



# Destination VELOTOURISME

CAHIER DE  
PRÉCONISATIONS



La véloroute **V81**

LES PYRÉNÉES  
DESTINATION VÉLO





## Sommaire

p. 4/5

### - AXE 01 -

Une gouvernance à l'échelle du massif

p. 6/7

### - AXE 02 -

Aménager et faire vivre un itinéraire

p. 8/11

### - AXE 03 -

Structurer et qualifier l'offre de services

p. 12/14

### - AXE 04 -

Communiquer, promouvoir et évaluer

p. 13

Les chiffres clefs du cyclotourisme

## édito

La **véloroute V81**  
UNE OPPORTUNITÉ POUR LE MASSIF

### DE L'IDÉE AU PROJET

En plein essor, le vélotourisme est en passe de devenir en France une filière touristique à part entière. Les itinéraires dédiés au vélo loisir se développent, de nouvelles destinations vélo apparaissent. Cependant, les Pyrénées restent dépourvues d'une offre d'itinéraire facile d'accès, en complément de la Route des Cols.

L'étude « Véloroute et voie verte, un maillon de la chaîne » conduite en 2016 par l'ADT Ariège Pyrénées, grâce à un financement du Commissariat de massif – CGET, a révélé les nombreuses opportunités que pourrait offrir la V81, nouvel itinéraire reliant la Méditerranée à l'Atlantique par le piémont. Les six départements concernés par l'itinéraire, Pyrénées-Orientales, Aude, Ariège, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées et Pyrénées-Atlantiques, ont activement coopéré à cette mission.

Des portions d'itinéraire ont déjà été aménagées ou programmées au sein des territoires mais la réalisation de cette véloroute nécessite l'avènement d'un projet commun, la coordination de nombreux acteurs à l'échelle du massif, des deux régions et des six départements concernés.

Ce cahier de préconisations se veut un guide, une sorte de boîte à outils, à destination des aménageurs et des professionnels du tourisme pour les accompagner dans les diverses étapes de la création et de la mise en tourisme de cet itinéraire.



### - UN SYSTÈME D'INFORMATION -

Stratégie numérique, site internet

Accueil, information locale

Communication coordonnée

### DES PRODUITS TOURISTIQUES

Topo-guides et cartes

Séjours organisés, TO

Organisation autonome

### DES SERVICES ADAPTÉS AUX CYCLISTES

Accessibilité (vélo, train, auto...)

Hébergement adapté

Services vélo

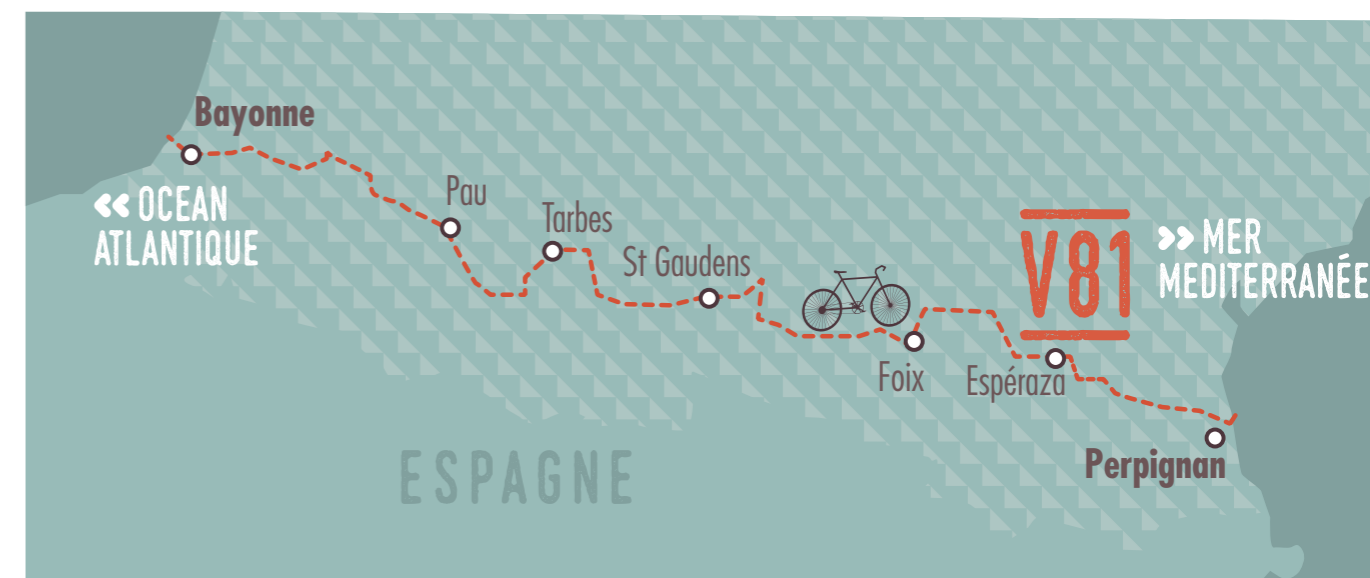
### UN ITINÉRAIRE SÉCURISÉ ET ACCUEILLANT

Continuité, cohérence, sécurité, confort

Jallonnement, information

Points d'eau, toilettes, points d'arrêt

Source: d'après le Guide de réalisation EV8, 2016



### L'ITINÉRAIRE, LES GRANDES ÉTAPES DE SA RÉALISATION

Une véloroute est plus qu'une infrastructure : pour répondre aux attentes très diverses des usagers, la création des aménagements doit être complétée par de nombreuses autres actions, émanant d'acteurs publics comme privés. S'appuyant sur un système de gouvernance dédié, ces actions se décomposent ainsi en quatre volets : l'itinéraire, les services, la mise en tourisme, la communication.

**Objectif : réaliser un itinéraire continu, cohérent en termes d'aménagement, de qualité de services et de communication.**

#### Les prérequis à la réalisation de l'itinéraire :

- L'identification des maîtres d'ouvrage (Départements et intercommunalités).
- La mise au point d'un calendrier de réalisation
- La cartographie d'ensemble pour suivi de l'état d'avancement.
- Le tracé de l'itinéraire (définitif / provisoire).
- La sollicitation des financements possibles : Contrat de Plan État Région, Europe, etc.



# Une gouvernance à l'échelle du massif



## LE COMITÉ D'ITINÉRAIRE, UNE INSTANCE QUI A FAIT SES PREUVES

Tandis que la réalisation des infrastructures incombe aux maîtres d'ouvrage, la coordination du projet d'itinéraire exige une organisation collective de la part de l'ensemble des acteurs.

Le pilotage repose sur la validation d'une gouvernance, d'un budget prévisionnel et d'un partenariat : la constitution d'un comité d'itinéraire est primordiale.

### - LES MOYENS -

Un mode de coordination du projet

La désignation d'une collectivité coordonnatrice et d'un chef de projet

Un mode de conventionnement entre les partenaires (Régions, Départements, CDT, CRT).

### COMITÉ D'ITINÉRAIRE INSTANCE DÉCISIONNAIRE

COORDONNATEUR

CHEF DE PROJET

ÉTAT / EUROPE

MAÎTRES  
D'OUVRAGE  
DE LA VÉLOROUTE

FÉDÉRATION  
D'USAGERS

PARTENAIRES  
LOCAUX

CONSULTATION /  
INFORMATION

VALIDATION  
TECHNIQUES /  
POLITIQUES

### COMITÉ TECHNIQUES

PILOTE COTECH  
SERVICES

PILOTE COTECH  
INFRASTRUCTURES  
& SIGNALISATION

PILOTE COTECH  
MARKETING &  
COMMUNICATION

PROPOSITION  
TECHNIQUES

Source: d'après le système de gouvernance de la Véloroute Atlantique, Dossier préparatoire au Comité d'itinéraire du 14 octobre 2010.



## LES INTERLOCUTEURS PRIVILÉGIÉS

Les partenaires se répartissent les missions au sein du comité d'itinéraire : l'un en assure la coordination générale ; d'autres assument le pilotage des comités techniques. Les comités techniques travaillent sur trois volets essentiels :

- L'infrastructure et la signalisation ;
- Les services ;
- Le marketing.

Les fédérations d'usagers et les partenaires locaux sont associés pour information et consultation mais restent avant tout des interlocuteurs privilégiés à l'échelle locale.

Le coordonnateur désigné (le plus souvent une collectivité) doit être volontaire car la fonction nécessite du temps, un budget annexe et, parfois, des avances de trésorerie. Garant des objectifs à atteindre dans les délais impartis, il met en œuvre le projet tel que défini par tous les partenaires :

- Coordonne les opérations, organise les réunions et rend compte de l'avancée des opérations.
- Prépare le budget prévisionnel, répond aux appels à projets, lance les appels à cotisations et négocie les financements extérieurs

Exemple : pour la V80, le coordonnateur est le Département du Tarn-et-Garonne.

Personne salariée ou assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), le chef de projet anime et coordonne le fonctionnement du partenariat :

- Assiste le coordonnateur dans la préparation et l'animation des réunions du Comité de Pilotage, des Comités d'itinéraires et des autres réunions.
- Restitue et diffuse tous les travaux.
- Réalise tous les documents stratégiques et de synthèse utiles au Comité d'itinéraire.
- Conseille les partenaires, les assiste dans la mise en œuvre des actions communes (ex. : signalisation, marketing, etc.)

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA V81

Objectif : Le comité d'itinéraire doit permettre la coordination d'acteurs divers au service de la réalisation d'un projet commun.

### SES MISSIONS

**Planifier la réalisation des aménagements et coordonner une mise en œuvre progressive.**

Valider un budget prévisionnel pluriannuel.

Adopter une charte de signalisation.

Choisir les éléments graphiques.

Recueillir l'engagement des instances décisionnaires : faire valider dans chaque collectivité, la démarche et les objectifs de la V81.

Préparer les documents de référence et réaliser un dossier de présentation.

Favoriser les échanges entre techniciens venus d'horizons divers.



Pourvu d'un budget, le comité d'itinéraire lance les premiers marchés : coordination du comité d'itinéraire, identité visuelle, diagnostic d'intermodalité, site professionnel, etc. Les premières dépenses concernent les études marketing et le positionnement.

Construire et faire vivre une vision commune des Pyrénées à vélo : se mettre d'accord sur un support de communication sur les Pyrénées à vélo (type plaquette de présentation) à destination des institutions et des partenaires pour permettre à tous de pouvoir raconter la même histoire.

### LES INCONTOURNABLES

**Un cartographie partagée :** Alimentée par les SIGistes<sup>1</sup> des collectivités partenaires et accompagnée d'un tutoriel. Pour suivre l'avancement du projet et de recueillir l'ensemble des données touristiques. Par exemple sous forme de wiki, sous OpenStreetMap, comme pour la Méditerranée à vélo.

**Un guide technique de réalisation :** Boite à outils pour les maîtres d'ouvrage, avec des renvois vers la documentation technique existante, il définit les caractéristiques et les exigences minimum de la V81. Réalisé avec la contribution des maîtres d'ouvrage, il abordera diverses questions : les usagers et leurs attentes ; le développement de l'itinéraire ; l'infrastructure ; les transports publics ; les services ; l'observation ; le marketing, la promotion et la communication.

<sup>1</sup>-Un Système d'Information Géographique (SIG) est un logiciel informatique capable d'organiser et de présenter des données numériques spatialement référencées.



**Envisager de mutualiser certaines actions pour optimiser le temps de travail des techniciens.** Travail conjoint des comités techniques de plusieurs itinéraires sur des sujets qui s'appréhendent à une échelle plus large – tel que par exemple le déploiement d'un label « Accueil Vélo ». Une mutualisation est envisageable entre la V81 et la Route des Cols. Par exemple : EV8 et ViaRhôna ont choisi de mutualiser une partie de leur travail sur la signalisation, les études...



# Aménager et faire vivre un itinéraire

## LES INFRASTRUCTURES: DU REVÊTEMENT À LA SIGNALÉTIQUE

### - LES PRINCIPES -

**Sécurité:** éviter les routes avec un fort trafic automobile et des vitesses élevées.

**Attractivité:** relier l'itinéraire aux sites touristiques et à l'activité des territoires (artisanat, art de vivre, gastronomie). Éviter les endroits peu agréables.

**Cohérence et linéarité:** offrir une infrastructure cyclable continue et une signalisation homogène. Éviter les détours inutiles.

**Confort:** limiter les dénivellés. Offrir un revêtement roulant et des services de qualité.



### DOCUMENT DE RÉFÉRENCE:

- ≥ les fiches action vélo du CEREMA
- ≥ le référentiel national de notation du niveau de difficulté
- ≥ les fiches VVV de la Mission nationale Véloroutes et voies vertes (MN3V)
- ≥ les fiches action DRC



La véloroute peut emprunter des aménagements spécifiquement destinés aux cyclistes ou partagés avec d'autres usagers:

- Les **routes tranquilles** avec un trafic motorisé faible (< 500 véhicules / jour)
- La **piste cyclable** et la bande cyclable<sup>2</sup>, recommandées lorsque le trafic motorisé est compris entre 1 000 et 8 000 véhicules / jour et la vitesse limitée à 50 km/h.
- La **voie verte**, exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

**À NOTER:** les sections de l'itinéraire peuvent être considérées «sans voiture» jusqu'à 50 véhicules motorisés par jour.

La **V01** est un itinéraire tout public. Elle doit tendre le plus possible à se conformer au cahier des charges national des véloroutes et voies vertes.

- Des **tracés provisoires** peuvent être proposés de façon transitoire pour assurer rapidement la continuité de l'itinéraire.
- Lorsque l'**itinéraire principal** est bien identifié, des itinéraires connexes peuvent être envisagés et validés à l'échelle locale: boucles et liaisons vers les sites touristiques ou de service.
- Les équipements les plus utiles et les plus plébiscités sont la **signalisation directionnelle** et les **points d'eau** et les **toilettes**, dont la rareté est souvent objet d'insatisfaction.
- Le revêtement doit être roulant afin de satisfaire un vaste éventail d'usagers. Les choix techniques peuvent varier en fonction du coût, de l'intégration environnementale ou de la cohabitation avec d'autres usages.

<sup>2</sup>-Bande cyclable: voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.  
Piste cyclable: chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

## L'INTERMODALITÉ EN QUESTION, POUR UN ITINÉRAIRE ACCESSIBLE

L'accessibilité est essentielle à la valorisation touristique pour:

- Améliorer l'accessibilité des différentes sections de l'itinéraire.
- Réduire l'impact environnemental.
- Proposer des alternatives aux sections montagneuses ou à plus fort trafic motorisé.
- Offrir de nouvelles possibilités pour découvrir la destination.

Au-delà de la zone de chalandise locale (5 km autour de la véloroute), faciliter l'accès au point de départ grâce à:

- Des connections aux transports publics à intervalles réguliers (< 150 km).
- Une capacité de transport de vélos confortable et sûre.
- Des conditions de voyage fiables et des frais de livraison de vélos raisonnables.
- Une information précise et actualisée, des services de réservation en ligne.
- Une capacité de stationnement sécurisé aux pôles de correspondance.

## UN DIAGNOSTIC D'INTERMODALITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ

Pour repérer l'offre de transports et de services à l'arrivée et au départ, ainsi que tout au long du parcours. La réflexion devra s'attacher à valoriser les solutions les plus pertinentes et les mieux adaptées à la V01 (accessibilité ferroviaire, bus, aérienne) et à faciliter la pratique de l'intermodalité.

- Estimer le coût de l'étude.
- Rédiger un cahier des charges avec les premiers éléments: contexte, objectifs, contenu, méthode, ressources, livrables... à faire valider par le comité de pilotage.

Une plateforme de l'itinérance pyrénéenne à vélo, facteur d'attractivité supplémentaire.

Comprenant les offres complémentaires de la Route des cols et les itinéraires cyclables locaux, elle favoriserait la connexion de la v01 aux maillages locaux préexistants ou à venir.



Intégrer la démarche de diagnostic prospectif et stratégique sur les pratiques de mobilité dans le massif pyrénéen, actuellement menée par les trois agences d'urbanisme «péri-pyrénéennes» (mandatées par le Commissariat de massif), pour une prise en compte du vélotourisme dans un futur Plan de déplacements du Massif Pyrénéen.

## LA SIGNALISATION, L'INCONTOURNABLE!



Une signalisation qui répond aux besoins des différentes catégories de cyclistes:

**Pour les itinérants** qui suivent un itinéraire plus qu'ils ne vont d'un point A à un point B, l'identifiant d'itinéraire sert de fil conducteur et doit être repérable de loin. Ils ont par ailleurs besoin d'accéder à l'itinéraire depuis divers points d'entrées (gares, aéroports, parkings longue durée) et d'être informés sur les services et le patrimoine.

**Les touristes excursionnistes** doivent pouvoir accéder facilement à l'itinéraire, trouver les services adéquats et emprunter les variantes, les boucles, les itinéraires vers les sites touristiques articulés autour de l'itinéraire principal.

**Quant aux résidents**, ils ont besoin d'y accéder par les itinéraires cyclables les plus sûrs. La signalisation permet de bien interconnecter les réseaux cyclables utilitaires et les réseaux cyclables de loisirs, particulièrement en milieu urbain.

## LES SIGNES DISTINCTIFS D'UNE BONNE SIGNALISATION:

La cohérence avec les standards et règles nationales.

Des panneaux continuellement visibles et compréhensibles par les cyclistes.

Une information suffisante aux principaux croisements.

Une information fournie en amont des croisements complexes.

Des panneaux de confirmation sur les longues sections sans croisement.

Un schéma directeur de signalisation global de la véloroute définira les pôles à jaloner et les itinéraires de rabattement.



Des guides et chartes de signalisation existent déjà, qui permettront aux maîtres d'ouvrages de s'appuyer sur les expériences d'autres itinéraires, en les adaptant aux spécificités de la V01. La charte cyclable de la FFCT<sup>3</sup> ou la charte de signalisation de la ViaRhôna, par exemple.

La réalisation de consultations conjointes permettra de grouper les achats, pour éviter une trop grande hétérogénéité des réalisations et faire des économies d'échelles.

**À NOTER:** Les plans d'entretien devront inclure la surveillance régulière de la véloroute, l'entretien du revêtement et de la signalisation, la taille de la végétation. Une attention particulière doit être portée aux traversées d'agglomérations, car elles recèlent de nombreux services dont ont besoin les vélotouristes (ravitaillement, hébergement, sites de visite, etc.).

<sup>3</sup>-Fédération française de cyclotourisme.



# Structurer et qualifier l'offre de services



## PAS D'ITINÉRAIRE SANS SERVICES

*L'offre d'hébergement est essentielle: un hébergement doit être disponible à minima au début et à la fin de chaque étape journalière (tous les 30 à 70 km).*

*L'offre de restauration (bars, restaurants, etc.) constitue un atout non négligeable: dans l'idéal, des possibilités de se restaurer au milieu de chaque étape (tous les 15 à 35 km).*

*La présence d'aires de repos tout au long de l'itinéraire est nécessaire - d'autant plus lorsque les services de restauration ne sont pas assez fréquents. Elles doivent être équipées d'un système de protection contre le soleil et la pluie, des toilettes et un point d'eau potable: elles peuvent aussi être associées à des œuvres d'art.*

En outre, l'itinéraire gagnera à être ponctué d'activités et de points d'information et d'intérêt touristiques, proposant des services adaptés aux cyclistes.

**Des services spécifiquement dédiés au tourisme à vélo devront se développer :**

- Des locations de cycles et vélos à assistance électrique (VAE), ainsi que l'installation de stations de recharge pour VAE.
- Les stations de réparation de vélos, requises à intervalles de 150 km.
- Un service d'assistance permettra d'aider les cyclistes dans des situations d'urgence.

**L'inventaire et le référencement de l'offre devront :**

- Rendre lisible le maillage de l'itinéraire en hébergements
- Assurer la mise à jour régulière de la base de données relatives aux services et aux activités
  - > Un SIG pour gérer une base de données actualisée des services et aménagement présents à l'échelle de l'itinéraire.

## ALTAMONTA, RÉSEAU QUALITÉ VÉLO DU PAYS DE LOURDES ET DES VALLEES DES GAVES (PLVG)

Créé en 2014, Altamonta est au service de la stratégie Vélo du PLVG: le but est de diffuser une culture vélo chez les socio-professionnels afin de qualifier l'offre, de stimuler les services et de faire des membres du réseau les ambassadeurs de la destination. Ainsi, cyclistes et VTTistes peuvent trouver un accueil répondant à leurs besoins spécifiques: hébergements, loueurs de vélo, réparateurs, vélocistes mais aussi photographes de cols, prestataires chargés du transfert de bagages et de vélos, accompagnateurs cyclo VTT, masseurs et ergonomes vélo, etc...

ZOOM



## VERS UNE OFFRE DE SERVICES DE QUALITÉ

### 3 INTERLOCUTEURS ACCUEIL VÉLO

#### 1 FRANCE VÉLO TOURISME



#### 2 PILOTE D'ITINÉRAIRE RÉGION, CRT, CDT



#### 3 ÉVALUATEUR (ADT, CDT...)



Les services présents le long de l'itinéraire seront amenés à s'adapter aux contraintes et exigences liées à la pratique du vélo et de l'itinérance. La qualification de l'offre passe donc par la sensibilisation et la formation des professionnels à l'accueil des cyclistes.

Lancée en 2012, la marque Nationale Accueil Vélo distingue les services adaptés aux touristes à vélo le long des itinéraires cyclables. Elle permet aux touristes à vélo d'identifier les établissements et les lieux offrant un accueil et des services appropriés.

La marque est mise à la disposition des collectivités territoriales et des institutionnels du tourisme, dans le cadre de la démarche France Vélo Tourisme. Les prestataires marqués Accueil Vélo sont présents dans 6 catégories: **hébergeurs, offices de tourisme, loueurs de vélo, réparateurs de vélo, sites de visite et de loisirs, restaurants.**

**Les conditions pour être référencé Accueil Vélo:**

- Se trouver à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable.
- Disposer d'équipements adaptés: abri à vélos sécurisé, kit de réparation
- Bénéficier d'un accueil attentionné: informations et conseils utiles (circuits, météo, etc.)

Source: [www.francevelotourisme.com](http://www.francevelotourisme.com)



**Inciter les hébergeurs à mutualiser leurs services et leurs offres pour assurer l'accueil de groupes. C'est le système des « hôtels diffus », un concept d'hébergement rural développé en Italie.**

**Déployer la marque Accueil Vélo sur l'ensemble du territoire pyrénéen, dont 3 départements, les Pyrénées-Atlantiques, la Haute-Garonne et les Pyrénées-Orientales, sont déjà évaluateurs de la marque.**





## LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE, L'AVENIR ?

En apportant plus de confort, le VAE élargit les cibles de clientèle et ouvre à une pratique intergénérationnelle. Les freins liés à la difficulté physique sont en grande partie gommés, y compris dans les territoires de montagne.

### Les prérequis au développement du VAE :

- Assurer un rôle de conseil auprès des porteurs de projet.
- Concevoir des idées séjour appropriés à la pratique du VAE (par ex. les Châteaux Cathares).
- Inciter à la mise en place d'un réseau d'établissements « branchés ».
- Effectuer une veille permanente sur cette thématique très évolutive.

## LES PYRÉNÉES EN ROUE LIBRE ?

La perspective d'un déploiement du VAE semble particulièrement appropriée à la V81 - itinéraire plus exigeant que d'autres véloroutes. Le VAE permettra aux vélotouristes de franchir sans difficulté les étapes les moins faciles du parcours et d'arpenter en douceur le piémont pyrénéen.

- Mont'à vélo, loueur de vélo et VTT électriques près d'Argelès-Gazost
- Bois et Montagne, loueur de VTT à assistance électrique en Cerdagne et Capcir
- Pyrénées Vélo Evolution à Bagnères-de-Bigorre
- Velocity à Anglet
- Forest Adventure en Vallespir, Le Pays Catalan à vélo
- Etc...

## ZOOM

### L'ALSACE À VÉLO ÉLECTRIQUE

Entre Rhin et Vosges, le réseau movelo Alsace propose un service de location de VAE dans une trentaine de stations (des offices de tourisme, des hôtels-restaurants, des campings...). Les stations comptent chacune entre 2 et 4 vélos à assistance électrique qui disposent d'une autonomie moyenne de 90km en plaine et de 60km en montagne.

#### LE +

En cas de besoin, les batteries des vélos peuvent être mises en charge gratuitement, le temps d'une pause ou d'une visite, auprès des 36 stations de recharge du réseau.



## LE TRANSPORT DES BAGAGES, UN ESSENTIEL DE L'ITINÉRANCE

Le transport de bagages est essentiel pour les vélotouristes itinérants, autant pour ceux qui préparent leur voyage en autonomie que pour ceux qui passent par un tour-opérateur.

### À faire :

- **Inventorier** les transporteurs présents sur les territoires (taxis ou autres).
- Les **sensibiliser** à l'opportunité de proposer une offre de transports de bagages destinés aux vélotouristes.

Notons que les modalités de structuration de l'offre impactent sensiblement les tarifs et donc l'attractivité de l'itinéraire : un groupement de transporteurs qui mutualisent leurs services permet de réduire les coûts et d'étendre les possibilités de transport des bagages, via la mise en place de points relais tout au long de l'itinéraire.



## BAGAFRANCE

Plus connu, Bagafrance assure le transfert des bagages et équipements, dont les vélos, ainsi que le transport des personnes avec bagages et vélos le long des itinéraires de « La Loire à Vélo », entre Orléans et Angers, et le long du Canal des 2 Mers, de Bordeaux à Sète et Port-La-Nouvelle.

## ZOOM

### L'EXEMPLE DES CHEMINS DE ST GUILHEM, LES GORGES DU TARN ET LE TOUR D'AUBRAC

Dans un secteur marqué par la faiblesse du transport collectif mais où se développent les itinéraires de randonnée, trois opérateurs ont décidé, il y a dix ans, de mutualiser leurs offres : transport de bagages entre chaque étape, transport des cyclistes et des vélos au point de retour, d'avril à octobre. transport de bagages entre chaque étape, transport des cyclistes et des vélos au point de retour, d'avril à octobre. M. Charbonneau, Taxi à Meyrueis : « Les premiers temps ont été difficiles mais la mise en place du service a finalement permis l'augmentation de la clientèle. Aujourd'hui, aucun de le regrette. »

## QUELS SERVICES ?



HÉBERGEMENT



RESTAURATION



TRANSPORT DE BAGAGES



LOCATION DE MATERIEL



AIRE DE REPOS



INNOVATION (VÉLO ÉLECTRIQUE)

Par leur qualité et leur présence régulière tout au long de l'itinéraire, les services rendent le voyage plus simple aux clients et usagers de la véloroute. En effet, ce sont eux qui conforteront la reconnaissance de l'itinéraire et plus globalement des Pyrénées en tant que destination de vélotourisme. Ces services devront sans cesse se renouveler pour s'adapter aux dernières attentes et répondre aux évolutions du marché cyclotouristique.



# Communiquer, promouvoir et évaluer

## LES PYRÉNÉES À VÉLO, UNE COMMUNICATION À INVENTER

Une stratégie de communication pour renforcer l'appropriation du projet et augmenter la notoriété de l'itinéraire.

3 cibles : institutionnels, professionnels et grand public

### - COMMENT ? -

Une stratégie de positionnement pour identifier les caractéristiques de la V81 qui la distingueront des offres concurrentes, choisir un nom attractif et définir l'identité de cette marque.

Des plans marketing pour définir les publics cibles et les marchés.

La création de divers outils de communication (plateforme web, applications smartphone et documentation papier - topo-guides, guide touristique, cartes, brochures, etc.).

Des outils de communication interne, tels qu'un blog, une revue de presse, des éductours...

Des offres commercialisées en lien avec les TO.

Des évènements et présentations lors de salons vélo et tourisme.

Des relations presse et un accueil de journalistes et de bloggeurs.



## UN APPEL À PROJET POUR CONCEVOIR L'IDENTITÉ VISUELLE

Une charte graphique présentant les caractéristiques du logo, ses déclinaisons et règles d'utilisation dans la signalisation, sur des supports physiques et numériques.

Une maquette et des préconisations pour une infolettre trimestrielle adressée aux partenaires du projet et aux acteurs intéressés.

Une déclinaison graphique du logo et des préconisations pour l'identification d'établissements partenaires de la véloroute : hébergements, offices de tourisme...

## UN SÉJOUR À VÉLO TYPE « L'ARGONNE » PAR LE TOUR-OPÉRATEUR BELGIAN BIKING

Circuit de 4 jours dans les Ardennes. Étapes de 40 à 63 km / jour  
• Découverte d'espaces naturels, lacs et de villages pittoresques  
• Hébergement en hôtel 3\* doté d'une table d'hôtes réputée (petits déjeuners et 4 dîners inclus) • Transport des bagages.

383 €  
/pers.

## ZOOM

### LES BLOGGEURS

Les bloggeurs les plus suivis permettent une promotion des itinéraires qu'ils parcourent. Des liens privilégiés peuvent se nouer avec les bloggeurs pour les inciter à venir sur un itinéraire et à en parler, à l'image de Graines de Baroudeurs, une famille en itinérance à vélo. À leur passage en avril 2016 sur La Méditerranée à vélo, Vélo Loisir Provence a d'ailleurs organisé un évènement grand public : « Faites de l'itinérance en famille : Les Graines de Baroudeurs sur La Méditerranée à vélo ! ».



## POUR UN ITINÉRAIRE CONNU ET RECONNU

Tout d'abord, les cibles de clientèles devront être précisées ; leurs caractéristiques et leurs attentes analysées. Il s'agira de définir les actions à mettre en œuvre. Par la suite, de nombreuses actions sont à envisagées pour faire connaître la V81 et développer sa mise en tourisme :

- La mise en place d'une communication ciblant les diverses clientèles.
- Des photos et vidéos pour aider l'internaute à se projeter dans l'expérience d'un voyage à vélo.
- Des fonctionnalités pour faciliter la préparation du séjour en autonomie.
- La proposition d'idées-séjours ciblant des publics spécifiques (néo-itinérants, itinérants avertis, couples, groupes d'amis, solo, etc.).
- Un partenariat avec les réseaux sociaux d'échanges de traces de GPS.
- La mise en œuvre de flux automatisés d'information auprès d'un large réseau de partenaires pour faciliter l'interactivité lors du voyage.

## ACCUEILLIR LES CLIENTÈLES ÉTRANGÈRES

Les outils de communication doivent être traduits en anglais, voire dans d'autres langues (allemand, néerlandais, danois, ...). Il s'agira aussi de cibler les agences de voyage étrangères afin de leur présenter l'offre.

Un outil pour la connaissance des clientèles étrangères : le MOOC d'Accueil France.



## REJOIGNEZ L'ÉQUIPE DE FRANCE DE L'ACCUEIL

### QUOI ?

Parfaire l'accueil des clients chinois, allemands, néerlandais, belges, anglais, britanniques, indiens.

### COMMENT ?

6 cours au contenu exclusif permettant de mieux connaître vos visiteurs et de bénéficier de recommandations très opérationnelles pour mieux accueillir chaque clientèle au mieux de ses attentes... afin de fidéliser vos clients et vendre plus!

### QUAND ?

De janvier à décembre 2017, 12 mois pour s'immerger dans la culture et les pratiques de ces 6 clientèles touristiques internationales.

### POURQUOI ?

Montez en compétences. Chaque cours vous fera progresser du niveau de « base » au niveau « avancé » avant d'atteindre le niveau « coach », où vous maîtriserez les clés vous permettant de mieux comprendre vos visiteurs étrangers et développer votre chiffre d'affaires en les accueillant mieux.



## FRÉQUENTATIONS ET RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES, DES POINTS À OBSERVER

Outil indispensable pour aider les gestionnaires de la véloroute à améliorer la qualité et le service rendu, l'observation de la V81 permettra d'évaluer sa fréquentation, ses retombées socio-économiques, les effets de la saisonnalité et la satisfaction de ses usagers. Elle devra combiner analyse quantitative et qualitative, notamment pour distinguer les fréquentations de type loisir et utilitaire, les cyclistes et les autres usagers, etc.

### DÉROULEMENT

- **Implantation de compteurs**, identification de sites « types »
- **Comptages automatiques** pour évaluer le volume de fréquentation et sa répartition saisonnière, quotidienne, journalière
- **Enquêtes en face-à-face** (saison complète) : comptages manuels, interviews brèves et longues
- **Questionnaires en ligne**
- **Calculs de l'impact économique** direct et des retombées économiques
- **Formulation de préconisations**



S'inspirer de la méthodologie EuroVelo

Lancer une évaluation sur des territoires pilotes

Veiller à la mise en lien des dispositifs d'observation et d'enquête pour plus de cohérence, notamment sur les sections communes

Envisager une démarche d'achats groupés pour une mutualisation des coûts avec les itinéraires connexes

La Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF) quantifie les fréquentations des itinéraires cyclables à l'échelle nationale en mutualisant les données des compteurs dont les collectivités sont propriétaires. En mai 2016, 520 compteurs étaient partagés sur la PNF par 52 contributeurs (contre 306 en avril 2015).

### ZOOM

#### UNE ÉTUDE DES FRÉQUENTATIONS DES VVV EN BRETAGNE

48 COMPTEURS AUTOMATIQUES, 23 SITES ENQUÊTÉS, 78 JOURS D'ENQUÊTE D'AVRIL À OCTOBRE 2013 ET 2 800 QUESTIONNAIRES POUR 5 300 PERSONNES INTERROGÉES.

Mieux connaître les clientèles, leurs attentes et leur niveau de satisfaction...

Des résultats qui facilitent la conception d'une stratégie adaptée pour se démarquer, améliorer l'itinéraire, valoriser ses atouts, surveiller ses faiblesses, identifier des solutions et expérimenter, afin d'optimiser les retombées.



## Les chiffres clefs du cyclotourisme\*

**2<sup>e</sup>** POSITION  
DES DESTINATIONS VÉLO  
AU NIVEAU MONDIAL  
**LA FRANCE**, JUSTE DERRIÈRE  
L'ALLEMAGNE



**9,2** MILLIONS DE SÉJOURS  
EN FRANCE POUR LA FILIÈRE CYCLOTOURISME



**2** MILLIARDS DE CHIFFRES  
D'AFFAIRES GLOBAL  
EN FRANCE POUR LA FILIÈRE CYCLOTOURISME



PRÈS DE  
**12 000** KM DE VÉLOROUTES  
ET VOIES VERTES AMÉNAGÉES



LES  
**5** DESTINATIONS  
FRANÇAISES  
LES PLUS  
PROGRAMMÉES,  
EN NOMBRE DE TOUR-  
OPÉRATEURS  
ET DE CIRCUITS :  
LE VAL DE LOIRE,  
LA PROVENCE,  
LA BOURGOGNE,  
LA DORDOGNE  
ET L'ALSACE.

**1,5 M** €  
ONT ÉTÉ INVESTIS SUR LE VÉLO  
PAR LES RÉGIONS  
ET DÉPARTEMENTS  
FRANÇAIS DEPUIS 2013

**+ 8,5 %**  
DE PRATIQUE DU VÉLO  
PAR LES FRANÇAIS PENDANT LEURS SÉJOURS  
EN FRANCE ENTRE 2013 ET 2014



EN 2014,  
**298** TOUR-OPÉRATEURS  
ONT PROGRAMMÉ LA FRANCE À VÉLO

LE NOMBRE DE SÉJOURS RECENSÉS  
PROGRESSE DE **43 %** EN TROIS ANS.

EN 2014, PLUS DE **4 000** SÉJOURS  
ONT ÉTÉ PROPOSÉS, CONTRE 2 800 EN 2012.







© Kindeta - Crédits photos: Raphael Kämm, shutterstock.

## CONTACT

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE D'ARIÈGE-PYRÉNÉES  
Maison du Tourisme 2 Boulevard du Sud  
09004 FOIX CEDEX  
Tél. : 05 61 02 30 70



Un projet financé par le commissariat de Massif des Pyrénées dans le cadre du contrat de destination Pyrénées.