déplacements de 1 à 7 km est aussi important en rural, périurbain, banlieue, ville moyenne que dans les grandes villes.

Nous investissons en France aujourd'hui 8€ par an et par habitant dans les politiques cyclables. A contrario, l'Allemagne et les Pays-Bas investissent respectivement 20€ et 30 € par an et par habitant depuis 40 ans. Les grandes villes françaises investissent 20€ par an et par habitant depuis plusieurs années. Une augmentation de la pratique est constatée et les résultats sont significatifs. Mais d'importants efforts restent à faire par l'ensemble des acteurs publics pour atteindre l'objectif de 9% de part modale fixé par le Plan Vélo national.

Aujourd'hui cet aspect du vélo utilitaire ne fait pas l'objet de préconisations au sein de ce Schéma régional des véloroutes lié à la pratique touristique ; le financement des infrastructures liées à la pratique utilitaire relève de la responsabilité des autorités organisatrices de la mobilité.

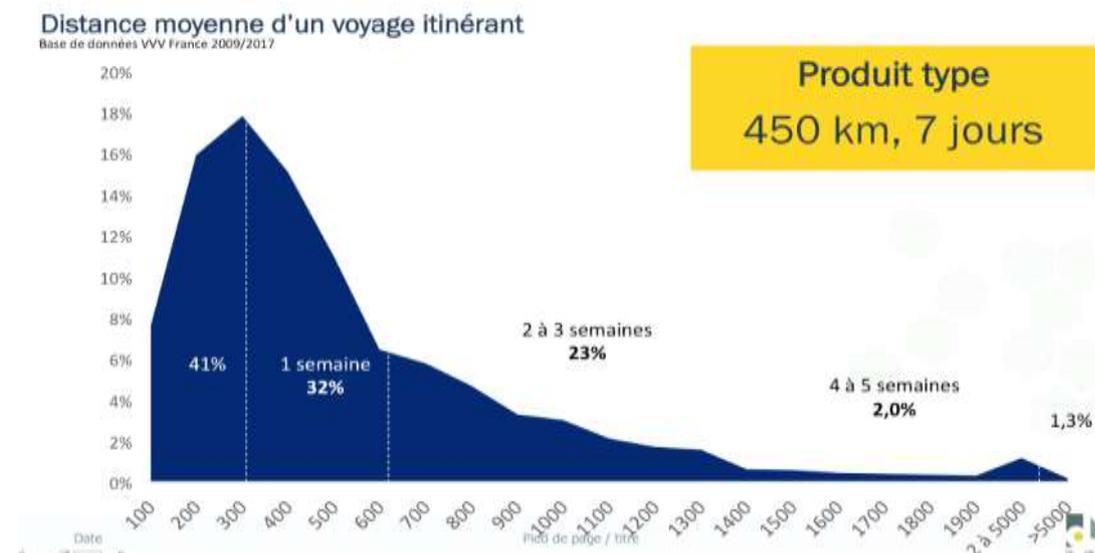
2.1.2 Les caractéristiques des principaux segments (durée, distance, hébergements, attentes, intérêt pour les territoires)

Une PRATIQUE ITINERANTE en forte croissance, touchant principalement une clientèle « régionale »

Le tourisme à vélo et en particulier l'itinérance connaît une très forte croissance, liée en particulier à l'aménagement des voies vertes et des itinéraires sécurisés.

Les cyclistes itinérants parcourent 65 km par jour en moyenne (78% entre 30 et 90 km), ce qui représente pour un voyage itinérant type, 450 km sur 7 jours.

La pratique itinérante touche un public essentiellement régional : 66% des touristes itinérants viennent de moins de 500 km.



Les itinérants privilégient le train

Leur mode d'accès est très différent des usages touristiques, puisque plus de 20% se rendent sur leur zone de vacances à vélo, et que le train est utilisé par plus de 30% des cyclotouristes (30% Français, 36% Allemands et 47% Suisses).

Une saison touristique longue

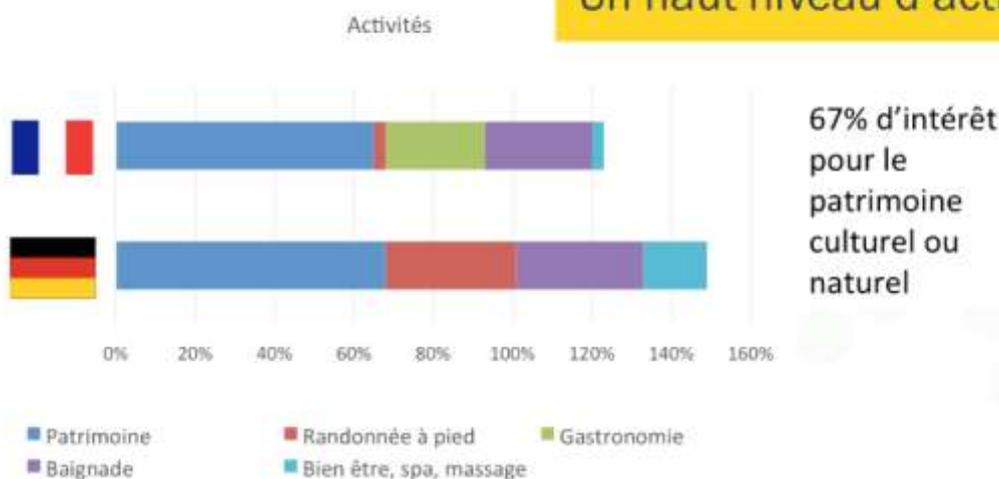
La saison touristique d'itinérance s'étale de début avril jusqu'à fin septembre et est bien plus large que la saison touristique classique (juillet/août). Le tourisme à vélo itinérant se pratiquant généralement en couple, amis ou famille, il contribue ainsi aux activités périphériques générant des retombées économiques sur les territoires.

Un niveau de dépense beaucoup plus élevé que la moyenne des touristes

Adeptes d'une très large gamme d'hébergements (dont 50% d'hôtellerie de plein air en France), allant de 10 à 300€ par jour et par personne, les itinérants dépensent en moyenne 65€ par jour et par personne, ce qui est plus élevé qu'un touriste moyen (50 à 55€ par jour).

Que recherchent les touristes itinérants ? Nature et activité physique sont les plus fortes motivations, suivies de près par la flexibilité qu'offre ce type de pratique, la coupure de la vie quotidienne et la rencontre des personnes et régions différentes.

Activités pratiquées



La PRATIQUE LOISIRS EN SEJOUR est une pratique massive mais de faible intensité.

Cette pratique connaît une très forte hétérogénéité entre la ballade de quelques kilomètres (42% de moins de 30 km) et les sorties longues (18% de plus de 60 km) voire très longues et sportives.

La pratique de la randonnée a pourtant un gros potentiel de développement comparativement à nos voisins européens. Le marché français est estimé à 4,9 millions de personnes contre 12,1 millions en Allemagne et 9,6 millions en Grande-Bretagne.

S

La France compte par contre autant de pratiquants de vélo de route sportif que l'Allemagne et la Grande Bretagne, avec environ 3 millions dans chacun des pays.

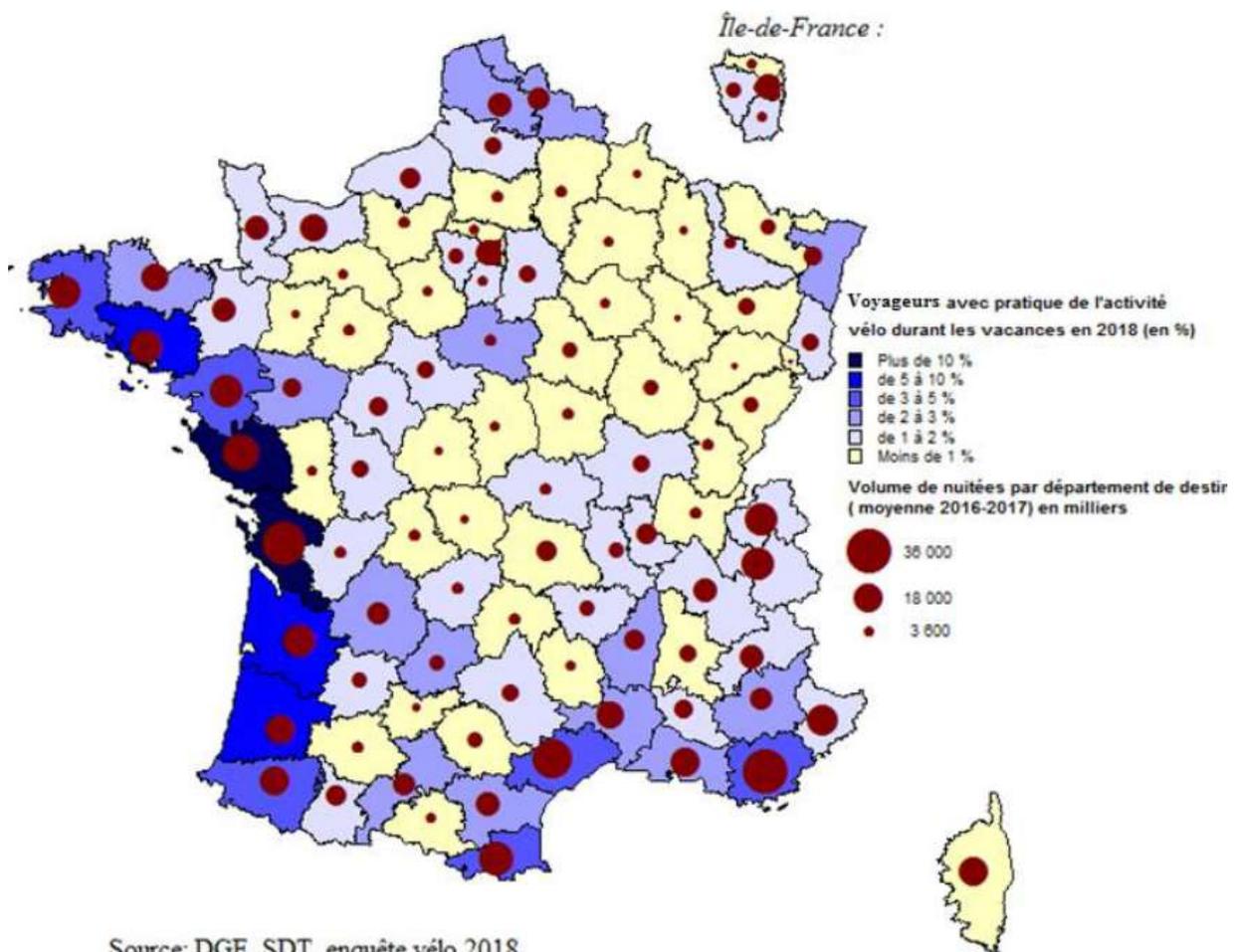
Une pratique très concentrée sur le littoral

L'activité « vélo » fait partie des trois principales activités pratiquées par les touristes en séjours en France. Cela est particulièrement vrai sur le littoral, ainsi 60% de la pratique touristique se concentre sur 10 départements côtiers.

Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) est maintenant bien présent dans la pratique touristique, et est beaucoup plus pratiqué par les touristes étrangers. Parmi les touristes à vélo rencontrés sur les véloroutes, 7% des Français étaient en VAE, contre 13% des Suisses et 20% des Allemands et des Belges.

Pratique du VTT, la France derrière l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Espagne

Avec 3,5 millions de pratiquants sportifs VTT, la France se situe au même niveau que la Grande-Bretagne, l'Espagne et l'Italie, mais loin derrière l'Allemagne qui en compte 5,4 millions. Derrière ces données se trouvent des situations très différentes : 43% des touristes utilisent un VTT alors que seuls 7% des touristes à vélo sont des VTTistes sportifs.



Source: DGE, SDT, enquête vélo 2018

Taux de pratique du vélo des Français pendant les vacances par département (source SDT 2018)

2.2 – LE POSITIONNEMENT DE LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE SUR L'ENSEMBLE DE CES SEGMENTS : UNE PRATIQUE EN AUGMENTATION

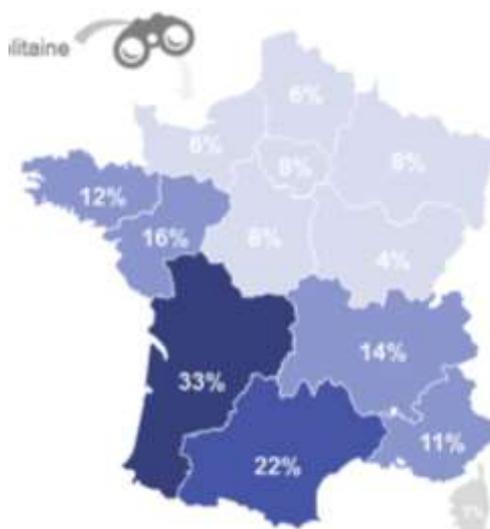
2.2.1 - Les pratiques touristiques et loisirs à vélo en Nouvelle-Aquitaine

La région Nouvelle-Aquitaine présente des particularités très marquées sur le tourisme à vélo, avec deux segments majeurs, celui de la pratique itinérante, véritable vitrine promotionnelle des destinations cyclables, et la pratique touristique de loisirs en séjours.

LA PRATIQUE ITINERANTE

La Nouvelle-Aquitaine est la 1^{ère} région française ciblée pour le tourisme à vélo : 1 Français sur 3 cible cette région pour des prochaines vacances à vélo.

1^{ère} région française programmée par les Tours opérateurs, elle est également la première destination européenne pour les tours opérateurs « vélo », totalisant plus de 500 offres d'itinéraires avec des destinations aussi variées que le Périgord (3^{ème} destination française avec 175 offres), le littoral Atlantique (177), les vignobles du Bordelais, Cognac et le Poitou, le Limousin, les Pyrénées et le Pays Basque.



La Véloodyssée, itinéraire n°1 en France pour ses retombées économiques.

La Véloodyssée représente une offre de référence. Sa renommée est en forte hausse, encore loin derrière la Loire à vélo, mais en tête parmi les habitants de la région. Elle est devenue l'itinéraire présentant les plus fortes retombées économiques en France. On compte maintenant 200 000 nuitées d'itinérance sur la Véloodyssée par an.

Le niveau moyen de dépense d'un touriste à vélo est relativement homogène selon les itinéraires, 65€ en moyenne, soit 25% supérieur à celui d'un touriste classique.

Parmi les autres itinéraires particulièrement pratiqués, le canal des deux mers, et les Vallées (Charentes, Dordogne, Lot, Gaves) bénéficient d'un bon potentiel de développement.

A noter également l'émergence de la thématique « St Jacques à vélo » pour laquelle les propositions de parcours sont de plus en plus nombreuses et commercialisées par des Tours Opérateurs, et par des éditeurs de topo-guides.

Sur la Véodyssée, comme sur d'autres itinéraires, 65% des cyclistes itinérants résident à moins de 500 km

Parmi les cyclistes interrogés sur la Véloodyssée, 5% des Français et 13% des étrangers sont en itinérance, sur une moyenne de 63 km/jour.

Par ailleurs, les durées de séjour sur l'itinéraire sont :

- pour 50% à moins de 7 jours,
- pour 70% à moins de 10 jours,
- pour 50% des itinérants, la longueur moyenne du parcours est de moins de 400 km,

Ce sont des caractéristiques proches des données nationales.

Autre indicateur majeur d'un marché en forte croissance : 27% des clientèles itinérantes sont des primo-itinérants.

Pratique itinérante

| + | - | O | M |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Offre de grands itinéraires ▪ Nombreuses potentialités vallées ▪ Potentiel activités ▪ Diversité de l'offre ▪ Dynamique collective ▪ Volonté politique ▪ Qualité réalisations ▪ Bassin chalandise ++ ▪ 1ère Région de programmation TO | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Discontinuités ▪ Non homogène par CD, lié à des choix locaux ▪ Pas assez de sites propres ▪ Manque de services ▪ Manque d'hébergements été, rural, groupes ▪ Manque d'entretien ▪ Accès, intermodalités insuffisantes ▪ Pas de gouvernance sur certains itinéraires ▪ Notoriété itinéraires | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Marché en très forte croissance ▪ Tourisme durable en phase avec les grandes tendances ▪ Tourisme de relocalisation ▪ Niveau de dépenses plus élevé ▪ VAE : opportunité de nouveaux publics couples, femmes, seniors ▪ Label Accueil vélo | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Concurrence croissante ▪ Coût des aménagements en secteur rural ▪ Organisation du 1er voyage |

A partir de cette matrice on peut en déduire que les principaux enjeux pour le développement de la pratique itinérante se concentrent sur :

- La cohérence et la pertinence des tracés proposés, conçus dans une logique de mise en marché de l'itinéraire. L'analyse multicritères doit ainsi mettre en perspective l'intérêt du parcours, les éléments de découverte des territoires (sites à visiter en lien avec l'identité marketing globale), les services disponibles, et l'harmonisation des étapes du parcours (kilométrage),
- La qualité des infrastructures cyclables (revêtement) et leur sécurisation, leur entretien régulier, la résorption des discontinuités, le jalonnement directionnel et de rabattement, la présence des services immédiats le long des itinéraires tels que des aires d'arrêts, les points d'eau, toilettes ...
- Une offre d'hébergement adaptée (nuitée), à développer surtout sur le littoral en été, mais aussi dans les secteurs ruraux moins denses et préférentiellement au sein des campings.
- Le développement des services liés aux intermodalités train/cars/vélos, pour à la fois l'accès aux destinations cyclables et l'accès aux services et points d'intérêts majeurs.
- La communication permettant de donner plus de lisibilité à l'offre : nom, promotion, topo-guides, organisation de festivals ...

LA PRATIQUE DE LOISIRS DECOUVERTE

On comptabilise 24 millions de cyclistes loisirs en Nouvelle-Aquitaine

12% de la population française pratique régulièrement le vélo, et 28% le font occasionnellement. Cela représente 24 millions de personnes en Nouvelle-Aquitaine.

L'offre touristique de découverte urbaine se limite à Bordeaux. La région bénéficie par contre d'atouts majeurs (patrimoine, paysages, gastronomie, baignade), qui se conjuguent parfaitement avec des boucles de 25/30 km qu'il faudrait développer.

La pratique découverte loisir représente la 1^{ère} pratique vélo en volume. Quelques chiffres :

→ 5% des personnes séjournant en Nouvelle-Aquitaine pratiquent le vélo ; ce taux monte à plus de 10% pour les clientèles touristiques sur le littoral Néo-Aquitain.

→ pour 33% des personnes séjournant sur la Véloodyssée en Nouvelle-Aquitaine, le vélo est très important dans leurs séjours, et pour 37% il est « assez important ».

→ sur la Véloodyssée, avec une moyenne de séjour d'environ 10 jours, cette pratique de « découverte » représente 60% de l'impact économique de l'itinéraire.

◆ Pratique découverte

| + | - | O | M |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pratique très élevée sur les îles, campings ▪ Réseau dense sur le littoral ▪ Diversité régionale paysages, patrimoine, ▪ Territoires de vignobles ▪ Offre importante de Chemins ruraux ▪ Loueurs sur littoral | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Manque de continuités ▪ Réseau de boucles peu étendu autour des itinéraires ▪ Offre de boucles parfois trop difficile ▪ Faible promo de l'offre Pas de communication mutualisée ▪ Manque de services ▪ Hétérogénéité dans les territoires ▪ Peu d'itinéraires VTT faciles ▪ Manque de loueurs | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opportunité de mieux valoriser tout le territoire autour des VVV ▪ Clientèle potentielle plus importante que l'itinérance ▪ Activité familiale peu onéreuse ▪ Développement du numérique, opportunité pour mieux faire connaître | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hétérogénéité et lisibilité de l'offre en France |

A partir de cette matrice on peut en déduire que les principaux enjeux pour le développement de la pratique « découverte loisir » se concentrent sur

- le développement de réseaux de boucles avec une bonne diversité et une identification claire des niveaux de difficultés (vert-bleu-rouge-noir), maillés avec les voies Vertes.
- le développement d'une offre « découverte » grand public de VTT sur chemin, présentant l'avantage d'être une offre moins coûteuse et appropriée aux secteurs à faible densité.
- la mise en place d'une signalisation homogène, pour le jalonnement et le rabattement ; une attention toute particulière sera à porter sur l'imbrication des signalétiques des différents parcours (grands itinéraires/boucles locales) afin de ne pas « perdre » les clientèles.
- la mutualisation des outils de communication dans une démarche de type « collection », avec topo-guides, brochures, site interne France Vélo Tourisme, festivals ...
- la présence d'une offre de services associés, comme les cafés, restaurants, ventes de produits du terroir ...

La pratique Sportive sur Route et VTT

🚲 - Pour la pratique sur route :

Il s'agit d'une pratique locale forte mais une pratique touristique très ciblée.

Cette pratique touristique est relativement peu identifiée dans la région Nouvelle-Aquitaine en dehors des cols Pyrénéens (Aubisque, Peyresoudre, Somport, Portalet, Pierre St Martin ...).

47 Tours Opérateurs programment les Pyrénées, dont 17 nord-américains.

Les enregistrements de Strava (voir carte ci-contre), font ressortir également l'usage non négligeable des grands itinéraires (Vélodyssée, Canal des Deux mers, Vallées de la Dordogne, Isle, Vézère, Lot et Charente).

Le vélo sportif de route représente ainsi 18% de l'impact économique de la Vélodyssée. 6% des touristes à vélo (source *Suivi de la Demande Touristiques – SDT France*) utilisent le vélo de route. Ce potentiel reste largement sous exploité en région Nouvelle-Aquitaine.



◆ Pratique route

| + | - | O | M |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Très grande diversité de petites routes▪ Paysages et reliefs Limousin bien adaptés▪ Cols Pyrénéens▪ Cyclosporives existantes▪ Image de Poulidor▪ Tour de France : Vassivière, Dordogne▪ Vélodrome de Limoges | <ul style="list-style-type: none">▪ Pas de positionnement actif de la Région et des collectivités sur ce segment (contrairement Catalogne, Baléares...)▪ Cols ouverts tardivement dans les Pyrénées▪ Forte concurrence avec l'Espagne (prix hébergements compétitifs)▪ Manque d'ambassadeurs pro▪ Manque hébergement de groupes | <ul style="list-style-type: none">▪ Porteur d'image et de notoriété avec le Tour de France▪ Praticants savent s'organiser▪ Clientèle cyclo a bon pouvoir d'achat▪ Cyclo surtout hors saison, opportunité d'améliorer le taux d'occupation▪ Développement aux US avec des TO spécialisés | <ul style="list-style-type: none">▪ Vieillesse de ce segment de pratique▪ Pratique compétitive en baisse |

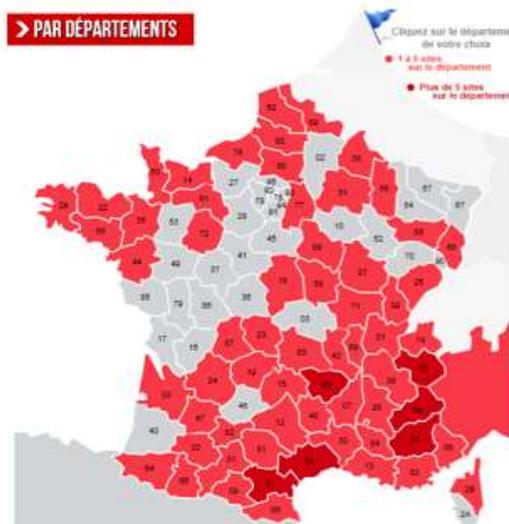
Les principaux enjeux pour le développement de cette pratique sportive sur route nécessitent :

- la présence d'une offre d'hébergements de groupes
- la proposition de parcours en boucles de niveaux différents autour des pôles d'hébergements (recommandés sur Vassivière et dans les Pyrénées)
- le développement d'une communication communautaire par les réseaux sociaux et les Tours opérateurs (TO)

Pour la pratique VTT :

Il s'agit d'une pratique active dans le Limousin (notamment en Creuse) et les Pyrénées, mais limitée ailleurs. Cette pratique est en effet peu identifiée en région Nouvelle-Aquitaine qui ne compte qu'une école MCF VTT à Pau, 29 moniteurs (dont 19 dans les Pyrénées Atlantiques), 13 sites VTT et 6 FFCT.

Sites VTT FFC



Ecoles MCF



Pratique VTT



- Très bons acteurs et sites dans le Limousin, notoriété, accessibilité depuis Paris
- Traversée des Pyrénées
- Nombreux chemins
- Potentiel sur le gravel
- Potentiel de grande traversée nord/sud ou est/ouest du Massif Central



- Offre pas assez structurée sauf exception
- Offre souvent difficile
- Manque de coordination inter-départementale
- Difficultés foncières
- Ballasage hétérogène
- Peu d'hébergements pour les grands itinéraires Massif central
- Manque de relief dans le NO
- Potentiel descente faible



- Très bonne activité pour attirer les jeunes
- Opportunité pour les secteurs de moyenne montagne et secteurs ruraux
- Arrivée du VTAE qui ouvre à de nouveaux publics
- Développement de niches : Gravel, Fat
- Aménagements moins coûteux que les VV



- Pratique exigeante physiquement et techniquement limitant le public potentiel
- Concurrence des Alpes et du Morvan (accès depuis Paris)
- Logistique complexe sur les grandes traversées : s'appuyer sur les TO
- Coût matériel limite son développement auprès des jeunes

Les principaux enjeux pour le développement de cette pratique VTT se concentrent sur

- l'amélioration du maillage du territoire et des acteurs dynamiques du secteur ;
- une mise en marché de ce segment appuyée sur les acteurs existants.
- la proposition d'une offre d'itinéraires de niveau facile, et clairement identifiable
- la mise en avant de l'offre VTT dans les centres de plein air

- la mise en place d'un évènementiel emblématique de type « Grande Traversée » pour VTT et/ou Gravel
- le développement d'une logique de métier multi-sports de plein air
- l'accompagnement des loueurs et moniteurs

Une niche particulière : la pratique du BMX :

Cette pratique regroupe des disciplines très différentes comme le « race », « free style », trial ... Elle compte 23% des licenciés FFC (3000 en Nouvelle-Aquitaine)

L'âge moyen est faible. Cette pratique reste marginale mais peut être un moyen ludique de remettre les 11-18 ans à la pratique du vélo. L'aménagement d'équipements urbains pour cette pratique est également un bon marqueur de la dynamisation des villes moyennes de la région.



Les principaux enjeux pour le développement du BMX se concentrent autour de :

- La prise en compte de ce segment dans les différents services des sports des collectivités afin d'envisager le soutien et le développement de cet usage
- L'intégration du BMX dans les modules d'apprentissage à l'école
- La création d'un réseau régional de villes moyennes engagées sur le sujet,
- L'identification et la promotion des sites et manifestations régionales existants.

L'éducation à la pratique du vélo :

Comme dans beaucoup d'autres domaines, l'évolution des comportements et donc de la dynamique du marché du vélo, dépendent de l'enseignement de la pratique dès l'enfance.

La pratique du vélo utilitaire baisse dans de nombreux territoires français et surtout auprès des primaires, des jeunes collégiens et lycéens. Or la pratique du vélo à 18 ans détermine en très grande partie la pratique du vélo tout au long de la vie active de 18 à 65 ans.

Il s'agit donc d'un enjeu majeur pour le développement de l'usage du vélo en France, comme en Nouvelle-Aquitaine. L'apprentissage du « savoir rouler » reconnu dans la loi LOM est sans doute un élément clé du renouveau de la pratique.

◆ Apprentissage de la pratique



Pour permettre à cette croissance de l'usage du vélo de s'inscrire dans une tendance de long terme, il est essentiel qu'à chaque niveau de collectivité concernée, des actions fortes et symboliques, puissent se mettre en place.

La sensibilisation et le développement de la pratique sont indiscutablement au cœur des problématiques liées au changement climatique et constituent en enjeu majeur pour les années à venir.

A cet effet, les pistes d'actions possibles ciblent :

- Le développement des voyages à vélo en région, à destination des jeunes publics
- Le développement des séjours éducatifs de pleine nature autour du vélo
- Le positionnement fort des communes en faveur des équipements nécessaires à cet apprentissage (parcours ludiques à disposition des écoles), et sur la pédagogie liée (sensibilisation au « savoir rouler »).

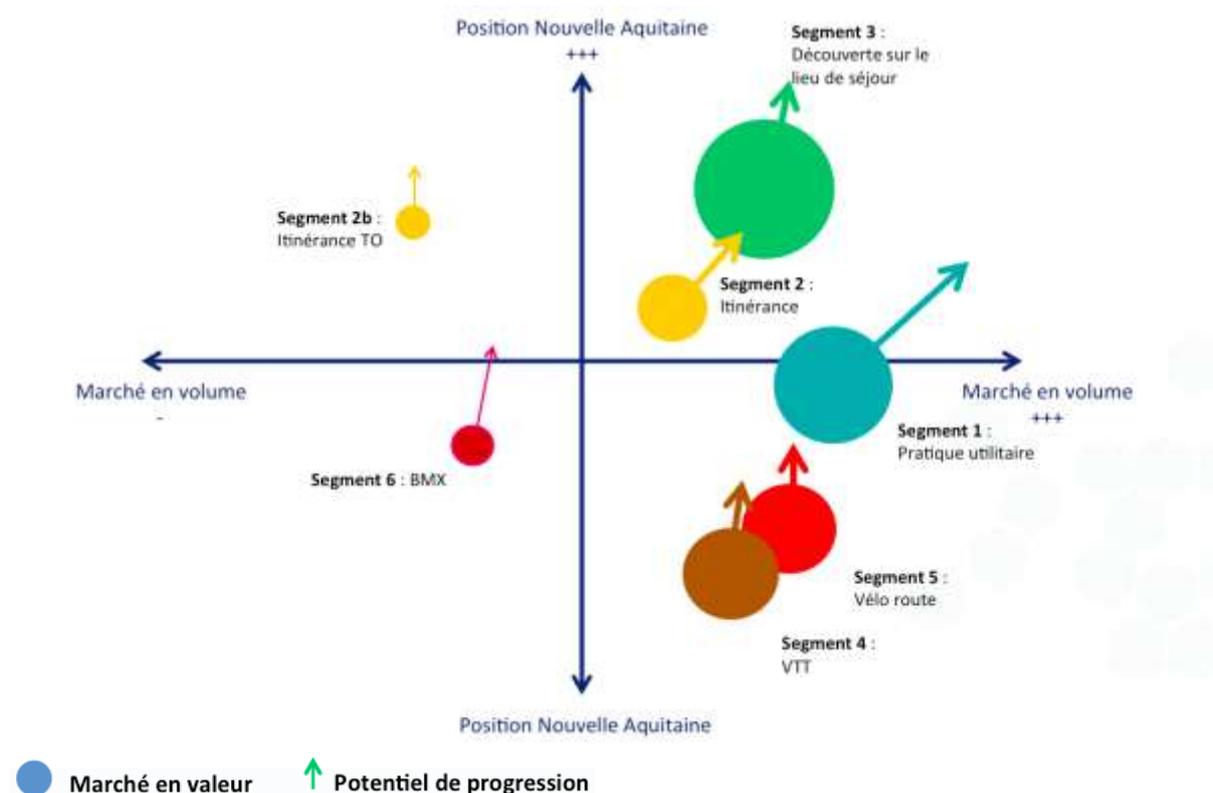
3 - EN SYNTHÈSE

Dans le cadre de la démarche de concertation menée par la Région et synthétisée en trois grands secteurs géographiques (Nord-Ouest, Nord-Est et Sud – voir détail dans maillage régional- partie 2), l'ensemble de ces segments de marchés a été présenté et débattu afin de vérifier leur cohérence par rapport aux réalités locales.

A l'issu de ces travaux, les principales orientations de positionnement régional attendues se sont dégagées. Bien qu'accueillant des pratiques du vélo très diverses qui contribuent à son développement économique, les cibles prioritaires sont bien :

- **Le vélo itinérant** : il bénéficie d'une croissance très forte, avec un besoin d'itinéraires de 150 à 200 km minimum pour répondre à une clientèle du « grand sud-ouest » c'est-à-dire sur une première zone de chalandise allant de Nantes à Toulouse mais s'étalant également jusqu'à l'Île de France. Cette pratique bénéficie d'une forte image et concerne une clientèle majoritairement française venant de moins de 500 km.

- **Le vélo découverte** de faible intensité (<25 km) sur voies vertes ou voies à faible trafic. Il s'agit là de la pratique quantitativement la plus élevée. Sur son volet touristique, la région et plus particulièrement son littoral, est la destination la plus prisée en France. L'enjeu principal est de bien tirer parti du futur réseau régional et d'articuler des boucles, des services et des offres-produits aux Véloroutes prévues au schéma.



Positionnement actuel et potentiel (flèches) de la région sur les pratiques du vélo (marché national et européen en volume en abscisse et positionnement de la région sur ces segments en ordonnée).

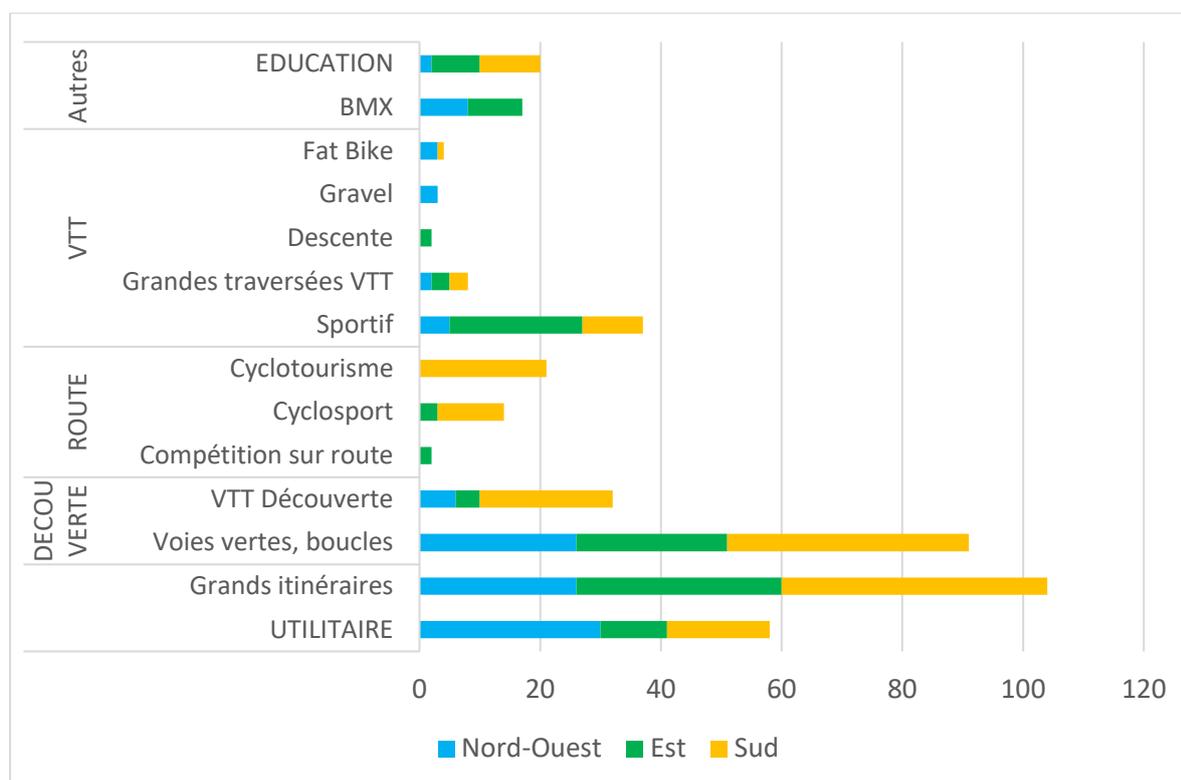
Quant aux marchés du **vélo « sport route »** et **VTT**, bien que constituant des niches, ils représentent des segments importants et différenciants qu'il ne faut pas oublier. Ils sont notamment à insérer dans la promotion régionale et locale, et sont caractéristiques de deux destinations touristiques majeures en Nouvelle-Aquitaine (Pyrénées, Limousin).

Il s'agit d'un marché de conquête proposant à terme une alternative aux destinations phares que sont PACA et Auvergne-Rhône-Alpes dans ce domaine.

Enfin, il est à noter que la pratique utilitaire représente aujourd'hui le potentiel de développement le plus important de ce marché et que l'évolution des comportements pour les usages quotidiens induisent également des évolutions dans les pratiques lors des séjours touristiques.

La pratique utilitaire des touristes sur leur lieu de vacances est en développement et les voies vertes réalisées dans le cadre d'itinéraires longues distances sont aussi un support à la pratique utilitaire des populations locales.

Les territoires vont devoir s'adapter et apporter des réponses concrètes aux évolutions des pratiques et des besoins, aussi bien sur les secteurs urbains, interurbains que sur les secteurs ruraux.



Priorités de positionnement vélo régional pour chacun des groupes de travail (Printemps 2019)

Ainsi, les typologies de ce marché et les particularités de la Nouvelle-Aquitaine en la matière nous permettent d'affirmer aujourd'hui qu'au-delà d'une logique d'aménageur, le développement des infrastructures doit fortement s'appuyer sur les besoins des clientèles et leurs évolutions.

La définition du maillage doit avant tout tenir compte des clientèles pour lesquelles ces aménagements sont destinés et anticiper les niveaux de services attendus par ces dernières.

Si la qualité des revêtements, la sécurisation et l'intérêt des parcours constituent toujours le premier niveau d'exigences pour les réalisations, la présence de services, de sites de découvertes, de lieux emblématiques et marquants, et les conditions d'accès aux itinéraires, doivent nécessairement faire partie des critères de choix et de construction des étapes d'un parcours.

Analysés parallèlement aux projets d'infrastructures, ces éléments permettent notamment de qualifier l'itinéraire, d'en faciliter la mise en tourisme, et d'asseoir sa notoriété.

C'est par la prise en compte de cette dimension globale que l'on peut développer la fréquentation des itinéraires et ainsi optimiser les retombées économiques attendues.

Partie 2 -
La définition du maillage régional au service
du développement des territoires

1 – DEFINITION CONCERTE DU MAILLAGE REGIONAL

L'analyse marketing préalable a permis de mettre en évidence une segmentation du marché fondée sur quatre typologies de clientèles touristiques liées à la pratique du vélo : la clientèle itinérante, de loisirs découverte, sportive, et utilitaire en séjours.

Chacun de ces usages donne lieu à l'expression de besoins spécifiques qu'il est essentiel de prendre en compte afin de développer les pratiques ciblées et de générer les retombées économiques attendues. Ceci vient également renforcer l'efficacité des interventions publiques sur les aménagements consentis. Au regard des enjeux liés à ces différentes pratiques, l'objectif de la mission consistait alors à mettre en perspectives les problématiques d'infrastructures avec ces typologies d'usages pour ainsi vérifier la pertinence des tracés et des parcours proposés.

Cette analyse croisée a donc été menée en trois temps :

- des **entretiens téléphoniques préalables** avec les 12 départements de Nouvelle-Aquitaine sur la base d'un questionnaire identifiant leur politique en matière de véloroutes et voies vertes (orientations, budgets, modes d'intervention) et permettant d'élaborer une première cartographie des tracés,

- une **première session (mars 2019)** de rencontres territorialisées sur Niort, Limoges et Mont de Marsan sous forme d'atelier de travail avec l'ensemble des acteurs concernés (départements, EPCI, services de l'Etat, associations d'usagers, organismes partenaires) ; l'objectif était alors de reprendre les tracés des itinéraires nationaux et européens, d'y superposer les nouvelles propositions de tracés issues des schémas départementaux et des intercommunalités sur la base de critères préalablement définis :

- Des itinéraires interdépartementaux (sauf cas particulier d'une liaison stratégique)
- Des itinéraires assurant une liaison entre les axes existants du schéma régional (logique de parcours en itinérance de courts séjours)
- Pas d'itinéraire en impasse (sauf cas particuliers)
- Pas de tracés parallèles, faisant doublon avec un axe existant
- Pas de boucles locales (communales).
- Des propositions d'axe reposant sur des dessertes attractives (sites de visites majeurs ou incontournables, pôles de services ...)
- Respect des critères du cahier des charges des Véloroutes et Voies Vertes et particulièrement un niveau de trafic inférieur à 1000 véhicules/jours pour le partage de route

A l'issue de ces travaux, une première cartographie de l'état des lieux est dressée :

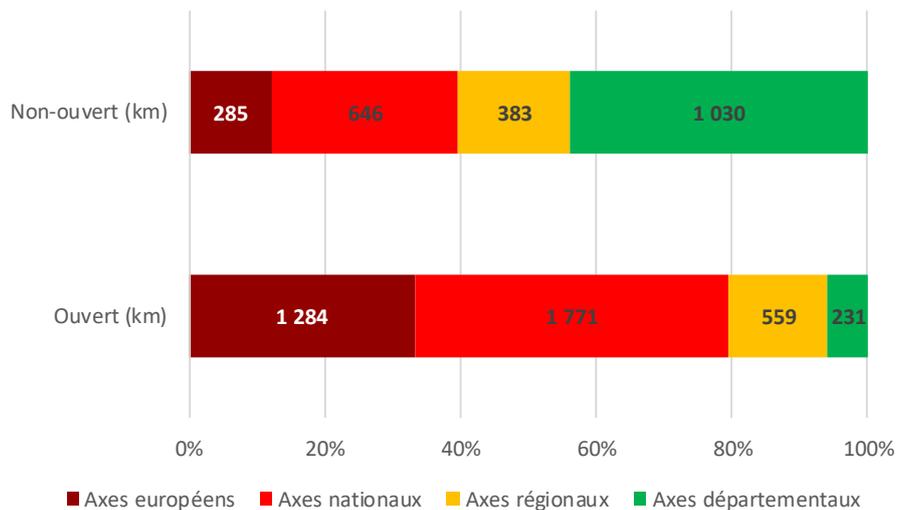
Cette cartographie fait ressortir une volonté continue d'asseoir l'armature sur les itinéraires européens et nationaux et d'y ajouter des axes complémentaires d'enjeux régionaux.

On identifie ainsi :

- Le confortement des **deux Eurovéloroutes** (Vélodyssée et Scandibérique) : 1500 km, réalisés en quasi-totalité mais avec des problématiques d'amélioration de certaines parties du tracé, par création de sites propres (liés à des opportunités foncières) ou changements de parcours.
- Le confortement des **onze itinéraires nationaux** : 2400 km aux réalisations inégales
- L'intérêt pour des **axes complémentaires** : proposition de 2300 km d'itinéraires existants ou en projet pour compléter l'armature régionale. Ces nouvelles propositions constitueront l'effort technique et financier à engager sur les prochaines années, avec *82% d'itinéraires à aménager*.



Compilations des premières propositions d'itinéraires



Etat des lieux des réalisations selon la hiérarchisation des itinéraires

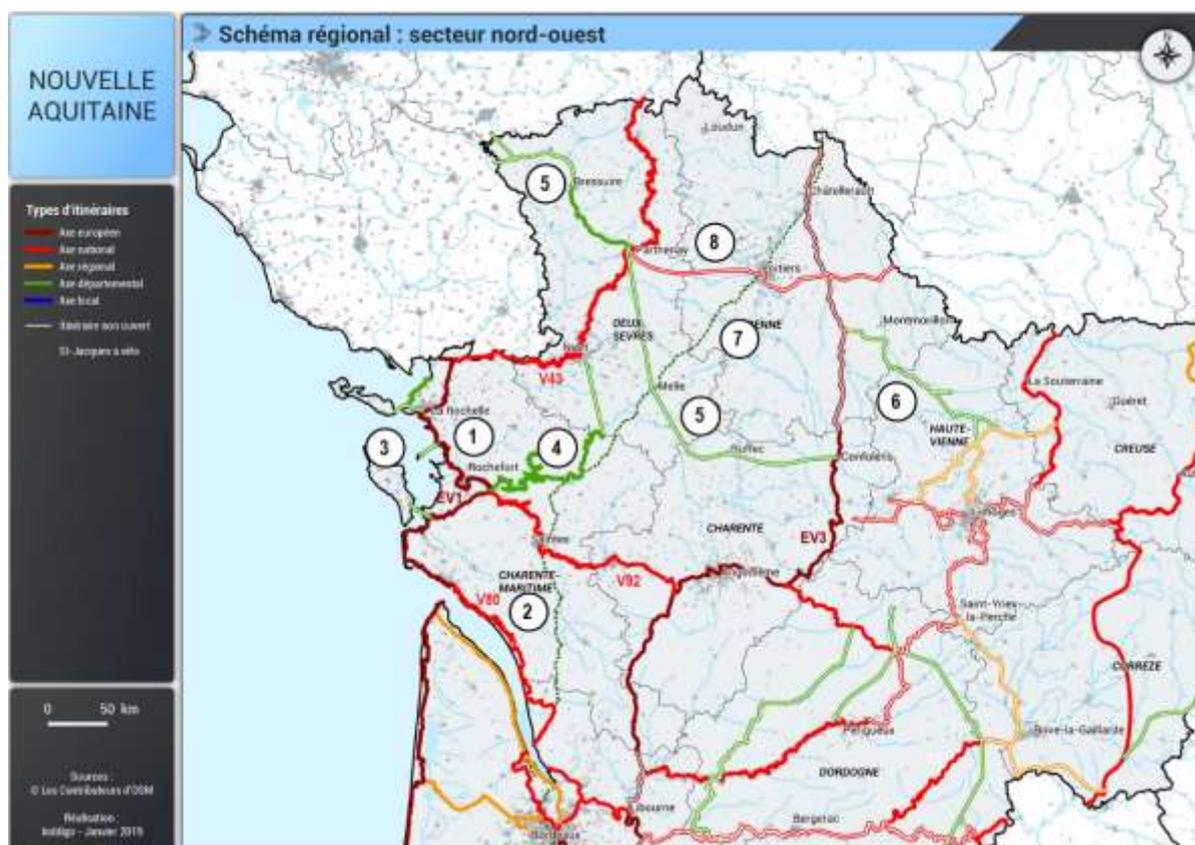
L'analyse des tracés proposés a fait ressortir la nécessité :

- d'étudier de façon plus attentive les continuités interdépartementales
- de replacer les stratégies « d'aménageurs » dans une finalité de développement touristique et de mise en produit des itinéraires proposés
- d'identifier d'ors et déjà les couleurs identitaires des itinéraires pour affiner, modifier ou prioriser les parcours proposés, ainsi que leurs points d'entrée et de sortie.

Ces ajustements ont largement été débattus lors d'une seconde session (juin 2019) d'ateliers de travail à nouveau délocalisés sur Niort, Limoges et Mont de Marsan et ont permis progressivement de structurer la nouvelle armature régionale des itinéraires véloroutes en Nouvelle-Aquitaine.

Ci-dessous exposés en détail les points étudiés spécifiquement et présentés en quatre grands secteurs géographiques.

1.1 – TRACES SUR LE SECTEUR NORD OUEST :



Sur ce secteur ont été évoquées :

les problématiques littorales de la Véloodyssée :

Les maîtres d'ouvrages alertent ici sur certaines sections du tracé actuel qui ont vocation à être modifiées, pour des raisons de contraintes environnementales fortes, ou par opportunités d'attraction nouvelle ; à cet effet des projets de relocalisation du parcours, de réhabilitation de certaines sections ou des logiques d'entretien régulières et coûteuses pour garantir la praticabilité du parcours ont été mises en avant.

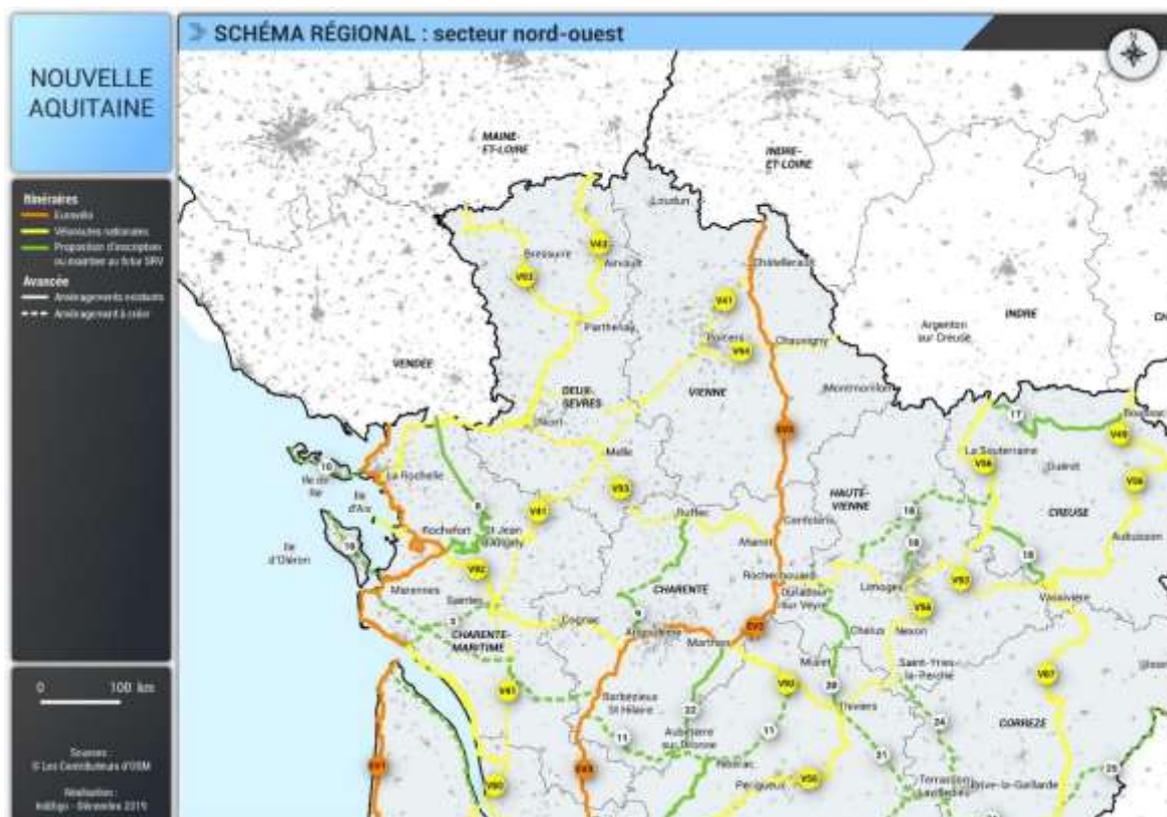
Le transfert à long terme de la Véloodyssée sur un chemin littoral (① tronçon vert) est envisagé pour ainsi se dissocier de la Vélofrancette ; et le repositionnement de la V80 (②) est également envisagé sur des sections moins soumises aux aléas climatiques.

Enfin la forte fréquentation touristique du Littoral et la saturation constatée par endroit renforce la nécessité de proposer des parcours attractifs complémentaires sur le Littoral : la liaison Marennes/Royan est à ce titre intéressante.

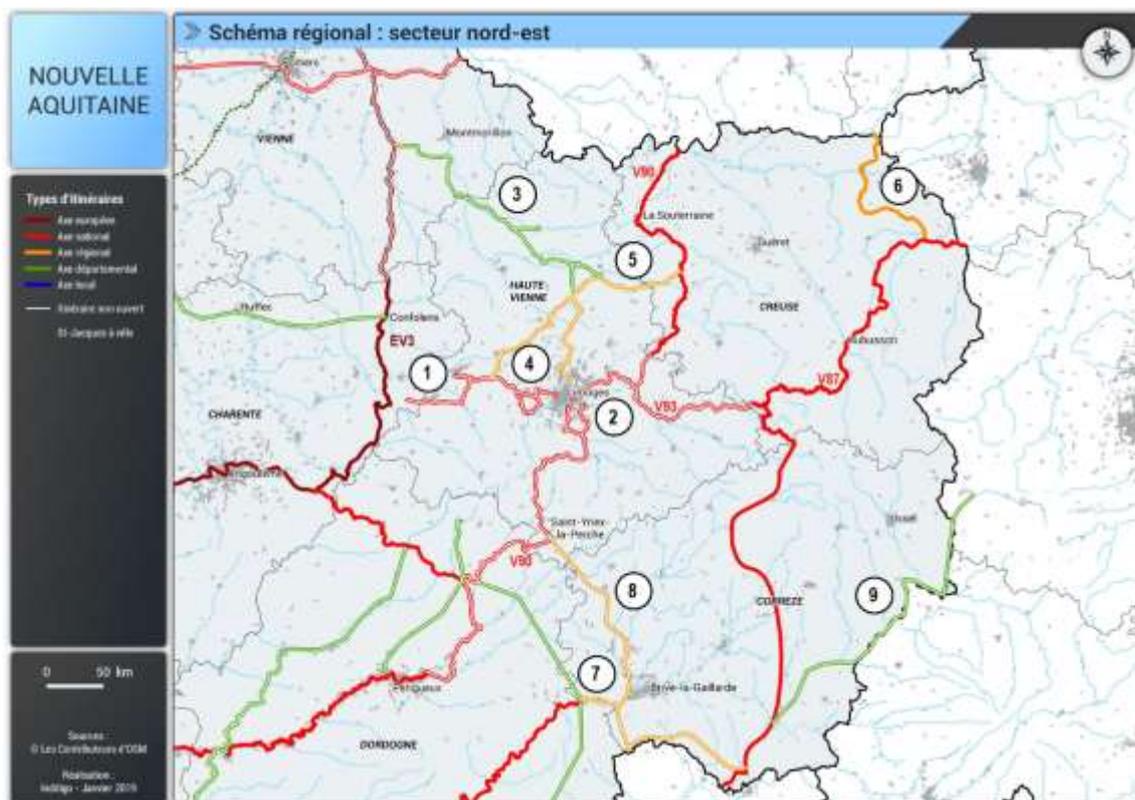
les propositions complémentaires d'inscription au Schéma régional :

- ✓ Les connexions aux **Iles du Littoral** (Ré, Aix et Oléron (③)), en temps qu'antennes à part entières de la Véloodyssée,
- ✓ Les **Rives de la Boutonne** (④), en raison des particularités environnementales de ce parcours constituant une attractivité incontournable d'un itinéraire plus large dont le prolongement vers St Jean d'Angély et la Vélofrancette a été entériné.
- ✓ Un axe ⑤ reliant Melle et Confolens, et constituant le **prolongement de la V93**. Les débats ont permis de statuer sur le point d'arrivée à Niort et sur une thématique commune liée aux Parcs Naturels Régionaux qu'il relie (Mille Vache, Périgord/Limousin, Marais Poitevin). Dans la mesure où la V93 est depuis la fusion, considérée comme trop courte pour être inscrite au Schéma National, ce prolongement est donc essentiel et pourrait même se poursuivre au-delà de la Nouvelle-Aquitaine en direction de la Région Pays de la Loire, soit par la Vendée, soit par le Maine et Loire en empruntant une partie de la Vélofrancette (Niort/Parthenay) puis la section Parthenay /Bressuire à finaliser. Les choix de prolongement seront déterminés par les réflexions des collectivités voisines et l'arbitrage du niveau National.
- ✓ La **déviaton de la V94**,(⑧) supprimant le tronçon Poitiers/Parthenay non souhaité par le Département des deux Sèvres. Il s'agit de reporter le tracé au sud de Poitiers en direction de Saint Sauvant puis de rejoindre la Vélofrancette au niveau d'Echiré.
- ✓ un axe ⑥ connectant la Vienne et la Haute Vienne pour ainsi desservir le Nord du département de la Haute Vienne à partir de la Scandibérique.
- ✓ un axe ⑦ pourrait se dessiner sur la base d'un **itinéraire Jacquaire**, prolongement de l'itinéraire National **V41 (Voie de Tours)** et passant par Châtelleraut, Melle, Saintes. Ceci constitue une proposition qui doit nécessairement se traduire par une volonté des acteurs locaux à s'engager sur cette thématique, à programmer les aménagements nécessaires et les faire figurer aux schémas départementaux.

Finalisation de la cartographie avec les nouvelles sections d'aménagement



1.2 – TRACES SUR LE SECTEUR NORD-EST :



Sur ce secteur ont été évoquées :

les problématiques de discontinuités des aménagements :

Cette question concerne principalement la V93 dans son tracé ouest et sa connexion avec le département de la Charente (①), et dans sa traversée du centre de Limoges (②)

De plus, il est important de mettre en cohérence les aménagements proposés avec les usages des véloroutes sur le département de la Haute-Vienne. Une attention toute particulière sera donc à porter sur la section « Limoges et St Junien » pour la réalisation d'un aménagement en site propre sur chemin de rive, plus sécurisé et agréable que sur route départementale. Sur ce point, et plus généralement, la question des améliorations des parcours par la mise en place de site propre, doit pouvoir donner lieu à concertation et analyse avec les EPCI concernés.

les propositions complémentaires d'inscription au Schéma régional :

✓ un axe ③ reliant la Scandibérique (dans la Vienne) au lac de St Pardoux en Haute-Vienne. Or l'étude de ce tracé a permis de croiser le potentiel touristique (visites, services) existant et les souhaits des maîtres d'ouvrages. Il ressort que cet aménagement n'est pas considéré aujourd'hui comme structurant et n'est donc pas retenu.

✓ les tracés ④ reliant Limoges et Oradour s/ Glane au lac de St Pardoux sont conservés dans une logique d'antennes-découverte desservant des sites touristiques importants pour le département. Elles devront être complétées par la liaison ⑤ qui permet de finaliser un parcours jusqu'à l'itinéraire national V56 (ancienne V90) au niveau de Bénévent l'Abbaye, et ainsi de créer un produit sur 2 à 3 jours.

✓ la véloroute Est-Creuse existante (⑥), assurant la liaison entre la V87 et la V56 (ancienne V90) dans l'Indre. Cet itinéraire existe déjà mais permet de construire des parcours interdépartementaux à valoriser

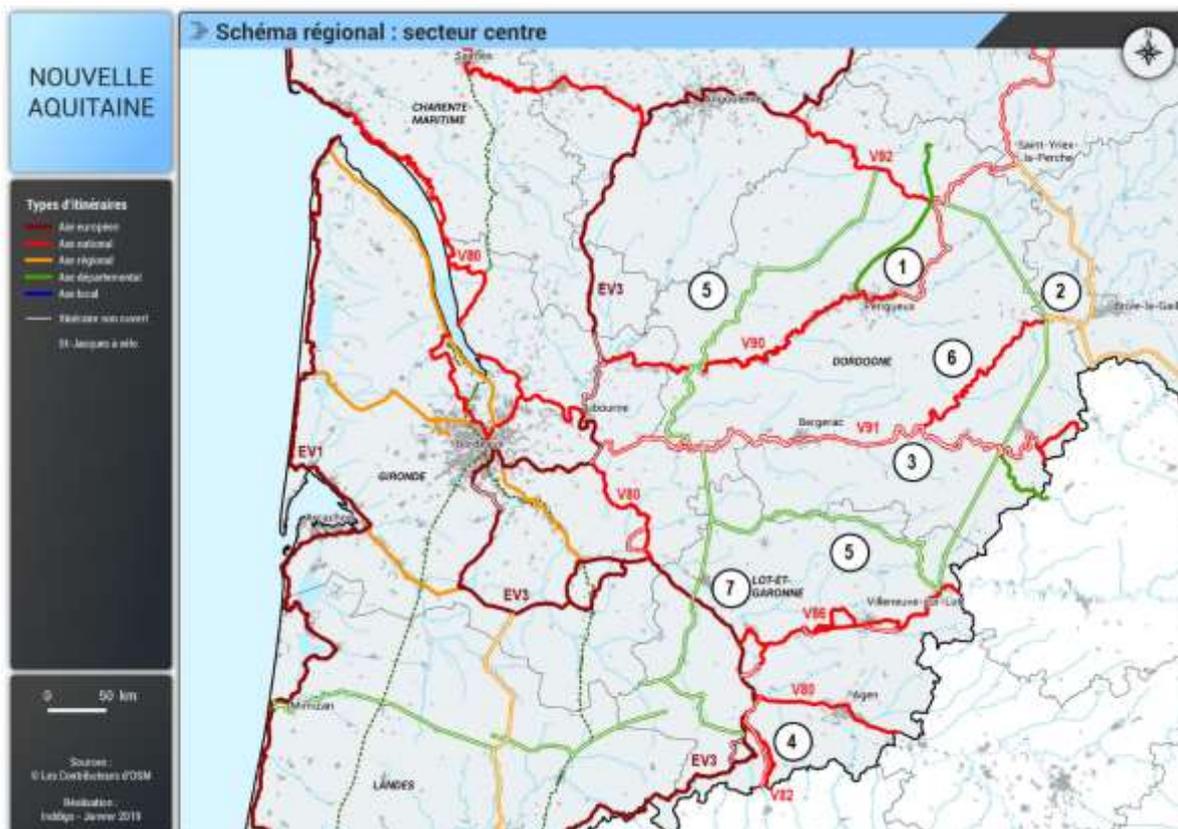
✓ la liaison ⑧ St Yriex la Perche_Brive_Estival_Beaulieu est essentielle pour la Corrèze et permet de relier deux itinéraires Nationaux

- ✓ la liaison ⑦ permet de connecter Brive et son agglomération à la Vallée Vézère, pôle majeur de tourisme en Nouvelle-Aquitaine.
- ✓ un axe ⑨, assurant la continuité de l'itinéraire national V91 en Haute Vallée de la Dordogne mais qu'il conviendra d'étudier avec le département du Puy de Dôme, et le Gers pour la partie aval.

Finalisation de la cartographie avec les nouvelles sections d'aménagement



1.3 – TRACES SUR LE SECTEUR CENTRE :



Sur ce secteur ont été évoquées :

🚲- Les modifications de parcours et nouvelles propositions :

✓ Une liaison **Périgueux – Thiviers** par un aménagement existant (①) pour finaliser la V56 (ancienne V90), non encore programmée par le département de la Dordogne.

Cet aménagement, trop proche d'un autre parcours proposé, est finalement écarté.

✓ L'évolution à terme de la **V82** (④); une fois le foncier disponible, celle-ci pourra s'appuyer sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Condom.

✓ L'inscription d'une liaison **Casteljaloux/Marmande** (⑦) sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée déclassée, avec des continuités interdépartementales possibles :

- Vers les Landes (Roquefort) en aval
- Vers Duras et la piste Roger Lapébie (problématiques de relief) en amont

✓ La mise en avant d'un nouvel axe régional (②). **Thiviers/Terrasson/Vallée du Céou/Fumel/**. Celui-ci présente l'intérêt de relier 5 grandes vallées fluviales de Nouvelle-Aquitaine : Vallée de l'Isle, Vallée Vézère (⑥), Vallée de la Dordogne, Vallée du Lot, Vallée de la Garonne (et le Canal).

Le prolongement à terme de la Flowvélo (V92) vers Sarlat sera à étudier au regard de la pertinence marketing (identité et offre-produit).

✓ Un nouvel axe interdépartemental (⑤) scindé en deux parties :

- Flowvélo / Ribérac / Montpon / St Antoine du Breuilh pour la partie Dordogne
- Ste Foy la Grande / Duras/ vallée du Dropt

Ces deux tronçons seront à étudier plus précisément au regard de leurs caractéristiques propres afin de définir l'offre-vélo la plus adaptée.

✓ La modification de la V80 entre **Langon et Bordeaux**, en passant le long des berges de la Garonne : l'objectif ici est de garder une cohérence de parcours avec la thématique de l'itinéraire qui relie l'Atlantique à la Méditerranée par les voies d'eau (Canal, Garonne, Estuaire de la Gironde)

✓ Le prolongement de la **V91** « Vallée de la Dordogne » entre **Libourne et Saint André de Cubzac**, permet la continuité thématique (puisqu'on longe la rivière) et de relier ce parcours à un autre itinéraire national, la V80 en rive droite de l'Estuaire de la Gironde.

✓ La modification de la **V90** sur les trois points suivants :

- Le nom : les travaux menés simultanément pour la révision du schéma national des véloroutes et voies vertes ont conduit à proposer un nouveau parcours national sous le nom **V56**, fusionnant plusieurs anciens itinéraires nationaux et partant de Metz.
- La thématique : au regard du parcours sur l'ensemble de la Nouvelle-Aquitaine et son prolongement en région Centre, l'itinéraire épouse le parcours Jacquaire de la Voie de Vézelay. Cette opportunité marketing séduit les acteurs concernés.
- Le tracé : pour faire correspondre au mieux la thématique avec le parcours et les services proposés, il est nécessaire de modifier le tracé de la V90, qui, à partir de Mussidan, descendra vers Bergerac et Ste Foy la Grande, puis rejoindra Langon /Bazas / Captieux / Roquefort et Mont de Marsan ; la fin du parcours devrait atteindre St Jean Pied de Port en superposition avec la Scandibérique.

Les points durs spécifiques :

✓ La **longueur et la complexité** du tracé de la **Scandibérique** en Gironde a été réexaminée ; deux suggestions de simplification du parcours ont été présentées :

- tracé direct Libourne/La Réole, Bordeaux devenant une antenne de la Scandibérique
- tracé Libourne/Bordeaux, par l'Ouest via la V91 et la V80, puis une descente pour rejoindre la Réole (et le Lot et Garonne) suivant deux options :
 - via la piste Roger Lapébie
 - via Langon et les Berges de Garonne

Aucune de ces propositions n'a satisfait les partenaires, tous convenant que la boucle par le Canal des Deux Mers, bien que sécurisée, rallonge considérablement le parcours.

✓ Les **discontinuités** sur le parcours de la **V91**

- entre Bergerac et Libourne : le département de la Gironde officialise sa volonté d'asseoir le tracé en rive gauche de la rivière et étudie les passages sur routes peu fréquentées.
- à l'Est de Bergerac, le franchissement du single de Mauzac pose des difficultés puisque le principe d'une passerelle en encorbellement sur le pont SNCF est écarté. D'autres solutions sont à étudier et comparer (passerelles piétons/vélo, bacs à chaînes, navettes routières).
 - la continuité sur Beynac est à réétudier
 - la mobilisation des communautés de communes en amont est à préciser
 - le prolongement de Souillac vers le Gers au niveau du Pas du Raysse devra nécessairement être étudié. C'est un élément essentiel du parcours qui permet de relier la V91 à la V87, et ainsi de rejoindre Beaulieu sur Dordogne en Corrèze.



1.4 – TRACES SUR LE SECTEUR SUD :



Sur ce secteur ont été évoquées :

Les axes incertains :

✓ L'évolution amont de la **Scandibérique** (①) n'ayant pas été souhaitée, il est donc proposé de maintenir son tracé initial venant du Lot et Garonne. Son évolution à plus long terme est conditionnée à la réalisation d'autres aménagements plus directs et dont l'intérêt pour les clientèles serait vérifié.

✓ La liaison **Maubourguet / Pau** (②) est confirmée par le département des Pyrénées-Atlantiques, cet axe régional vers l'Espagne est donc maintenu. Elle nécessitera une étude fine de la connexion avec le département des Hautes-Pyrénées.

Les nouvelles propositions :

✓ L'itinéraire **Littoral/Vallée de l'Adour** (④) structure une transversale Est/Ouest dans le département des Landes. Deux sections sont aujourd'hui identifiées : Vieux Boucau/Dax et Dax/St Sever. Par contre la connexion avec le Gers dépend de la continuité qui sera proposée par ce département.

✓ L'itinéraire **Mimizan / Casteljaloux / Canal** (③) constitue une seconde transversale Est/Ouest et permet de relier la V80 au littoral (Vélodyssée).

✓ Le tronçon **Saint Symphorien / Mont de Marsan**, est fortement souhaité par les acteurs locaux. Il contribue à l'aménagement du territoire de cette partie des Landes et représente un axe cyclable structurant pour le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne. Afin de lui donner une lisibilité Nationale et dans la mesure son aménagement est prévu en site propre, ce tronçon pourrait alors constituer une partie de la **V41 « Saint Jacques à Vélo- voie de Tours »**.

Cette éventualité reste à travailler avec l'ensemble des acteurs concernés, de même que la fin de son parcours au sud vers St Jean Pied de Port (via Dax et Sorde L'Abbaye)

✓ Trois nouveaux axes régionaux de liaison sont proposés par l'agglomération Pays Basque, au regard de la qualité des sites touristiques qu'ils desservent, mais aussi parce qu'ils permettent de construire des produits à destination de clientèles plus sportives, cibles très prisées de ce département.

- Bayonne / Cambo / St Jean Pied de Port (n°31 ci-dessous)
- Sauveterre / Iraty et Sauveterre / Arudy (n°32 ci-dessous)



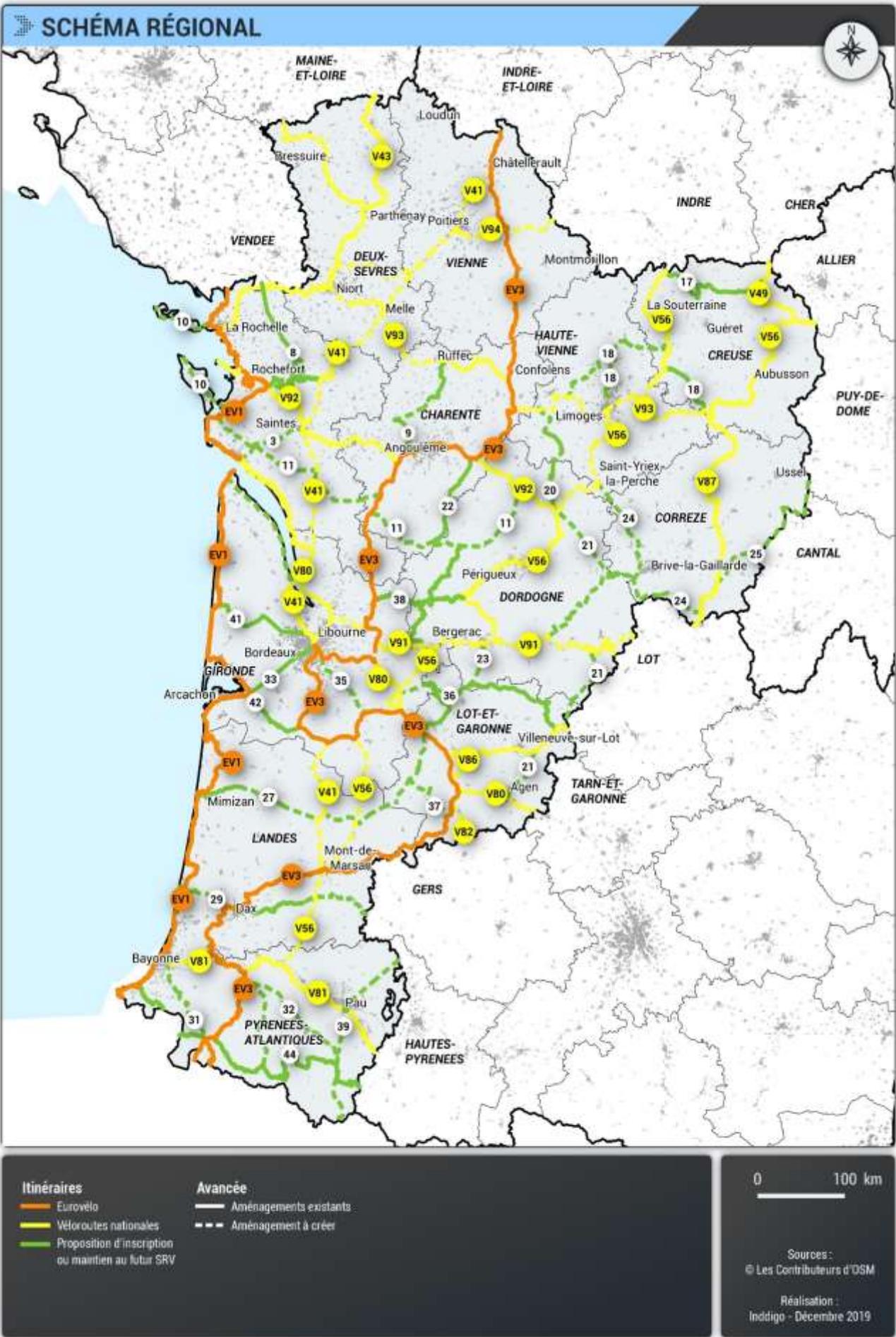
2 – FINALISATION DU MAILLAGE REGIONAL

A l'issue de l'ensemble de ces réunions de concertation, la cartographie définitive du schéma régional ci-après est élaborée. Elle intègre ainsi un linéaire de 6740 km, répartis selon les données suivantes :

- 3730 km d'axes européens et nationaux, dont 730 km à réaliser :
 - Organisés en Comités d'Itinéraires : Véloodyssée (EV1), Scandibérique (EV3), Vélofrancette (V43), Canal des deux mers à Vélo (V80), Flowvélo (V92),
 - A structurer : V41 (nouvel itinéraire proposé), V56 (ex V90), V81, V82, V86, V87, V91, V93, V94
- 3000 km d'axes régionaux, dont 1800 km à réaliser

| Département | Axes européens et nationaux | | | Axes régionaux | | | TOTAL LINEAIRE |
|----------------------|-----------------------------|------------|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|
| | Existant | A créer | TOTAL | Existant | A créer | TOTAL | |
| Charente | 210 | 30 | 240 | 140 | 70 | 210 | 450 |
| Charente-Maritime | 400 | - | 400 | 180 | 270 | 450 | 850 |
| Corrèze | 150 | - | 150 | - | 190 | 190 | 340 |
| Creuse | 220 | - | 220 | 150 | 10 | 160 | 380 |
| Dordogne | 190 | 240 | 430 | 160 | 220 | 380 | 810 |
| Gironde | 560 | 80 | 640 | 150 | 120 | 270 | 910 |
| Landes | 350 | - | 350 | 80 | 310 | 390 | 740 |
| Lot-et-Garonne | 230 | 30 | 260 | 120 | 120 | 240 | 500 |
| Pyrénées-Atlantiques | 320 | - | 320 | 210 | 260 | 470 | 790 |
| Deux-Sèvres | 250 | 90 | 340 | - | 50 | 50 | 390 |
| Vienne | 120 | 50 | 170 | - | 60 | 60 | 230 |
| Haute-Vienne | - | 210 | 210 | 10 | 130 | 140 | 350 |
| TOTAL | 3 000 | 730 | 3 730 | 1 200 | 1 810 | 3 010 | 6 740 |

Chacun des itinéraires inscrits au sein de ce schéma fait l'objet d'une fiche itinéraire annexée. Elle reprend les caractéristiques principales du tracé, sa cartographie détaillée, sa programmation si elle est définie localement, et d'autres éléments structurants pour le suivi de la mise en œuvre du schéma régional.



3 - ESTIMATIONS FINANCIERES, FREQUENTATIONS ET RETOMBEEES ECONOMIQUES

Afin d'évaluer la portée économique du schéma régional, trois analyses ont été menées consistant à :

- Estimer les investissements nécessaires à la réalisation du schéma régional
- Evaluer les fréquentations annuelles des itinéraires
- Evaluer les retombées économiques générées par les pratiquants

3.1 – Les estimations financières

La carte ci-après met en évidence les tronçons du schéma régional non aménagés, soit environ 2500 km, représentant 38% du linéaire total.

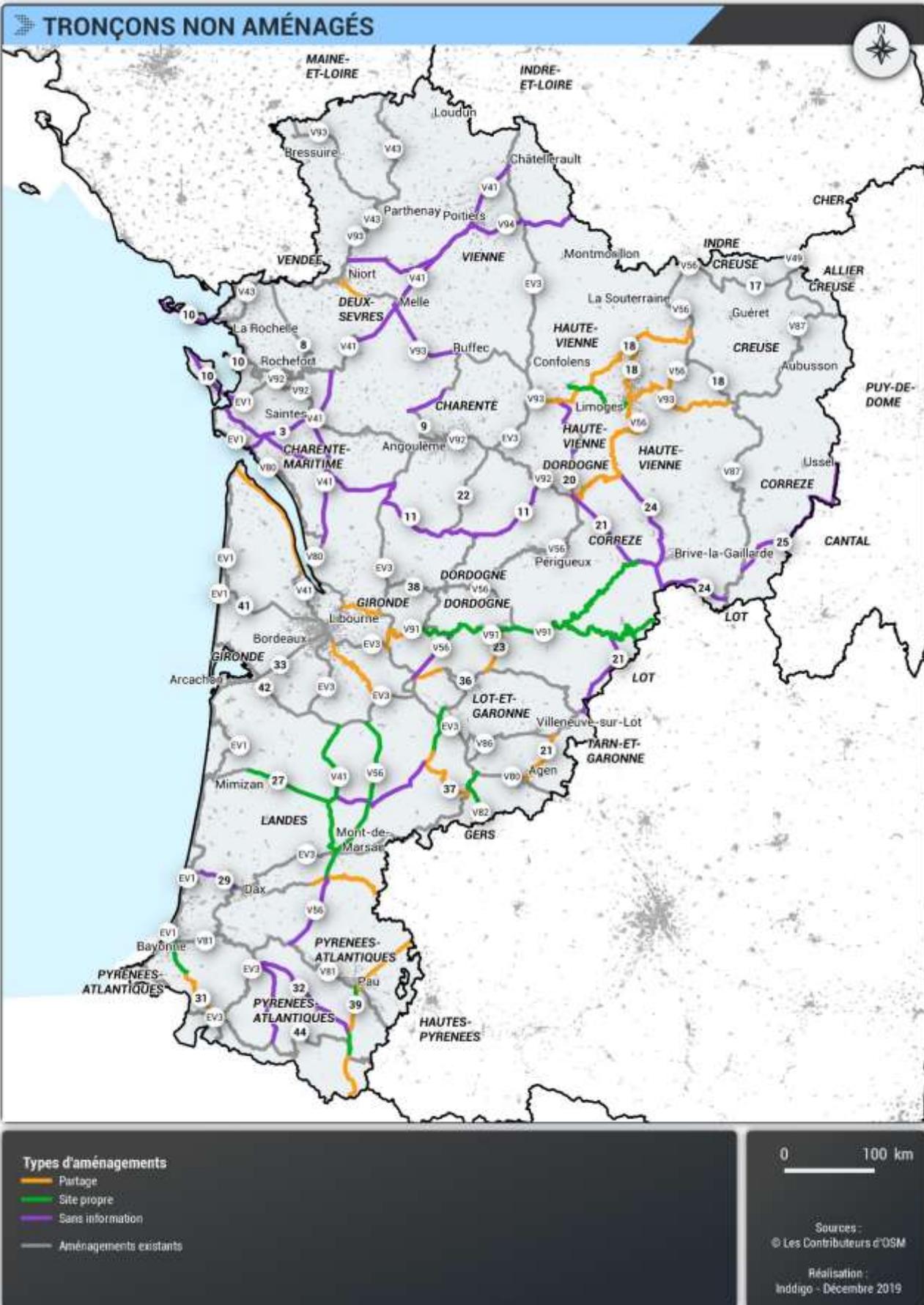
A l'échelle du schéma régional, les estimations financières ont été calculées à partir de deux ratios kilométriques simples permettant de fournir une première information globale sur l'enveloppe à consacrer :

- 200 €/mètre linéaire (ml) pour un aménagement en site propre
- 3 €/ mètre linéaire (ml) pour un aménagement en partage de route (simple jalonnement à mettre en place, et hors dépenses de sécurisation du parcours)

Les tronçons pour lesquels le type d'aménagement à réaliser n'est pas encore déterminé ont fait l'objet d'une estimation double, en site propre et en partage, ce qui donne lieu à l'identification d'un coût minimum (partage) et d'un coût maximum (site propre).

L'enveloppe budgétaire nécessaire à la réalisation du schéma régional est ainsi évaluée entre 120 et 340 millions d'euros, répartie par département selon le tableau ci-dessous.

| Département | Kilomètres d'aménagements à réaliser | | | Estimations financières | |
|----------------------|--------------------------------------|--------------|--------------|-------------------------|--------------------|
| | Axe européen | Axe national | Axe régional | Min | Max |
| Charente | | 30 | 70 | 306 000 | 17 616 000 |
| Charente-Maritime | | | 270 | 798 000 | 50 040 000 |
| Corrèze | | | 190 | 567 000 | 35 617 000 |
| Creuse | | | 10 | 38 000 | 38 000 |
| Dordogne | | 240 | 220 | 50 511 000 | 75 172 000 |
| Gironde | 7 | 70 | 120 | 2 112 000 | 7 042 000 |
| Landes | | | 310 | 36 474 000 | 50 738 000 |
| Lot-et-Garonne | | 30 | 120 | 9 436 000 | 15 482 000 |
| Pyrénées-Atlantiques | | | 260 | 7 602 000 | 29 397 000 |
| Deux-Sèvres | | 90 | 50 | 3 952 000 | 23 127 000 |
| Vienne | | 50 | 60 | 357 000 | 22 334 000 |
| Haute-Vienne | | 210 | 130 | 8 326 000 | 14 102 000 |
| TOTAL | 7 | 720 | 1810 | 120 479 000 | 340 705 000 |



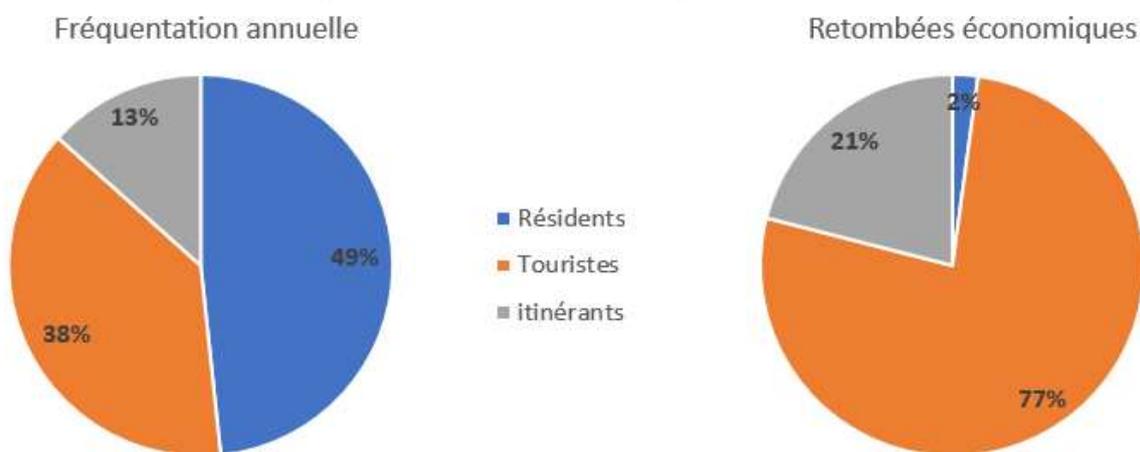
3.2 – Les fréquentations et retombées économiques

La fréquentation et les retombées économiques ont été calculées par tronçons d'aménagements homogènes à partir d'analyses gravitaires.

Le schéma régional est ainsi en mesure de générer une fréquentation annuelle de six millions d'utilisateurs, parcourant près de 280 millions de kilomètres et engendrant des retombées de l'ordre de 275 millions d'euros.

| | Résidents | Touristes | itinérants | TOTAL |
|-----------------------|-------------|-------------|------------|--------------------|
| Fréquentation | 2 900 000 | 2 300 000 | 800 000 | 6 000 000 |
| Km parcourus | 104 000 000 | 114 000 000 | 60 000 000 | 278 000 000 |
| Retombées économiques | 5 800 000 | 209 100 000 | 57 100 000 | 272 000 000 |

Les résidents et touristes parcourent respectivement 32 et 46 km par jour, quand un itinérant effectue quotidiennement un trajet d'environ 65 km.



Il faut également noter que si les résidents constituent près de la moitié des utilisateurs, les retombées économiques proviennent aux trois quarts de la clientèle touristique, dont le niveau de dépense atteint 67 € par jour. De même les itinérants représentent un volume de dépense élevé avec une somme journalière de 69 €.

Le détail des fréquentations et des retombées par itinéraire est consultable dans les fiches itinéraires. Les tableaux ci-dessous présentent toutefois les dix tracés générant les niveaux les plus élevés, ainsi que les ratios kilométriques des retombées les plus intéressants.

| | Fréquentation | Retombées | Ratio €/km |
|------------------------------|---------------|------------|------------|
| 1 EV1 - Vélodyssée | 1 480 000 | 96 277 000 | 167 400 |
| 2 EV3 - Scandibérique | 749 000 | 23 365 000 | 122 200 |
| 3 V41 - St-Jacques - Tours | 431 000 | 19 164 000 | 110 000 |
| 4 V80 - Canal des Deux Mers | 423 000 | 15 391 000 | 98 400 |
| 5 V90 - St-Jacques - Vézelay | 333 000 | 14 164 000 | 75 100 |
| 6 V91 - Vallée Dordogne | 326 000 | 11 973 000 | 73 100 |
| 7 V93 | 226 000 | 10 201 000 | 67 600 |
| 8 V81 - Gave de Pau | 221 000 | 8 382 000 | 61 100 |
| 9 V43 - VéloFrancette | 218 000 | 8 138 000 | 56 600 |
| 10 V92 - FlowVélo | 206 000 | 7 956 000 | 55 100 |

La Vélodyssée apparaît très nettement en tête de tous les classements, avec des niveaux toujours très supérieurs aux autres axes du schéma. Il s'agit d'un itinéraire particulier, structuré depuis de longues années et ancré sur des territoires littoraux bénéficiant déjà de très fortes fréquentations touristiques. Les problématiques de saturation des certaines parties de son parcours se rencontrent aujourd'hui et interrogent sur la nécessité de proposer des parcours alternatifs.

Les itinéraires les plus fréquentés sont tous de niveaux européens et nationaux ; en terme de retombées, on note la présence de deux itinéraires régionaux : l'axe nord – sud entre Thiviers et Agen, qui bénéficie des retombées des axes nationaux qu'il coupe (Voie de Vézelay, vallées de la Dordogne et de la Vézère, vallée du Lot, canal des deux Mers), et les îles charentaises qui bénéficient du positionnement touristique littoral et de l'influence de la Vélodyssée.

Enfin, les ratios kilométriques de retombées sont très révélateurs du poids du littoral dans le tourisme à vélo. Sur les dix premiers itinéraires, seuls deux ne sont pas en lien direct avec le littoral : la vallée de la Dordogne et l'axe Thiviers – Agen.

Les cartographies suivantes détaillent les niveaux de fréquentation (en flux) et de retombées économiques des axes du schéma régional.

Elles confirment le poids du littoral dans le dispositif régional du tourisme à vélo. Seules les Vallées de la Dordogne et de la Vézère, ainsi que la Vallée du Gave de Pau au niveau de Pau parviennent à générer des retombées kilométriques supérieures à 50 000 € en dehors des sections littorales.





Partie 3 -
Plan d'Actions 2020-2030 pour développer
les services proposés aux clientèles

OBJECTIF 1 - STRUCTURER L'OFFRE DE SERVICES

Au-delà d'une infrastructure de qualité à conforter, il est nécessaire de structurer une offre de services permettant de répondre aux besoins des clientèles en itinérance avec une gamme de services adaptés à la pratique : hébergements, locations de vélos, accessibilité, lien avec les centres bourg etc. Cet objectif de structuration de l'offre de services permettra également de favoriser l'allongement de la durée de séjours en Nouvelle-Aquitaine et ainsi participer à l'augmentation des retombées économiques sur les territoires.

CHANTIER 1. ADAPTER L'OFFRE D'HEBERGEMENT AUX PRATIQUES CYCLABLES

Pour attirer de nouveaux cyclotouristes en itinérance et développer en Nouvelle-Aquitaine des destinations cyclotouristiques, il est important de pouvoir proposer des hébergements adaptés sur l'ensemble des territoires et notamment des territoires ruraux, une mixité de types d'hébergements allant de l'aire naturelle de camping au relais château, ainsi que sur une saison allant d'avril à octobre.

Ces clientèles ont des besoins spécifiques d'hébergements pour l'itinérance notamment des hébergements à la nuitée, des hébergements adaptés aux petits groupes (5 à 10 personnes) et aux groupes sportifs. Ces clientèles souhaitent pouvoir disposer de services dédiés comme des stationnements sécurisés, un coin atelier et nettoyage, et pour les sportifs des espaces de culture physique, de relaxation, de massage ou de soins etc...

Une partie de ces services sont inclus dans la démarche de labellisation « Accueil Vélo » garantissant aux clientèles un panel de services liés à l'itinérance pour les hébergements labellisés.

| | |
|---------------------------------------|---|
| <u>Public cible</u> | Touristes à vélo en itinérance Groupes sportifs |
| <u>Potentiel</u> | Plus de 0.8 M de nuitées itinérantes attendues sur les itinéraires régionaux à l'horizon 2030 |
| <u>Partenaires à mobiliser</u> | Région, CRT, Départements, CDT, OT : rôle de coordination et de sensibilisation des professionnels à travers leurs activités Fédération régionale de l'hôtellerie de plein air : appui à ses membres dans la mise en œuvre et le déploiement. UMIHNA Réseau de marques (Gîtes de France, Accueil Paysan ...) Réseau Accueil Vélo : animateurs départementaux, hébergeurs intéressés par le développement de cette clientèle et offices de tourisme Union Régionale des Associations de Tourisme social (réseau UNAT) pour l'hébergement de groupes GIP Littoral Parc Naturels régionaux (mission inter parcs) |
| <u>Méthodologie</u> | Définition d'un groupe de travail Expérimentations possibles |

Action 1. Concevoir et expérimenter des hébergements adaptés pour les clientèles

- **Espaces randonneurs à la nuitée** : dans les campings, créer un espace ouvert réservé aux cyclistes et randonneurs itinérants, plus dense que les emplacements de caravanes ou campings cars, avec quelques bancs et tables, un espace couvert pour cuisiner par mauvais temps, une tarification spécifique randonneur.
- **Des hébergements adaptés hors période estivale** : la saison de tourisme à vélo s'étend d'avril à octobre. Dans les ailes de saison et surtout sur du court séjour, les cyclistes recherchent des hébergements ne nécessitant pas de matériels. Exemples de solutions : cabanes, tentes montées dont le concept est à adapter à la demande des cyclistes.
- **Des solutions dans les secteurs en carence** : certains itinéraires en secteur rural souffrent d'un manque d'hébergement. Il s'agira de proposer une large gamme de solutions adaptées permettant de développer l'offre. Exemples d'hébergements recherchés par ces clientèles : hôtels-auberges, gîtes d'étapes, aires naturelles à la ferme, chambres d'hôtes, hébergement en cabane (solution de redynamisation des campings municipaux).

Action 2. Inciter les hébergeurs à proposer des hébergements de groupe

La demande de groupe est importante, pour des groupes de jeunes ou des scolaires en itinérance mais également pour des groupes sportifs en séjour fixe :

- **Réseau d'hébergeurs de groupe en itinérance** : sur les grands itinéraires avec une part élevée en site propre et se prêtant bien à l'accueil des enfants, il s'agit d'inciter les hébergeurs de groupes, notamment dans le tourisme social, à développer une offre coordonnée (service, tarification) sur la base de parcours de 2 à 7 j sur 250 km maximum. Les « centres de vacances » pour des séjours itinérant pourraient être positionnés sur ce segment de marché et répondre aux besoins des associations et des groupes de particuliers en famille.
- **Réseau d'hébergement de groupes sportifs** : la part des sportifs est élevée dans les enquêtes de clientèles. Il s'agit de développer une offre régionale d'hébergements de groupes (10 à 30 personnes) avec des services adaptés à la clientèle sportive : salle de sport, salle de soins, réseau de cyclistes guides, offre d'itinéraires.

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Implication des têtes de réseau, FRHPA et UNAT dans la démarche• Implication du réseau Accueil Vélo (prestataires volontaires)• Mobilisation de co-financement sur les opérations | Indicateurs : <ul style="list-style-type: none">• Nb d'opérateurs impliqués dans la démarche• Nb d'emplacements ou d'équivalents lits réalisés |
|---|--|

CHANTIER 2. STRUCTURER LE DEPLOIEMENT DU RESEAU ACCUEIL VELO

Le réseau « Accueil Vélo » est actuellement animé par les Comités Départementaux du Tourisme qui assurent le relais auprès des offices de tourisme et des prestataires. Le déploiement de l'offre reste cependant hétérogène sur l'ensemble du territoire régional suivant l'implication des acteurs locaux. Il est proposé de mettre en place une coordination supra-départementale pour assurer un développement plus homogène du réseau. Il s'agit également de participer à la remontée des besoins au niveau national.

| | |
|---------------------------------------|--|
| <u>Public cible</u> | Touristes à vélo itinérants Touristes en séjour fixe |
| <u>Potentiel</u> | Développer les retombées économiques sur les territoires avec des hébergements adaptés, éléments déclenchants le choix du séjour |
| <u>Partenaires à mobiliser</u> | Région, CRT, Départements, CDT : rôle de coordination et de sensibilisation pour la qualification de l'offre Partenaires et prestataires : OT, hébergeurs, loueurs, restaurateurs, sites de visite... |
| <u>Méthodologie</u> | Animation de réseaux |

Action 3. Mettre en place une coordination supra-départementale

La mise en place d'une coordination supra-départementale permettra d'organiser un échange avec l'ensemble des prestataires sur les bonnes pratiques, et avoir une vision globale de l'offre proposée afin de mener des actions spécifiques sur les territoires en carence :

- Co-construire le réseau avec les CDT et prestataires,
- Inciter les OT concernés par les grands itinéraires à animer et développer le label « Accueil vélo »,
- Organiser annuellement un programme de sensibilisation : éducteurs internes, présentations, ateliers et échanges, veille sur le marché à destination des opérateurs pour dynamiser le réseau.

Action 4. Faire évoluer le label national « Accueil Vélo »

Le label « Accueil Vélo » est un label national. Les opérateurs de terrain souhaiteraient le faire évoluer sur plusieurs points. Cette coordination pourrait être l'espace pour recenser les demandes d'évolution du label national :

- **Améliorer les outils de communication** terrain pour mieux convaincre de nouveaux hébergeurs de participer en lien avec la coordination nationale.
- **Faire évoluer le mode de contrôle client** : actuellement le contrôle client est assuré tous les 2 ans par une visite terrain. Ce mode de contrôle doit évoluer pour être plus réactif et moins coûteux. Les modalités du contrôle seront à travailler pour trouver un équilibre entre diverses solutions : contrôle qualité sur place et contrôle web.
- **Adapter les critères du label** par exemple le critère de distance pour obtenir la labellisation pourrait être revisité.

Action 4. Faire évoluer le label national « Accueil Vélo » (suite)

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

- Capacité à animer le réseau de manière partenariale

Indicateurs :

- Nombre de prestataires adhérents par département

CHANTIER 3. DEVELOPPER L'OFFRE DE LOCATION SUR LE TERRITOIRE

Seulement 4% des touristes Français à vélo louent leur vélo pour réaliser leur projet d'itinérance. Pour les clientèles étrangères, la location de vélo peut atteindre 40 % pour la réalisation de leur projet d'itinérance. Cette part est également élevée sur certaines destinations littorales comme l'île de Ré ou la Vendée.

Le marché de la location est très hétérogène entre une demande de location de vélo utilitaire basique sur le lieu de vacances et une demande plus technique de vélo de randonnée itinérante ou de vélos sportifs. La lisibilité du niveau de qualité des vélos de location n'est cependant pas toujours optimale. L'intérêt croissant pour le vélo à assistance électrique contribue à augmenter la demande de location sur des VAE loisirs, VTT AE ou « fat bike ».

| | |
|--------------------------------|--|
| Public cible | Touristes à vélo en séjours fixe Touristes en itinérance Touristes sportifs |
| Potentiel | 4 % des touristes Français à vélo louent leur vélo. Ce chiffre atteint 40% parmi les clientèles plus lointaines (USA, Scandinaves, Britanniques) |
| Partenaires à mobiliser | Région, CRT, Départements, CDT et OT : rôle de coordination et de sensibilisation pour la qualification de l'offre Prestataires : Loueurs, vélocistes, gestionnaires de sites de loisirs impliqués dans Accueil Vélo, hébergeurs louant des vélos, réseau des Tiers-Lieux proposant ou qui pourraient proposer de la location |
| Méthodologie | Animation de réseaux |

Action 5. Mettre les opérateurs en réseau pour développer de nouveaux services et valoriser l'offre

Cette action aura pour objectif d'inciter les opérateurs à développer des nouveaux services pour la clientèle itinérante avec :

- Gamme de vélos et matériel adaptée à l'itinérance : vélo de niveau qualitatif supérieur, location de sacoches et autres équipements
- Retour des vélos au point de départ : mise en réseau des opérateurs pour proposer la possibilité de laisser un vélo à un autre endroit que le point de départ
- Services de dépannage (ce service peut aussi s'adresser aux touristes en séjour fixe et aux habitants) : recenser les réparateurs existants sur OSM (Open Street Map) et autres outils de cartographie, mettre en avant les réparateurs à domicile, trouver au sein d'Accueil Vélo des adhérents susceptibles d'assurer un relais et mettre à disposition du matériel de réparation. Par exemple, au Québec (lac St Jean), des itinéraires en voies vertes ont mis en place un réseau d'ambassadeurs bénévoles, issus de clubs ou associations, disponibles par roulement pour renseigner ou dépanner les cyclistes.

Action 6. Développer les locations VAE dans les secteurs en carence

Pour développer l'offre de location sur le territoire, il convient d'étudier la mise en œuvre d'opérations de sensibilisation des acteurs et des populations comme par exemple :

- Lancer des opérations d'essai de VAE auprès des touristes en partenariat avec les offices de tourisme, les loueurs et les hébergeurs en lien avec les territoires souhaitant se mobiliser.
- En cas de carence, faire émerger des acteurs régionaux de grande taille susceptibles d'intervenir sur le territoire régional auprès des prestataires locaux (vélocistes, gestionnaires de centre de loisirs, hébergeurs, offices) dans une logique d'aménagement du territoire.
- Mobiliser les dispositifs économiques existants pour permettre à des opérateurs locaux de se développer notamment sur les territoires en carence

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Implication des partenaires et articulation entre les offres existantes et les offres à créer.• Multiplicité des partenaires pour couvrir au maximum l'ensemble des territoires | Indicateurs : <ul style="list-style-type: none">• Nb de parcs de vélos en location• Nb de loueurs sur les itinéraires |
|--|---|

CHANTIER 4. AMELIORER LES SERVICES LE LONG DES ITINERAIRES

Les enquêtes auprès des touristes à vélo, notamment sur la Véloodyssée, ont montré, un fort niveau d'insatisfaction concernant les services suivants : les points d'eau, les toilettes, les aires de pique-nique, le stationnement des vélos, la recharge des batteries de VAE, les jeux pour enfants et l'accès wifi pour les clientèles étrangères. Des compléments de services le long des itinéraires seront nécessaires pour favoriser une expérience client réussie dans les années à venir portés à la fois par des collectivités locales et des prestataires privés.

| | |
|---------------------------------------|---|
| <u>Public cible</u> | Touristes à vélo en séjours Touristes en itinérance |
| <u>Potentiel</u> | Ensemble des touristes à vélo |
| <u>Partenaires à mobiliser</u> | Départements, EPCI et communes |
| <u>Méthodologie</u> | Intégrer dans l'examen des projets d'infrastructures les besoins et les zones en carence dans une logique d'itinéraires |

Action 7. Intégrer les services à vocation publique au cahier de recommandations des aménageurs

Ces services, notamment les aires d'arrêt, points d'eau, toilettes et stationnement doivent faire intégralement partie du cahier des charges des itinéraires dans le cahier de recommandations techniques.

A l'occasion des études d'itinéraires, un recensement complet des services existants doit être fait dans les communes à proximité immédiate des itinéraires pour valoriser l'offre et identifier les carences potentielles. Cette identification pourrait être réalisée à l'aide d'outils cartographiques (Open Street Map et autres).

Une signalisation locale de service (SIL) verticale et/ou horizontale au sol devra être étudiée pour valoriser les services à proximité des itinéraires et faire le lien avec les centre-bourgs.

Action 8. Appuyer les opérateurs privés engagés dans « Accueil vélo » à mettre en place des services complémentaires

Les opérateurs privés, particulièrement ceux adhérents d'Accueil Vélo ont aussi leur rôle à jouer sur deux types de services importants :

- Offre de stationnement sécurisé près des points d'intérêt, avec a minima des arceaux, une possibilité de sécuriser des bagages dans des box, ou une consigne sur les points d'intérêt et sites de visite.
- Offre de recharge de batteries VAE : les technologies des batteries équipant les VAE ont évolué et permettent un gain d'autonomie (100 à 120 km sur un linéaire plat) sans besoin de recharge pour les clientèles en itinérance sauf en zone de montagne. Il s'agit cependant d'un service qui rassure. Il s'agit d'inciter les opérateurs « Accueil Vélo » à proposer le service avec une solution adaptée de prises sécurisées. (exemple : consigne et box pour recharge de batterie)

Action 9. Inciter à la sécurisation dans les sites touristiques par de la pose d'arceaux

Les solutions de sécurisation des vélos doivent être généralisées par les collectivités traversées par des itinéraires. Ces solutions peuvent être utilisées à la fois par les cyclotouristes et également par les habitants.

Il s'agit de sécuriser le stationnement vélo pour tous les équipements publics et privés par le biais d'arceaux au-delà des opérateurs labellisés « Accueil Vélo ». Ces équipements relèvent des communes, des EPCI et des gestionnaires de sites de visite.

L'exemple de la Société Wheelskeep à Anglet est à ce titre intéressante ; il s'agissait d'expérimenter un stationnement de vélos avec sacoches près des plages en journée.

Action 10. Généraliser la sécurisation du stationnement vélo

Développer le déploiement du stationnement vélo sécurisé en fixant un niveau d'exigence (à minima des arceaux) dans les établissements régionaux ou équipements cofinancés (enseignement supérieur, lycées, équipements de loisirs, gares...)

A noter que le programme ALVEOLE financé par des certificats d'énergie permet de cofinancer à hauteur de 60% des solutions de stationnements sécurisés.

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Implication des gestionnaires d'infrastructures et des sites de visite• Constitution d'un plan d'ensemble à l'échelle de chaque itinéraire pour mobiliser les partenaires | Indicateurs : <ul style="list-style-type: none">• Nb d'arceaux installés• % des sites de visite équipés |
|--|---|

OBJECTIF 2. AMELIORER LES INTERMODALITES VELO-TRANSPORTS PUBLICS

La facilité et la qualité de l'embarquement sont essentielles à l'attractivité des itinéraires cyclables proposés dans la Région Nouvelle-Aquitaine et doivent se faire en bonne cohérence avec les exigences opérationnelles des transports du quotidien.

Pour capter des excursionnistes des pôles urbains vers des pôles touristiques sans générer de trajet voiture, pour offrir des possibilités plus larges (de boucles, de connexion) aux cyclistes itinérants ou encore pour donner la possibilité de venir en vacances sur le territoire sans sa voiture, il est indispensable de pouvoir embarquer son vélo dans les transports collectifs longue distance : trains, autocars interurbains.

La Région Nouvelle-Aquitaine, consciente de cette nécessité, propose déjà depuis plusieurs années, des mesures visant à faciliter l'embarquement et l'acheminement des vélos sur certaines de ces lignes TER les plus fréquentées.

Depuis l'été 2019, a été mis en en place, sur les lignes Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Hendaye, un wagon voyageur neutralisé, à l'aide de couvre-sièges et spécialement dédié à l'embarquement des vélos, avec l'aide de personnel SNCF. Pour les autocars, a également été testé, sur la ligne La Rochelle - Ile de Ré, très fréquentée en période estivale comme scolaire, un système d'embarquement des vélos sur rack arrière, via réservation préalable.

CHANTIER 5. AMELIORER LES INTERMODALITES A VOCATION TOURISTIQUE (EMBARQUEMENT)

Contexte réglementaire

La Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019. Elle prévoit l'amélioration de la complémentarité vélo/train et vélo/autocar et plus particulièrement une amélioration des conditions d'embarquement des vélos dans les trains et dans les cars, en indiquant, par type de matériel neuf, un nombre minimal de places à prévoir.

Les articles L.1272-5 et L.1272-6 du Code des Transports précisent les obligations liées à l'embarquement dans les matériels roulants pour les autorités de gestion de transports publics.

| | |
|--|---|
| <u>Public cible</u> | Les touristes : itinérants, excursionnistes, en séjour... |
| <u>Potentiel d'embarquement</u> | 40% des cyclotouristes arrivent sur leur itinéraire par le train. Sur la Loire à vélo, 57% des itinérants ont utilisé le train avec leur vélo en 2016 |
| <u>Partenaires à mobiliser</u> | Autorités de gestion Prestataires : Transporteurs (TER, Intercités, TGV, car) et SNCF |
| <u>Méthodologie</u> | Améliorer progressivement les conditions d'embarquement dans les flottes régionales TER et cars – en fonction des nouveaux besoins identifiés, des évolutions de la réglementation et des solutions techniques. |

Action 11. Adapter le matériel roulant sur les lignes à forte demande saisonnière comme Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Hendaye

Pour favoriser l'embarquement de vélos pour les cyclotouristes, il convient d'adapter le matériel roulant sur les lignes à très forte demande saisonnière/touristiques.

Après avoir testé, en 2018, une solution d'acheminement par minibus, la Région et la SNCF ont proposé à l'été 2019, une solution d'embarquement légère, consistant à bâcher les sièges d'un wagon pour le dédier aux vélos, avec l'aide de deux personnels dédiés.

Cette solution dont le retour est globalement positif, présente l'avantage d'un impact faible sur la circulation des trains – le non-démontage évitant l'immobilisation du matériel roulant reste une solution souple (évolutivité du service rapide possible).

Néanmoins, si cette solution a satisfait à l'été 2019, d'autres solutions pourraient être envisagées à l'avenir, en fonction de l'évolution du volume de vélos à embarquer.

Plusieurs solutions techniques pourront notamment être envisagées à moyen ou long termes :

- Démontage saisonniers de sièges. Cette solution est développée sur la Loire à Vélo avec pour les nouvelles rames « Régio2N », les sièges du bas sont démontés sur une des rames pour offrir une capacité de 41 à 84 places vélo.
- Wagons dédiés au transport des vélos avec du personnel d'accompagnement : optimisation du dispositif (augmentation de la capacité d'emport, du calendrier d'offre, du nombre de mise en circulation ...) qui aujourd'hui totalise environ 20 places dans les Régiolis et Régio2N de Nouvelle-Aquitaine.
- Développement de la location saisonnière en gare d'arrivée. Pour les usages utilitaires, la solution la plus simple reste la promotion de la location de vélos en gare d'arrivée. Cette solution est aussi développée à destination des touristes. Pour les excursionnistes et les itinérants, cette solution n'est pas adaptée à leur souhait de garder leur vélo.

Pour les autocars interurbains, la loi d'orientation des mobilités prévoit une capacité d'embarquement de 5 vélos non démontés dans les véhicules neufs. Les contraintes d'homologation des systèmes existants limitent les possibilités de projection à ce jour.

Néanmoins, les renouvellements des différentes Délégations de Services Publics seront autant d'occasions d'intégrer cette nouvelle donne, en s'appuyant sur l'expérience menée sur la ligne La Rochelle-Ile de Ré à l'été 2019.

Action 12. Améliorer les conditions d'embarquement dans les trains grandes lignes

Travailler avec la SNCF, l'Association « Régions de France » et l'Association « Vélo et Territoires » pour améliorer les conditions d'embarquement des vélos dans les TGV et les trains grandes lignes en s'appuyant sur la LOM et pour améliorer l'accès aux trains (signalétique dans la gare, durée de l'arrêt adapté à l'embarquement...)

Action 13. Améliorer l'information sur les conditions d'embarquement

Dans le cadre des mesures estivales TER + vélo 2019, Une campagne d'information a été réalisée pour informer les voyageurs : affiches, flyer présentant les horaires à éviter, logo vélo sur le wagon dédié...

Afin de valoriser ces actions, et de faciliter leur appréhension par les usagers, la Région maintient son attention sur les différents canaux de communications possibles et la qualité de l'information fournie, en lien avec ses prestataires – dont SNCF

Par exemple, le site des chemins de fers suisse, la CFF informe systématiquement avec un pictogramme sur le taux d'occupation de chacun des trains. Dans la mesure où les touristes à vélo ont une certaine latitude horaire dans le choix du retour, cette solution s'avèrerait très utile pour mieux répartir les flux sur les trains TER sans réservation. L'information doit exister au travers des enquêtes embarquées réalisées régulièrement par les Régions et la SNCF. A défaut, il doit être possible de créer une application collaborative simple avec contribution des usagers pour identifier cette information (voir <http://nos-transports-paca.fr>).

Action 14. Améliorer l'accès aux gares

L'accessibilité aux gares et le rabattement des touristes arrivant par différents modes de transports vers l'itinéraire passe par une information aux voyageurs continue et lisible. Cette information nécessite une bonne signalisation directionnelle pour indiquer l'itinéraire depuis le point d'arrivée (gare, aéroport, gare routière, etc.)

Il est à noter que les itinéraires cyclables entre la véloroute et la gare doivent présenter le même niveau de sécurité que la véloroute elle-même. Les gares sont souvent des secteurs de trafic intense dans les grandes villes. Il est indispensable, tant pour les résidents que pour les populations touristiques, que les itinéraires à proximité des gares soient parfaitement sécurisés et lisibles.

Le **jalonement** est fait dans les deux sens : vers et depuis la gare.

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Communiquer sur l'offre intermodale auprès des Offices de Tourisme, gares SNCF, gares routières, chez les partenaires associés, via des supports papier, cartographiques, site internet et réseaux sociaux et chez tous les labellisés Accueil Vélo qui sont des relais d'info • Simplifier l'offre en proposant une offre intermodale combinée entre plusieurs réseaux de transports. Les calculateurs d'itinéraires – comme Modalis – doivent être aussi capables d'intégrer l'intermodalité TC+vélo • Réservation : il est pertinent de proposer un service de réservation (par téléphone et/ou internet), surtout pour gérer des groupes plus importants (+ 8 personnes). • Produire des bilans de l'embarquement des vélos dans les TER/Cars pour un suivi des besoins et des mesures mises en place | <p>Indicateurs :</p> <p>Nb de lignes avec solutions d'embarquement (train et cars)</p> <p>Part des trajets train avec embarquement de vélo</p> <p>Nb de places disponibles dans les trains/cars (en fonction des saisonnalités)</p> |
|--|--|

CHANTIER 6. AMELIORER LES STATIONNEMENTS EN GARES

Contexte réglementaire

La loi d'Orientation des Mobilités – promulguée le 24 décembre 2019 - prévoit l'équipement des gares et des pôles d'échanges multimodaux en stationnement sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024. (Art.L1272-1 du Code des transports)

Le stationnement, sur les points d'intermodalités comme autour des pôles générateurs de déplacements (équipements publics, sites touristiques...) bénéficie autant aux cyclistes occasionnels, touristiques et quotidiens. La sécurisation des vols contre le vélo est identifiée comme un enjeu fort pour le développement des pratiques cyclables. L'implantation de matériels adaptés et bien situés est donc un levier important.

Plusieurs solutions techniques de stationnements existent et se complètent, avec des niveaux de sécurité différents :

- Les stationnements courte durée arceaux (abrités ou non) : faciles à déployer et premier niveau de solution pour une majorité d'équipements ;
- Les box individuels grillagés en accès libre qui se ferment avec un antivol individuel ;
- Les consignes vélo collectives à accès limité (carte, code..) en simple ou double étage, dans un bâtiment de plain-pied, à claire voie pour toujours voir ce qui se passe à l'intérieur. Ces consignes sont particulièrement adaptées aux espaces d'intermodalités où les vélos sont stationnés plusieurs heures (gares, parcs relais). Plusieurs fournisseurs proposent des modules de 20 à 40 places bien conçus.

A noter que la portée moyenne des déplacements de rabattement vélo vers les gares est de 3 km.

| | |
|---------------------------------------|--|
| <u>Public cible</u> | Touristes excursionnistes ; Cyclistes occasionnels ou quotidien, en arrêt court ou stationnement long |
| <u>Potentiel</u> | <p>En région Nouvelle-Aquitaine, 3% des accès aux gares se font à vélo, 4% en été Ce chiffre peut monter à plus de 10% dans certaines gares de l'agglomération de Bordeaux (Bruges, Bègles, Alouette, Villenave, Preignac) et de la Rochelle (Chatelaillon, Angoulins, Aytre, Aigrefeuille), dans le bassin d'Arcachon (Le Teich,) et même plus de 20% dans des petites gares rurales.</p> <p>En Rhône-Alpes, de l'ordre de 5% des accès en gare se font à vélo. Cette valeur moyenne est de 6% pour les gares situées en interconnexion directe avec un mode de transport lourd en milieu urbain. Cette proportion peut monter jusqu'à 10% ou 14% dans le secteur de la région grenobloise.</p> <p>Dans certains pays d'Europe du Nord, 40 % des usagers quotidiens du train viennent à vélo à la gare.</p> |
| <u>Partenaires à mobiliser</u> | Région, Collectivités locales, SNCF, EPCI et Communes |

Action 15. Développer le stationnement en gares

Selon la fréquentation de la gare et le type d'usages cyclistes, les équipements concernant le stationnement sécurisés des vélos dans les gares devront être adaptés.

Les différents systèmes existants, du plus au moins sécurisés, doivent ainsi permettre à tout cycliste (touristes itinérants avec ou sans sacoches, excursionnistes, cyclistes quotidiens ou occasionnels...) de trouver une solution adaptée à son besoin, à proximité directe des gares, qu'elles soient ferroviaires ou routières.

Les aménagements, équipements et services liés au stationnement feront l'objet de discussions entre la Région et les collectivités, notamment dans le cadre de projets d'aménagement de pôle d'échanges multimodaux.

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE

- Une offre train attractive et cadencée pour accueillir les cyclotouristes
- Garantir la sécurisation, l'entretien et la gestion des consignes de stationnement longue durée

Indicateurs :

- Nb d'arceaux, box, consignes collectives installés
- Nb de gares équipées

OBJECTIF 3. PROMOUVOIR L'OFFRE REGIONALE

Le Schéma Régional des Véloroutes donnera lieu à la constitution de destinations cyclables en Nouvelle-Aquitaine avec des aménagements et des services dédiés aux clientèles touristiques. L'objectif reste d'attirer de nouvelles clientèles en séjour ou itinérante et d'encourager la pratique utilitaire lors des séjours. Une stratégie régionale de promotion est à mettre en œuvre pour attirer ces clientèles.

CHANTIER 7. DEFINIR UNE STRATEGIE GENERALE DE PROMOTION

La Nouvelle-Aquitaine est la première destination de pratique du tourisme à vélo en France et reste la 1^{ère} destination souhaitée par les Français pour de futurs séjours cyclotouristiques. Elle est aussi la 1^{ère} destination régionale des Tours Opérateurs étrangers en France. Une communication régionale dédiée à l'offre cyclable convient d'être amplifiée.

Dans la promotion en direction des clientèles touristiques, deux axes stratégiques sont à travailler :

- Mieux intégrer le vélo et ses différentes pratiques dans la promotion des marques de destination régionales pour toucher des clientèles en séjour, pour lesquelles le vélo n'est pas l'élément déclencheur de l'acte d'achat du séjour. Le vélo est ici un plus dans le contenu du séjour, il enrichi l'expérience client. Cette clientèle est la plus nombreuse sur notre territoire, il convient donc de la prendre en compte de façon prioritaire.
- Développer une véritable logique de filière, au même titre que le golf ou le ski, auprès des clientèles de touristes à vélo pour lesquelles cette pratique est l'élément déclencheur du séjour et du choix de la destination. Il s'agit ici des clientèles itinérantes, sportives ou de loisirs- découvertes. Il ne s'agit pas de la clientèle la plus importante quantitativement, mais de la plus impactante en nombre de journées de pratique du vélo.

| | |
|--------------------------------|---|
| Public cible | <p>Plusieurs publics cibles BtoB (Business to Business) et BtoC (Business to Client) sont à cibler :</p> <p>Professionnels et partenaires (BtoB) : communiquer auprès des maitres d'ouvrages et gestionnaires des infrastructures et services,</p> <p>Néo Aquitains (BtoC), les clientèles des bassins grand sud et ouest (de Toulouse à Nantes) et de l'Île de France : les clientèles cibles sont des clientèles de proximité et captives : <500 km pour des séjours de moins de 7jours ; <250 km en court séjour surtout dans les ailes de saison</p> <p>Pratiques sportives sur route et VTT sur des spots sportifs (Pyrénées, Massif Central...) et sur des secteurs à forte densité touristique : clientèle limitée en volume mais à forte fréquence de pratique et de séjours</p> <p>Clientèles internationales : Britanniques (1^{ère} clientèle NA tous séjours), Allemands (1^{er} marché Européen du tourisme à vélo mais très forte concurrence), Espagnols (marché du tourisme à vélo en forte croissance), Néerlandais, Belges, Suisse (1^{er} émetteur de touristes à vélo par habitant en Europe)</p> |
| Potentiel | Augmentation de 10% des séjours avec pratique du vélo à l'horizon 2030 |
| Partenaires à mobiliser | CRT, Comités Départementaux du Tourisme, Offices de tourisme |

Action 16. Intégrer le vélo dans la promotion des destinations régionales

Il s'agit de valoriser les itinéraires et la pratique vélo dans la promotion touristique régionale en lien avec les marques de destinations. Les marqueurs de cette promotion pourraient être d'associer le vélo au bien être, à la liberté, à la convivialité.

Cette promotion pourra prendre différentes formes comme une carte web de l'offre régionale et des offres locales d'itinéraires, d'informations sur les services, et les locations de vélo.

Action 17. Développer une logique de filières sur les cibles itinérantes et sportives, et sur les grands itinéraires

Il convient de développer la promotion régionale des itinéraires dans une logique de filière afin de s'adresser aux différentes clientèles adeptes de la pratique vélo : itinérance, vélo de route, VTT...

- Itinérance : s'appuyer sur le site « France Vélo Tourisme » et le réseau « Accueil Vélo », sur les éditeurs de topo-guides, festivals, magazines et sites web spécialisés, et sur la presse locale
- Route sportive : s'appuyer sur les clubs, les hébergements de groupe, la presse print et web spécialisée
- VTT : s'appuyer sur les réseaux communautaires du domaine et les événementiels

Action 18. Harmoniser la communication vélo entre itinéraires et destinations pour une meilleure visibilité

La promotion du tourisme à vélo est d'une très grande hétérogénéité en France. Chaque collectivité élabore un mode de communication dédié non harmonisé à l'échelle des itinéraires : print, web notamment avec une audience limitée.

La promotion de l'offre vélo des territoires a intérêt à s'intégrer dans une communication plus large, harmonisée jouant des effets de notoriété et de communication croisée à l'échelle régionale. Par exemple, l'offre Flow Vélo renvoie sur l'offre Cognac et inversement. La clientèle reconnaît donc le produit marqueté et s'attend à un même niveau de service d'un itinéraire régional à un autre. Ce point est d'autant plus important que la clientèle de proximité, sensible à cet effet, est en première ligne dans l'utilisation des infrastructures et de la pratique de tourisme à vélo.

Le CRT doit renforcer la mobilisation de ses outils de communication (web, print, accueil presse etc .) pour amplifier la communication de l'offre vélo régionale.

Action 19. Développer une offre de circuits court séjour autour des grands itinéraires

La grande itinérance reste un produit important de 7 à 20% du tourisme à vélo. Il joue un effet d'appel et de promotion pour l'ensemble de l'offre.

Autour de ces itinéraires, une offre locale de parcours à la journée devra se mettre en place pour répondre à la demande de loisirs découverte : 20 à 30 km en loisirs, 50 à 80 km pour la clientèle sportive et de 120 à 250 km pour des parcours de 2 à 5 jours.

Cette offre de circuits courts séjours mise en place autour des grands itinéraires devra profiter d'une visibilité/promotion régionale.

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

- Capacité des territoires à rentrer dans une démarche partenariale à l'échelle régionale.
- Inscrire le vélo dans une stratégie de filière, pour les acteurs concernés

Indicateurs :

- Part du vélo dans les activités pratiquées pendant le séjour
- Nb de circuits vélos vendus par les TO (Enquêtes DGE)

CHANTIER 8. DEVELOPPER UNE COMMUNICATION MULTI CANAUX

La communication et la promotion des destinations en direction des différentes cibles nationales et internationales sont du rôle du Comité Régionale du Tourisme, des Comités Départementaux du Tourisme et des Offices de Tourisme. Ces structures pourront mettre leurs ingénieries à disposition pour définir les canaux de communication les plus pertinents : numérique, print, relations publiques et événementiels ... Pour développer et optimiser cette communication multi-canaux, une coordination des actions sera nécessaire entre ces acteurs pour une meilleure visibilité.

| | |
|---------------------------------------|--|
| <u>Public cible</u> | Cibles évoquées plus haut dans le chantier 7 en plusieurs catégories : BtoB : partenaires publics et privés pour les convaincre de continuer à investir dans les infrastructures et les services BtoC avec comme cibles principales : - les néo Aquitains et bassin de proximité, Franciliens et Internationaux, clientèles étrangères - les itinérants, les touristes en séjours, les sportifs et VTT |
| <u>Potentiel</u> | Atteindre 10% de pratique vélo par les touristes en Nouvelle-Aquitaine |
| <u>Partenaires à mobiliser</u> | CRT France Vélo Tourisme, Comités Départementaux du Tourisme, OT, Prestataires « Accueil Vélo » |

Action 20. Développement de supports numériques

La diffusion d'informations touristiques par les supports numériques est centrale en matière de promotion et de commercialisation de produits touristiques. Cette information devra permettre de déclencher des séjours en Nouvelle-Aquitaine par une offre visible et attractive. En matière de tourisme à vélo, le recours à ce média est majoritaire notamment avec le développement d'outils numériques de géolocalisation. Cette information pourrait prendre les formes suivantes :

- Des pages web vélo sur le site internet régional (<https://www.nouvelle-aquitaine-tourisme.com/fr>) pour mieux mettre en avant la filière vélo avec l'offre de loisirs sur le lieu de séjour, l'offre itinérante, l'offre sur route et VTT ;
- Des sites internet par grands itinéraires dans le cadre des Comités d'itinéraires pour une intégration in fine dans le site France Vélo Tourisme. Par exemple, les itinéraires régionaux à fort potentiel comme la Vélodyssée, la Flow Vélo, le Canal des Deux-Mers, la Vallée de la Dordogne, la Scandibérique, la grande route des Pyrénées.
- Du contenu image, photo et vidéo, des témoignages de pratiquants, la mise en valeur du patrimoine naturel et du patrimoine vivant. Ces contenus auront pour objectif de convaincre de l'intérêt de séjourner à partir des itinéraires.
- Diffusion sur les réseaux sociaux comme Facebook et Instagram (intérêt des visuels) en lien avec des influenceurs.
- Une newsletter annuelle auprès des socioprofessionnels et des élus sur l'avancement du schéma régional.

Action 21. Développement de supports print

Les outils papier restent très utilisés par les touristes à vélo et les besoins sont très segmentés comme suit :

- Itinérance : le topo-guide reste un outil indispensable, intégré dans des collections portées par des éditeurs nationaux pour chacun des pays. Ainsi, il conviendrait d'étudier la possibilité d'une coordination d'acteurs pour établir des relations avec ces éditeurs afin de programmer la publication de topo sur les principaux itinéraires régionaux
- Touristes en séjours :
 - Besoin d'une carte régionale et d'une collection de déclinaisons locales (type WAW en Irlande) au 1/70 000^{ème} à 1/100 000^{ème} sur lesquelles on retrouve une mise en page et une présentation cartographique homogène (carte A2 avec infos touristiques au dos)
 - Intégration des offres vélo locales dans les smart-guides de destinations
- Sportifs : l'offre papier est de moins en moins utilisée notamment par les VTTistes. Les plus âgés restent attachés à un topo-guide de boucles sportives donnant des idées de randonnées et utilisent également de plus en plus l'offre web avec des traces gpx ou kml.

Action 22. Développement des relations publiques et relations presse

Les relations publiques et les relations presse permettent une meilleure diffusion de l'information notamment à destination des clientèles régionales et internationales. Des actions spécifiques peuvent être déployées comme :

- La presse locale permet de toucher une clientèle de proximité, importante en Nouvelle-Aquitaine à travers des temps forts liés au déploiement de l'infrastructure et des services associés. Les résultats de fréquentation sont l'occasion de diffuser de l'information.
- Les éducteurs avec des Tours Opérateurs, éditeurs de magazines spécialisés, influenceurs permettent de toucher les clientèles affinitaires fonctionnant en communautés actives : sportifs sur route et VTT, itinérance

Pour les clientèles en séjours fixe ayant une pratique de loisirs de faible intensité, il est important de penser à intégrer le vélo dans l'image des destinations régionales

Action 23. Développement des évènementiels

Les évènementiels sont un élément important de différenciation des territoires et des itinéraires en lien avec leur positionnement marketing et dans une logique de valorisation de la filière. Ces événements concourent à une plus grande sensibilisation des populations locales à la pratique du vélo. Plusieurs pistes sont à évoquer :

- La réalisation d'un guide des évènementiels autour du vélo, événements sportifs, manifestations grand public à vocation plutôt sportive
- La création d'événements grand public de type « Slow Up » avec fermeture aux voitures d'un circuit de 20 à 30 km sur un parcours emblématique. Ces événements rassemblent en Suisse de 10 à 30 000 personnes à chaque édition.
- La mise en place de festivals de voyage à vélo spécialisés sur l'itinérance par le biais d'un soutien à des reportages d'usagers
- La valorisation du passage du Tour de France ayant un impact considérable sur la pratique sportive

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

- Coordination de la communication des acteurs et territoires pour constituer des collections régionales
- Capacité à rentrer dans une logique de filière sur les segments de pratique sportive et itinérante, plus communautaires

Indicateurs :

- Taux de connexion aux pages web vélo dans le site du Comité Régional du Tourisme (CRT) de Nouvelle-Aquitaine.
- Poids de la Nouvelle-Aquitaine dans les intentions de séjours des touristes à vélo.
- Taux de pratique vélo pendant le séjour parmi les clientèles touristiques

OBJECTIF 4. EVALUER LE SCHEMA DES VELOURUTES

Le dispositif d'évaluation s'attache à suivre le déploiement du schéma avec un suivi de la réalisation du maillage régional des itinéraires et des services, de leur fréquentation, leur impact économique et le niveau de satisfaction des usagers.

CHANTIER 9. EVALUER LA PROGRESSION DU DEPLOIEMENT DU SCHEMA VELO

L'évaluation de la progression de la réalisation du schéma et de la fréquentation des itinéraires est une démarche nécessairement partenariale pour parvenir à compiler l'ensemble des indicateurs d'avancement :

| | |
|--------------------------------|---|
| Public cible | Cible directe : élus et techniciens des collectivités partenaires, prestataires prioritairement « Accueil vélo » Pratiques analysées : toutes les pratiques itinérantes, touristiques en séjours, sportives, excursionnistes et aussi utilitaires |
| Périmètre | Périmètre d'analyse : les itinéraires inscrits au schéma |
| Partenaires à mobiliser | Observatoire des fréquentations et Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes : compilation et analyse du linéaire d'aménagements cyclables et des comptages automatiques, compilation de données nationales CRT Départements et EPCI pour les comptages automatiques et la participation aux enquêtes France Vélo Tourisme (statistiques sur le site internet et sur Accueil vélo) Directions Transport NA et SNCF (données de fréquentation ferroviaire) EPCI pour les données d'observation des pratiques utilitaires (Enquêtes Ménages Déplacements (CEREMA) et suivi de la pratique utilitaire) |

Action 24. Suivre l'avancée du schéma sur un Système d'Information Géographique (SIG)

La saisie des données SIG est réalisée par chacun des maîtres d'ouvrage. Il est important que toutes ces données puissent remonter à l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V) géré par Vélo et Territoires en respectant le standard de description des données. Les données sont alors intégrées à la base de données nationale, puis mise à disposition de nos différents partenaires ainsi qu'auprès du grand public via l'Open Data et l'outil Cartélie.

Le service SIG de la Région peut ensuite utiliser ces données compilées au plan national pour assurer le suivi du schéma. L'ON3V réalise annuellement un atlas des itinéraires avec une édition régionale.

Il est par ailleurs important que les services SIG des maîtres d'ouvrage veillent à vérifier la qualité des données vélo d'Open Street Map (Open Cycle Map) qui sont des données utilisées par la plupart des éditeurs d'applications vélo. Ce suivi peut être fait en interne ou délégué à des spécialistes d'OSM.

Action 25. Installer des compteurs automatiques et suivre les données à l'échelle régionale

Il serait nécessaire de poursuivre l'installation de compteurs automatiques (Conseils Départementaux et EPCI) sur les nouveaux itinéraires et dans les départements peu dotés (Vienne, Deux-Sèvres, Haute-Vienne, Corrèze). A cet effet il convient de privilégier l'option GSM qui permet d'obtenir les données en temps réel et vérifier l'état des compteurs.

A l'échelle régionale, il pourrait être utile de réaliser sur un logiciel de suivi des fréquentations (par exemple EcoVisio) un tableau de bord permettant de suivre les données des compteurs automatiques par itinéraire, par territoire et par typologie de compteurs.

Ces compteurs peuvent alimenter des tableurs de mise à jour d'enquêtes comme c'est le cas sur la Vélodyssée.

Action 26. Exploiter les données régionales de bases nationales

Vélo et Territoires compile dans le cadre de l'Observatoire National des fréquentations (ON3V) une série de données issues de bases nationales : site France Vélo Tourisme, statistiques Accueil Vélo, % de pratique du vélo dans le Suivi de la Demande Touristique (enquête Nationale DGE), réservations vélo dans les trains grandes lignes et TGV (sources SNCF) ...

A partir de ces données, Vélo et Territoires pourrait alors, au même titre que pour le SIG, réaliser un tiré à part régional de données déjà compilées.

Action 27. Déployer des enquêtes sur le terrain

La Vélodyssée a réalisé en 2018 une enquête importante d'évaluation de la fréquentation et de l'impact économique de l'itinéraire selon la méthode EuroVelo 6. Ces enquêtes, à répéter tous les 5 ou 10 ans gagneraient à être réalisées sur les autres itinéraires régionaux importants : Canal des 2 Mers, Flow Vélo, VéloFrancette, La Scandibérique, Vallée de l'Isle et de la Dordogne/Vézère une fois les infrastructures finalisées et la continuité assurée.

Action 28. Editer annuellement une synthèse et la partager

La valorisation de l'ensemble des actions menées en termes d'évaluation de la politique cyclable est incontournable. Il s'agira de compiler les données (cartes, compteurs, enquêtes...) et de restituer un bilan, à minima annuel, du maillage, de la fréquentation, des usages et des retombées économiques des différents itinéraires afin de pouvoir suivre le déploiement du schéma régional.

FACTEURS CLEFS DE REUSSITE DU CHANTIER

- Partenariat mis en œuvre avec les maîtres d'ouvrages pour faire remonter les données.
- Partenariat avec Vélo et Territoires pour bénéficier de l'effet d'échelle national.

Indicateurs clés :

- Linéaire d'aménagements réalisés et restant à réaliser par département et par itinéraire et par type d'aménagement.

- Automatiser au maximum la compilation et la mise en forme des données pour pouvoir éditer des données réactives

- Analyse quantitative et qualitative de la fréquentation, par département, par itinéraire, via les comptages automatiques.
- Mise à jour des données de l'impact économique sur les itinéraires ayant fait l'objet d'enquêtes.