

Etat des lieux, diagnostic et
préconisations de développement de
L'OFFRE VÉLO ÉLECTRIQUE
DANS LE MASSIF DU JURA

SOMMAIRE

CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

4

I. LA PRATIQUE DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

1. Définition du vélo à assistance électrique	5
2. Les contraintes du VAE par rapport aux vélo musculaire	6 - 7
3. Les différentes pratiques et clientèles	7 - 12
A. Les cyclo	9
B. Les vététistes	10
C. Le vélo-loisirs	10
D. Le gravel	11
E. La pratique utilitaire en situation de tourisme	11
F. Les itinérants à vélo ou voyageurs à vélo	12
4. Focus : la pratique du VAE en situation de tourisme	13 - 15

>>> CE QU'IL FAUT RETENIR

15

II. ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE D'ITINÉRAIRES VÉLO DANS LE MASSIF DU JURA

1. Les véloroutes inscrites au schéma national des véloroutes	16
2. Les véloroutes inscrites au schéma régional des véloroutes	18
3. Les grandes traversées du Jura à vélo et VTT	19
4. Les boucles VAE Jurassic Vélo Tours	20
5. L'Échappée Jurassienne à VTT	21
6. Les boucles cyclo locales	22 - 23
7. Les boucles VTT locales, les sites et bases VTT FFC et FFCT	24 - 25
8. Le label vélo et fromages	25

>>> CE QU'IL FAUT RETENIR

26

III. ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE DE SERVICES VAE DANS LE MASSIF DU JURA

1. La marque Accueil Vélo	27 - 28
2. Les hébergements GTJ	29
3. Les loueurs et réparateurs de vélo	30
4. Le train et le vélo	31 - 33
5. Les bornes électriques	34
6. Autres services (transport de bagages, lieux de visites...)	35
7. Les événements vélo et VTT	36

>>> CE QU'IL FAUT RETENIR

36

IV. LES FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS D'UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU VAE

1. La mise en place d'une politique volontariste en matière de vélo	37
2. La création d'itinéraires spécifiques au VAE n'est pas nécessaire mais une requalification des parcours existants est obligatoire	37
3. Qu'est ce qu'un parcours adapté au VAE	38
4. La mise en service des itinéraires	38
5. La mise en tourisme des itinéraires	39
6. L'entretien des itinéraires	39
7. L'accès à la location de VAE	39
8. La sensibilisation à la pratique	40
9. L'animation, la valorisation et la communication	41

V. PRECONISATIONS À COURT TERME

Etape n°1 : Mettre en service et tourisme l'offre existante = Montée en gamme	42
Etape n°2 : Qualifier, hiérarchiser et marketer l'offre existante	43
Etape n°3 : Valoriser et commercialiser	43

CONTEXTE

Dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé en 2018 par le commissariat de Massif, Le CDT du Jura souhaitait s'intéresser aux nouvelles pratiques outdoor et en particulier le trail et le vélo à assistance électrique. Les deux départements du Doubs et de l'Ain s'intéressant également à ces pratiques, le CDT du Jura a été missionné par le commissaire de massif pour piloter ces deux diagnostics et états des lieux en procédant en deux phases.

Une première phase dédiée au trail en 2018-2019, ayant abouti à la réalisation d'un diagnostic complet ainsi qu'à un support synthétique à destination des collectivités et aménageurs souhaitant s'investir dans la pratique du trail. Le CDT du Jura, chef de filât pour le collectif Montagnes du Jura a mis en oeuvre un plan de communication dédié à la filière trail. Une deuxième phase dédiée au vélo à assistance électrique, initiée en 2020, qui devra permettre la réalisation d'un état des lieux de l'offre et de préconisations de développement de l'offre vélo électrique dans les Montagnes du Jura.

Cette réflexion a été conduite avec l'appui des partenaires du groupe projet.

GROUPE PROJET

Commissariat de Massif du Jura, Montagnes du Jura, CDT du Doubs, CDT de l'Ain, CDT du Jura, Conseil départemental du Doubs, Conseil départemental de l'Ain, Conseil départemental du Jura, Parc naturel régional du Haut-Jura, Les Grandes Traversées du Jura, Pays Lédonien.

PILOTAGE DU PROJET

CDT du Jura

OBJECTIFS DU PROJET

- Structuration de la filière VAE à l'échelle des Montagnes du Jura
- Réalisation d'un diagnostic de l'offre d'itinéraires et de services VAE sur le massif du Jura
- Proposition de plan d'actions et d'un plan de structuration de l'offre à l'échelle du Massif
- Proposition d'un plan de communication, promotion

MÉTHODE DE TRAVAIL

Premier travail réalisé par Le CDT du Jura entre novembre 2020 et mars 2021 avec les données fournies en septembre-octobre 2020 (itinéraires, services, partage de la politique cyclable...) par les CDT et départements du Doubs, de l'Ain et du Jura, du collectif Montagnes du Jura, du Parc naturel régional du Haut-Jura et des Grandes traversées du Jura.

Choix de ne prendre en compte que les itinéraires officiels rentrant dans un cadre juridique (PDIPR, routes départementales, Schéma vélo ou véloroutes et voies-vertes, sites et itinéraires conventionnés...).

À la suite de ce premier travail, partage du document avec l'ensemble du groupe projet pour avis, échanges, discussions entre mars et juin 2021 et organisation d'une réunion de débriefing. Suite à cette étape, proposition d'une version finale du document complet de l'état des lieux et diagnostic avant élaboration d'un document synthétique à destination des aménageurs (privés, communes, EPCI, départements, régions...) sur les mêmes bases que le document « Trail ».

I. LA PRATIQUE DU VELO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

1. DÉFINITION DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Un vélo à assistance électrique (VAE) est un vélo électrique dont le moteur joue seulement un rôle d'assistance au pédalage, l'utilisateur doit pédaler pour que le moteur entre en fonction.

L'Union Européenne définit le cycle à pédalage assisté comme un deux-roues équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue inférieure ou égale à 250 Watts, dont l'alimentation s'interrompt si le cycliste cesse de pédaler, et se réduit puis s'interrompt lorsque la vitesse du véhicule atteint 25 km/h. En France et dans plusieurs pays européens, les règles pour conduire un cycle à pédalage assisté sont les mêmes que pour un vélo ordinaire.

Le VAE est donc composé d'un bloc moteur situé dans le moyeu de la roue arrière pour entraîner cette dernière ou dans le pédalier pour entraîner ce dernier directement en faisant tourner la chaîne. Sa puissance est exprimée en Watts. Ce moteur est accompagné d'une batterie dont la puissance est exprimée également en Watts mais qui est le résultat d'un calcul Volts x Ampère/Heure.

Sur les modèles de vélos les plus répandus, le voltage des batteries varie entre 24V et 36V. L'ampérage/heure varie quant à lui entre 5Ah et 18Ah.

Exemple : Nous avons deux batteries d'une puissance de 360W/h. La première de 36V10Ah délivre plus de force au moteur alors que la deuxième de 24V15Ah donne une meilleure autonomie. Sur un vélo électrique, la première permettra de monter les côtes plus facilement et la deuxième de rouler plus longtemps.

Remarque : Le vélo à assistance électrique reste un sport, car il faut tout de même pédaler pour activer l'assistance. Il sollicite moins les muscles, les poumons et le cœur, mais un effort physique est cependant nécessaire.



2. LES CONTRAINTES DU VAE PAR RAPPORT AU VÉLO MUSCULAIRE

La pratique du VAE ajoute quelques contraintes supplémentaires par rapport à un vélo dit musculaire. Des contraintes qu'il faudra prendre en compte lors de la création ou l'aménagement d'itinéraires vélo et la mise en place de services.



Le VAE est beaucoup plus lourd du fait de la batterie et du bloc moteur, environ 8 à 10 kg de plus qu'un vélo musculaire. Un VAE pèse donc en moyenne 20 à 25 kg

- Difficulté pour le portage ou pour pousser son vélo (même si certains vélos sont équipés d'un dispositif permettant d'activer l'assistance au guidon lorsque l'on pousse le vélo). Il faut donc prévoir des parcours sans portage.
- Il est plus difficilement transportable. Il faut donc anticiper et s'assurer de la fluidité lors de l'intermodalité (utilisation du train ou des bus par exemple)
- Si la batterie est à plat, le vélo devient alors une « enclume » très difficile à faire rouler.



Le VAE est dépendant de sa batterie qui en fonction des modèles, de la puissance des batteries, de l'utilisation de l'assistance et de la nature du parcours (forte montée, type de sol...) fait varier la distance que l'on peut effectuer avec une batterie pleine (de 30 à 80km). Néanmoins, le plus souvent, une charge de batterie correspond à une journée de pratique.

- Il est donc important de prévoir des parcours adaptés en kilométrage/dénivelé/types de sol pour qu'ils soient faisables avec une seule batterie.
- Ou prévoir des bornes de recharges le long du parcours pour recharger la batterie de façon à faire l'intégralité du parcours.
- Evidemment il ne faut pas oublier son câble d'alimentation à la maison...
- Il arrive que les cyclistes viennent avec 2 batteries pour être plus serein.



Le VAE a de la valeur, comme presque tous les vélos, d'ailleurs, mais c'est un élément important à rappeler. Le vol de vélo est très fréquent et donc il est primordial de pouvoir proposer une solution sécurisée pour garer le vélo. Antivol de bonne qualité, abris fermés...



Le VAE est un vélo fragile, encore plus que les vélos musculaires, le VAE est un vélo relativement fragile dont il faut prendre le plus grand soin. En effet, comme sur tout vélo, le cadre est fragile, mais les composants électriques le sont également (batterie, pédalier...). Les composants de la transmission (chaîne, dérailleurs, plateaux et pignons) sont également plus sollicités et donc plus fragiles.



Le VAE est bruyant, même si les nouveaux modèles sont de plus en plus performants, les VAE sifflent lors de la mise en marche de la batterie, ce bruit peut perturber lorsque l'on n'a pas l'habitude, voir, sur de longues distances, s'avérer fatigant.



Le VAE nécessite une formation, surtout pour des néophytes. En effet, pour bien appréhender le VAE, une petite formation est nécessaire pour expliquer les différentes commandes et pour bien profiter des ressources du VAE :

- Trouver le point d'équilibre, qui est différent d'un vélo musculaire, du fait de son poids plus important
- Expliquer le rapport pédalage/assistance électrique ainsi que le passage des vitesses qui est très différents par rapport à un vélo musculaire
- L'autonomie de la batterie qui est dépendante de sa puissance, de son utilisation, et du parcours (dénivelé, distance, nature du terrain...)
- Comment et combien de temps recharger la batterie
- Comment entretenir son VAE car l'entretien est plus délicat et complexe que sur un vélo musculaire
- Comment poser son vélo lorsque l'on veut s'arrêter
- ...

3. LES DIFFÉRENTES PRATIQUES ET CLIENTÈLES

Les différentes études menées sur le VAE ont mis en avant le fait qu'il est préférable de ne pas dissocier la pratique musculaire (cyclo, VTC ou VTT) de la pratique électrique (VAE/VTAE). En effet, sur un même itinéraire, on retrouvera des pratiques à vélo musculaire et des pratiques à vélo à assistance électrique. Ces pratiques peuvent même se retrouver dans un même groupe de pratiquants.

Ainsi, il ne semble pas nécessaire de créer des parcours spécifiques aux VAE. Il faut plutôt qualifier l'existant en fonction de la pratique musculaire ou électrique, s'assurer que les services spécifiques soient bien présents le long des parcours et que les parcours sont accessibles aux cyclistes en VAE :

- Pas de portage ou de zones nécessitant de pousser le vélo
- Parcours pouvant être réalisé avec une seule charge de batterie (on compte généralement 50 à 60 km maximum) ou proposant des bornes de recharge

La pratique du vélo électrique n'est donc pas une pratique « à part », il convient plutôt de segmenter les pratiquants vélo en 5 principales catégories. A l'intérieur de ces dernières on retrouvera les usagers utilisant des vélos mécaniques et électriques.



- **Les cyclo (cycloportif ou cyclotouristes)** qui pratiquent sur des vélos de route et donc sur la route. La part de cycloAE reste cependant marginale car encore assez peu développé au niveau technologique et la limite des 25km/h des VAE limite la pratique sur route.
- **Les vététistes** qui pratiquent sur des VTT dans les chemins, sentiers, routes... Ils passent pour ainsi dire partout. Le VTTAE est en forte croissance avec des évolutions techniques très importantes.
- **Les vélo-loisirs** qui pratiquent sur des VTC ou des VTT sur les chemins carrossables, chemins blancs, forestiers, petites routes et sur les aménagements cyclables. Le VAE loisirs est en pleine explosion avec une très forte croissance et une reconquête de clientèles (50% de non pratiquant du vélo)
- **Les vélo-urbains ou utilitaires** qui pratiquent sur des vélos de ville, des vélos de route, des VTC, des VTT et même des fixies (vélo avec pignon fixe) en milieu urbain et péri-urbain, sur routes et aménagements cyclables avec une pratique d'abord tournée vers le déplacement utilitaire, souvent domicile > Travail. Le VAE urbain-utilitaire est très répandu et constitue le développement historique du VAE.
- **Les itinérants à vélo ou voyageurs à vélo** qui pratiquent sur les VTC, cyclo, gravel ou VTT, sur les chemins carrossables, chemins blancs, forestiers, petites routes et sur les aménagements cyclables. Les itinérants à vélo cherchent d'abord à découvrir une région en vélo de manière plus responsable, « slow » et plus proche des gens. Le VAE itinérant reste confidentiel et d'une croissance relativement faible.

Néanmoins, même si ce n'est pas une pratique « à part », les cyclistes en VAE ont quelques traits de caractères et points communs qu'il est important d'avoir à l'esprit. Le plus souvent ce sont :

- **Soit d'ancien pratiquant vélo en musculaire** qui n'ont plus les capacités physiques et l'endurance suffisante, ou simplement qui n'ont plus envie d'être dans « l'effort physique » ou encore des pratiquants vélo musculaire qui veulent se faire plaisir pour aller encore plus loin.
Dans ce cas de figure, ce sont généralement des cyclistes qui savent piloter, faire du vélo et appréhender la puissance de leur monture.
- **Soit de nouveaux pratiquants du vélo et donc des débutants.**
Dans ce cas-là il faut être vigilant à ce qu'il ne préjuge pas de leur capacité physique et de leur pilotage car ils ont entre les mains un vélo aux capacités et à la puissance importante nécessitant un apprentissage.

D'autre part, il est important de préciser que les cyclistes en VAE souffrent bien souvent du regard des cyclistes musculaires et les remarques du genre « c'est de la triche » ou « c'est pas du vélo ». Aussi les distinguer des autres pratiquants, c'est les stigmatiser encore d'avantage qu'ils ne le sont déjà. C'est une raison supplémentaire pour les traiter comme n'importe quel cycliste.

LES USAGERS DU VÉLO : CYCLO, VTT, VÉLO LOISIRS, ITINÉRANTS...

14 millions de Français déclarent avoir pratiqué le vélo au moins une fois au cours des 12 derniers mois.

9 millions de séjours au cours desquels les Français ont pratiqué le vélo ou le VTT en France, correspondant à un chiffre d'affaires total de l'ordre de 2 Mds €

- 89% l'utilisent pour des **randonnées, des balades ou en loisirs,**
- 45% lorsqu'ils sont **en vacances,**
- 29% comme **moyen de déplacement** (travail et utilitaire) parmi lesquels 39% tous les jours.
- 35% roulent **1 à 2 fois par mois,** (12 à 25 sorties par an)
- 25% 1 fois **tous les deux mois** (6 et 12 sorties / an)

Pour les personnes interrogées, la pratique du vélo évoque :

- La nature (63%)
- La découverte (56%)
- La santé / le bien-être (55%)
- La liberté (50%)
- La famille (46%)

(Sources : Baromètre du tourisme à vélo en France DGE - 2017 - Enquête)

A. LES CYCLO



(Sources : Pôle ressources national Sports de nature - 2016)

On peut distinguer 2 catégories de cyclistes, d'un côté les cycloportifs et de l'autre les cyclotouristes. Les uns comme les autres aiment être en groupe pour rouler, même si dans le cas des cycloportifs, il n'est pas rare de les voir s'entraîner seul ou en couple.

- **Les cycloportifs** recherchent avant tout la performance et le défi (cols, kilométrage...) et ne sont pas demandeur d'infrastructures et ou de balisage spécifique. Ils prépareront eux même leurs sorties, sans aide et consomment peu sur le territoire.
- **Les cyclotouristes**, même si certains d'entre eux sont également à la recherche de défis à relever (club des 100 cols), ont un rythme plus « calme » leur permettant de prendre le temps de découvrir la région dans laquelle ils se trouvent. Souvent, des seniors actifs, ils ont un pouvoir d'achat relativement important et aiment le confort, la gastronomie et le bien vivre. Certains d'entre eux vont utiliser l'assistance électrique pour pouvoir suivre le groupe d'amis ou le conjoint.



B. LES VÉTÉTISTES



(Sources : Pôle ressources national Sports de nature – 2016)

Dans le cas du VTT, il convient de différencier la pratique du VTT à la monture : le vélo VTT à roue crantée, freins à disque et suspensions. En effet, les vététistes sont des sportifs qui aiment la nature, l'aventure, descendre, monter, jouer dans les virages... Ils aiment le pilotage et l'adrénaline que cela procure. Ils privilégieront les parcours techniques à la route et aux chemins larges (chemins blancs, forestiers...). L'utilisation de l'assistance électrique est plus importante que dans le vélo de route, car elle permet d'atteindre facilement des sentiers inaccessibles en VTT musculaire, également à d'anciens vététistes en manque de forme physique de continuer à pratiquer le VTT



et enfin à des groupes dont la condition physique est hétérogène, de continuer à pratiquer ensemble.

Dans la pratique du VTT, il est important de préciser que l'assistance électrique impacte la condition physique (plus vite, plus loin, plus longtemps) mais n'impacte absolument pas la technique de pilotage aussi le niveau technique dans un groupe musculaire/électrique doit être homogène.

Remarque : Le vélo dit VTT est quant à lui utilisé à la fois par les « vélo-loisirs », mais également souvent par les vététistes qui ont une pratique bien différente.

C. LE VÉLO-LOISIRS

C'est la pratique en plein «boom» mais qui est cependant relativement récente. On l'appelle ici « vélo-loisirs » mais elle peut avoir d'autres noms. C'est généralement des pratiquants loisirs ou utilitaires qui utilisent le vélo comme un mode de déplacement ou de découverte d'un territoire. C'est une pratique plutôt familiale. Les vélo-loisirs sont à la recherche de parcours facile et sécurisant, car ils ne sont pas forcément à l'aise sur un vélo. La route est donc à proscrire même s'ils ne sont pas contre quelques portions de temps en temps. Ils ne sont pas des as du pilotage non plus et vont donc chercher à rester sur des chemins larges et ne nécessitant pas de technique de pilotage particulière. À ce titre, les singles sont à proscrire tout comme les fortes descentes.

L'utilisation de l'assistance électrique sur ce type de pratiquants est très importante. C'est d'ailleurs ce qui a permis son émergence.

Remarque : Côté monture, les « vélo-loisirs » peuvent aussi bien utiliser un VTT qu'un VTC pour leur sortie. Le type de monture est là aussi trompeur sur la pratique réelle du cycliste. Ce n'est pas parce que l'on est sur un VTT que l'on pratique le VTT.

D. LE GRAVEL

Le gravel est une pratique du vélo qui mélange des passages sur route ainsi que sur des sentiers, des pistes et des chemins. Elle se rapproche du cyclo-cross mais avec une moindre notion de performance, et s'exerce en général sur des sorties plus longues d'où un besoin de confort supplémentaire. La pratique s'est développée depuis plusieurs années aux États-Unis et tend à se développer désormais en Europe notamment dans les zones montagneuses. C'est une pratique qui s'adresse plutôt à des cyclistes confirmés, recherchant à randonner plus loin et à découvrir des sentiers inaccessibles en vélo de route (ex. cols muletiers). Cette pratique ne nécessite pas d'infrastructures spécifiques mais simplement de parcours adaptés aux capacités du vélo (routes, chemins blancs, forestiers ou de halages...).

Le gravel se pratique avec un vélo spécifique que l'on appelle aussi « Gravel » ou vélo de route tout terrain. Assez proche des vélos de cyclo-cross qui sont des vélos de route avec des pneus plus larges et crantés, le gravel apporte cependant plus de confort qu'un vélo de cyclocross (frein à disque, cintre spécifique, suspensions, garde boue) et surtout la possibilité de transporter des bagages. Le gravel se décline en électrique également



E. LA PRATIQUE UTILITAIRE EN SITUATION DE TOURISME



Le développement de la pratique utilitaire du vélo n'est plus à démontrer notamment grâce au VAE, de plus en plus de gens utilisent leur vélo (dont électrique) au quotidien, que ce soit pour se déplacer en ville, se rendre à son travail, faire ses courses... Le vélo devient un véritable moyen de locomotion, notamment en ville.

En situation de tourisme, ces mêmes usagers vont avoir à cœur de pouvoir continuer à se déplacer de la même manière que dans leur quotidien. Ce n'est plus une pratique de loisirs à proprement parler comme peut l'être le cyclo ou le VTT mais c'est une pratique bien réelle et qu'il faut avoir à l'esprit. Ces usagers chercheront notamment à pouvoir effectuer à vélo les trajets entre leur lieu de résidence et les commerces de proximité, les sites de pratique (plage, départ de randonnée...), les lieux de visites...

En termes d'infrastructures cyclables, la réponse à leurs attentes est un maillage du département relativement fin permettant de desservir en sites propres ou en voies partagées (pistes, bandes, surlargeurs cyclables) les sites d'hébergements au site de consommation touristique. Cette pratique n'est pas à déconnecter de la réflexion globale et est à bien prendre en compte dans les politiques cyclables des territoires (départements, communautés de communes et d'agglomération, EPIC, ...).

F. LES ITINÉRANTS À VÉLO OU VOYAGEURS À VÉLO

L'itinérance à vélo ou voyage à vélo est également une pratique à prendre en compte, elle peut se faire avec presque n'importe quel type de vélo (VTC, VTT, cyclo, gravel, vélo couché, tandem...). L'utilisation de VAE n'est pas rare et à même tendance à augmenter depuis quelques années. L'itinérance à vélo reste une pratique relativement marginale comparativement à la pratique loisirs, VTT ou cyclo. Elle se distingue des autres pratiques du fait du caractère itinérant, donc sur plusieurs jours avec des étapes variables en fonction des personnes (50 km à 120 km). Elle se pratique plutôt sur des distances importantes avec 2 à 3 jours minimum de vélo et parfois plusieurs semaines pour les très longs voyages. Les itinérants à vélo voient le vélo comme un moyen de déplacement combiné à la découverte d'une région d'un territoire ou simplement pour relier deux sites/lieux/villes. L'itinérance permet un tourisme plus slow, à travers des territoires souvent moins touristiques et plus proche des autochtones.

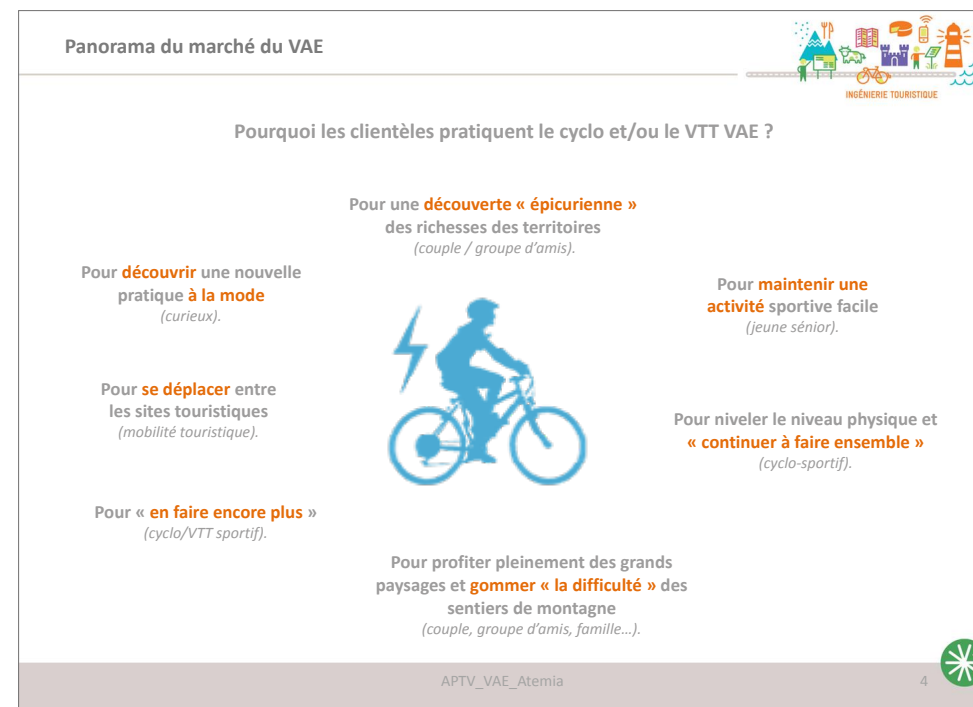
L'itinérance à vélo s'adresse plutôt à des personnes expertes dans ce domaine qui ont l'habitude des longs déplacements à vélo et se combine facilement à d'autres modes de déplacement comme le train. Cependant, cette pratique a tendance à se démocratiser avec la création des grands itinéraires cyclables, notamment les EuroVelo comme le ViaRhonna, Le Vélodyssée, la Véloscène... Mais là où les « experts » de l'itinérance sont assez autonomes et débrouillards et ne demandent pas forcément beaucoup de services (bivouac, warmshower, train...), les « non-experts » sont beaucoup plus exigeants et demandent un niveau de services élevé (transport des bagages, hébergements touristiques, étapes adaptés, niveau de sécurité des parcours important, balisage, réassurance, séjours packagés, accompagnement...).



4. FOCUS : LA PRATIQUE DU VAE EN SITUATION DE TOURISME

Généralement la pratique type du VAE en situation touristique est une pratique de vélo-loisirs ponctuelle (généralement une journée sur toute la durée du séjour) nécessitant la location du matériel sur place et un niveau de services et d'informations relativement importants.

Source : Présentation Cabinet Atemia - Avril 2019





Les pratiques les plus récurrentes autour des activités et produits VAE

Des itinéraires **faciles**
(dénivelé et granulométrie).

Des itinéraires **sécuritaires**
type voie verte ou réseau
secondaire peu roulant.



Des itinéraires **courts**
de 2h à 4h max.

Des itinéraires **en boucle**
plutôt qu'en A/R.

Des itinéraires de **20-25 km** pour
500m D+ max pour les débutants.

Des itinéraires « **thématisés** »
ou « scénarisés »

Des itinéraires de **40-45 km** pour
1000 m D+ pour les plus sportifs.

APTV_VAE_Atemia

6



Les freins à la pratique du VAE dans un cadre touristique



Le prix
20€-40€ - ½ journée
30-50€ - journée



La limite technique
d'une pratique « familiale »
VAE adapté à partir d'1m40



La prise en main et
l'apprentissage du pilotage.



La peur de la **chute** et la
gestion de la descente



L'image d'un vélo de « **fainéant** »
auprès de certains publics

APTV_VAE_Atemia

7



Les besoins et attentes récurrentes des clientèles découvrant le VAE

Etre rassuré sur l'autonomie
de la **batterie**.

Etre **pris en charge** en cas de
problème technique (crevaisson,...).



Etre rassuré sur la **sécurité** de la
pratique (casque, kit réparation)
et des itinéraires
(cohabitation vélo / voiture).

Etre orienté dans
la **découverte** du territoire.

Etre accompagné dans
la **prise en main** du vélo.

APTV_VAE_Atemia

5

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le vélo à assistance électrique (VAE) n'a pas créé une nouvelle pratique du vélo, il se décline dans les différentes pratiques déjà existantes (VTT, Cyclo, vélo-loisirs, itinérance...). Néanmoins, le VAE a très fortement contribué à l'essor du vélo en amenant à la pratique, en grand nombre, de nouveaux pratiquants et curieux du vélo. C'est pourquoi la pratique dite « Vélo-loisirs » a explosé ces dernières années. Une pratique « slow » du vélo par des néophytes souhaitant découvrir un territoire à travers le deux roues (électrique ou non). Ils sont à la recherche de parcours sécurisants, offrant de belles découvertes, ne nécessitant pas de pilotage et adaptés à leur condition physique. Compte-tenu de ces comportements, l'objectif n'est donc pas de faire un état des lieux de l'offre VAE, mais bien un état des lieux de l'offre vélo, intégrant la pratique musculaire et électrique.

1 750 €

Prix moyen d'un VAE

20 À 25 KG

Poids moyen d'un VAE

15%

Des vélos vendus sont des
VAE

40 À 60 KM

Autonomie moyenne d'un
VAE

5 H

Temps moyen de recharge
d'une batterie à 100%

II. ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE D'ITINÉRAIRES VELO DANS LE MASSIF DU JURA

1. LES VÉLOROUTES INSCRITES AU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES



Dans le périmètre des Montagnes du Jura, les véloroutes et voies-vertes sont peu nombreuses du fait notamment de la déclivité et du relief empêchant le développement de ce type d'infrastructures. En effet, les véloroutes ne doivent pas dépasser les 3% de déclivité sur des rampes de 500m. Or dans le massif du Jura, comme dans tous les massifs français ou presque cela est tout bonnement impossible (sauf en passant dans les vallées).

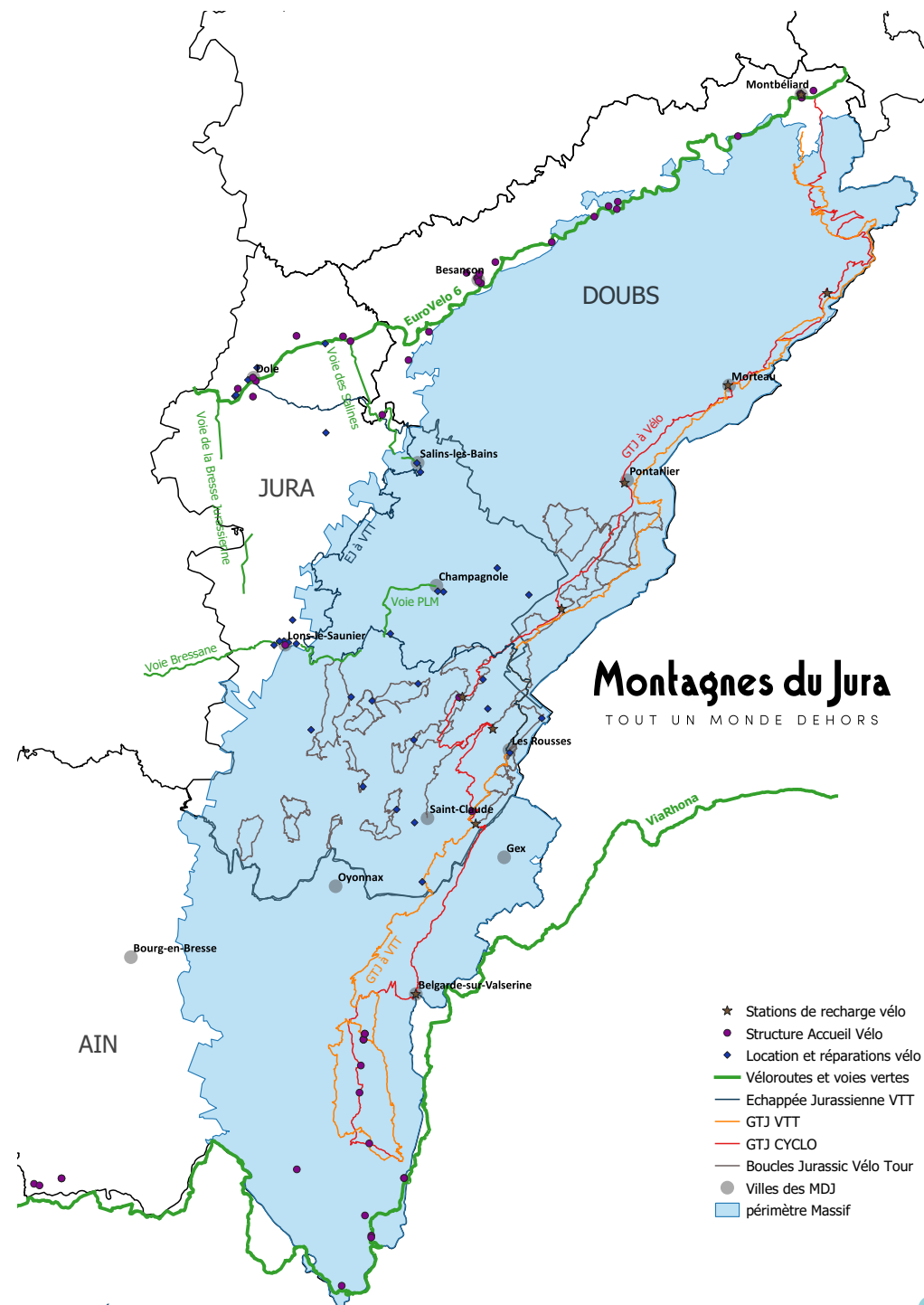
Cependant deux véloroutes d'importances européennes flirtent avec les limites géographiques des Montagnes du Jura et en dessinent même le contour. A savoir au nord l'**EuroVelo 6**, entre Belfort, Montbéliard, Besançon et Dole. Et au sud la **ViaRhona ou EuroVelo 17** entre Genève, Chanaz et Lyon. Ces deux grands axes attirent de nombreux cyclistes chaque année.

L'EuroVelo 6 manque de notoriété malgré le fait qu'historiquement il s'agit de la première EuroVelo réalisée en France, mais l'important travail mené par les Pays de la Loire avec la « Loire à Vélo », qui n'est autre que le tracé de l'EuroVelo 6, a réduit la visibilité de cet itinéraire européen qui manque en plus de structuration. En effet, l'EuroVelo 6 n'a pas de comité d'itinéraire et n'a pas été renommé comme beaucoup d'autre parcours pour lui donner plus de caractère et une couche marketing (ViaRhona, Vél'Odyssée...).

La ViaRhona (EV17) est plus récente et a suscité beaucoup d'attente car elle permet de relier Genève, Lyon et Marseille le long d'un des fleuves emblématiques français. Même si elle n'est pas compétitivement terminée, la ViaRhona est un bel exemple de travail collaboratif et une véritable réussite dans le monde du vélo avec des chiffres de fréquentation en hausse d'année en année.



Annexe : Carte générale de l'offre Vélo dans le massif du Jura



2. LES VÉLOROUTES INSCRITES AU SCHÉMA RÉGIONAL DES VÉLOROUTES

Le département du Jura a investi depuis 2004 dans la mise en œuvre de son Schéma départemental des Véloroutes, schéma repris à l'identique par la région. Cela concerne donc à ce jour 4 véloroutes, en plus de l'EuroVelo 6 avec des niveaux de réalisations différents :

- **La Voie des Salines** = 33 km réalisée sur 35 km au total soit 94%. Elle permet de relier les 2 sites UNESCO d'Arc-et-Senans et Salins-les-Bains à l'EuroVelo 6. Une continuité cyclable sera mise en place dès l'été 2021 pour être opérationnelle à 100%
- **La Voie Bressane** = 6 km réalisée dans le Jura soit 100% du linéaire. Elle permet de rejoindre le réseau de la Bourgogne à vélo en reliant Lons-le-Saunier à Louhans et Chalon-sur-Saône
- **La Voie PLM** = 35 km réalisée sur 43 km au total soit 81%. Elle permet de relier Lons-le-Saunier à Champagnole par le Lac de Chalain (échéance 2023).
- **La voie de la Bresse Jurassienne** = 26 km réalisée sur 58 km au total soit 48%. Elle permettra de relier Dole à Lons-le-Saunier en traversant la Bresse Jurassienne (échéance fin 2022).

Sur ces 4 véloroutes, deux d'entre elles se trouvent dans le strict périmètre des Montagnes du Jura :

- La voie des Salines sur une toute petite partie entre Mouchard et Salins-les-Bains.

- La Voie PLM qui permet de relier Lons-le-Saunier à Champagnole en passant par le lac de Chalain sur près de 43 km. Cette dernière n'est cependant pas finalisée notamment entre Chatillon et Champagnole avec une échéance des travaux prévue en 2023 au mieux.

Dans le département du Doubs, en plus de l'EuroVelo 6, véritable colonne vertébrale qui traverse tout le département, deux voies vertes sont inscrites au Schéma régional des véloroutes et voies vertes :

- **La voie du Train entre Gilley et Pontarlier** = réalisée totalement et qui permet de relier les 2 lignes ferroviaires desservant le Haut-Doubs (la Ligne des Horlogers et la ligne Besançon > Pontarlier). C'était également le support de la GTJ à vélo.
- **La voie verte d'Ornans > Cléron > L'Hôpital du Grosbois** = finalisation du parcours entre Ornans et L'Hôpital du Grosbois d'ici 2023. Cette voie-verte permet de desservir l'un des Plus Beaux Villages de France depuis la ligne ferroviaire des Horlogers.

Ces deux voies vertes sont pleinement dans le périmètre des Montagnes du Jura et offrent une infrastructure de qualité, sécurisée tout à fait adaptée à la pratique du vélo loisirs.



3. LES GRANDES TRAVERSÉES DU JURA À VÉLO ET VTT



Itinéraire phare des Montagnes du Jura qui se décline en 7 pratiques été comme hiver (pédestre, équestre, VTT, vélo, raquette, ski de fond et ski de randonnée), les Grandes Traversées du Jura (GTJ) à vélo et à VTT sont des itinéraires structurants sur le massif et répondant à une clientèle d'itinérant.

- **La GTJ à vélo** : Un itinéraire en ligne balisé de 375 km entre Montbéliard et Culoz empruntant des routes à faible trafic (routes départementales secondaires et parfois des routes communales) proposant des étapes de 50 km environ par jour. Depuis 2 ans, la GTJ Vélo s'est dotée d'un partenariat avec Bosch pour équiper le parcours de borne de recharge. A ce jour 10 communes sont équipées. Malgré la possibilité d'utiliser un VAE pour faire l'itinéraire, le parcours de la GTJ vélo s'adresse toutefois à des personnes qui ont l'habitude de faire du vélo et qui n'ont donc pas peur de se retrouver sur la route en cohabitation avec les voitures.
- **La GTJ VTT** : Un itinéraire en ligne balisé de 425 km entre Mandeure et Culoz empruntant toutes sortes de chemins (petites routes, sentiers, chemins forestiers, chemins blancs, singles...) conférant à l'itinéraire un caractère sportif nécessitant de l'entraînement à VTT pour pouvoir le faire dans son intégralité. Comme pour la GTJ Vélo, le parcours bénéficie depuis 2 ans du partenariat noué avec Bosch et donc de 8 bornes de recharges installées dans les communes traversées par les 2 parcours GTJ vélo et VTT. Cette possibilité de faire le parcours en VTAE rend la GTJ VTT plus accessible au grand public, néanmoins, il faut avoir un minimum de compétences et d'entraînement en VTT du fait de certains passages techniques nécessitant des qualités de pilotage.

Nouveauté : En 2021, la GTJ à vélo proposera également la petite GTJ, une boucle non balisée de 230 km permettant de longer la Loue pour rejoindre les deux sites UNESCO d'Arc-et-Senans et de Salins-les-Bains puis suivre le Vignoble du Jura jusqu'à Lons-le-Saunier pour ensuite remonter sur le plateau en empruntant la Voie PLM.

Sur le massif, les GTJ ont été les premiers à s'adapter aux VAE, sans grands investissements et sans forcément changer complètement sa cible et son

positionnement mais en adaptant son offre pour élargir sa clientèle. C'est un bon exemple d'évolution.



4. LES BOUCLES VAE JURASSIC VÉLO TOURS

Lancé en 2020, le Jurassic Vélo Tours initié par le Parc naturel régional du Haut-Jura et le Pays Lédonien regroupe 8 communautés de communes pour proposer **29 boucles VAE de 15 à 60 km soit environ 1 000 km de parcours sur petites routes et chemins « larges » et carrossables sur un secteur s'étirant du lac de Nantua au lac Saint-Point.**

Les parcours ne sont pas balisés sur le terrain mais bénéficient néanmoins d'une application dédiée. Ces parcours ont pour objectif de permettre une découverte du secteur des lacs et cascades à travers le vélo et ainsi d'inviter les pratiquants à consommer sur le territoire d'autres activités, des lieux de visites, de l'artisanat... Une centaine de curiosités sont ainsi référencés sur le territoire.

Au-delà de l'offre de parcours, le Jurassic Vélo Tours propose une sélection de loueurs/réparateurs partenaires et un point de départ pour chaque parcours proposant toutes les infos et services utiles (réparation, nettoyage des vélo, locations...).

Les parcours du Jurassic Vélo Tours s'adressent clairement à une cible familiale et débutante dans la pratique du vélo. L'objectif est de proposer une activité pendant le séjour ou/et un moyen de se déplacer dans le territoire de manière douce. L'offre d'itinéraire est riche et équilibrée sur le territoire. Néanmoins, Il faut garder à l'esprit que les parcours ne sont pas balisés sur le terrain et donc pas matérialisés pour les autres pratiques (y compris automobile) et qu'il est donc nécessaire d'avoir une solution de guidage (GPS, carte, Appli). Il faut également souligner que certains parcours empruntent de grandes portions sur route, même peu fréquentées, la route reste un « lieu » anxiogène pour des familles et des débutants du vélo du fait de la circulation de véhicules motorisés. De plus, les itinéraires proposés en 2021 sont globalement assez longs, plus d'un tiers des parcours sont au-delà de 40 km, ce qui représente une distance longue pour des cyclistes non-initiés ou en famille.

Ce type d'offre est actuellement très recherché lors des séjours touristiques, et peut faire la différence dans le choix d'une destination ou d'une autre. C'est donc un gros plus même si quelques aménagements pourraient permettre de faire la différence pour offrir des parcours presque 100% sécurisés et donc au plus proche des attentes actuelles.

Les projets 2021 de Jurassic Vélo Tours :

- L'intégration d'une dizaine de nouveaux parcours sur le périmètre existant pour monter à environ 40 parcours.
- L'extension probable du projet sur Haut-Bugey Agglomération (environ 5 parcours prévus)
- La création de boucles en itinérance sur la base des boucles demi-journées et journées existantes que nous allons connecter pour en faire des « grands tours »



5. L'ÉCHAPPÉE JURASSIENNE À VTT

Créé en 2021, l'Échappée Jurassienne à VTT reprend à 80% le parcours de l'Échappée Jurassienne pédestre entre Dole et les Rousses. Longue de 250 km pour 7000 m de dénivelé positif et 6200 m de dénivelé négatif, l'Échappée Jurassienne est une itinérance à VTT s'adressant aux pratiquants expérimentés. Elle n'est pas « balisée » en VTT mais propose toutefois un niveau de prestations comparable à sa version pédestre et notamment au service de transport des bagages par la Malle postale et à une sélection de près d'une centaine d'hébergements le long du parcours.

A l'heure actuelle, ce parcours ne bénéficie pas d'investissement particulier pour le VAE. Néanmoins par sa nature, comme tout autres itinéraires VTT, il est accessible en vélo à assistance électrique car il n'y a pas de zone de portage. Les étapes journalières sont d'environ 50 à 60 km/jour pour un VTT électrique et permettent donc une recharge de la batterie qu'une fois par jour, donc possiblement dans un hébergement.





6. LES BOUCLES CYCLO LOCALES

Un des gros avantages du massif du Jura, à l'inverse d'autres régions montagneuses (Alpes, Pyrénées) réside dans son maillage routier. En effet, les 3 départements qui composent les Montagnes du Jura sont très bien pourvus en axes routiers, y compris en montagne. Cela permet le développement d'une pratique vélo sur route (ou cyclo) importante et en dehors des principaux axes de circulations. Ainsi il est aisé de réaliser une sortie vélo de plusieurs dizaines de kilomètres en ne croisant qu'une poignée de véhicule. Un vrai avantage pour la pratique et cela que l'on soit en musculaire ou en électrique !

Dans le Jura : 26 boucles cyclo de 7 à 140 km labellisées par la FFCT et balisées sur le terrain sont en place depuis 2015. Mise en place par le département, elles empruntent uniquement des routes départementales du réseau secondaire afin de limiter le nombre de véhicules par jour. Mise à part les 6 boucles vertes, celles-ci s'adressent plutôt à un public de cyclistes expérimenté qui n'a pas peur de se retrouver sur la route. Une partie d'entre elles peuvent être adaptée à la pratique en VAE. Kilométrage et dénivelé positif sont à prendre de compte pour qu'elles soient réalisables avec une seule charge de batterie. Actuellement ce travail de qualification n'a pas été fait.

Le département du Jura a également valorisé 11 ascensions remarquables sur tout le département. Ces dernières sont matérialisées par des bornes spécifiques au cyclo. Cette offre s'adresse évidemment aux cyclotouristes et cyclosportifs et peut-être empruntée en VAE.

Dans le Doubs : Une sélection de 33 parcours cyclo est proposée par le CDT du Doubs. Cette dernière n'est pas balisée sur le terrain mais emprunte de petites routes du département. Elles est accessible autant en vélo musculaire qu'électrique quand leur longueur et dénivelé le permet. Globalement, cette offre s'adresse là aussi à des cyclistes chevronnés habitués à rouler sur route et à faire de nombreux kilomètres sur leur vélo.



Dans l'Ain : L'offre de l'Ain à Vélo est en train d'être complètement retravaillée pour une sortie en 2021. Il s'agit d'un maillage balisé mis en place par le département s'adressant principalement aux cyclosportifs et cyclotouristes. Ce maillage inscrit au schéma cyclable permet de proposer plusieurs centaines de kilomètres de routes à faible trafic pour les amateurs de la petite reine.

Cette offre peut être complétée par les communautés de communes pour proposer des boucles dites « loisirs » pouvant répondre à la fois à une pratique touristique mais également à une pratique utilitaire. Cette offre « loisirs » pourra emprunter le maillage de l'Ain à vélo mais pas uniquement, afin de pouvoir répondre à une cible de pratiquants débutants et ou de famille. Un cahier des charges a été défini afin d'aider les communautés de communes à mettre en place leur boucles :

- Un circuit sécurisé (utilisant de la petite voirie communale, de la voirie départementale peu fréquentée, des portions de voie verte)
- Limiter au maximum les intersections et « tourne à gauche »
- Possibilité d'utiliser sur certaines sections des chemins blancs d'une

largeur > 2,50 mètres et au revêtement régulier (sablé, stabilisé, empierré), en évitant les revêtements herbeux ou en terre.

- Un circuit permettant la découverte du patrimoine et de l'offre touristique, qualité paysagère.
- Un circuit « facile » c'est-à-dire avec un minimum de dénivelé, et pas de pentes supérieures à 3 ou 4%, et sur plus de 200 mètres.
- Une distance entre 15 et 30 kilomètres, pour une durée approximative de 1h30 à 3 heures.
- La possibilité de trouver des services associés (location, commerces, sites de visites).
- Un lieu de stationnement d'au moins 5 véhicules au départ.

Ce maillage pourra évidemment être emprunté en VAE sans pour autant faire l'objet d'une offre spécifique. Cette dernière se traduit plutôt par une couche marketing (ex : Montée du Grand Colombier en VAE)

Le département de l'Ain a également valorisé 19 cols et montées (Colombier, Faucille, Biche, Cuvéry...) qui sont jalonnés avec des bornes kilométriques et des panneaux de départ.





7. LES BOUCLES VTT LOCALES, LES SITES ET BASES VTT FFC ET FFCT

L'offre VTT est plurielle dans l'ensemble du massif. Il y a autant de parcours que de pratiques différentes : VTT cross-country, VTT Enduro, VTT trail, VTT DH (descente)... De plus, l'ensemble de ces pratiques peuvent évidemment être musculaire ou électrique. Il est donc très difficile de faire un état des lieux exhaustif de l'offre VTT dans les Montagnes du Jura. Néanmoins voici quelques éléments d'informations :

Basé sur le PDIPR, les 3 départements qui composent le massif du Jura ont une offre de parcours VTT plus ou moins récente. Plusieurs stratégies ont été mises en place.

- **Dans le Doubs**, le développement de parcours VTT se fait plutôt autour de sites labélisés FFC/FFCT. A noter également que la Station de Métabief a travaillé sur une offre VTT de descente (DH) depuis près de 30 ans et qu'aujourd'hui cette dernière se développe avec la pratique de l'Enduro et l'utilisation de VTAE Enduro. Le département du Doubs s'est lancé

en 2021 dans une étude globale de l'offre VTT sur son territoire (en lien avec les EPCI, clubs et socio-pro) afin de réaliser un diagnostic et d'établir des orientations stratégiques découlant sur un programme opérationnel d'actions permettant de remettre au goût du jour l'offre d'itinéraires VTT en cohérence avec les pratiques actuelles du vélo.

- **Dans le Jura**, le réseau PDIPR sert de base et permet donc le développement de plus de 140 boucles VTT sur tout le département, parfois avec l'implantation de bases ou sites VTT permettant de regrouper sur un même territoire soit des boucles cross-country (base VTT FFC ou FFCT) ou des parcours de pratique Enduro (sous la forme de pistes hors PDIPR mais conventionnées)
- **Dans l'Ain**, une refonte complète de l'offre d'itinéraires VTT/VTC est en cours avec une prise en compte

des impératifs du VAE (parcours sans portage et distance convenable pour une charge complète de batterie). Globalement, l'Ain fait le choix de la pratique VTT pour le secteur « montagne » du département et plutôt VTC pour le reste du département. Concernant la descente et l'enduro dans l'Ain, un bike park, celui de Cormaranche en Bugey propose 7 pistes de Descente et 5 pistes d'Enduro pour tous les niveaux. En outre une offre de VTT de descente est en cours de création sur la station Monts Jura.

8. LE LABEL VÉLO ET FROMAGES

Créé en 2019 le label national « Vélo et Fromages » permet l'association de toute la diversité des aménagements cyclables et le fromage, symbole du patrimoine français, héritage de la tradition et du savoir-faire local. Ce label a été créé par l'Assemblée des Départements de France, le Centre national interprofessionnel de l'économie laitière (CNIEL), Tourisme & Territoires et Vélo & Territoires.

Les départements du Doubs et du Jura ont ainsi labellisé des parcours :

- **3 parcours dans le Doubs** : Le plateau de Frasnay, La coulée gourmande et la Montagne de Fromages : <https://www.doubs.travel/pratiquer/activites-itinerance/cyclotourisme/velo-et-fromages-circuits-labellises/>
- **6 parcours dans le Jura** : Les 2 Tours du Jura à Vélo ainsi que 4 boucles locales (n°2, 8, 17 et 21) : <https://www.jura-tourism.com/vivre-le-jura/pratiquer/velo-vtt-voies-vertes/parcours-velo-fromages/>



CE QU'IL FAUT RETENIR ET PRÉCONISATION

Par sa nature géologique et son image de montagne, la création de véloroute et voies-vertes dans les Montagnes du Jura est quasiment impossible. Aussi, le massif du Jura s'est doté d'une offre importante en matière de vélo, notamment à travers les 2 pratiques historiques, le VTT et le vélo de route. Avec des gouvernances et des organisations très différentes d'un département à l'autre pour la mise en place et l'entretien de ces parcours. Cependant c'est une offre plutôt imaginée pour les pratiquants aguerris dont les GTJ font figure de référence.

A côté de cette offre importante de parcours « sportifs », le massif du Jura manque d'une offre adaptée au grand public et à la famille, globalement d'une offre VTC. En effet, aujourd'hui, les destinations de montagne sont plébiscitées pour les activités outdoor et le vélo est une pratique prépondérante dans l'attente des clientèles et se démocratise largement, notamment grâce au VAE. Pour répondre à cette demande, 4 solutions semblent se dégager :

- Les boucles du Jurassien Vélo Tours sont un début de réponse à cette demande croissante, cependant elle est encore jeune et manque de visibilité. De plus elles restent assez localisées sur un secteur du massif et parfois restent trop routières, voire trop longues.
- L'offre VTT, qui, sur l'ensemble du massif du Jura est relativement « vieille », plus de 20 ans, présente une opportunité intéressante de reclassement. En effet, avec l'évolution technologique des VTT, les parcours sont tous devenus globalement plus faciles. Aussi, les parcours verts et parfois bleus, souvent courts et exclusivement sur des chemins blancs et larges peuvent être un bon début de réponse à cette demande de pratique « VTC ». La refonte et le renouvellement de l'offre VTT doivent constituer une de nos priorités, afin d'articuler le potentiel de chaque territoire, au regard de ses caractéristiques, avec les nouvelles formes de pratiques (loisirs, randonnée, VTT à assistance électrique, enduro, descente...) et la diversité des pratiquants et des clientèles (sportive, familiale et de loisirs notamment). Les Départements du Doubs et de l'Ain sont d'ailleurs en train de requalifier leur offre pour répondre aux nouvelles attentes des clientèles.
- La création de parcours VTC empruntant un maximum des chemins conventionnés et parfois des portions de routes communales à très faibles trafics (Sur le même principe que le Jurassien Vélo Tours) mais peut être avec une proportion de parcours inscrits au PDIPR plus importante (donc un peu moins de route) et des boucles plus courtes (40 km maximum).
- La création de liaisons douces, voies-vertes entre les communes et pôles d'activités (déplacements utilitaires) mais aussi entre les lits touristiques et les pôles touristiques. Ces aménagements sont néanmoins onéreux (études, infrastructures...) et parfois longs à mettre en place (concertation importante).

III. ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE DE SERVICES VAE DANS LE MASSIF DU JURA

1. LA MARQUE ACCUEIL VÉLO



Accueil Vélo est une marque nationale portée par France Vélo Tourisme et Vélo & Territoire. Elle garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance. Un Accueil Vélo peut être :

- un hébergement
- un loueur de cycles
- un réparateur de cycles
- un restaurateur
- un office de tourisme
- un site touristique

En France, on compte un peu plus de 6 000 prestataires Accueil Vélo. Aujourd'hui c'est la marque qui fait référence dans le tourisme à vélo puisqu'elle garantit notamment que l'établissement :

- Est situé à moins de 5 km d'un itinéraire vélo
- Dispose d'équipements adaptés aux cyclistes : abri vélo sécurisé, kit de réparation
- Propose un accueil chaleureux (informations pratiques, conseils, itinéraires, météo etc...)
- Fournit des services dédiés aux voyageurs à vélo : transfert de bagages, lessive et séchage, location et lavage vélo

Cette marque a évolué au fil du temps, d'abord exclusivement déployée le long des véloroutes et voies vertes françaises, elle est dorénavant disponible pour tout prestataire se trouvant le long d'un itinéraire cyclable inscrit à un schéma départemental, régional ou national y compris les parcours VTT et VTC.

Depuis 2021, dans les Montagnes du Jura, elle est déployée sur les 3 départements. Le CRT Bourgogne-Franche-Comté est l'organisme pilote et les 2 CDT du Doubs et du Jura sont tous des organismes évaluateurs pour le compte de la marque depuis quelques années. Dans l'Ain, depuis 2021, le CDT est organisme pilote et l'ensemble des Offices de Tourisme sont organismes évaluateurs. Historiquement, ce développement s'est d'abord fait sur l'EuroVelo 6, d'où une très forte concentration de prestataires sur ce faisceau. Néanmoins, aujourd'hui elle peut potentiellement être déployée sur l'ensemble de l'offre citée précédemment. Tout est ensuite une question de stratégie de la part des CDT de pousser ou non la marque auprès de leurs prestataires touristiques. En effet, pour ces derniers, l'obtention de la marque est payante (200€/an et 300€/an dès la fin de l'année 2021). Le département de l'Ain a d'ailleurs fait le choix de pousser le label avec 16 prestataires labélisés en quelques mois et 40 d'ici la fin de l'année 2021.

21 prestataires dans le Doubs :

- 3 campings
- 4 chambres d'hôtes
- 1 hébergement collectif
- 2 haltes fluviales
- 5 hôtels
- 1 loueur réparateur de cycle
- 2 meublés de tourisme
- 2 offices de tourisme
- 1 réparateur de cycle

10 prestataires dans le Jura :

- 4 hôtels
- 2 campings
- 1 office de tourisme
- 1 hébergement collectif
- 1 chambre d'hôtes
- 1 bar/restaurant

21 prestataires dans l'Ain :

- 9 meublés / Gîtes
- 2 gîtes d'étape & séjour
- 1 gîte de groupe
- 2 chambres d'hôtes
- 1 hôtel
- 1 hôtel - restaurant
- 1 restaurant
- 1 Parc Résidentiel de Loisirs
- 1 hébergement insolite (cabanes dans les arbres)
- 1 site touristique culturel
- 1 Office de Tourisme

Une grande partie des régions et départements français ont choisi de porter la marque Accueil Vélo, c'est pourquoi aujourd'hui elle est reconnue par les pratiquants. C'est un bon moyen de qualifier l'offre vélo et son développement sur un territoire dénote une volonté de développer la pratique du vélo.

Le département du Doubs (par le biais de son ADT) débute actuellement une campagne de sensibilisation à la marque auprès des prestataires potentiels situés le long de la GTJ cyclo, puis dans un deuxième temps autour de la boucle GTJ cyclo.

La marque Accueil Vélo semble être une bonne manière de mettre en tourisme les itinéraires vélo des Montagnes du Jura et ainsi d'offrir un niveau de services digne de ce nom. Cependant il y a encore beaucoup de travail car les prestataires restent peu nombreux à l'échelle des Montagnes du Jura.

Annexe : Référentiel Accueil Vélo en téléchargement sur
www.francevelotourisme.com/sites/default/files/accueil-ve-lo-guide-pratique.pdf



2. LES HÉBERGEMENTS GTJ

L'association des Grandes Traversées du Jura (GTJ) a mis en place depuis plusieurs années une charte d'adhésion pour les hébergements se trouvant le long de ses parcours. Cette charte s'assure de la mise en place par l'hébergeur de l'ensemble des services utiles aux randonneurs (panier pique-nique, espace de stockage et de réparation pour les vélos, repas adaptés, informations pratiques mise à disposition...). Après une visite terrain, la candidature d'un nouvel hébergeur est validée par ses pairs à travers une décision du conseil d'administration des Grandes Traversées du Jura.

Pour l'association c'est un moyen de qualifier les hébergements le long des tracés et surtout de proposer aux randonneurs l'ensemble des services indispensables à la pratique itinérante.

Les GTJ comptent aujourd'hui 130 hébergeurs adhérents.



3. LES LOUEURS ET RÉPARATEURS DE VÉLO



C'est le chaînon incontournable au développement de la pratique du vélo sur un territoire, le loueur permet l'accessibilité à une location de vélos. Néanmoins les prestataires privés ne s'installent généralement pas si la demande n'est pas suffisante. Aussi, pour amorcer le développement du vélo dans les Montagnes du Jura, et en l'absence d'offre de location dans certains secteurs, quelques offices de tourisme ou parfois même des hébergeurs se sont lancés dans la location de vélos. Un service pas toujours simple à assumer pour des structures dont la raison première n'est pas la location de vélos. Cependant, on constate depuis 2-3 ans que le nombre de prestataires privés se lançant dans la location de vélos est en augmentation dans les Montagnes du Jura. Un indicateur intéressant permettant d'affirmer qu'aujourd'hui les Montagnes du Jura sont perçues comme un territoire de vélo.

On distingue 3 types de loueurs de vélo :

- **Les magasins de cycles** dont l'activité principale est la vente mais qui propose comme un service complémentaire la location d'une petite flotte de vélos.
- **Les prestataires privés spécialisés dans la location de vélos** qui proposent le plus souvent des services spécifiques comme la livraison des vélos. Ils bénéficient le plus souvent d'une flotte importante.
- **Les prestataires touristiques privés ou publics** (office de tourisme, hébergeurs) proposant en plus de leurs missions premières la location de vélos. Cela reste une activité secondaire et rarement rentable.

Le département du Jura compte 36 loueurs et réparateurs de vélo sur l'ensemble de son territoire, le Doubs 21 et l'Ain 15 sur le périmètre des Montagnes du Jura.

4. LE TRAIN ET LE VÉLO

Les Montagnes du Jura sont relativement bien desservies par le réseau ferré compte tenu de sa géographie. Il est possible de se rendre en train dans les principales villes des Montagnes du Jura notamment grâce aux lignes suivantes :

- Besançon > Morteau
- Besançon > Mouchard > Frasne > Pontarlier
- Dole > Champagnole > Morez > Saint Claude (ligne des hirondelles)
- Bourg > Bellegarde > Culoz

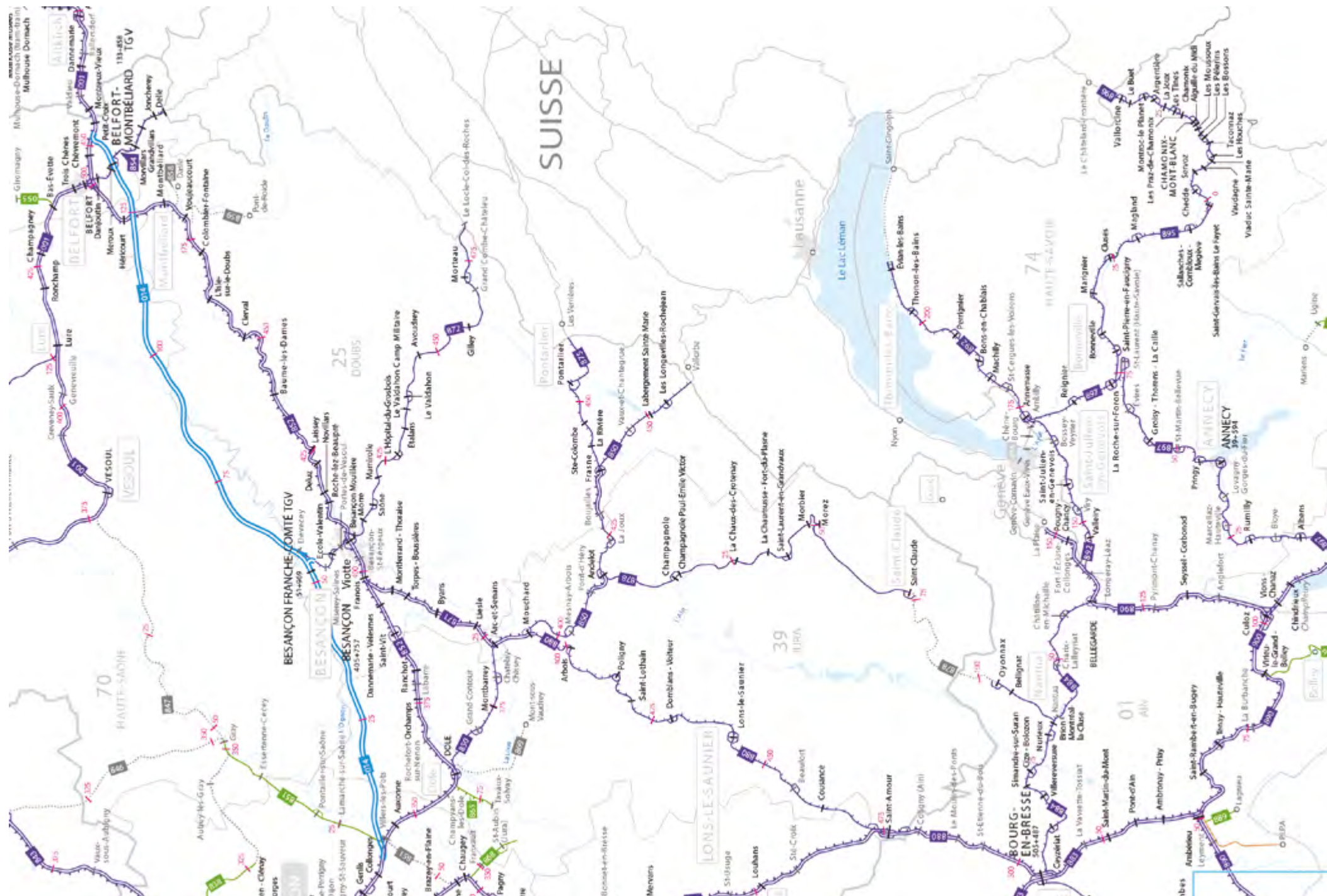
Les jonctions avec la Suisse sont également un plus notamment avec Vallorbe ou Genève.

Le train et le vélo sont des modes de déplacements complémentaires un peu partout en France et en Europe. Aussi, à l'heure où les touristes cherchent de plus en plus des moyens alternatifs à la voiture pour leurs vacances, c'est un avantage à ne pas négliger pour les Montagnes du Jura car le train peu favoriser le tourisme français sur des courts séjours et rendre accessible les Montagnes du Jura pour les citadins en manque de montagne.

Il reste toutefois à s'assurer de la possibilité de transporter les vélos dans les trains de ces différentes lignes...

A noter que depuis quelques années, la SNCF travaille étroitement avec les communes pour proposer au départ des gares des services spécifiques aux voyageurs à vélo. Parking à vélo, développement de l'intermodalité depuis la gare, location de vélo... initialement plutôt afin de développer la pratique du vélo utilitaire mais qui peut parfaitement s'inscrire dans une logique touristique.





5. LES BORNES ÉLECTRIQUES

Les Grandes Traversées du Jura ont noué un partenariat avec Bosch pour équiper les GTJ Vélo et VTT de bornes de recharges disposées dans des communes stratégiques le long du parcours.

Actuellement il y en a donc 9 déployées sur l'ensemble des Montagnes du Jura :

- **4 dans le Doubs** : Montbéliard, Charquemont, Morteau, Pontarlier, Mouthe
- **4 dans le Jura** : Morez, Saint-Laurent-en-Grandvaux, Lajoux, Abergement-la-Ronce
- **1 dans l'Ain** : Bellegarde-sur-Valserine (Valserhône)

Ces bornes sont à disposition, gratuitement, des usagers dans les villes et villages traversés par l'itinéraire. Elles permettent de recharger complètement

la batterie de son vélo en 2h. C'est la solution idéale pour refaire le plein des batteries lors d'une pause pique-nique. A noter que le plus souvent la recharge complète de la batterie intervient sur son lieu d'hébergement de nuit aussi les bornes sont une bonne solution d'appoint et de dépannage mais rarement considérées comme les seuls points de recharge d'un itinéraire.

Pour éviter les actes de vandalisme, elles sont le plus souvent installées dans un office de tourisme ou chez un prestataire permettant ainsi de garder un œil dessus.

Dans les Montagnes du Jura, leur nombre est encore très faible pour parler d'une vraie politique vélo en matière de VAE.



- A noter qu'actuellement une aide de l'état est disponible et permet de faire financer près de 60% du coût de la borne électrique. Dans le cas de la GTJ, il s'agissait d'un partenariat gagnant-gagnant.
- Une borne vélo avec recharge solaire sera déployée le 10 mai 2021 le long de l'EuroVelo 6 à Abergement-la-Ronce
- Il est envisagé d'autres déploiement de ce type de bornes dans le cadre du projet Jurassien Vélo Tours. Idéalement une borne au départ de chaque parcours.

- Dans le cadre de l'élaboration de son nouveau schéma cyclable, le Département du Doubs entend installer plusieurs stations de recharge vélo électrique. Il s'agit des EbikePort (<https://www.ebikeport.fr/>). Le premier sera installé très prochainement à Besançon le long de la véloroute.

6. LES AUTRES SERVICES (TRANSPORT DE BAGAGES, LIEUX DE VISITES...)

Dans le massif du Jura, quelques autres services existent comme **du transport des bagages et des personnes** qui est un service qui s'adresse avant tout à la pratique du vélo en itinérance. Un prestataire local, l'agence Roule ma poule, en partenariat avec la Malle Postale propose ce service sur les GTJ, l'Echappée Jurassienne à VTT et l'EuroVelo 6 C'est un service incontournable pour la pratique itinérante et compte tenu de la densité d'offre outdoor en itinérance dans les Montagnes du Jura (rando, vélo, VTT, ski, raquette...) un prestataire privé s'est logiquement installé.

Quelques lieux de visites se sont également adaptés aux cyclistes, notamment le long des véloroutes et voies-vertes. Cependant l'accessibilité aux vélos reste très hétérogène en fonction des sites et de leur intérêt pour la pratique. Cela va de l'installation de parking vélo sécurisé, à la mise en place d'un point d'eau potable en passant par la mise à disposition d'un kit de réparation et d'une prise de recharge pour les batteries des VAE. La marque Accueil Vélo propose un référentiel simple mais efficace permettant l'adaptation des lieux de visites. Cependant, à ce jour, aucun site des Montagnes du Jura n'est labellisé.

Le balisage et le jalonnement des itinéraires peut être considéré également comme un service mis en place pour le cycliste Même si ce n'est pas une nécessaire obligation, le balisage d'un itinéraire vélo reste un gros plus pour les cyclistes afin qu'ils ne se perdent pas et ne regardent pas trop souvent leur carte ou GPS (même si la solution d'un guidage audio reste possible). Mais le balisage a également un intérêt puisqu'il permet de montrer l'offre sur le terrain et ainsi de lui donner une existence physique.

En ce qui concerne la **valorisation des**

services de long des parcours, là aussi le territoire est très hétérogène, les véloroutes sont généralement pourvues d'une signalisation des services le long du parcours et ou de panneaux relais information services (RIS) ou panneaux de départ, c'est notamment le cas de l'EuroVelo 6. Mais pour le reste des itinéraires vélo, l'info est beaucoup plus limitée, même si on la retrouve généralement sur les éditions payantes ou gratuites et sur les cartes vélo. Lorsque l'on parle de services à valoriser, on pense notamment à la valorisation des hébergements, restaurants, offices de tourisme et vélocistes mais il ne faut pas oublier, les pharmacies, boulangeries, aires de pique-nique, points d'eau potable, toilettes qui sont autant de services indispensables pour les cyclistes qu'ils soient en itinérance ou en boucle.





7. LES ÉVÉNEMENTS VÉLO ET VTT

Le massif du Jura est réputé depuis longtemps pour le VTT, aussi plusieurs manifestations incontournables ont été créés il y a plusieurs dizaines d'années. C'est le cas notamment dans le VTT de l'Xtreme sur Loue et de la Forestière qui sont deux courses VTT marathon UCI qui se déroulent en automne. Mais le massif du Jura, ce sont également des courses vélo professionnelles comme le Tour de l'Ain, le Tour du Jura, le Classic Grand Besançon, le critérium de Dole... Et des manifestations populaires comme le Jura de haut en bas

(VTT), la Louis Pasteur (cyclo), le Tour du lac de Vouglans (VTT)... Sans oublier les passages réguliers du Tour de France dans les Montagnes du Jura qui apporte une visibilité importante à la destination. Un tissu évènementiel important est un vrai atout pour la destination, non seulement pour sa notoriété et son image, mais aussi économique, car bien souvent, ces manifestations peuvent être de véritables attraits touristiques pour les pratiquants et donc des vecteurs de nuitées touristiques.

CE QU'IL FAUT RETENIR

L'offre de service dans les Montagnes du Jura commence à être intéressante, les besoins essentiels sont assurés avec un balisage des parcours, une offre de loueur relativement importante, le déploiement de la marque Accueil Vélo, véritable référence dans le monde du Vélo, les 3 départements qui nécessiterait cependant un déploiement plus large et pas simplement sur les hébergements.

Cependant, des progrès sont encore à faire sur la qualification de l'offre de services et sa valorisation. Les bornes de recharge vélo sont encore peu nombreuses, tout comme les sites de visites adaptés aux cyclistes. Les loueurs et accompagnateurs vélo sont peu valorisés (un peu dans le cadre du Jurassic Vélo Tours), et la valorisation des services est très hétérogène d'un parcours à l'autre. Un gros travail de qualification à l'échelle du massif permettrait de marketer cette offre et la valoriser dans son ensemble.

Le train et les événements vélo sont également des opportunités à prendre en compte pour le développement du vélo dans les Montagnes du Jura.

IV. LES FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS D'UNE POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DU VAE

Pour encourager le développement de la pratique du VAE, il faut avant tout encourager le développement du vélo en général.

1. LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE VOLONTARISTE EN MATIÈRE DE VÉLO

Un des premiers leviers concerne la mise en place d'une politique volontariste à toutes les échelles territoriales (commune, communauté de communes, département, région) pouvant être formalisée à travers un schéma du vélo ou des déplacements doux. En effet, dans 99% des cas, les investissements le long des itinéraires vélo sont portés, réalisés et financés par les instances territoriales. Ce schéma devra donner un cadre à l'investissement et à la politique vélo voulue par le territoire. Il prend en compte à la fois la pratique utilitaire du vélo mais également la pratique de loisirs. Idéalement le schéma est imbriqué, et pris en compte, par l'échelon territorial inférieur et supérieur.

C'est d'ailleurs le cas en Bourgogne Franche-Comté avec une région qui s'est dotée d'une véritable politique

de développement du vélo et des modes doux en général mais aussi dans les départements. Des financements sont d'ailleurs possibles dans les différents échelons pour des projets de développement du vélo.



2. LA CRÉATION D'ITINÉRAIRES SPÉCIFIQUES AU VAE N'EST PAS NÉCESSAIRE MAIS UNE REQUALIFICATION DES PARCOURS EXISTANTS EST OBLIGATOIRE

Pour développer la pratique du VAE il n'est pas utile de créer des itinéraires spécifiques. Le VAE n'est pas une pratique mais un type de vélo aussi il ne doit pas être considéré comme une manière de faire du vélo autonome des autres. Ainsi le VAE doit être pris en compte dès le départ comme tout autre type de vélo lors de la mise en place des parcours. Etant donné qu'il est arrivé plus tard sur le marché, il convient plutôt d'adapter l'offre existante ou de la marketer différemment pour ne faire remonter que les parcours adaptés au VAE.

3. QU'EST-CE QU'UN PARCOURS ADAPTÉ AU VAE

Il y a deux principaux critères à prendre en compte pour adapter ses itinéraires aux VAE :

- Le plus évident est la **batterie** qui implique une distance maximum de parcours pour une charge pleine. Evidemment la distance n'est pas le seul élément à prendre en considération, l'utilisation de la batterie (mode eco / normal / sport) aura forcément un impact important et le dénivelé du parcours (plus le dénivelé positif est important et plus l'utilisation de la batterie est nécessaire). A titre indicatif, dans les Montagnes du Jura on estime qu'une charge de batterie classique de 450/500 Watts permet de réaliser sans problème 50 km avec un dénivelé positif de près de 800 m. Au-delà de ces distances et dénivelés il faudra proposer un point de recharge. Cependant on peut considérer qu'au-delà de 50 km et 800m de dénivelé positif, on s'adresse à des pratiquants chevronnés qui connaissent les capacités de leurs vélos et donc qui savent à quoi s'attendre.
- Un peu moins évident, le **poids**, qui lui va impliquer une problématique pour transporter le vélo et ou le porter. C'est un élément important à prendre en compte afin d'éviter les parcours avec du portage de vélo (arbre en travers du chemin, passage trop technique, guet de rivière, marches...).



4. LA MISE EN SERVICES DES ITINÉRAIRES

Elle est commune à toutes les pratiques vélo et pas inhérente au VAE, les parcours doivent absolument être hiérarchisés en fonction du niveau de services proposés aux cyclistes. Souvent oublié ou mal pensé, les itinéraires vélo doivent idéalement être pourvu des services basiques (en fonction de sa longueur) comme :

- Des parkings voiture et vélo aux points de départ
- Des toilettes accessibles (toilettes publiques ou commerces)
- Des points d'eau le long du parcours
- Des arceaux et parking à vélo sur les points d'intérêts
- Des poubelles accessibles et vidées régulièrement
- Des bornes de recharge pour VAE

Il est également important de les mettre en valeur par la signalétique.

D'autres services utiles peuvent également s'ajouter sans pour autant être obligatoire :

- Des points de restauration (commerces ou restaurants)
- Des zones de pique-nique aménagés
- Un panneau d'information au départ du parcours
- Un support de réparation des vélos
- Le jalonnement du parcours et le balisage des services, commerces et points d'intérêts
- Des pharmacies
- ...

5. LA MISE EN TOURISME DES ITINÉRAIRES

Le plus souvent, les itinéraires de loisirs sont destinés à la fois aux habitants et locaux mais aussi aux touristes en séjour. Dans certains cas c'est même l'itinéraire qui est un motif de séjour (Ex : GTJ). Aussi il est important d'avoir un minimum d'offre touristique le long des parcours et notamment :

- Des hébergements pouvant accueillir à la nuitée (camping, chambre d'hôtes, hôtel, gîte d'étape, auberge...)
- Des sites de visites culturels ou naturels (musées, patrimoine architectural, sites naturels, belvédères...)
- Des commerces proposant des produits locaux (fruitières, épiceries, fromageries, fermes...)
- Des artisans
- Des restaurants
- Des loueurs de vélo (et éventuellement des réparateurs)



6. L'ENTRETIEN DES ITINÉRAIRES

Un point à ne pas négliger, l'entretien et le suivi des itinéraires est primordial pour proposer des parcours de qualité toute l'année. Ce travail peut être chronophage pour les territoires aussi il convient de le prendre en compte dès la mise en place d'un schéma vélo.

Des outils comme le site sentinelle des sports de nature (<https://sentinelles.sportsdenature.fr/>) permettent également d'avoir un retour des usagers et donc d'avoir des retours terrains sur les parcours. C'est un outil de veille intéressant mais il ne remplacera jamais les rondes régulières sur les parcours.

7. L'ACCÈS À LA LOCATION DE VAE

Pour développer le VAE, il semble assez logique que l'accès à la location de VAE soit suffisamment développé sur le territoire. En effet, même s'il y a de plus en plus d'usager tout le monde ne peut pas se payer un VAE et en ce qui concerne les touristes, tout le monde ne se déplace pas avec son VAE personnel en vacances. Aussi il est important que la location soit possible non loin des parcours et/ou qu'un service de livraison des vélos soit mis en place par le prestataire.

8. LA SENSIBILISATION À LA PRATIQUE



La sensibilisation à la pratique du VAE est indispensable, en effet, il ne s'agit pas d'un vélo comme les autres, il nécessite un petit temps de formation car il embarque de la technologie qu'il faut apprendre à connaître et comprendre et surtout sa pratique diffère d'un vélo musculaire classique. En effet, il faut expliquer le rapport entre pédalage et assistance. Car comme sur un vélo musculaire, le VAE possède des vitesses qu'il faut apprendre à passer au bon moment afin que la batterie ne force pas trop... Ce détail anodin a une importance capitale à la fois pour le pratiquant mais aussi pour le vélo et l'autonomie de la batterie. Ce petit élément doit être expliqué au départ par le loueur, même à des cyclistes chevronnés car ce n'est pas inné.

D'autre part, il est important de rappeler aux cyclistes électriques ou musculaires les règles de bonnes conduites. Cela peut évidemment être fait par les prestataires touristiques en lien direct avec les cyclistes.

EXEMPLES DE PRÉCONISATIONS :

Avant de partir :

- Etudiez votre parcours et les conditions météo.
- Soyez prévoyant et ne surestimez pas vos forces.
- Assurez-vous que votre vélo est bien entretenu et en état de fonctionnement selon la législation en vigueur (éclairage, sonnette...).
- Regonflez vos pneus si nécessaire.
- Portez des vêtements adaptés à la pratique du vélo.
- Emportez de quoi vous désaltérer et calmer les fringales.
- De nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante, circulez avec un éclairage avant et arrière.
- Informez vos proches de votre itinéraire et pensez à prendre votre portable.

Pendant la randonnée :

- Respectez le code de la route et la signalisation routière.
- Utilisez dans la mesure du possible les aménagements vélo mis à votre disposition.
- Ne circulez pas sur les trottoirs.
- Indiquez vos changements de direction en tendant votre bras à l'horizontal.
- Maîtrisez votre vitesse et évitez les angles morts.
- Respectez la nature et de ne laissez aucune trace de votre passage
- Pour votre sécurité le port du casque est recommandé.
- Gardez vos distances avec les autres usagers.
- En cas d'accident utilisez les numéros d'urgence
- Faites attention aux autres usagers, à pied, à vélo, à cheval
- Veillez à bien refermer les barrières si nécessaire
- Soyez vigilants, les chemins sont aussi pratiqués par des agriculteurs, forestiers, vignerons...
- Respectez les zones de protection de biotopes
- Ne faites pas de feux
- Ne faites pas de bivouac sauvage
- Baignez-vous uniquement sur les plages autorisées
- Soyez vigilant avec les tiques
- ...

9. L'ANIMATION, LA VALORISATION ET LA COMMUNICATION

L'animation de son offre vélo est un axe parfois délaissé pourtant c'est un levier primordial afin de créer de l'émulation, de la rendre plus festive, de permettre de croiser le vélo avec d'autres atouts du territoire (gastronomie, visites, patrimoine naturel ou culturel...). L'animation se fait de différentes manières, les meilleurs exemples nous viennent le plus souvent de l'événementiel (Anjou Vélo Vintage, Slow Up de l'Alsace, fête du vélo). La mise en place de micro-événements tout au long de l'année (concerts, journée thématiques, rando gourmande, rando guidée...) est un vrai plus permettant de valoriser les itinéraires mais également d'animer les territoires.

En dernier lieu, il est important de faire connaître son offre, de la promouvoir et de communiquer sur cette dernière. Deux niveaux de communication sont possibles :

- Faire de votre offre vélo une offre de pratique en plus des autres afin d'inciter à la pratique des locaux mais également des touristes en séjour.
- Faire de votre offre vélo un déclencheur de séjours touristiques afin de toucher des adeptes du vélo (dans un premier temps) puis le grand public (dans un deuxième temps). Pour cela l'offre doit être à la hauteur de la promesse (qualité des parcours, accessibilité à la location, mise en tourisme et en services...) et le développement d'offre de séjours est un plus non négligeable à la communication afin de permettre la projection.



Dans le département du Doubs, une slow up sera organisée pour la première fois dans la vallée de L'Ognon en 2021

L'OUTIL CARTOGRAPHIQUE EN LIGNE :

Une des meilleures façons de valoriser son offre vélo, outre les classiques guides et cartes vélo papier est la numérisation des parcours grâce à la technologie GPX. Une solution numérique et cartographique qui est devenue incontournable pour tous les pratiquants. Pratique, intuitif et efficace la cartographie des itinéraires doit être une priorité dans un plan de valorisation de son offre vélo. De nombreux outils existent déjà : IGN rando, outdoor interactive, openrunner, cirkwi....

- Le PNR du Haut-Jura a de son côté utilisé la solution Géotrek (randonature.parc-haut-jura.fr),
- Jura Tourisme a développé un outil sur-mesure (www.jura-velo.fr),
- Ain Tourisme a créé un portail dédié aux sports outdoor avec outdooractive (www.ain-tourisme.com),
- Doubs Tourisme utilise la solution cirkwi pour gérer ces parcours (www.doubs.travel)

V. PRECONISATIONS À COURT TERME

Compte-tenu de cet état des lieux / diagnostic, la priorité semble clairement être de **développer une offre VTC dans le massif du Jura** afin de proposer une offre complète et de faire des Montagnes du Jura une destination vélo pour tous ! Voici quelques préconisations afin de véritablement faire émerger l'offre vélo des Montagnes du Jura et ainsi pouvoir en faire un vrai atout différenciant de la destination.

ETAPE N°1 : METTRE EN SERVICE ET TOURISME L'OFFRE EXISTANTE = MONTÉE EN GAMME

- Développer une offre VTC qualitative plutôt que quantitative, qui permettra d'offrir des parcours adaptés aux néophytes et ainsi de proposer une offre plus « grand public » en VAE ou vélo musculaire tout en prenant en compte le réseau ferré qui peut être un boosteur incontestable. 3 leviers sont possibles :
 - Requalifier les itinéraires VTT faciles (verts et bleus) en prenant en compte la longueur des parcours et les zones de portages qui sont à bannir.
 - Développer sur tout le territoire et éventuellement retravailler les itinéraires du Jurassic Vélo Tours (balisage, réduction des distances et des portions de routes si possible)
 - Créer de nouvelles offres d'itinéraires VTC si besoin
- Déployer le label Accueil Vélo sur l'ensemble des prestataires du massif (et non plus seulement les hébergements) autour des itinéraires vélo
- Développer le nombre de points de recharges électriques (bornes ou simples prises de courant disponibles) à travers une incitation financière (aide de l'Etat actuellement, à voir pour d'autres aides possibles ?)
- Rendre les grands sites touristiques accessibles en vélos et équipés pour accueillir les cyclistes.
- Proposer une offre d'hébergement touristiques accueillants à la nuitée
- Soutenir les loueurs et réparateurs vélo dans leur développement et leur implantation



ETAPE N°2 : QUALIFIER, HIÉRARCHISER ET MARKETER L'OFFRE EXISTANTE

- Identifier les parcours accessibles en VAE et proposer une double lecture des données techniques (pour les VAE et pour les musculaire)
- Identifier les points d'intérêt le long des parcours pour les thématiser (patrimoine naturel et culturel)
- Au besoin, hiérarchiser l'offre de parcours en fonction de l'intérêt touristique et de l'offre de services.
- Référencer l'ensemble des loueurs de vélo et des accompagnateurs (AMM ou BE vélo) des Montagnes du Jura
- Faire remonter l'offre de services le long des parcours (toilettes, points d'eau, pharmacies, commerces, restaurant, office de Tourisme ou Point Info, hébergements, loueurs...)

ETAPE 3 : VALORISER ET COMMERCIALISER

- Proposer des offres packagées de séjours en collaboration avec les centrales locales, les AMM et les TO adepte de micro-aventure (Chilowé, Helloways, en nature simone, 2 jours pour vivre, black sheep, the other life...)
- Mettre en place des outils de communication pour faire exister concrètement cette offre (site web, document print....)
- Faire connaître cette offre par des actions de promotion dans les médias
- Former et informer les territoires du massif de cette offre vélo.



Crédits photos : Benjamin Becker/Jura Tourisme, Stéphane Godin/Jura Tourisme, Stéphane Godin/Jurassic Vélo Tours, Jura Tourisme, Nicolas Gascard/Jura Tourisme, MizEnBoite, Jack Carrot/Jura Tourisme, freepik - fr.freepik.com, Designed by rawpixel.com / Freepik, aerogondo/AdobeStock, Justin/AdobeStock

CONTRIBUTEURS ET PARTENAIRES DE LA RÉFLEXION



DÉPARTEMENT DE L'AIN

45, avenue Alsace-Lorraine CS10114
01003 Bourg-en-Bresse
Tél. 04 74 32 32 32

Aintourisme

AIN TOURISME

34 rue du Général Delestraint CS90078
01002 BOURG-EN-BRESSE CEDEX
Tél. 04 74 32 31 30



DÉPARTEMENT DU DOUBS

7 avenue de la Gare d'Eau
25031 Besançon Cedex
Tél. 03 81 25 81 25



DOUBS TOURISME

83 rue de Dole
25000 Besançon
Tél. 03 81 21 29 99



DÉPARTEMENT DU JURA

17 rue Rouget de Lisle
39039 Lons-le-Saunier Cedex
Tél. 03 84 87 33 00

JURA TOURISME

17 rue Rouget de Lisle CS80950
39009 Lons-le-Saunier Cedex
Tél. 03 84 87 08 88



COMMISSARIAT DU MASSIF DU JURA

Cité Administrative – 5, rue du Général Sarrail
25000 Besançon
Tél. 03 81 61 89 89



COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME – MARQUE MONTAGNES DU JURA

4 rue Gabriel Plançon
25000 Besançon
Tél. 03 81 25 08 08

