

# CYCLOTOURISME DANS LE NORD VAUDOIS : DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS POUR UN PLAN D'ACTION

Rapport final – Novembre 2024



# CYCLOTOURISME DANS LE NORD VAUDOIS : DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS POUR UN PLAN D'ACTION

## Mandants

Association de développement du Nord Vaudois (ADNV)

## Impressum

Utz, S., Pitton, Y., Messer, M.A. (2024). Cyclotourisme dans le Nord Vaudois : diagnostic et recommandations pour un Plan d'action. Bureau Mobil'homme, Lausanne (Suisse).

## Profil du mandataire

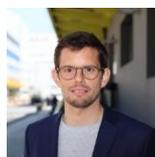
BMH - Bureau Mobil'homme accompagne les collectivités publiques, les prestataires privés ainsi que les organismes à but non lucratif depuis 2015 dans l'élaboration de stratégies d'activation des changements de comportement en matière de mobilité et d'occupation du territoire. BMH s'engage ainsi directement pour une mobilité plus soutenable, un milieu bâti plus inclusif et vivable, un territoire plus économe en ressources.

Retrouvez notre équipe et nos différentes études : [www.b-mh.ch](http://www.b-mh.ch)



Bureau Mobil'homme  
Avenue de Sévelin 28  
CH-1004 Lausanne  
[www.b-mh.ch](http://www.b-mh.ch)  
[info@b-mh.ch](mailto:info@b-mh.ch)

## Auteurs



**Stephan Utz.** Géographe, docteur en géographie (Université de Lausanne) Stephan Utz est spécialiste des questions d'implication des acteurs dans les projets d'aménagement du territoire et des méthodes de spatialisation de données. Chef de projet et membre de la direction de BMH depuis 2018, Stephan Utz possède une solide expérience de gestion de projet et travaille sur diverses thématiques liées à la mobilité et au territoire : interactions homme-nature, mobilité de loisirs, tourisme, etc. Il a piloté la réalisation de l'étude.



**Yannick Pitton.** Géographe urbaniste, titulaire d'un Master en urbanisme et aménagement du territoire (Université de Lausanne). Il s'intéresse particulièrement aux questions de mobilité durable et d'urbanisme, notamment en lien avec l'aménagement des espaces publics. Il est chargé d'études au sein du bureau Mobil'homme depuis 2022. Dans le cadre de la présente étude il a participé à la réalisation de l'ensemble des phases.



**Marc Antoine Messer.** Urbaniste (FSU), Master en histoire (UniGE), Master en urbanisme durable (UniL) et docteur ès Sciences (EPFL), il s'est spécialisé sur les questions de gouvernance territoriale, d'évolution des pratiques d'occupation de l'espace et de prise en compte des usages individuels dans les processus d'aménagement du territoire. Il est directeur et associé de BMH. Il a contribué à la réalisation de la phase 3 et à l'élaboration du Plan d'action.

## Sommaire

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS .....	4
1.1. Pourquoi un plan d'action cyclotourisme pour le Nord vaudois ?.....	4
1.2. Quels sont les objectifs de l'étude ?.....	4
1.3. Comment les recommandations pour le Plan d'action ont-elles été développées ?.....	4
1.4. Comment le rapport est-il organisé ?.....	5
2. CADRE CONCEPTUEL .....	6
2.1. Qu'est-ce que le cyclotourisme ?.....	6
2.2. Qui sont les cyclotouristes ?.....	6
2.3. Comment développer un territoire cyclable pour les loisirs ?.....	6
3. DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	8
3.1. Quelle est l'identité de la région et la clientèle touristique du nord vaudois ?.....	8
3.2. Comment se positionnent les territoires voisins en matière de cyclotourisme ? .....	11
3.3. Quelles infrastructures et offres pour le cyclotourisme dans le Nord Vaudois ?.....	13
3.4. Quelles sont les attentes et les besoins des acteurs du Nord vaudois pour y développer le cyclotourisme ?.....	18
3.5. Quelles sont les forces et faiblesses de l'offre actuelle et quelles sont les opportunités de développement ?.....	19
4. ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR LE PLAN D'ACTION.....	23
4.1. Quels enjeux pour développer le cyclotourisme dans le Nord Vaudois ?.....	23
4.2. Quelles orientations pour le Plan d'action ?.....	24
5. PROPOSITION DE PLAN D'ACTION .....	26
5.1. Organisation des mesures.....	26
5.2. Présentation des mesures .....	27
5.3. Tableaux de synthèse.....	44
5.4. Calendrier indicatif de mise en œuvre des mesures.....	50
6. CONCLUSIONS .....	51
ANNEXES.....	53

# 1. Contexte et objectifs

## 1.1. POURQUOI UN PLAN D'ACTION CYCLOTOURISME POUR LE NORD VAUDOIS ?

Dans un contexte de forte progression de la pratique du vélo, et ce aussi bien pour des déplacements pendulaires que liés aux loisirs, le développement d'offres et d'infrastructures spécifiques à ce mode de déplacement constitue un enjeu toujours plus central pour assurer l'attractivité touristique d'une région.

A travers la mise en réseau et la valorisation des composantes du territoire, le vélo est un outil de promotion touristique puissant, mais qui est actuellement encore peu mobilisé dans le Nord vaudois en comparaison avec d'autres régions en Suisse (ou au-delà). Par sa grande diversité paysagère et topographique, le Nord vaudois est un territoire qui convient à un large éventail de pratiques cyclistes, qui en combinaison avec des sites touristiques variés offre un potentiel important en matière de cyclotourisme.

En ce sens, l'ADNV souhaite mobiliser le vélo comme vecteur pour renforcer l'attractivité touristique du Nord vaudois en développant un concept régional cyclotouristique. L'objectif affiché de la démarche est de positionner le Nord vaudois comme un territoire cyclotouristique.

Plus largement cette réflexion s'inscrit également dans la stratégie plus large de l'ADNV à l'horizon 2026 qui vise à développer l'attractivité économique et à renforcer la cohésion régionale. Différents objectifs associés à cette stratégie d'ensemble doivent également être poursuivis à travers le développement de ce concept cyclotouristique, à savoir attirer des visiteurs dans la région, mais surtout de les capter au maximum, que ce soit via des offres d'hébergement, de restauration, des activités de loisirs et visites de sites touristiques. Il est également question d'améliorer la visibilité de la région et de soutenir et fédérer les acteurs locaux. En effet, différentes initiatives et offres cyclotouristiques se développent localement dans le Nord vaudois, mais celles-ci doivent être coordonnées pour aboutir à un concept régional.

Ainsi, l'ADNV souhaite disposer d'un plan d'action cyclotourisme, offrant une vue d'ensemble des mesures qui peuvent être progressivement déployées pour accompagner le

développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois.

## 1.2. QUELS SONT LES OBJECTIFS DE L'ETUDE ?

Afin de répondre à ces ambitions, le présent travail poursuit les objectifs suivants :

- Identifier l'offre et les infrastructures actuellement destinées aux pratiques cyclistes de type loisirs-tourisme et déterminer les composantes territoriales pouvant être mises en valeur dans le cadre d'un plan d'action cyclotourisme ;
- Caractériser le public-cible, identifier ses attentes et déterminer les besoins des acteurs régionaux pour développer les activités liées au cyclotourisme ;
- Évaluer les points forts, les points faibles, du territoire par composantes et déterminer les opportunités de développement et les risques associés ;
- Définir les enjeux relatifs au développement de l'offre et des infrastructures en concertation avec les acteurs locaux des milieux concernés ;
- Décliner cette vision stratégique en différents axes et formuler des mesures pouvant être mises en œuvre dans un plan d'action.

Ce travail doit servir de base pour permettre ensuite à l'ADNV d'inciter les parties prenantes à coordonner leurs efforts en vue de la mise en œuvre des mesures.

## 1.3. COMMENT LES RECOMMANDATIONS POUR LE PLAN D'ACTION ONT-ELLES ETE DEVELOPPEES ?

Le travail pour aboutir à ces recommandations a été structuré en 4 phases :

1. Diagnostic territorial qui vise à identifier et caractériser les composantes territoriales ;
2. Évaluation de l'adéquation entre offre et demande : approfondissement des éléments identifiés dans le diagnostic territorial par une approche sensible auprès des acteurs locaux du tourisme ;
3. Consolidation de la vision stratégique globale et des axes stratégiques avec les acteurs régionaux pour orienter le travail de développement du plan d'action stratégique ;
4. Construction d'un Plan d'action qui détaille des propositions de mesures liées aux différents axes stratégiques et présente leur articulation.

#### 1.4. COMMENT LE RAPPORT EST-IL ORGANISÉ ?

Après un bref cadre conceptuel visant à apporter quelques éléments théoriques permettant de cadrer le travail (chapitre 2), les éléments de diagnostic issus des phases de travail 1 et 2 sont présentés dans le chapitre 3. Ce chapitre propose également une analyse des forces et faiblesses de l'offre cyclotouristique actuelle. Le chapitre 4 présente les principaux enjeux issus des phases précédentes, complétés par les enseignements issus de la phase 3 de concertation avec les acteurs régionaux.

Finalement, le chapitre 5 présente une proposition de Plan d'action. Celui-ci est structuré par axes. Les différentes mesures qui y sont associées sont détaillées dans des fiches. Un tableau synthétique des mesures propose une priorisation de leur mise en œuvre.

En complément, les annexes regroupent les différents documents ayant permis d'élaborer les mesures qui peuvent potentiellement être utiles à la mise en œuvre des mesures.

## 2. Cadre conceptuel

Ce chapitre expose quelques éléments conceptuels liés au développement du cyclotourisme dans les territoires qui ont servi à orienter le travail dans les différentes étapes.

### 2.1. QU'EST-CE QUE LE CYCLOTOURISME ?

De manière générale, on considère que le cyclotourisme est le tourisme qui se pratique en vélo. A la différence d'autres activités cyclistes, le cyclotourisme s'affranchit généralement des notions de performances sportives et de compétition. La pratique est variée et s'adapte à un tout type de public ou d'environnement et surfaces, mais se caractérise par le fait que le cyclisme reste le but premier du voyage. Certaines définitions associent au cyclotourisme également la notion de séjour, impliquant une nuitée, excluant de fait les excursionnistes. Dans le cadre de ce travail cette distinction n'est pas appliquée : une des finalités de ce Plan d'action étant d'augmenter la valeur ajoutée des touristes dans la région, que ceux-ci y séjournent ou non.

Développer le cyclotourisme dans un territoire, implique de ce fait de renforcer les liens entre l'offre touristique et cycliste<sup>1</sup>. Ceci nécessite une approche large visant tant à adapter l'offre touristique pour répondre aux attentes spécifiques que peuvent avoir des cyclotouristes, mais également de contribuer plus généralement à faciliter les déplacements à vélo dans le territoire.

### 2.2. QUI SONT LES CYCLOTOURISTES ?

Il existe différentes manières de classer les cyclotouristes en fonction des pratiques à vélo, en utilisant des critères tels que l'objectif du trajet, le type de vélo utilisé (VTC, vélo de route, VTT, gravel, électrique, cargo, etc.), l'expérience et les besoins. Cette classification spécifique se concentre uniquement sur l'aspect loisir et touristique du cyclisme, excluant ainsi l'utilisation quotidienne du vélo (domicile-travail par exemple). Selon cette approche, on distingue quatre catégories principales de cyclotouristes :

- Le cycliste itinérant : le vélo est utilisé pour le voyage et la découverte d'une destination en changeant d'hébergement au fil de sa

progression. Le territoire régional n'est alors qu'une étape du voyage. Cette pratique ne nécessite pas une expérience particulière et peut être réalisée avec divers types de vélos. Les besoins spécifiques à ces cyclistes sont surtout des hébergements et des services à vélo le long des itinéraires<sup>2</sup>;

- Le cycliste sportif : le vélo est utilisé pour une pratique sportive intense. Cette pratique nécessite un équipement particulier (VTT, vélo de route, gravel, etc.) et demande une certaine expérience à vélo. Il s'agit généralement de profils passablement spécifiques (peu de familles et d'enfants) et implique des besoins particuliers (repas, événements et infrastructures spécifiques, etc.) ;
- Le cycliste utilitaire : le vélo est utilisé comme un moyen de transport sur son lieu de vacances pour des déplacements du quotidien (courses, accès à une plage, accès à des sites de visite). Celui-ci peut être pratiqué par une diversité de profils et ne nécessite pas une expérience particulière ;
- Le cycliste de loisirs : Le vélo est utilisé comme un objectif de promenade et de découverte. Cette catégorie de cyclotouriste englobe une large diversité de profil (familles, amis, sportifs, etc.) et n'exige pas une expérience accrue à vélo. Elle demande toutefois des itinéraires pittoresques en lien avec une thématique régionale (patrimoine, bien-être, histoire, gastronomie, etc.).

Dans le cadre du développement de ce Plan d'action et en lien avec les stratégies de développement de l'attractivité touristique de l'ADNV, il convient de centrer la présente démarche principalement sur les cyclistes de loisirs mais également de considérer les cyclistes sportifs et les cyclistes itinérants en gardant à l'esprit que la finalité est de capter plus de touristes et d'augmenter leur valeur ajoutée sur le territoire.

### 2.3. COMMENT DEVELOPPER UN TERRITOIRE CYCLABLE POUR LES LOISIRS ?

Le développement de la cyclabilité des territoires est devenu un levier important pour les autorités publiques tant dans une optique de report modal que de valorisation territoriale. Pourtant, il est clair

<sup>1</sup> Canton de Fribourg, Service de la mobilité. (2023). Concours d'idées : Valorisation touristique de la Gruyère par le vélo. Synthèse des résultats.

<sup>2</sup> Vélo & territoires, coordinateur du réseau national cyclable. Développer le tourisme à vélo dans les territoires (2021). URL : [TAVTERR\\_misejour.pdf](#)

qu'une approche se limitant aux infrastructures – même si elles sont indispensables – ne suffit pas à inciter effectivement à la pratique du vélo au sein d'un territoire. Ainsi, une démarche holistique est indispensable, considérant d'autres aspects tels que la communication, la promotion, les perceptions et les valeurs associées à ce mode, ainsi que ses performances, comme la vitesse, la lisibilité et le coût. Ainsi, il est aussi nécessaire de construire une valorisation collective favorable à la mobilité cyclable et de mettre en place des politiques publiques visant à maximiser les performances du vélo par rapport à d'autres modes, ce qui a pour effet d'encourager sa pratique effective.

Selon le « Guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables » publié par l'Office fédéral des routes (OFROU)<sup>3</sup> et la Conférence Vélo Suisse, trois axes majeurs permettent d'orienter une stratégie cyclable dans un territoire :

- Le confort et la sûreté
  - Offrir des infrastructures cyclables sûres et lisibles
  - Garantir des services de qualité aux cyclistes.
- Interconnecté (en réseau)
  - Relier les points d'intérêts aux hébergements.
  - Garantir l'intermodalité avec les transports publics.
  - Mettre à profit les synergies entre le réseau quotidien et de loisirs.
- Attractivité et diversité
  - Proposer des parcours thématiques et des cadres attractifs pour une diversité de profils (et donc de pratiques) ;
  - Rendre visible la pratique du vélo sur le territoire.

Ces différents axes sont autant d'aspects qui ont contribué à la définition des propositions faites dans ce travail.

---

<sup>3</sup> Office fédéral des routes OFROU et Conférence Vélo Suisse. Guide pratique : Planification des réseaux de voies cyclables (2024). URL : [Guide pratique planification des réseaux de voies cyclables.pdf](#)

### 3. Diagnostic territorial

Cette section présente les principaux enseignements issus du travail de diagnostic territorial (phase 1) complété par les apports clés issus des entretiens réalisés avec les acteurs touristiques et cyclo touristiques locaux (phase 2). Elle vise à apporter une vision d'ensemble sur la situation actuelle du cyclotourisme dans le Nord vaudois. Ce diagnostic territorial repose sur une approche holistique considérant à la fois les composantes matérielles telles que l'accès au territoire, les infrastructures, les services dédiés au vélo, les points d'intérêt et les réseaux touristiques du territoire, ainsi que les aspects immatériels liés à la promotion du vélo et à l'identité touristique de la région.

Ce travail de diagnostic vise également à définir les sous-territoires touristiques pertinents le développement du cyclotourisme.

Le chapitre est structuré en 5 parties :

1. Identité touristique régionale et profil de la clientèle touristique de la région ;
2. Mise en perspective avec l'offre cyclotouristique dans les régions touristiques avoisinantes ou similaires ;
3. Inventaire des infrastructures et des offres actuellement dédiées au cyclotourisme dans le Nord vaudois ;
4. Bilan des attentes des acteurs clés du cyclotourisme autour de son développement dans la région ;
5. Synthèse des forces et des faiblesses de l'offre actuelle dans le Nord vaudois et une identification des opportunités de développement et des risques associés.

#### 3.1. QUELLE EST L'IDENTITE DE LA REGION ET LA CLIENTELE TOURISTIQUE DU NORD VAUDOIS ?

Ce chapitre vise à brosser un bref portrait de l'identité touristique du Nord vaudois et de sa clientèle, afin d'identifier les enjeux liés au développement du cyclotourisme et à son intégration dans cette identité.

Dans son ensemble, le Nord vaudois propose une offre touristique relativement riche et diversifiée alliant découverte du patrimoine naturel (lac, montagne, forêt), culturel, architectural et historique. La région offre également une vaste sélection d'activités, idéales pour les familles et centrées sur le bien-être, la découverte du savoir-faire local, la gastronomie régionale et les sports d'hiver.

Notre analyse met en évidence cette diversité, qui se décline par sous-territoires, avec certaines dont l'offre touristique est plus centrée autour du patrimoine naturel ou le sport comme le Jura et Pied du Jura, alors que pour le Vallon du Nozon c'est en premier lieu le patrimoine architectural et historique qui est mis en avant.

Ainsi, nous proposons un découpage du Nord vaudois en cinq sous-territoires touristiques en fonction de leur identité touristique autour de l'activité vélo : AggloY, Jura - Pied du Jura, Orbe – Vallorbe, Vallon du Nozon, et Vallon de la Menthue. La carte ci-dessous indique l'identité spécifique de chaque sous-territoire touristique identifié selon notre interprétation.

## Identité touristique par sous-territoire

### AggloY :

- Bien-être et activités culturelles ;
- Centre névralgique de l'activité touristique.

### Jura / Pied du Jura :

- Patrimoine naturel et le sport (hivernal et estival), savoir-faire.

### Orbe / Vallorbe :

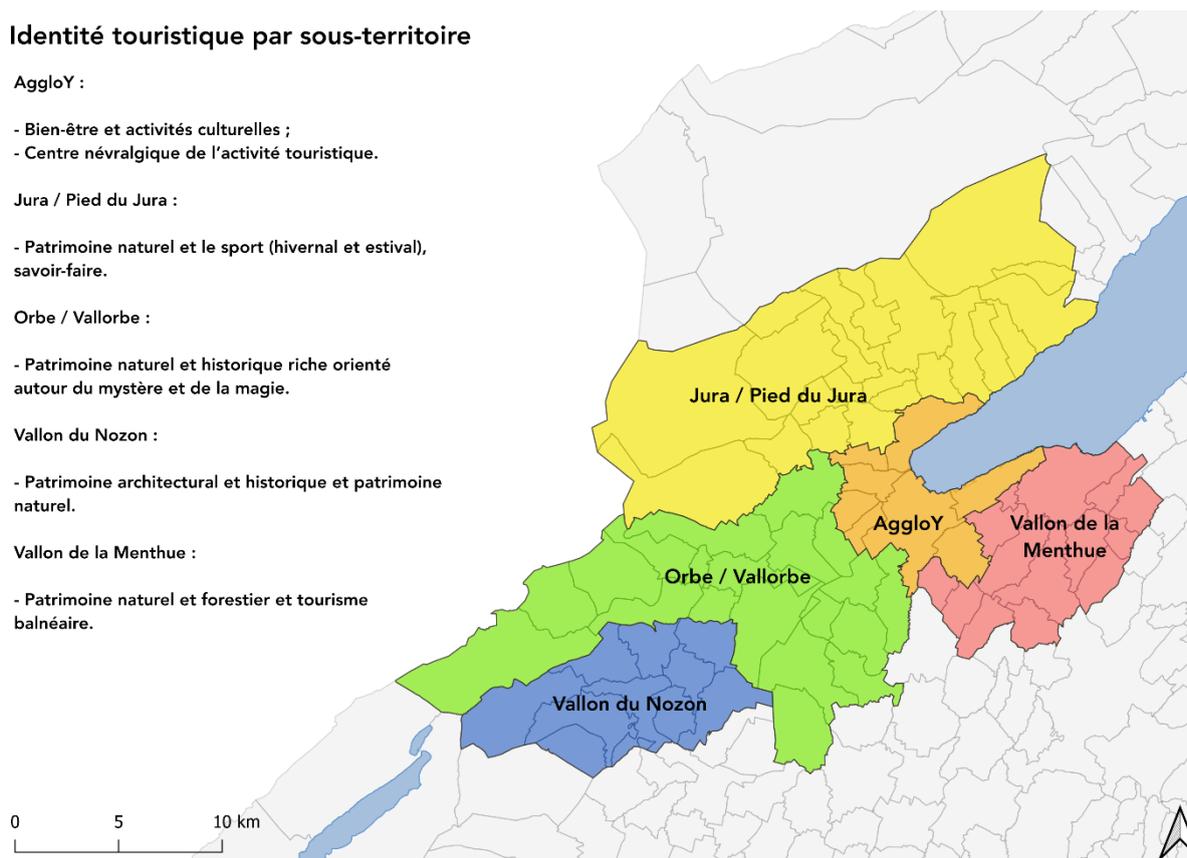
- Patrimoine naturel et historique riche orienté autour du mystère et de la magie.

### Vallon du Nozon :

- Patrimoine architectural et historique et patrimoine naturel.

### Vallon de la Menthue :

- Patrimoine naturel et forestier et tourisme balnéaire.



Les activités principales de la région ont été répertoriées par sous-territoires, ces points d'intérêt constituent des attracteurs touristiques clés pour la région, structurant l'offre touristique existante. Leur intégration dans la vision stratégique est donc essentielle pour exploiter pleinement leur potentiel.

Il est aussi important de souligner que chaque sous-territoire, sans exception, dispose de points d'intérêt forts, offrant une diversité d'activités allant du patrimoine à la culture, en passant par la nature et le savoir-faire. Cette diversité constitue également une force pour le territoire, car elle permet à chaque sous-territoire de se distinguer des autres tout en étant complémentaire.

Cette identité touristique riche et diverse présente un potentiel pour attirer un large spectre de visiteurs, offrant une opportunité significative pour le développement du cyclotourisme. Elle représente néanmoins un enjeu important nécessitant de réussir à interconnecter et unifier ces différents sous-territoires et leurs identités spécifiques pour proposer un concept cyclotouristique d'ensemble contribuant à renforcer l'identité régionale du Nord vaudois. Le défi d'unification et d'interconnexion des divers sous-territoires ne se limite pas au cyclotourisme, mais reflète également une problématique plus vaste liée au tourisme à l'échelle régionale.

## Marketing touristique

De manière générale, le cyclotourisme est correctement mis en avant tant au niveau du site internet qui propose différents itinéraires ainsi qu'au travers d'une récente carte vélo/VTT ou des posts de suggestions d'activités via les réseaux sociaux. En 2024, l'ADNV a également été présente au travers sa carte vélo/VTT à la Cycle Week de Zurich. Il existe un potentiel de renforcement au niveau de la coordination avec les entités touristiques partenaires de Jura & Trois Lac, Vaud Promotion ou Suisse Tourisme.

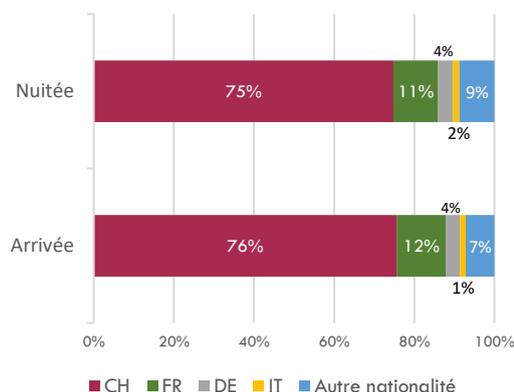


Développer un concept unique autour de la communication du vélo-loisirs apparait comme un enjeu important pour le Nord vaudois, il s'agit donc d'organiser et structurer la communication qui y est associée pour rendre celle-ci plus visible et cohérente à l'échelle de la région.

## Clientèle touristique

Les données HESTA<sup>4</sup> de 2023<sup>5</sup> montrent que, dans le Nord vaudois, la majorité des arrivées (76%) et des nuitées enregistrées (75%) proviennent de visiteurs suisses. Le ratio de nuitée par arrivée est de 1,72 en 2023 alors que la moyenne nationale en Suisse est de 2, et la moyenne cantonale est de 1,92, ce qui suggère que les durées de séjour dans le Nord vaudois sont généralement plus courtes. En 2023, la durée moyenne des séjours pour les touristes français et allemands tend à se rapprocher de celle des visiteurs suisses, avec une durée de séjour moyenne de 1,6 pour les Suisses, comparée à 1,7 pour les Français et 1,9 pour les Allemands, selon les données HESTA pour la région Jura & Trois-Lacs. Toutefois, ce sont principalement les autres touristes internationaux qui affichent une durée de séjour moyenne supérieure (p.ex. 2,7 pour les touristes américains).

Nationalité des visiteurs en fonction des arrivées et des nuitées en 2023



Les entretiens réalisés avec les acteurs locaux mettent en évidence différents profils de touristes fréquentant la région. Tout d'abord, un nombre significatif de touristes excursionnistes principalement constitué de familles et de retraités provenant des régions voisines. Pour les touristes séjournant au moins une nuit, il s'agit en grande partie d'une population suisse alémanique, notamment des 40 – 60 ans, des retraités et des familles avec enfants dans les campings. La clientèle suisse alémanique de plus de 40 ans est perçue par les acteurs touristiques locaux comme celle offrant les meilleures retombées économiques sur le territoire étant donné qu'elle a un pouvoir d'achat élevé.

<sup>4</sup> Il s'agit des statistiques de l'hébergement touristiques en Suisse. Elle est réalisée à l'échelle nationale et environ 6'000 hébergements (hotels, camping, etc.) sont questionnés.

<sup>5</sup> Seules les données HESTA de 2023, considérées comme l'année de retour à la normale, ont été prises en compte dans nos analyses en raison de la crise sanitaire qui a marqué la période 2020-2022.

Ces quelques éléments soulignent l'importance de développer des offres cyclotouristiques qui incitent les visiteurs suisses et français à prolonger leur durée de séjour. Les excursionnistes sont également un public-cible important sur lequel il s'agit de capitaliser à travers des offres cyclotouristiques, cela afin d'augmenter la valeur ajoutée par de l'hébergement ou de la consommation sur le territoire (activités, services, restauration). En effet, les retours des différents acteurs touristiques par rapport aux pratiques cyclistes laissent émerger que dans son ensemble le Nord vaudois attire passablement d'excursionnistes pratiquant le vélo de route, le VAE ou le VTT. Dans les hôtels, on observe majoritairement des cyclistes itinérants utilisant des vélos à assistance électrique (VAE). Ces derniers séjournent généralement pour une nuit avant de reprendre leur parcours. À Vallorbe, ces cyclistes suivent souvent la Route Verte, tandis qu'à Yverdon-les-Bains, il s'agit principalement de cyclotouristes faisant le tour du lac de Neuchâtel ou explorant le canton de Vaud en passant par la Route 5. Les campings accueillent eux une plus grande variété de cyclotouristes, comprenant notamment des familles, des vététistes et d'autres cyclistes itinérants (avec tentes).

En termes d'attentes des touristes, les données des offices du tourisme dans le Nord vaudois illustrent qu'il existe un attrait marqué pour les activités telles que la randonnée, qui occupe la première place, suivie de l'intérêt pour les musées et le patrimoine culturel. L'attrait pour la randonnée illustre l'envie des touristes d'explorer les richesses de la région. Le cyclotourisme émerge alors comme une option intéressante répondant à cette même quête de découverte caractéristique de la randonnée.

Les demandes classées par offices (ou sous-territoire) indiquent quant à elles les principales attentes touristiques des visiteurs et donc des expériences à privilégier dans chaque sous-territoire.

À Yverdon-les-Bains et Yvonand, l'intérêt pour les excursions en bateau est fréquemment exprimé par les touristes, ce qui suggère la nécessité d'intégrer une offre combinant vélo et bateau dans la proposition de cyclotouristique de la région. Le tableau ci-dessous indique les activités les plus demandées dans les offices de tourisme en 2023 dans le Nord vaudois.

Yvonand	Plage	Événements	Randonnée
Sainte-Croix	Randonnée	Act. hivernales	Musées

Orbe	Mosaïques	Randonnée	Patrimoine
Romainmôtier	Abbatiale	Concerts	Site naturel
Vallorbe	Fort Pré Giroud	Musée du Fer	Randonnée

Les statistiques présentées dans ce chapitre mettent en évidence la forte proportion d'excursionnistes dans la région, ainsi que la prédominance de visiteurs suisses alémaniques et français séjournant dans les établissements locaux. Ces données sont intéressantes, car elles permettent de mieux cibler la clientèle touristique du Nord vaudois, un levier essentiel afin de réussir à développer un concept cyclotouristique à même d'augmenter la valeur ajoutée des touristes.

### 3.2. COMMENT SE POSITIONNENT LES TERRITOIRES VOISINS EN MATIÈRE DE CYCLOTOURISME ?

L'objectif de ce chapitre est de brosser un bref portrait des différentes offres cyclotouristiques proposées par certains des territoires touristiques voisins du Nord Vaudois, le but est d'illustrer comment ceux-ci se positionnent en matière de cyclotourisme afin d'identifier les opportunités pour s'en démarquer et les synergies potentielles.

Le **Parc Jura vaudois**, qui s'étend également sur une partie du Nord vaudois, offre un large éventail d'itinéraires cyclistes et VTT (y compris électriques), affiliés à SuisseMobile. Ces itinéraires, qui traversent la région pittoresque autour du Lac de Joux et les paysages montagneux du Jura vaudois, sont généralement accessibles et conçus pour tous, notamment les familles. En plus, un circuit gustatif, ouvert à tous les niveaux, débute à Bière. Ce parcours invite à explorer diverses spécialités régionales certifiées "Produit des parcs suisses" et à découvrir les "Entreprises partenaires" du Parc naturel régional Jura vaudois, offrant ainsi une expérience enrichissante tant sur le plan culturel que culinaire. L'offre proposée VTT dans ce territoire se rapproche de l'offre proposée dans la partie Jura du nord-vaudois. Une réflexion partagée avec le Parc Jura Vaudois peut être intéressante afin d'imaginer des itinéraires complémentaires sur les deux territoires et de concevoir une offre plus orientée sur le VTT loisirs que le VTT sportif.

La région du **Gros-de-Vaud** possède également quelques itinéraires à vélo, cependant, le cyclotourisme est peu mis en avant par les acteurs du tourisme, notamment l'office de tourisme d'Echallens. Une collaboration avec les acteurs du tourisme du Gros-de-Vaud peut être intéressante pour imaginer des itinéraires partagés entre les deux territoires.

La **région du lac de Morat** propose de nombreux itinéraires pour le cyclotourisme, notamment un itinéraire prisé du tour du lac de Morat qui regroupe de nombreuses activités culturelles comme la visite de grottes, de sites celtes, d'anciens abris historiques ou encore de plages et de lieux de dégustations. Un autre itinéraire propose une balade dans les sentiers maraîchers avec une halte possible au Papillorama. La région offre aussi des expériences uniques à vélo, telles qu'une promenade en Vélo-rail ou une partie de vélo-golf autour du lac, avec possibilité de louer vélos et équipements de golf directement à la gare de Morat. Des balades dans la Broye et des segments d'itinéraires nationaux SuisseMobile sont aussi proposées par la région du lac de Morat. L'offre sur ce territoire est passablement orientée famille, environnement lacustre et tourisme balnéaire, ce qui peut potentiellement entrer en concurrence avec les offres en lien avec le lac de Neuchâtel proposées sur le plateau Nord vaudois.

Le **Canton de Fribourg** propose un catalogue d'excursions à vélo, comprenant une sélection d'une dizaine de parcours à travers le canton, spécialement conçus pour les groupes scolaires. Ce guide détaille les lieux de pauses, les difficultés particulières et les situations de routes complexes en fonction de chaque itinéraire. Un manuel d'aide à la préparation des excursions est mis à disposition des enseignants. Comme ces itinéraires sont adaptés aux enfants, ils sont également attrayants pour les sorties en famille. Orienter son offre vélo à destination des classes peut être un segment intéressant à prendre en compte dans l'élaboration d'une offre cyclotourisme large et variée. Cette orientation a également été relatée par les acteurs locaux, qui notent que les classes scolaires constituent un excellent vecteur de promotion de la destination. En effet, une expérience réussie peut inciter les enfants, une fois adultes, ainsi que leurs amis et leurs parents, à visiter la région.

Pour accélérer le développement du cyclotourisme dans le canton de Fribourg, l'association "Fribourg Bike Friendly", regroupant tous les acteurs du vélo, a été créée en 2024. Sa mission est d'intégrer le vélo et le VTT dans l'offre touristique du canton, en visant à en faire un véritable levier économique dès 2025. Un guide pratique a également été conçu à l'intention des prestataires membres pour les aider à mieux accueillir les cyclistes. Un catalogue de mesures est mis à disposition des prestataires, et ces derniers peuvent obtenir un label si leurs installations répondent aux critères de qualité définis.

De plus, grâce à la Nouvelle Politique Régionale (NPR) qui soutient financièrement des projets innovants dans les secteurs du tourisme et de l'industrie, un système de subventions a été instauré pour encourager les prestataires à investir dans des infrastructures adaptées à l'accueil des cyclistes. Des règlements et des critères précis ont été définis pour déterminer les conditions d'éligibilité à cette aide.<sup>6</sup>

La **région de Gruyère** offre un large éventail de parcours pour le vélo, le VTT (avec environ 32 circuits) et le vélo électrique, adaptés à tous les niveaux. Ces parcours varient de facile à moyen, idéaux pour les familles et les débutants, jusqu'à des tracés plus exigeants conçus pour les cyclistes aguerris. La région dispose également de deux parcs dédiés au VTT, et propose une expérience combinant E-VTT et dégustation de fondue, ainsi qu'un circuit gastronomique. Cette offre est directement concurrentielle à ce que la région du nord-vaudois peut développer.

Les régions touristiques avoisinantes offrent déjà un vaste choix d'activités cyclistes, couvrant le vélo traditionnel, le VTT, et les VAE. Cette diversité d'offre s'adresse à un public large, avec un accent particulier sur le cyclotourisme familial. Le défi ici réside donc dans la conception d'une offre de cyclotourisme à la fois diversifiée et étendue, qui se distingue des expériences proposées dans les territoires adjacents.

Certaines destinations comme la région du lac de Morat semblent se démarquer par leurs activités uniques et originales en lien avec le vélo, comme le vélo-rail et le vélo-golf. Par conséquent, il est donc crucial de développer des expériences originales autour du cyclotourisme pour se démarquer des autres régions touristiques.

Les propositions de cyclotourisme des autres régions s'ancrent généralement dans une identité unique. Le Nord vaudois, quant à lui, se distingue par la richesse et la diversité de son identité et, par extension, des expériences qu'il peut offrir. Le défi réside donc dans la conception d'une offre intégrée qui facilite la découverte des différentes richesses identitaires du territoire.

<sup>6</sup> HTR.ch. Le projet «Bike Friendly» passe à la vitesse supérieure (2024).  
URL : [Le projet «Bike Friendly» passe à la vitesse supérieure - htr.ch](https://www.htr.ch/fr/le-projet-bike-friendly-passe-a-la-vitesse-supérieure)

### 3.3. QUELLES INFRASTRUCTURES ET OFFRES POUR LE CYCLOTOURISME DANS LE NORD VAUDOIS ?

Cette partie se focalise sur les composantes matérielles du territoire et en particulier les aspects relatifs à son accessibilité, aux infrastructures cyclables ainsi que les services et offres cyclotouristiques existantes.

#### Accessibilité et infrastructures de transports

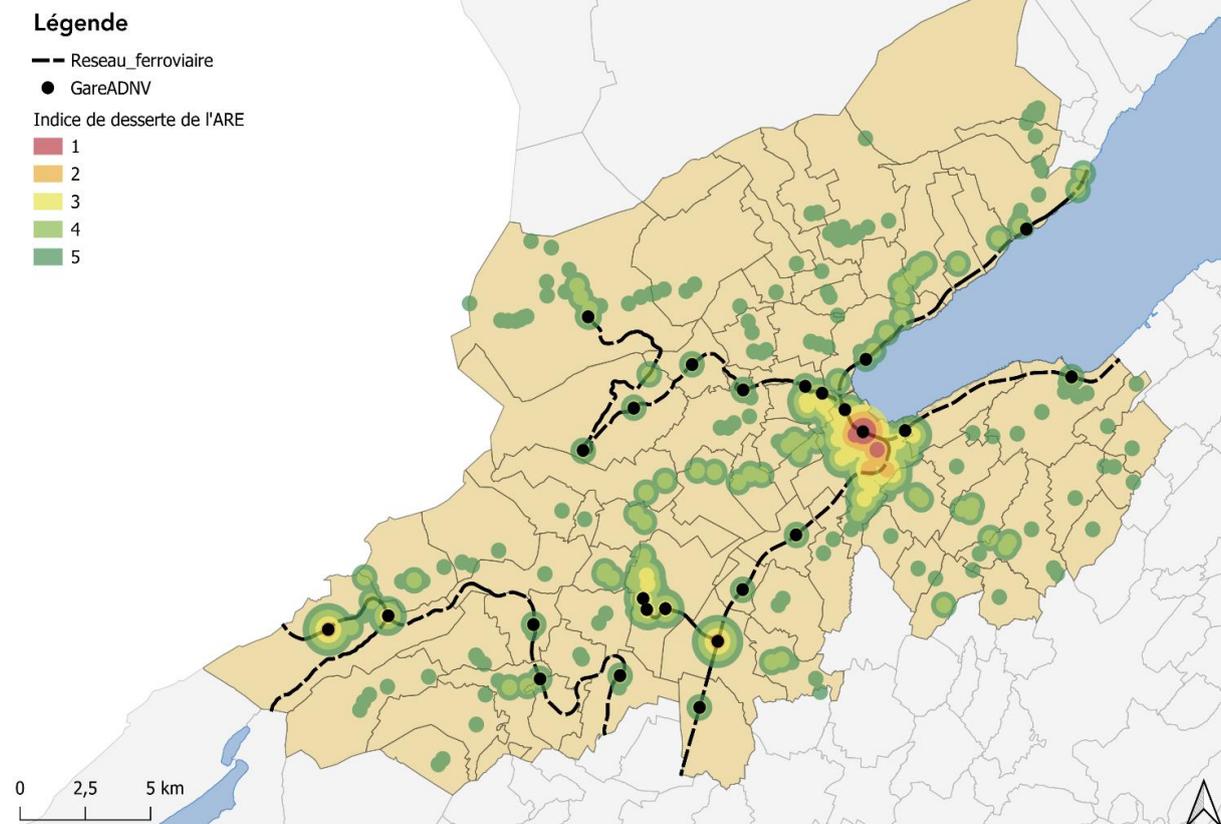
En termes d'accessibilité, le Nord vaudois bénéficie d'une excellente accessibilité grâce à ses réseaux de transport. L'infrastructure autoroutière et routière et son positionnement sur le réseau y offrent un accès facilité depuis l'ensemble de la Suisse mais également depuis la France voisine. La situation est similaire pour l'accessibilité en transports publics (TP) où Yverdon-les-Bains est très bien desservi depuis toute la Suisse. La gare de Vallorbe est quant à elle située sur la liaison internationale Lausanne-Paris, offrant ainsi une accessibilité directe depuis la France. Le réseau TP est également bien développé au sein du territoire avec un réseau ferroviaire desservant plus de 20 gares dans le territoire. Bien que la majorité du réseau ferroviaire soit exploitée

ferroviaire, un vaste réseau de bus exploité par Travys et CarPostal offre une accessibilité étendue à toute la région. L'accessibilité TP au territoire est illustrée sur la carte ci-dessous basée sur l'indice de desserte développé par l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

En ce qui concerne le transport par bateau, la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM) possède uniquement une ligne dans le Nord vaudois. Cette voie navigable connecte Yverdon-les-Bains à Grandson, avant de se diriger vers Gorgier et finalement arriver à Estavayer. Durant la haute saison, de mai à septembre, ce service n'est proposé que deux fois par jour. A noter que les débarcadères situés dans le Nord vaudois enregistrent les plus faibles taux de fréquentation, ce qui pourrait justifier la limitation des trajets proposés.

Cette bonne accessibilité du Nord vaudois et la qualité de l'offre de transport à l'intérieur de la région constituent certainement des atouts importants sur lesquels capitaliser pour y développer un concept cyclotouristique reposant sur une complémentarité entre les modes.

#### L'accès au territoire nord-vaudois en transports publics



par les CFF, la compagnie Travys gère aussi deux lignes ferroviaires dans la région (Yverdon-Ste Croix et Chavornay-Orbe). En complément au réseau

Cependant, cette excellente accessibilité est certainement aussi un des facteurs qui y favorise le tourisme excursionniste, et dans l'optique de

maintenir plus longtemps ces visiteurs sur le territoire, il est nécessaire de développer des offres cyclotouristiques répondant spécifiquement à cet enjeu.

Dans l'optique de développer un concept cyclotouristique reposant sur l'intermodalité, il est central d'assurer l'intégration du vélo avec les TP que ce soit le train, le bus ou le bateau, afin de créer des conditions d'utilisation optimales pour les touristes souhaitant explorer la région en vélo.

Actuellement, les différentes entreprises de transports publics actives dans le Nord vaudois ont déjà mis en place différentes offres qui visent à favoriser cette intermodalité. Au-delà des offres mises à l'échelle nationale par les CFF pour transporter les vélos dans les trains (p.ex. cartes journalières vélo, passeports vélo), Travys permet par exemple d'embarquer librement un vélo pour les voyageurs sur la ligne de train reliant Yverdon-les-Bains et Sainte-Croix. Au-delà de cette offre, les tarifs nationaux sont appliqués (prix d'un billet demi-tarif). La ligne Orbe-Chavronay exploitée par Travys ne permet actuellement pas d'embarquer de vélo, mais ceci devrait être possible suite à sa modernisation prévue pour l'horizon 2026. Sur les lignes de bus régionales exploitées par CarPostal aucune offre spécifique au vélo n'est actuellement déployée comme cela est le cas dans d'autres régions où des portes-vélos équipent les bus.

Pour les liaisons lacustres, la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM), propose des offres spécifiques pour les touristes à vélo : un ticket classique pour un voyage et une carte journalière pour la journée. Les passeports vélo CFF sont également acceptés et des tarifs préférentiels sont disponibles pour les sorties scolaires à vélo. Les navires étant anciens, ils ne sont pas spécifiquement équipés pour transporter les vélos. Ainsi, le nombre de cyclistes qu'ils peuvent accueillir est restreint et dépend de la fréquentation et la réservation est donc recommandée pour les groupes de cyclistes.

En termes d'aménagements et de services aux arrêts TP, l'offre est très variable sur le territoire avec par exemple une offre simple de stationnement vélo aux principales gares Travys, mais l'équipement est par exemple insuffisant pour les débarcadères LNM. Le stationnement sécurisé et l'offre de services connexes (entretien, location, cassier) constituent des leviers importants pour favoriser le développement de l'offre cycliste en complémentarité avec les TP. L'aménagement des haltes (ou des espaces avoisinants) étant

généralement également du ressort des communes, il existe un enjeu pour inciter et soutenir celle-ci dans de telles démarches. En parallèle, l'accueil des vélos dans le matériel roulant/navigant est également un aspect central, que les entreprises de TP peuvent développer. De même, il émerge également un enjeu important dans le développement d'offres combinées et de la communication sur les pratiques combinées entre TP et vélo.

## Itinéraires cyclables

En termes d'infrastructures cyclables, le Nord vaudois est doté d'une offre relativement importante en parcours dédiés aux amateurs de cyclisme et de VTT. Pour le vélo (en bleu sur la carte ci-dessous), la région bénéficie de deux itinéraires nationaux, trois régionaux et quatre locaux répertoriés par SuisseMobile<sup>7</sup>. Concernant le VTT, elle bénéficie d'un itinéraire national, un régional et trois locaux répertoriés par SuisseMobile. De nombreux itinéraires informels, sont également partagés en ligne sur des plateformes telles que Strava ou Komoot. Cette « offre » informelle permet, en complément à des itinéraires formels, de répondre à certaines attentes plus spécifiques liées à certaines

pratiques cyclistes (pour des types de vélos, orienté performance, etc.).

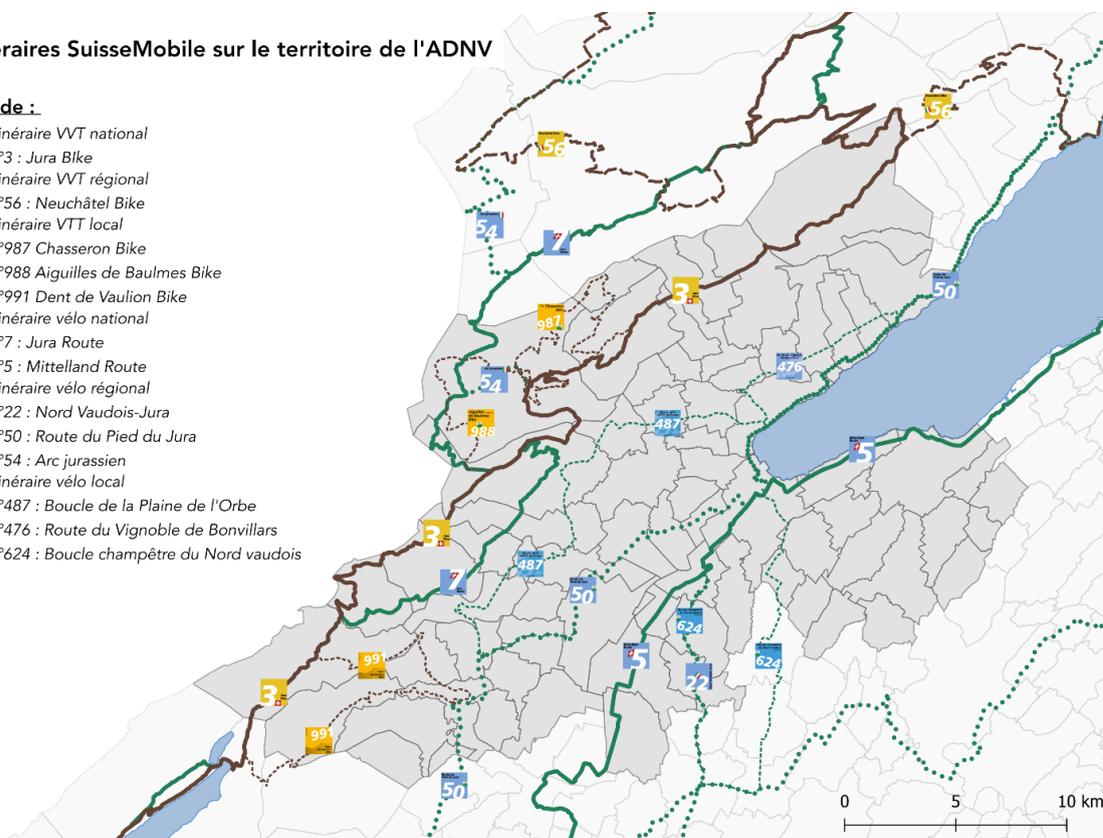
Aucun parcours orienté spécifiquement gravel bike ou vélo à assistance électrique (VAE) n'est proposé dans la région. Il est également important de noter qu'à ce jour, ces itinéraires ne font pas de liens directs (pas de valorisation) avec des points d'intérêt touristiques.

La plupart des parcours cyclistes et VTT de SuisseMobile sont facilement accessibles par train depuis Yverdon-les-Bains, bien que la durée du trajet puisse varier. Toutefois, certains itinéraires nationaux ou régionaux sont moins faciles d'accès, car leur point d'arrivée se situe en dehors du Nord vaudois (p.ex. Nyon, Bière, Couvet, etc.) et qu'il n'existe pas de liaisons TP directes pour s'y rendre.

### Itinéraires SuisseMobile sur le territoire de l'ADNV

#### Légende :

- Itinéraire VTT national  
n°3 : Jura Bike
- - - Itinéraire VTT régional  
n°56 : Neuchâtel Bike
- ..... Itinéraire VTT local  
n°987 Chasseron Bike  
n°988 Aiguilles de Baulmes Bike  
n°991 Dent de Vaulion Bike
- Itinéraire vélo national  
n°7 : Jura Route  
n°5 : Mittelland Route
- ..... Itinéraire vélo régional  
n°22 : Nord Vaudois-Jura  
n°50 : Route du Pied du Jura  
n°54 : Arc jurassien
- ..... Itinéraire vélo local  
n°487 : Boucle de la Plaine de l'Orbe  
n°476 : Route du Vignoble de Bonvillars  
n°624 : Boucle champêtre du Nord vaudois



Afin d'assurer l'intégration des offres touristiques de la région dans ces itinéraires, le développement de boucles complémentaires liant différents points d'intérêts régionaux par exemple par thématique émerge comme une opportunité intéressante. De même l'accessibilité en TP des points de départ des itinéraires émerge comme un enjeu important. Pour les points d'arrivée ou de départ peu accessibles, il est envisageable de développer des itinéraires qui relient les gares, tirant ainsi parti du vélo comme un moyen de transport touristique à part entière.

### Services et offres cyclotouristiques

En complément des itinéraires cyclables, le développement d'un concept cyclotouristique nécessite également de s'intéresser aux services et offres déjà existantes dans le territoire, pour identifier les potentiels de développement. En effet, plus que pour les pratiques cyclistes pendulaires ou sportives, le cyclotourisme dépend plus fortement de prestations de service telles que location/réparation/entretien ou d'offres combinées<sup>8</sup>.

Dans son ensemble, le Nord vaudois, bénéficie d'un réseau dense de services de location et réparation de vélos. Une majorité de ces services se situe à Yverdon-les-Bains, mais il existe également d'autres prestataires dans les centres secondaires (p.ex. Vallorbe, Sainte-Croix, Orbe). Ce maillage est un atout pour développer le cyclotourisme dans la région, puisqu'il permet d'envisager des collaborations avec ces prestataires privés déjà implantés.

La ville d'Yverdon-les-Bains est déjà engagée activement avec BikesLab, notamment partenaire de son événement annuel « Rallye Cyclo Touriste ». Ce prestataire est spécialisé dans la mise en selle (initiation du vélo au sens large), la location et la réparation de vélos, notamment pour des événements. Ce prestataire propose également des offres combinées articulant location de vélo et activités telles que grillades, pique-niques, fondue, ou voile, ainsi que des parcours informels en VAE. C'est également le cas du prestataire vélo Val'Bikes à Vallorbe qui collabore activement avec les hôteliers de la ville pour l'entretien et la location des vélos. Selon Bikeslab, l'entretien et la réparation sont d'ailleurs des services moins rentables, car les

touristes viennent de manière générale avec des vélos en bon état, il s'agit en réalité surtout de petites réparations.

L'offre de service de transport de bagages pour les cyclotouristes en itinérance reste relativement limitée dans la région, avec seulement Eurotrek et les CFF offrant cette option. Ce service s'avère particulièrement pratique pour les séjours cyclistes nécessitant des changements d'hébergement, et pourrait contribuer au maintien des touristes dans le Nord vaudois en y offrant la possibilité de varier leurs lieux de séjour. L'hôtel de la Concorde à Vallorbe est partenaire d'Eurotrek pour le transport des bagages, ce prestataire offre la possibilité de mettre en avant l'établissement lors de la réservation d'une itinérance.

Concernant les services de mobilité, Donkey Republic à Yverdon-les-Bains est le seul prestataire dans la région offrant des vélos en libre-service pour les déplacements dans son aire urbaine. Ce service ne couvre pas les déplacements hors de cette aire urbaine, nécessitant ainsi de recourir à la location de vélos pour des trajets plus lointains. Ce service est particulièrement pertinent pour un usage utilitaire du vélo par les touristes logeant à Yverdon-les-Bains et désireux d'explorer la ville et ses alentours. Les années précédentes, la ville d'Yverdon-les-Bains a d'ailleurs offert à ses visiteurs, des bons pour l'utilisation de ce service, leur permettant ainsi de louer des vélos gratuitement pendant une journée. Pour accéder à ce service, il suffit d'installer l'application et de créer un compte, il est ensuite facile d'avoir accès à la flotte en libre-service. L'application est également en plusieurs langues, ce qui facilite l'utilisation par les touristes non-francophones.

### Hébergements

En termes d'hébergement, la région possède uniquement trois hôtels labélisés officiellement pour l'accueil de vélo, assurant la présence de services spécifiquement dédiés tels qu'un local vélo sécurisé, des bornes de recharge et du matériel de réparation, etc. C'est le cas par exemple de l'hôtel de la Prairie à Yverdon-les-Bains, qui collabore activement avec Bikeslab pour la réparation et la location de vélos, et qui offre une diversité de services pour ses clients (service de buanderie, nettoyage des vélos, local sécurisé, etc.). Pour cet hôtel, le label *Bike Hotels & Lodgings*, bien que coûteux, apporte des plus-values en termes de communication (apparition dans la

<sup>8</sup> Voir p.ex. : France Vélo Tourisme, & Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire. (2024). Guide pratique Accueil Vélo. France Vélo Tourisme. URL : [2024-Guide-Accueil-Velo\\_CT.pdf](https://www.francevelo.com/IMG/pdf/2024-Guide-Accueil-Velo_CT.pdf)

brochure SuisseTourisme). Les hôtels non-labélisés peuvent également accueillir des cyclistes et offrir des services à vélo, c'est le cas de l'Hôtel de la Concorde à Vallorbe, qui au vu de sa petite taille, ne souhaite pas se labéliser. Cet hôtel possède un arrangement direct avec Eurotrek, la société s'arrange avec l'hôtel pour héberger des touristes itinérants de la Route Verte (empruntant l'itinéraire national 7).

Les campings sont également des relais intéressants pour le développement du cyclotourisme. Il en existe plusieurs campings dans le Nord vaudois, Yverdon-Plage et le camping VD8 par exemple, la plupart d'entre eux se situent à proximité du lac de Neuchâtel. Le camping Yverdon Plage par exemple offre à ses clients, en collaboration avec Bikeslab, la possibilité de louer et réparer des vélos. Une borne Donkey Republic a également été mise à disposition à la sortie du camping afin de permettre aux clients de pouvoir en emprunter un pour une courte durée.

Ainsi, l'offre d'hébergement actuelle, par sa diversité et sa répartition géographique, constitue certainement une base importante sur laquelle capitaliser pour développer un concept de cyclotourisme. Comme cela est déjà fait par certains hôteliers, la mise à disposition de services pour les cyclistes, le développement d'offres combinées, et l'information directe des hôtes sur les possibilités cyclo touristiques constituent certainement des aspects à développer dans ce cadre.

### 3.4. QUELLES SONT LES ATTENTES ET LES BESOINS DES ACTEURS DU NORD VAUDOIS POUR Y DEVELOPPER LE CYCLOTOURISME ?

Les différents éléments présentés dans les parties précédentes (3.1 à 3.3) ont été enrichis et discutés avec une sélection d'acteurs régionaux potentiellement concernés par le développement d'un concept cyclotouristique dans le Nord vaudois. La sélection a été réalisée en concertation avec l'ADNV de manière à couvrir différents secteurs d'activités (tourisme, mobilité, hébergement, service, etc.) et inclure des acteurs publics et privés des différents sous-territoires. Ainsi, une quinzaine d'entretiens individuels semi-directifs ont été menés, portant sur l'offre actuelle, les attentes des touristes, l'intérêt pour développer le cyclotourisme, et leurs attentes. Le tableau ci-après présente les acteurs interrogés.

#### Collectivités publiques

- *Paolo Degiorgi, directeur du parc jura vaudois ;*
- *Samuel Glayre, Responsable de l'office mobilité à Orbe ;*
- *Benoît Corday, Responsable mobilité à Yverdon-les-Bains ;*
- *Greg Perrenoud, chef de service Sports et activité physique d'Yverdon-les-Bains ;*
- *Laurent Hall et Vincent Demieville, responsable touristique pour Sainte-Croix/Les Rasses ;*
- *Annick Voirol-Reymond, Déléguée aux affaires culturelles et touristiques à Grandson ;*
- *Ronei Flavino, Urbaniste-aménagiste, AggloY ;*
- *Christine Leuenberger, Municipale de Vallorbe.*

#### Entreprises de transports publics

- *Marine Kerhoas, Directrice Département relation client et communication chez Travys ;*
- *Timothée Sprunger, responsable marketing chez LNM.*
- *Fabio Zen, Product manager, Service aux voyageurs, Carpostal*

#### Prestataires privés, services-vélo

- *Val'Bikes à Vallorbe ;*
- *Quentin Pellaux de BikeLab à Yverdon-les-Bains.*

#### Hébergements

- *Mathias Niquille de l'hôtel La Prairie à Yverdon-les-Bains ;*
- *Catherine Künzler, directrice de l'hôtel de la Concorde à Vallorbe ;*
- *Jaime Montaldo du camping Yverdon-Plage.*

Ces entretiens ont permis de faire émerger les principales attentes et besoins de ces acteurs en vue de développer le cyclotourisme.

Globalement, il émerge un consensus de ces acteurs, qu'il s'agisse des hôteliers, des entreprises

de transport, des prestataires de services vélos, ainsi que des municipalités, sur le fait que le cyclotourisme représente une opportunité de valeur ajoutée importante pour la région et que le Nord Vaudois gagnerait à se positionner comme une destination à vélo. La région possède un potentiel encore peu exploité, mais immense pour ce type d'activité, grâce notamment à la diversité de son territoire (Plaine / Jura), à son accessibilité facilitée (proximité entre les lieux d'intérêt) et à la richesse de son offre touristique. Le cyclotourisme est également perçu comme une forme de tourisme durable et écologique, ce qui est un atout majeur dans la communication sur la région. Dans ce sens, le vélo doit vraiment être considéré comme un moyen de transport touristique à part entière, tout en répondant à une diversité de pratiques (VAE, gravel, VTT, etc.) et de profils (familles, enfants, retraités, etc.).

Toutefois, différents aspects ont été relevés par ces acteurs comme des points faibles actuels dans le développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois :

- Manque général de visibilité du cyclotourisme dans l'offre touristique actuelle ;
- Absence de cadre stratégique pour orienter le développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois ;
- Manque de coordination et d'accompagnement des acteurs touristiques dans le développement et la promotion de l'offre cyclotouristique ;
- Manque d'offres destinées au cyclotourisme et intégrant les prestataires locaux (hébergements, services pour vélo, etc.) p. ex. offres combinées intégrant des activités touristiques locales, cartes touristiques avec rabais, offres tarifaires ;
- Absence de supports de communication et d'informations (physiques et digitaux) uniformisés à l'échelle du Nord vaudois et de documents dans les supports de communication de la région ;
- Faible valorisation et besoin d'actualisation/développement des itinéraires actuels dans le but de proposer une véritable expérience aux cyclotouristes. Certains de ces itinéraires ne sont pas forcément adaptés à la clientèle actuelle (pas forcément sportive) et ces itinéraires n'intègrent que peu les activités hors-vélo situées sur les tracés ;
- Manque de services et d'infrastructures destinées aux cyclistes à proximité des sites touristiques, notamment les bornes de recharges et des stationnements sécurisés. Cela nécessite de développer l'offre pour qu'elle soit la plus homogène possible sur le territoire, mais également de mieux communiquer autour de son existence (signalétique uniforme, cartographie) ;
- Nécessité de développer un concept d'ensemble en matière de cyclotourisme, mais le besoin de ne pas mettre de côté dans le développement de l'offre certaines pratiques plus spécifiques à certains territoires ou publics (p.ex. VTT, Gravel, VAE).

### 3.5. QUELLES SONT LES FORCES ET FAIBLESSES DE L'OFFRE ACTUELLE ET QUELLES SONT LES OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT ?

Les éléments présentés dans les parties précédentes de ce chapitre ont permis de faire émerger

différentes thématiques qui apparaissent comme centrales dans le développement d'une stratégie cyclotouristique dans le Nord Vaudois. Six thématiques principales peuvent ainsi être retenues :

- L'accessibilité en transports publics ;
- Les itinéraires cyclotouristiques ;
- Les offres cyclotouristiques (offres tarifaires/combinées, excursions, etc.) ;
- L'offre d'hébergement ;
- Les services destinés aux cyclotouristes (entretien, location, infrastructures, équipements) ;
- La communication autour du vélo.

Dans l'optique de faire émerger les grands enjeux liés au développement de cette stratégie cyclotouristique, une approche par analyse SWOT a été réalisée pour chacune de ces 6 thématiques. Elle a permis de synthétiser les principales forces et faiblesses qui y sont liées et identifier les opportunités et les risques pouvant être associés à leur développement.

Les tableaux ci-après présentent les matrices SWOT pour ces 6 thématiques.

Thématiques	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques
Accessibilité en transports publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une bonne accessibilité générale en transports publics pour accéder à la région du nord-vaudois.</li> <li>• Une offre de transports publics développée au sein du territoire permettant un accès aux principaux itinéraires cyclables du nord vaudois.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un niveau de desserte variable selon les sous-territoires.</li> <li>• Une intermodalité vélo-TP très variable selon les axes et les modes, notamment en termes d'offres tarifaires. Il existe peu d'offres combinées avec les TP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le vélo peut être utilisé comme une offre complémentaire pour desservir les sites touristiques du territoire.</li> <li>• Une ouverture ressentie de la part de Travys et LNM afin de mieux intégrer le vélo (offres tarifaires, services en gare et en débarcadère, etc..).</li> <li>• Une opportunité de développer les liaisons lacustres en combinaison avec le vélo.</li> <li>• Capitaliser sur le développement vélo-loisirs pour développer l'offre pour le vélo pendulaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une capacité infrastructurelle limitée des transporteurs pour l'accueil du vélo.</li> <li>• Un renforcement des conflits d'usage entre modes.</li> <li>• Capturer de nouveaux touristes via le cyclotourisme ne pas réussir à les faire venir et/ou se déplacer en TP dans le territoire.</li> </ul>
Offre de cyclotourisme (offre tarifaire, offre combinée, excursions)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des acteurs locaux ouverts / dans l'attente du développement de nouvelles offres cyclotouristiques.</li> <li>• Des acteurs locaux ont déjà mis en place des offres cyclotouristiques intéressantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le tourisme régional repose peu sur des offres cyclotouristiques pour la valorisation des différents sites / activités.</li> <li>• Les offres cyclotouristiques existantes ne sont pas centralisées et relativement peu mises en avant par les acteurs publics du tourisme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S'appuyer sur l'ouverture des acteurs locaux et les offres cyclotouristiques existantes pour les multiplier et les renforcer.</li> <li>• S'inspirer d'initiatives mises en place dans d'autres territoires pour développer de nouvelles offres cyclotouristiques.</li> <li>• S'appuyer sur la richesse et la diversité du territoire pour faire émerger des offres cyclotouristiques variées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer des offres similaires à ce qu'il se fait dans d'autres territoires touristiques avoisinants.</li> <li>• Générer une concurrence déloyale entre les prestataires publics et privés en valorisant / soutenant certaines initiatives et pas d'autres.</li> <li>• Développer des offres cyclables inéquitables entre les régions/ et les destinations. Il est donc nécessaire de réussir à mettre en valeur des offres dans tous les territoires.</li> <li>• Développer des offres cyclables sans considérer les canaux de distribution et la complexité associée.</li> <li>• Ne pas réussir à coordonner les différents prestataires impliqués dans des offres cyclables.</li> </ul>
Thématiques	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques

<p><b>Offre d'hébergement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des hébergements assez bien équipés, qui ont l'envie et l'habitude d'accueillir des cyclistes</li> <li>Une diversité générale de l'offre d'hébergement et bonne répartition sur le territoire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un manque de ressources pour guider les cyclotouristes (supports physiques et digitales, informations)</li> <li>Une absence de cadre pour favoriser la collaboration entre les acteurs touristiques de la région.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre à disposition des ressources pour guider les cyclotouristes.</li> <li>Soutenir le développement des services à destination des touristes auprès des hébergeurs (avec ou sans labélisation).</li> <li>Capitaliser sur des offres combinées hébergements/restauration et cyclotourisme pour «capter» les touristes plus longtemps et/ou augmenter la valeur-ajoutée.</li> <li>Créer un réseau entre les acteurs de l'hébergement/restauration et les autres acteurs du cyclotourisme de la région afin de mieux faire émerger des offres combinées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une difficulté à développer les services à vélo dans certains hébergements (contraintes logistiques)</li> <li>Un manque d'adhésion potentiel de la part de certains hébergeurs à la promotion du cyclotourisme</li> <li>Ne pas réussir à toucher les cyclotouristes allant dans des hébergements alternatifs (airbnb, maisons d'hôtes, etc..)</li> <li>Développer une in-équité entre prestataires soutenu et non soutenu.</li> </ul>
<p><b>Services destinés aux cyclotouristes (entretien, location, infrastructures)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des prestataires privés pour la location et la réparation présents ponctuellement sur le territoire ;</li> <li>Des services et des infrastructures dédiés aux cyclistes utilitaires sont déjà mis à disposition par les collectivités publiques sur le territoire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une offre de services insuffisante en lien avec les principaux sites touristiques du territoire ;</li> <li>Absence d'un inventaire de tous les services publics et privés à l'échelle régionale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de créer des partenariats fiables avec les prestataires de services (privés) pour des offres à vélo ;</li> <li>Intégrer les services (publics) et les infrastructures dédiés aux cyclistes utilitaires dans l'offre cyclotouristique ;</li> <li>Soutenir le développement des services par les acteurs locaux (communes, prestataires privés, hôteliers, campings, restaurateurs).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque d'offres de service par sous-territoires ou pour des types de services ou de public. Ne plus réussir à répondre à la demande, que ce soit de manière globale, ou alors de manière sectorielle (territoire, type de services/offres, types de publics).</li> <li>Générer une concurrence déloyale entre les prestataires privés en valorisant certains services et pas d'autres.</li> </ul>
<p><b>Communication du vélo-loisirs</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une communication touristique déjà structurée sur les sites et les activités phares de la région.</li> <li>Une communication centralisée autour d'un acteur (ADNV).</li> <li>Une communication déjà engagée à destination des locaux sur la pratique vélo (utilitaire et loisirs).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une communication touristique peu axée sur le vélo-loisirs et peu uniformisée parmi les acteurs du tourisme.</li> <li>Une diversité territoriale rendant la focalisation de la communication difficile sur un message précis sur le vélo-loisirs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Communiquer sur une offre cyclotouristique variée et originale valorisant la richesse du territoire.</li> <li>Capitaliser sur la communication déjà existante pour les locaux pour l'orienter vers les cyclotouristes.</li> <li>Capitaliser sur la présence d'un acteur unique pour porter la communication à destination des cyclotouristes (ADNV).</li> <li>Utiliser la population locale comme ambassadeurs pour promouvoir le territoire.</li> <li>Pouvoir promouvoir la durabilité des pratiques touristiques dans la région.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque d'adhésion de la part des acteurs touristiques afin d'avoir une communication uniformisée et cohérente.</li> <li>Ne pas se démarquer suffisamment des territoires avoisinants en ne focalisant pas la communication sur un axe spécifique en lien avec le vélo-loisirs.</li> </ul>

En synthèse, il émerge de cette analyse SWOT que les principales forces actuelles du Nord vaudois en matière de cyclotourisme sont la diversité de l'offre touristique offrant un potentiel intéressant pour développer le cyclotourisme, ainsi qu'une ouverture et une attente de l'ensemble des acteurs locaux pour le développement du cyclotourisme.

A l'opposé, en termes de faiblesses émergent certains manques en termes d'offres, de services et d'infrastructures dédiées aux cyclotouristes, un marketing touristique peu orienté sur le cyclotourisme et l'absence de cadre permettant de favoriser la collaboration entre les acteurs touristiques de la région autour du cyclotourisme.

Les principales opportunités qui se dégagent sont en premier lieu le fait que le territoire est adapté au vélo, avec une diversité d'offre touristique et de types de terrains offrant un potentiel pour capter un public et qu'il existe une base d'offre cyclo touristique intéressante qui semble pertinente à développer. La présence d'un acteur tel que l'ADNV,

à même de porter une telle démarche et unifier les différents acteurs autour de celle-ci constitue également une opportunité très importante. Finalement, développer une offre cyclo touristique est également une opportunité pour positionner le Nord vaudois en matière de tourisme durable.

Un tel développement comporte également différents risques, dont le plus grand est certainement de ne pas réussir à se démarquer suffisamment des autres territoires en misant sur la diversité de l'offre touristique existante et en ne focalisant pas l'offre cyclotouristique spécifiquement sur un aspect (p.ex. VTT, ou Famille, etc.). De plus le développement d'une telle stratégie comporte également le risque de générer une concurrence déloyale ou un déséquilibre entre acteurs en soutenant ou valorisant certaines initiatives ou sous-territoires et pas d'autres. Il émerge également qu'il est central de réussir à trouver des acteurs qui puissent porter eux-mêmes les mesures/actions de la stratégie cyclotouristique.

## 4. Enjeux et orientations pour le Plan d'action

Ce chapitre synthétise les principaux enseignements du diagnostic territorial sous forme d'enjeux. La discussion de ceux-ci avec un groupe d'acteurs régionaux a permis par la suite de déterminer les orientations à considérer pour le développement d'une stratégie cyclotourisme.

### 4.1. QUELS ENJEUX POUR DEVELOPPER LE CYCLOTOURISME DANS LE NORD VAUDOIS ?

Cinq grands enjeux ont été identifiés concernant le développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois. Ceux-ci sont formulés sous forme de questions.

- La stratégie cyclotouristique comme moyen pour augmenter les retombées économiques du tourisme dans le Nord Vaudois ?

Augmenter les retombées économiques touristiques constitue un enjeu important auquel la stratégie cyclotouristique doit contribuer. En effet, développer l'offre cyclotouristique peut permettre de stimuler la consommation dans la région (hébergement, commerces, activités) et prolonger la durée de séjour des touristes. Il s'agit donc non-seulement de développer une offre cyclotouristique destinée aux touristes venant dans la région pour y faire du vélo mais également une offre qui puisse permettre de capter des touristes non-cyclistes. Au-delà de la prolongation de la durée de séjour, la stratégie cyclotouristique doit s'inscrire dans l'ambition d'augmenter la valeur ajoutée des touristes en amenant les cyclotouristes vers les principaux sites d'activités touristiques du territoire, en leur faisant consommer des produits ou services locaux, etc. En ce sens, il est également central de développer une offre cyclotouristique relativement large et qui réponde à une diversité de profils et pratiques cyclistes.

- La stratégie cyclotouristique comme opportunité pour promouvoir le Nord vaudois et valoriser l'offre touristique existante ?

L'offre touristique actuelle, indépendamment du cyclotourisme, est déjà bien établie et organisée (hébergements, restauration, point d'intérêts, activités, etc.) et la promotion est également déjà bien structurée. Le développement de la stratégie cyclotouristique peut ainsi constituer un moyen pour valoriser l'offre touristique existante, en liant celle-ci à l'offre cyclotouristique. En matière de promotion, la stratégie cyclotouristique peut

également permettre de positionner le Nord vaudois sur ce créneau et se démarquer d'autres régions. L'enjeu est donc principalement dans l'intégration et la mise en lien entre l'offre touristique existante et le cyclotourisme, mais également dans le développement de certaines offres spécifiques permettant de se démarquer d'autres territoires.

- Comment soutenir et renforcer à travers une stratégie cyclotouristique un réseau d'acteurs locaux ?

Le développement de cette stratégie cyclotouristique doit permettre de fixer un cadre permettant aux différents acteurs touristiques locaux (collectivités, hébergement, office du tourisme, entreprises de transport, prestataires de services, etc.) de développer des offres autour du cyclotourisme. En effet, des acteurs sont déjà présents actuellement et propose des offres intéressantes, mais il apparaît un certain manque de coordination et de structuration de ces démarches qui est central pour développer une offre cyclotouristique cohérente à chaque échelle et pour chaque acteur, qu'il soit privé ou public. Ainsi, le développement de cette stratégie doit également être l'opportunité de développer un réseau d'acteurs autour du cyclotourisme permettant de faire émerger des synergies et de permettre à l'ADNV de renforcer la communication régionale autour d'offres coordonnées entre les prestataires.

- Une stratégie cyclotouristique pour renforcer l'esprit régional ?

Un des enjeux autour de cette stratégie cyclotouristique est également de renforcer l'esprit régional en faisant la promotion du territoire dans son ensemble tout en capitalisant sur la diversité et la richesse des différents sous-territoires qui le compose. En effet, cette diversité est une richesse, mais il y a un enjeu important d'assurer une certaine cohésion et équilibre entre les différentes régions et éviter les écueils d'une approche trop sectorielle. Il y a donc un enjeu à développer une offre à l'échelle régionale mais qui intègre les spécificités locales et fédère les différents sous-territoires.

- La stratégie cyclotouristique comme levier pour développer le tourisme durable dans le Nord vaudois ?

Le cyclotourisme peut constituer une opportunité pour développer un tourisme plus durable à condition notamment que les mobilités qui y sont associées, par exemple pour venir dans le Nord vaudois ou pour des déplacements internes, puissent être réalisées avec des modes durables. En ce sens le développement de la complémentarité entre transports publics et vélo est centrale. Au-delà des aménagements infrastructurels, cela implique également de soutenir la mise en place d'offres combinées ou de services facilitant les mobilités articulant vélo et TP. En complément des aspects liés à la mobilité, l'enjeu de durabilité doit également être pris en considération dans le développement plus général de l'offre, par exemple dans le choix des prestataires (commerces, produits du terroir, etc.) qui sont intégrés.

Ces différents enjeux ont été présentés et discutés lors d'un atelier de créativité mené le 22 mai 2024 – réunissant les membres du Groupe de réflexion touristique du Nord Vaudois (GRTNV) de l'ADNV complété par différents acteurs invités. L'objectif était de confronter ces enjeux issus du travail de diagnostic avec la vision d'acteurs du terrain, et de faire émerger conjointement des pistes de solutions pour répondre à ces enjeux. Cet atelier a également permis de mettre en avant certains points de vigilance à prendre en compte et de faire émerger toute une série de propositions de mesures. Celles-ci ont servi à nourrir l'élaboration de la proposition de Plan d'action.

#### 4.2. QUELLES ORIENTATIONS POUR LE PLAN D'ACTION ?

Sur la base des échanges autour de ces enjeux lors de cet atelier, cinq principales thématiques se dégagent.

- **Gouvernance**

La gouvernance des acteurs autour du cyclotourisme émerge comme une question centrale pour permettre un développement fédérant l'ensemble des acteurs publics et privés autour d'un concept régional qui tienne compte des spécificités locales et sectorielles. Une meilleure gouvernance des acteurs doit également être un moyen de faire remonter plus facilement l'information (projets, visions locales, infrastructures, acteurs clés, etc.) des acteurs communaux et des prestataires de services vers l'échelle régionale. Certaines limites et risques en lien avec la gouvernance ont également émergés durant l'atelier, en particulier la complexification du développement de l'offre cyclotouristique

par la multiplication des acteurs engagés, mais également l'augmentation potentielle des contraintes réglementaires (notamment cantonales).

- **Ecosystème économique**

Le développement de l'offre cyclotouristique repose sur l'existence d'un écosystème d'acteurs et de prestataires performants qui travaillent en bonne intelligence. Il s'agit de soigner cet écosystème en accompagnant les prestataires présents pour qu'ils puissent fournir des offres cyclotouristiques de qualité, mais également de développer cet écosystème en étant capable d'attirer de nouveaux acteurs. La sensibilisation des acteurs de l'économie régionale aux plus-values potentielles du cyclotourisme émerge également comme un point central.

- **Infrastructures cyclables**

Le Nord vaudois est un terreau fertile pour développer le cyclotourisme par sa diversité territoriale, mais également par la variété de sites et d'activités touristiques existants. A travers des itinéraires spécifiquement destinés aux cyclotouristes, ces atouts peuvent être mis en valeur et reliés entre eux, permettant ainsi de faire du vélo un mode idéal pour découvrir les richesses de ce territoire. Plus largement, il s'agit également de rendre plus « cyclable » le Nord vaudois en soutenant et en coordonnant le développement général des infrastructures cyclables. En effet, vouloir attirer des cyclotouristes nécessite également de contribuer au développement général de la culture cycliste dans la région et développer la pratique par les habitants.

- **Services et produits cyclotouristiques**

L'attractivité cyclotouristique de la région dépend également des offres et des produits touristiques spécifiques qui y sont proposés. Il est central d'offrir un bouquet de produits variés et innovants pour toucher un public-cible diversifié tant en matière de profil de touristes que de pratiques cyclistes. Pour accompagner ce bouquet de produits, la communication et les informations à destination des cyclotouristes doivent être uniformisées et centralisées. La mise en place d'une plateforme unique regroupant l'ensemble des informations et des offres pourrait répondre à cette ambition.

- **Marketing territorial**

Le cyclotourisme constitue un levier de promotion touristique qui présente un potentiel intéressant dans le Nord vaudois. En plus de développer les infrastructures et les produits touristiques, il est central de positionner et démarquer la région comme un territoire cyclotouristique à travers une communication proactive et orientée pour attirer le public-cible. Agir par des produits d'appel, mais également disposer d'un catalogue d'offres

et de services variés permettant aux touristes de faire leurs propres choix apparaît comme piste pour répondre à ces enjeux.

Ces cinq thématiques ont par la suite été traduites en axes, qui servent à structurer le Plan d'action proposé. Ceux-ci sont présentés dans le chapitre suivant.

## 5. Proposition de plan d'action

### 5.1. ORGANISATION DES MESURES

Le plan d'action proposé se structure en 5 axes principaux pour lesquels différentes mesures sont articulées. Celui-ci est basé sur notre compréhension du territoire et de ses enjeux transversaux. Par ailleurs, les autorités politiques et les parties prenantes n'ont pas été informées de ces mesures en amont. Leur volonté d'action ainsi que les ressources disponibles ou activables, au sens large, n'ont donc pas été prises en compte lors l'élaboration du plan d'action. Ces propositions devront ainsi être intégrées, ou non, dans une stratégie cyclotouristique spécifique au Nord vaudois, dont la mise en œuvre incombera aux différents acteurs. Les enjeux à considérer dans le cadre de la réalisation des mesures proposées sont détaillés ci-après.

Axe 1	<b>Structurer le réseau d'acteurs, clarifier les responsabilités</b>	
	<i>Organiser les acteurs et clarifier la gouvernance pour développer le cyclotourisme dans le Nord vaudois. Fédérer l'ensemble des acteurs publics et privés autour d'un Plan d'action en prenant en compte les spécificités locales et sectorielles.</i>	
	Mesure 1.A.	<i>Comité de pilotage dédié (COFIL cyclotourisme)</i>
	Mesure 1.B.	<i>Poste de référent cyclotourisme (financement à trouver)</i>
	Mesure 1.C.	<i>Monitoring et actualisation des mesures</i>
	Mesure 1.D.	<i>Enquête-client cyclotourisme</i>
Axe 2	<b>Soutenir l'écosystème économique</b>	
	<i>Soutenir et développer un écosystème économique favorable au développement de l'offre cyclotouristique en soutenant ses membres actuels et en attirant de nouveaux acteurs.</i>	
	Mesure 2.A.	<i>Rencontre annuelle des acteurs du cyclotourisme</i>
	Mesure 2.B.	<i>Fonds de soutien (financement à trouver)</i>
	Mesure 2.C.	<i>Règlement des modalités de soutien</i>
	Mesure 2.D.	<i>Certification « accueil vélo »</i>
Axe 3	<b>Valoriser les atouts du territoire par des itinéraires</b>	
	<i>Développer des itinéraires cyclotouristiques thématiques valorisant et mettant en réseau les principaux atouts du territoire et faisant du vélo un mode de déplacement idéal pour découvrir le Nord vaudois.</i>	
	Mesure 3.A.	<i>Itinéraires cyclotouristiques</i>
	Mesure 3.B.	<i>Coordination du développement général des infrastructures cyclistes avec les besoins du cyclotourisme</i>
Axe 4	<b>Elargir le bouquet d'offres et de services</b>	
	<i>Offrir un bouquet de services et de produits cyclotouristiques variés et innovants permettant de répondre aux attentes d'un public cible large tant en matière de profil que de pratiques cyclistes.</i>	
	Mesure 4.A.	<i>Un service intégral à disposition des cyclotouristes</i>
	Mesure 4.B.	<i>Des séjours « clé en main »</i>
	Mesures 4.C.	<i>Un « passeport vélo »</i>
Axe 5	<b>Promouvoir le Nord vaudois comme territoire de cyclotourisme</b>	
	<i>Centraliser l'information sur les offres et les services cyclotouristique et faire porter la communication par un acteur régional unique.</i>	
	Mesure 5.A.	<i>La communication du cyclotourisme portée par l'ADNV</i>
	Mesure 5.B.	<i>Centraliser l'information</i>
	Mesure 5.C.	<i>Évènements cyclotouristiques</i>
	Mesure 5.D.	<i>Créer une maison du vélo</i>

### Mesure 1.A

#### **Comité de pilotage dédié (COPIL cyclotourisme)**

Axe 1 – Structurer le réseau d'acteurs, clarifier les responsabilités

##### **Pourquoi cette mesure ?**

Le travail de diagnostic et les échanges avec les acteurs ont mis en lumière un certain manque de coordination et d'organisation de l'offre cyclotouristique à l'échelle régionale. La constitution d'un comité de pilotage (ou groupe de travail) dédié spécifique à la question du cyclotourisme et réunissant les principaux acteurs concernés apparaît comme un point clé pour coordonner les projets et les offres déployées dans le Nord vaudois.

##### **Ses missions**

- Encadrer la mise en œuvre des différentes mesures du Plan d'action ;
- Coordonner les projets et mesures déployées dans le Nord vaudois avec ceux des autres échelons institutionnels et des territoires voisins ;
- Faire remonter les informations depuis les acteurs de terrain concernant p.ex. les nouveaux projets, les besoins, les attentes et les difficultés des acteurs et des cyclotouristes, etc. ;
- Assurer la cohérence des initiatives locales et régionales ;
- Soutenir les acteurs locaux en mettant à disposition des ressources financières, humaines, d'information et de communication, pour leur permettre de rendre plus attractifs leurs territoires, services ou offres.

##### **Sa composition**

- Des représentants de l'ADNV ;
- Des représentants communaux issus des différents sous-territoires du Nord vaudois ;
- Des représentants de l'écosystème économique : hébergements, restauration, produits du terroir, vélociste, entreprises de transport, etc.

##### **Mise en œuvre**

- Constitution d'un comité de pilotage régional ;
- Rédaction d'un règlement de fonctionnement du COPIL et d'un cahier des charges.

## Poste de référent cyclotourisme (financement à trouver)

### Pourquoi cette mesure ?

L'absence d'un acteur unique référent en matière de cyclotourisme à l'échelle régionale émerge comme une des limites actuelles pour en assurer le développement. En ce sens, la création d'un poste de référent en charge du développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois (sous forme d'un chargé de projet) doit permettre de centraliser les efforts, de coordonner les actions et assurer un suivi de la mise en œuvre des mesures proposées dans le présent document.

### Ses missions

- Assurer la mise en œuvre et le suivi des mesures ;
- Être l'interlocuteur privilégié des communes et des différents prestataires ;
- Piloter la mise en œuvre des mesures du Plan d'action avec le COPIL ;
- Assurer le fonctionnement du COPIL, présidence du comité, organisation, invitation des participants.

### Mise en œuvre

- Le COPIL élabore un cahier des charges dédié ;
- Le COPIL identifie les opportunités de financement et les synergies/mutualisation potentielles avec des postes (p.ex. chargé vélo) dans d'autres entités/échelles administratives (communes, aggro, etc.)
- Un nouveau poste dédié est créé ou intégré dans le cahier des charges d'un poste existant.
- Dans un premier temps, un EPT de l'ordre de 20% est à considérer. Cela permettrait d'assurer le lancement des premières mesures. Un tel poste coûterait environ entre CHF 16'000.- et 20'000.- par an. Selon les mesures déployées, une capacité de travail plus conséquente est à prévoir ensuite. A un taux d'activité de 40 % par exemple ceci représenterait un coût estimé entre CHF 32'000.- et 40'000.- annuellement.

## Monitoring et actualisation des mesures

### Pourquoi cette mesure ?

Le suivi du déploiement des mesures du plan d'action et l'évaluation des effets assure, par un dispositif de monitoring, de rendre compte de la mise en cyclotourisme du territoire. Des données quantitatives et qualitatives sont recueillies auprès des différents acteurs du territoire, mais également du public-cible des mesures (touristes existants, prospects et habitants). Ces informations permettent de garantir l'amélioration continue et la qualité des services, infrastructures et offres proposées à long terme.

### Les conditions

- Définir pour chaque mesure des indicateurs permettant de suivre leur déploiement : l'objectif est notamment de pouvoir suivre l'utilisation des prestations et des offres, évaluer leur notoriété, l'image du Nord vaudois et l'effet des mesures ;
- Utiliser les données issues du monitoring pour actualiser les mesures (p.ex. utilisation d'une offre, retours clients sur un produit, feedbacks des acteurs locaux, etc.)
- Prévoir un monitoring des mesures dès leur déploiement est central pour en permettre une évaluation efficace. Dans la mesure du possible, le monitoring des différentes mesures doit être mutualisé.
- Assurer une reconduction régulière des évaluations afin de suivre les évolutions dans le temps.

### Mise en œuvre

- Intégration d'un monitoring spécifique dans le concept de monitoring touristique régional (avec une méthodologie de suivi, des indicateurs<sup>9</sup> et un calendrier) dès le déploiement des premières mesures.
- La fréquence de reconduction des évaluations doit être déterminée en fonction du calendrier de déploiement des mesures.

<sup>9</sup> Les indicateurs doivent être spécifiques à chacune des mesures monitorées et aux objectifs qui y sont associés. Cependant des indicateurs génériques tels que : les données de fréquentation/utilisation des services/prestations, le degré de satisfaction des visiteurs par rapport aux prestations, le nombre et diversité de prestations/offres existantes, les montants moyens dépensés, la notoriété de la destination et des offres (p.ex. offres « clé en main »), les retours d'expérience qualitatifs, etc. sont certainement à considérer.

## Enquête client cyclotourisme

### Pourquoi cette mesure ?

La connaissance du public cyclotouristique actuel est faible à l'échelle régionale. I. Disposer de données spécifiques quant aux profils des cyclotouristes, de leurs pratiques, de leurs attentes et besoins permettrait de mieux cibler les efforts à mettre en œuvre pour développer le cyclotourisme et d'identifier les potentiels de développement. Une enquête client pourrait être réalisée pour définir plus précisément le public-cible du cyclotourisme dans le Nord vaudois.

### Les conditions

- L'objectif de l'enquête doit être de disposer de données plus détaillées sur la clientèle cyclotouristique (actuelle/potentielle) et de disposer d'éléments concernant leurs habitudes et leurs attentes en matière d'offre et services cyclotouristiques (provenance, équipements, durée de séjour, transports, itinéraires empruntés, hébergement/restaurations, informations, prestations/services utilisés, etc.) ;
- La diffusion de l'enquête est assurée à différentes échelles : régionale, communale et par les prestataires ;
- Assurer une reconduction régulière de l'enquête pour mesurer les évolutions et quantifier les retombées économiques <sup>10</sup>;
- L'enquête pourrait également être réalisée de manière intégrée à une enquête plus large sur la clientèle touristique.

### Mise en œuvre

- L'ADNV pilote la réalisation de l'enquête-client et coordonne la diffusion via les prestataires, communes, etc.
- Le coût de réalisation d'une telle enquête se situe dans une fourchette de l'ordre de CHF 15'000.- à CHF 40'000.- (financement à trouver) en fonction de la méthode d'enquête et l'échantillon cible.

<sup>10</sup> Voir par exemple cette enquête nationale en France sur l'évaluation des retombées économiques des véloroutes : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/02/Evaluation-retombees-veloroutes-FR.pdf>

## Rencontres annuelles des acteurs du cyclotourisme

### Pourquoi cette mesure ?

Pour assurer un écosystème d'acteurs performants autour du cyclotourisme, il est essentiel de favoriser la mise en réseau et les échanges entre les différents types d'acteurs à l'échelle de la région. Faciliter le partage d'expérience ou les synergies entre prestataires, permet de contribuer au développement de l'offre cyclotouristique et éviter les écueils d'un développement trop sectoriel. L'organisation d'une rencontre annuelle permettrait de réunir l'ensemble des acteurs l'écosystème économique du cyclotourisme dans le Nord vaudois.

### Les conditions

- Structurer ces rencontres annuelles pour favoriser la mise en réseau des différents prestataires et établir des partenariats et des synergies ;
- Présenter lors de ces rencontres, des retours d'expérience sur les produits touristiques issus du dispositif de monitoring et discuter collectivement des perspectives et objectifs futurs ;
- Enrichir ces rencontres en y invitant des acteurs externes pour, par exemple, présenter les bonnes pratiques d'autres territoires ou de nouvelles tendances à prendre en compte dans le cyclotourisme.
- Les acteurs invités sont ceux identifiés dans le diagnostic réalisé dans le cadre du développement du présent Plan d'action complété par d'éventuels nouveaux acteurs identifiés par la suite. L'objectif est d'y réunir un maximum d'acteurs issus des différentes catégories identifiées dans le diagnostic, à savoir : hébergement/restauration, prestataires de services-vélo (location, vente, réparation), sites touristiques, entreprises de transport, organisateur d'événements cyclistes, communes.

### Mise en œuvre

- L'ADNV organise les rencontres annuelles, avec une première édition fin 2024.
- Le coût de réalisation d'un tel événement est de l'ordre de CHF 3'000.- à 7'000.- selon le nombre de participants, la durée et les animations/prestations proposées.

## Fonds de soutien (financement à trouver)

### Pourquoi cette mesure ?

Le développement d'un écosystème économique performant autour du cyclotourisme pourrait être accéléré par le déploiement d'une politique de soutien et de subventionnement. Idéalement, un fond destiné à soutenir le développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois est constitué : il pourrait contribuer à rendre le secteur plus attractif et permettrait de soutenir les acteurs (privés/publics) dans le développement d'offres et de services dédiés au cyclotourisme.

### Les conditions

- Réunir un fonds financier initial et garantir son alimentation ;
- Établir un règlement de subventionnement ad hoc (cf. mesures 2C) et définir les montants plafonds alloués ;
- Informer les acteurs de l'existence du fonds, des critères d'éligibilité et des modalités de subventionnement.
- Apporter un soutien indirect aux acteurs en les informant des possibilités et les accompagnant dans les démarches pour obtenir des subventions (p.ex. cantonales).

### Mise en œuvre

- L'ADNV évalue la faisabilité de la constitution d'un tel fonds en identifiant les sources de financement envisageables et les montants potentiels ;

### Alternatives à la constitution du fonds

- En alternative à la constitution du fonds, le soutien au développement de l'offre par les prestataires locaux peut se faire en accompagnant directement ceux-ci dans leurs démarches notamment concernant l'obtention de financements spécifiques à leurs projets auprès par exemple des instances cantonales<sup>11</sup>.
- Une autre alternative pourrait être la constitution d'une association par l'ADNV (ou du moins initier) qui regroupe différents acteurs régionaux souhaitant s'engager dans le développement de l'offre cyclotouristique du Nord vaudois. Ainsi regroupés, il est plus facilement envisageable d'accéder à certains subventionnements cantonaux ou fédéraux. C'est notamment ce qu'a fait l'association « Fribourg Bike Friendly » afin de développer le cyclotourisme dans le Canton de Fribourg, permettant aux prestataires de bénéficier d'un soutien à travers la Nouvelle politique régionale (NPR)<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Par exemple via le Fonds de soutien à l'économie durable du canton de Vaud : <https://www.vd.ch/economie/soutien-aux-entreprises/economie-durable>  
<sup>12</sup> La Nouvelle politique régionale (NPR) est un fonds mis en place par la Confédération en collaboration avec les cantons pour soutenir le développement régional.

## Règlement des modalités de soutien

### Pourquoi cette mesure ?

Définir un règlement pour l'attribution des subventionnements du fonds et les modalités de soutien. Le règlement vise à orienter le soutien pour assurer un développement cohérent de l'offre. Ce règlement vise également à définir les modalités pour l'accompagnement des acteurs locaux dans les démarches pour l'obtention de subventions tierces.

### Les conditions

- Ce règlement vise à garantir une répartition équitable et transparente des moyens en soutenant un développement harmonieux de l'offre cyclotouristique entre les différents sous-territoires et les types de prestations, services et offres. Il poursuit les objectifs suivants :
  - Encourager les initiatives de prestataires privés pour développer des offres et des services destinés aux cyclotouristes (cf. mesure 4.A. et 4.B.). Il s'agit principalement de développer le catalogue d'offres combinées, alliant par exemple hébergement-location de vélo ou itinéraire thématique et produits du terroir, etc. ;
  - Assurer l'existence de certaines prestations centrales pour l'offre cyclotouristique dont la pérennité ne peut être assurée qu'à travers un subventionnement par le public. Il s'agit par exemple de services d'entretien/réparation ou encore d'infrastructures telles que des casiers connectés ou des postes de réparation le long des itinéraires ;
  - Soutenir la mise en place d'une certification/marque de type « accueil-vélo » (cf. mesure 2.D.) permettant d'assurer une qualité de prestation et de valoriser les prestations sous une appellation labélisée. Le soutien vise à aider les prestataires à développer leur offre pour correspondre aux standards souhaités par la certification.
- Établir des critères d'attribution spécifiques à différentes catégories de soutien : développement d'offres combinées, développement/pérennisation de prestations de services, mise en conformité avec les exigences d'une certification, aménagement d'infrastructures, etc. ;
- Les critères devraient à minima intégrer les facteurs suivants : impact potentiel sur la mise en cyclotourisme, homogénéité/étendue de la couverture territoriale, caractère innovant, valorisation de spécificités/atouts du territoire du Nord vaudois, potentiel en matière de promotion de la région, durabilité.

### Mise en œuvre

- L'ADNV pilote la définition du règlement de subventionnement en concertation avec les membres du COPIL cyclotourisme.

## Certification « accueil-vélo »

### Pourquoi cette mesure ?

Pour contribuer à développer les retombées économiques liées au cyclotourisme dans le Nord vaudois, il est central de soutenir le développement de l'offre et permettre aux cyclotouristes d'identifier facilement les offres, services et prestations qui leur sont destinés. Développer une certification/marque peu contraignante et ayant principalement vocation à promouvoir les prestataires proposant des services destinés aux cyclotouristes.

### Les conditions

- La certification ou la marque poursuit principalement un objectif de promotion en réunissant tous les prestataires offrant des services destinés aux cyclotouristes (« Bike-friendly ») et qui souhaitent les valoriser sous une étiquette commune. Elle vise à permettre aux cyclotouristes d'identifier facilement des prestataires qui proposent des services/prestations spécialement adaptés (Cf. label accueil vélo en France)<sup>13</sup> ;
- La certification/marque est accompagnée d'un livre blanc présentant les bonnes pratiques pour favoriser l'accueil des cyclotouristes par les prestataires ;
- La certification/marque doit couvrir une diversité de type de prestataires proposant des services spécifiquement adaptés aux cyclotouristes : hébergements, restauration, vélocistes, sites touristiques, entreprises de transports ;
- La certification/marque doit être très peu contraignante tant pour son obtention par des prestataires que pour le suivi de l'attribution. Elle est obtenue grâce à des critères de qualité propres à chaque type de prestataires ;
- Inclure dans les modalités de subvention (cf. mesure 2.C) des aides pour aider les prestataires à se conformer aux critères déterminés ;

### Mise en œuvre

- Le COPIL évalue les possibilités de développement d'une telle certification ou marque. L'intérêt de la part des prestataires pour une telle démarche peut être évalué dans le cadre des rencontres annuelles (mesure 2.A). L'option la pertinente semble être le développement d'une marque propre, comme cela a été fait dans le canton de Fribourg avec Bike-in-fr25.
- Le COPIL assure l'intégration de la démarche dans la communication sur le cyclotourisme. L'ensemble des prestataires affichant la certification ou marque doivent être mis en avant sur le site web cyclotourisme (mesure 5.B). Le déploiement et la gestion de la certification est assurée par le référent cyclotourisme.
- Le COPIL rédige le livre blanc pour l'accueil des cyclotouristes, les critères de qualité pour devenir partenaire et en assure la distribution aux prestataires d'offre et de services.
- Le coût d'une telle mesure varie entre 30'000.- et 200'000.- CHF pour la première année en fonction des objectifs fixés.

<sup>13</sup> <https://www.francevelotourisme.com/sites/default/files/accueil-velo-guide-pratique.pdf>

## Itinéraires cyclotouristiques

### Pourquoi cette mesure ?

Le Nord vaudois bénéficie actuellement de différents itinéraires nationaux traversant la région ainsi que de quelques itinéraires régionaux qui constituent une base intéressante pour développer plus d'itinéraires. Dans une optique de toucher un public large, il s'agit de développer des itinéraires thématiques qui relient entre eux les différents sites touristiques de la région.

### Les conditions

- Offrir des itinéraires thématiques balisés et sécurisés, qui en combinaison avec des sites touristiques et des prestataires, contribuent à augmenter la valeur ajoutée des touristes dans la région ;
- Les aspects suivants devraient être pris en considération pour leur développement :
  - Articulation et coordination avec les itinéraires existants, en particulier ceux proposés par Suisse Mobile. Créer des boucles à partir de ceux-ci permet d'inciter les voyageurs itinérants à faire une ou plusieurs étapes supplémentaires dans la région ;
  - Accessibilité par un large public cycliste et tout type de vélos ;
  - Desserte en transports publics de points d'accès aux itinéraires ;
  - Équipement en infrastructures spécifiques : stationnements vélos, bornes de réparation, points de recharge pour batteries VAE, casiers, etc. ;
  - Signalisation par des indicateurs d'itinéraires physiques ;
  - Informations complémentaires sur les points d'intérêt reliés (panneaux d'informations, bornes interactives, QR code, etc.) ;
  - Cartographie et documentation sur une plateforme dédiée et sur papier pouvant être distribués par les prestataires touristiques.
- Garantir l'entretien des infrastructures dédiées au cyclotourisme (itinéraires, signalétique, stationnement, poste de réparation, station de recharge).

### Mise en œuvre

- Initier au sein de l'ADNV l'identification de tracés pour les itinéraires thématiques. Les thèmes suivants émergent comme les plus pertinents :
  - Sites historiques (châteaux, sites romains) ;
  - Vignoble et terroir ;
  - Magie, féerie et énergies.
  - Articulation d'un ou plusieurs itinéraires avec une traversée en bateau sur le lac de Neuchâtel, ainsi qu'avec l'utilisation du train Yverdon-Sainte-Croix.
- Une fois les thèmes déterminés, définir en détail les différents tracés en coordination avec les autorités communales et cantonales. Un prestataire externe pourrait être sollicité. Des éléments de chiffrages sont présentés en annexes.

## Coordination du développement général des infrastructures cyclistes avec les besoins du cyclotourisme

### Pourquoi cette mesure ?

En complément du développement d'itinéraires thématiquement attractifs, la coordination avec le développement général des infrastructures cyclables est crucial puisque celle-ci est du ressort d'autres acteurs (communes, canton, entreprises de transport, privés). Il s'agit d'une part de l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables pour développer l'offre destinées spécifiquement aux cyclotouristes et inversement insuffler le développement de certains aménagements dans des points stratégiques pour le cyclotourisme.

### Conditions

- Déterminer les besoins de développement ou d'amélioration d'infrastructures (itinéraires, signalétiques, stationnement, poste d'entretien, etc.) en lien avec le cyclotourisme ;
- Identifier les acteurs en charge de l'aménagement et de l'entretien des différentes infrastructures cyclables existantes et qui sont utilisés dans le cadre de l'offre cyclotouristique ;
- Assurer le suivi du développement d'infrastructures cyclables dans le territoire et identifier les synergies potentielles avec l'offre cyclotouristique (p.ex création de nouveaux tronçons, ou de stationnements aux gares, etc.) ;
- Assurer la coordination entre le développement des itinéraires cyclotouristiques et les aménagements des infrastructures cyclables le long des tracés et sur les principaux sites touristiques ;
- Garantir l'entretien des infrastructures dédiées au cyclotourisme (itinéraires, signalétique, stationnement, poste de réparation, station de recharge).

### Mise en œuvre

- L'ADNV transmet cette recommandation aux autorités politiques locales. Concrètement, il s'agit principalement de veiller à ce que les itinéraires dédiés au cyclotourisme soient balisés et équipés d'infrastructures connexes. Des exemples de mesures infrastructurelles sont présentés en annexe de ce rapport. Voici quelques exemples ci-dessous :
  - Assurer la signalétique des itinéraires sur le terrain
  - Développer les infrastructures (stationnement, entretien, casier, bornes de recharge etc..) avec les entreprises de transport et les communes aux abords des haltes et arrêts de TP
  - Mettre en place des bornes d'outillage fixes et visibles pour les cyclotouristes
  - Installer des casiers connectés et vestiaires aux départs des principaux itinéraires

## Un service intégral à destination des cyclotouristes

### Pourquoi cette mesure ?

Les services destinés spécifiquement aux cyclotouristes jouent un rôle important dans l'attractivité d'un territoire pour ce type de visiteurs. L'offre de service actuelle dans le Nord vaudois est encore relativement peu diversifiée et concentrée en certains points du territoire. Regrouper l'ensemble des prestations existantes sous un même service « intégral » permettrait de faciliter l'accès des touristes à ces prestations et assurer une couverture uniforme du territoire régional.

### Les conditions

- Rendre plus accessibles aux cyclotouristes les principaux services en les regroupant au sein d'un service unique avec une plateforme dédiée :
  - Service de location de vélos : diversité de types d'engins, service de mise à disposition dans différents sites du territoire ;
  - Service de réparation de vélos : service de réparation/entretien de cycle par un réseau de prestataires, services itinérants de dépannage sur appel ;
  - Service de transport de bagages : transports des bagages entre les lieux d'hébergement ;
  - Points de recharge de batterie : réseaux de points de recharge pour les batteries pour VAE ;
  - Autres services directement utiles/dédiés aux cyclotouristes.
- Regrouper des services déjà existants, mais également les développer de manière à assurer une couverture de l'ensemble du Nord vaudois. Ne nécessite pas de disposer d'un prestataire unique, mais de centraliser les prestations fournies par différents prestataires locaux sur un guichet unique, facilitant l'accès à l'information pour le client.
- Proposer une unification des tarifs pour les services et garantir une qualité de service élevée et constante pour fidéliser les cyclotouristes.

### Mise en œuvre

- Réunir au sein du COPIL les principaux prestataires de services existants, sonder leur intérêt pour un tel service et identifier les synergies potentielles, les manques et les besoins complémentaires ;
- Regrouper l'ensemble des services adhérents sur une même plateforme, idéalement la même que celle regroupant l'ensemble de l'information (cf. mesure 5.B.).
- Envisager la mise en place d'un système de gestion intégré permettant de coordonner les réservations, les paiements, et les retours d'expérience entre les différents prestataires.

## Des séjours « clé en main »

### Pourquoi cette mesure ?

La mise en place de produits d'appel touristiques émerge comme un levier intéressant pour faire connaître le Nord vaudois comme territoire cycliste. La mise en avant d'un ou plusieurs produits touristiques vise à attirer le visiteur potentiel en proposant un séjour clé en main. Ils doivent être pensés en complément avec l'ensemble des offres touristiques afin de permettre également au visiteur d'adapter son séjour en fonction de ses contraintes, pratiques et envies.

### Les conditions

- Développer différents séjours/offres cyclotouristiques « clé en main » incluant la location de vélo, l'hébergement, les activités, la restauration, le transport ainsi que des services annexes (réparation, transport de bagages, etc.) ;
- Proposer une palette de 3 offres « clé en main »<sup>14</sup> (voir p. ex. La Loire à vélo ou Privateselection.ch) permettant de toucher une diversité de profil. Les grands principes pourraient être les suivants :
  - Séjour de 3 nuitées : un circuit faisant découvrir l'ensemble du Nord-vaudois, incluant 3 nuits dans des hébergements distincts, repas du midi et/ou soir, transports de bagage, location de vélo en option ;
  - Séjour de 1 nuitée : un circuit incluant la location de vélo sur 2 jours, deux repas de midi (p.ex. chalet d'alpage ou panier du terroir) et une nuit dans un hébergement, deux visites dans des sites touristiques ;
  - Séjour d'un jour : une location de vélo, une balade avec un guide, une visite d'un site touristique, combiné avec un repas, transport départ/arrivée.
- Ces offres doivent être développées en veillant à couvrir l'ensemble du territoire et offrir si possible des options permettant aux cyclotouristes de les faire évoluer selon leurs préférences (location de vélos, type de repas, sites touristiques inclus, etc.) ;
- Développer en parallèle le catalogue d'offres combinées par les prestataires (cf. mesure 2.C) pour que celles-ci puissent être intégrées dans ces séjours « clé en main » : p.ex. chasse au trésor, balade cycliste thématique, vélo & SPA, vélo-bivouac, etc.

### Mise en œuvre

- Initier au sein du COPIL la réflexion sur les 3 possibilités d'offres à développer. L'objectif est de pouvoir tester pendant une première saison l'accueil des clients à ce type de produit.
- Définir le soutien financier nécessaire pour pouvoir proposer ces offres à des tarifs attractifs.
- Promouvoir ces offres via une campagne spécifique en les positionnant comme produit d'appel (cf. mesure 5.A.)

<sup>14</sup> / Séjours vélos clés en main au bord de la Loire ([loireavelo.fr](http://loireavelo.fr))

## Un « passeport vélo »

### Pourquoi cette mesure ?

Pour valoriser l'ensemble des offres destinées aux cyclotouristes mais également favoriser le lien avec l'offre touristique dans son ensemble, celles-ci doivent pouvoir être accessibles facilement par un cyclotouriste. Développer un « passeport vélo » ou une « bike-card » offrant des rabais pour différentes activités, sites touristiques et services permettrait de regrouper les offres adaptées aux cyclotouristes et en faire la promotion.

### Les conditions

- Le passeport vélo a pour objectif de promouvoir un catalogue d'activités et prestations en offrant des réductions ou des avantages. Les catégories suivantes devraient idéalement être intégrées :
  - Hébergement : p.ex. rabais sur la 3<sup>ème</sup> nuitée ;
  - Restauration : p.ex. boisson offerte, ou tarif préférentiel sur un plat spécifique ;
  - Services/entretiens vélo : p.ex. pourcentage sur un service ou nettoyage ;
  - Sites touristiques : p.ex. rabais sur l'entrée dans un musée ;
  - Produits du terroir : p.ex. un produit offert ou rabais ;
  - Séjours « clé en main » : p.ex. rabais sur un séjour pour un accompagnant
- L'obtention des réductions ou des avantages devrait être conditionnée à la venue à vélo, p.ex. en montrant son casque à vélo en plus du passeport.

### Mise en œuvre

- Envisager de développer cette offre en synergie avec le Pedze Pass, avec un bouquet d'offres spécifiquement dédiées au cyclotourisme ;
- Identifier les prestataires potentiels complémentaires à intégrer pour développer/orienter vers une offre cyclotourisme ;
- Définir au sein du COPIL les conditions d'octroi et de distribution.

## La communication du cyclotourisme portée par l'ADNV

### Pourquoi cette mesure ?

Pour assurer la promotion du Nord vaudois comme territoire cyclotouristique, la communication doit être unifiée et portée par un acteur unique. L'ADNV est l'acteur idéal pour cela.

### Les conditions

- Disposer d'une stratégie de promotion touristique du Nord vaudois comme territoire cyclotouristique intégrant a minima les aspects suivants :
  - Une centralisation des informations sur une plateforme unique (cf. mesure 5b) ;
  - Une définition des objectifs et des messages clés ;
  - Une identité visuelle spécifique, des supports d'informations et une communication uniformisée pour l'ensemble du Nord vaudois ;
  - Une promotion orientée et structurée autour de produits d'appels, permettant de mettre en valeur certaines offres « clé en main » (cf. mesure 4b) ;
  - Une reprise systématique de la communication par l'ensembles des prestataires ;
  - Une démarche « proactive » visant à assurer la présence de représentants du cyclotourisme dans le Nord vaudois dans des manifestations/salons/foires à l'échelle nationale, voire internationale ;
  - La valorisation du Nord vaudois à travers un ou plusieurs évènements annuels mettant en avant le cyclotourisme dans le territoire (cf. mesure 5.c) ;
  - Une diffusion multicanale et plurilingue (français, allemand, anglais) pour toucher un public large ;
- Suivre et évaluer l'impact des actions de communication pour ajuster les stratégies en conséquence (cf mesure 1.c).

### Mise en œuvre

- Intégrer cette responsabilité dans le cahier des charges du référent cyclotourisme ;
- Piloter la définition d'une identité visuelle ;
- Organiser la présence d'acteurs du Nord vaudois dans une sélection de manifestations en Suisse ou à l'internationale ;
- Prendre en considération les éléments issus de l'enquête-client (cf. mesure 1.d) permettant de mieux cibler le public-cible (profil, message, sensibilité aux offres, canaux de diffusion, etc.).

### Pourquoi cette mesure ?

La dispersion des informations concernant les offres, les prestations, les itinéraires cyclotouristiques ressort comme un des points faible actuel. En complément à un portage de l'ensemble de la communication par l'ADNV, il apparait central de regrouper sur une plateforme unique l'ensemble des informations relatives au cyclotourisme dans le Nord vaudois.

### Les conditions

- Développer la page web existante dédiée au vélo<sup>15</sup> en y intégrant le maximum d'informations relatives aux itinéraires, aux offres et prestations, aux évènements ;
- Intégrer des fonctionnalités interactives telles que des cartes interactives, des itinéraires personnalisés, et des filtres de recherche avancée (voir p.ex. L'Alsace à vélo)<sup>16</sup> ;
- Assurer que les informations soient accessibles depuis les ordinateurs et smartphone et disponibles en plusieurs langues pour attirer un public national et international ;
- Développer également des supports non-numériques pour diffuser l'information (flyer, carte, affiches, etc.) via les prestataires de services/touristiques ;
- Garantir une reprise systématique de la communication (identité visuelle, message, etc.) par l'ensemble des prestataires présents sur cette page ;
- Mettre en place des campagnes de communication ciblées pour promouvoir la plateforme auprès des cyclotouristes ;
- Assurer la mise à jour continue des informations.

### Mise en œuvre

- Définir au sein du COPIL un cahier des charges relatif au contenu et au format de la plateforme ;
- Garantir la remontée des informations via les membres du COPIL et le référent cyclotourisme.

<sup>15</sup> <https://yverdonlesbainsregion.ch/groupe/velo-et-vtt/>  
<sup>16</sup> Carte interactive | Alsace à vélo ([alsaceavelo.fr](http://alsaceavelo.fr))

### Pourquoi cette mesure ?

L'évènementiel constitue un vecteur important pour positionner le Nord vaudois comme territoire cyclotouristique. Les différents évènements existants contribuent déjà à cette notoriété, mais un soutien direct à ces évènements (financier ou communicationnel) permettrait de capitaliser sur ceux-ci pour promouvoir la région. Le développement de nouveaux évènements est également un levier à activer.

### Les conditions

- Capitaliser sur les évènements actuels pour renforcer la promotion du Nord vaudois comme territoire cycliste – cyclotouristique. Apporter un soutien financier et communicationnel à des évènements existants comme p.ex. La Favorite ou le Rallye cyclotouriste ;
- Soutenir le développement de nouveaux évènements en lien avec le cyclotourisme en veillant à ne pas faire concurrence aux évènements existants et dans l'optique d'une diversification de l'offre événementielle. Quelques exemples potentiels :
  - Randonnées thématiques guidées (vignoble, patrimoine, biologie, géologie) ;
  - Balades insolites (nocturne, tandem, lieux mystères, chasse au trésor) ;
  - Formations et tests (entretiens/réparations, conduite, essai de vélo) ;
  - Compétitions et challenges.
- Faire le lien entre l'activité événementielle générale dans la région avec l'activité événementielle spécifique au cyclotourisme (intégration dans le portfolio événementiel de la région).

### Mise en œuvre

- Clarifier les modalités de soutien pour des évènements existants en les intégrant dans le règlement du fonds de soutien (cf. Mesure 2.C) ou en alternative déterminer un budget annuel pour soutenir un tel évènement. Un budget annuel de l'ordre de CHF 10'000 à 20'000.- permettrait d'apporter un soutien non-négligeable à une ou plusieurs manifestations existantes ;
- Intégrer à la stratégie de communication, la promotion d'évènements cyclotouristiques.

### Pourquoi cette mesure ?

Pour faire du Nord vaudois un territoire attractif pour le cyclotourisme, il est également central de développer plus généralement la pratique du vélo dans le Nord vaudois et en particulier par les habitants. Nourrir la culture du vélo de manière générale dans le Nord vaudois constitue donc un enjeu complémentaire pour le développement du cyclotourisme. Il serait ainsi intéressant de développer un lieu dédié au cyclisme dans le Nord vaudois qui puisse servir de base pour les activités, les services et la promotion autour du cyclotourisme.

### Les conditions

- Le lieu doit permettre d'ancrer le cyclotourisme dans le territoire du Nord vaudois et offrir un point de chute pour les cyclotouristes. Il doit être central et facilement accessible par les différents modes de transport depuis l'extérieur du Nord vaudois ;
- Le lieu vise également à développer la culture du vélo dans le Nord vaudois en servant à la promotion de l'utilisation du vélo tant par les touristes que par les habitants ;
- Le lieu devrait idéalement être support à :
  - L'information des cyclotouristes et la promotion de la destination ;
  - Des infrastructures dédiées aux cyclotouristes : réparation et entretien, casier et vestiaires, recharge de batterie VAE, etc. ;
  - Un point de ralliement pour le départ de randonnée et excursion cyclistes ;
  - Un point de livraison/récupération de vélo de location ;
  - Infrastructures : réparation, casier, vestiaire, etc. ;
  - Des formations, cours, sensibilisations et autres événements.

### Mise en œuvre

- Envisager dans un premier temps de lier ce lieu avec un autre, p.ex. avec un prestataire vélo ou un établissement d'hébergement ou encore de créer un point d'information et de ralliement avec un totem digital. Un lieu temporaire en extérieur pendant la saison estivale pourrait également être une option intéressante
- Une telle mesure peut être onéreuse en particulier s'il s'agit de créer une toute nouvelle infrastructure (400'000.- à 1'000'000.- CHF). Cependant, avec un budget de 40'000.- et 100'000.- il est envisageable de développer un projet en capitalisant sur des infrastructures pré-existantes ou en déployant un lieu temporaire.

### 5.3. TABLEAUX DE SYNTHÈSE

Les tableaux ci-après présentent toutes les différentes mesures, en apportant une évaluation subjective quant à trois aspects :

- L'impact potentiel de la mesure en matière de contribution au développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois.
- Les ressources nécessaires pour leur mise en œuvre. Cela comprend aussi bien les ressources financières que humaines et vise à donner une idée de l'ampleur potentielle. Une évaluation détaillée des ressources n'est pas possible à ce stade, dans la mesure où elle dépend directement de l'ambition donnée aux différentes mesures, à leur portage (interne à l'ADNV ou non), etc.
- La complexité de la mise en œuvre. Au-delà de la considération des ressources, l'objectif est de catégoriser la complexité de la mise en œuvre, notamment en matière de coordination d'acteur, de temporalité et de durée, etc.

L'évaluation de ces aspects est présentée par un système de notation, qui est enrichi de quelques éléments explicatifs<sup>17</sup>.

Finalement, une priorisation en trois niveaux est proposée. Elle dépend directement des aspects évalués, mais vise principalement à mettre en évidence les mesures qui doivent à nos yeux être mises en œuvre de manière prioritaire, également car elles contribuent ensuite à la mise en œuvre d'autres mesures. Cette évaluation vise à guider les réflexions des parties prenantes actives dans le domaine du vélo sur le développement d'une stratégie cyclotourisme propres au Nord vaudois.

---

<sup>17</sup> Pour l'impact, plus la note est élevée plus l'impact potentiel de la mesure est jugé important. Pour les ressources et la complexité

de mise en œuvre, plus la note est élevée plus la mesure nécessite des moyens importants pour la mise en œuvre.

## AXE 1 – Structurer le réseau d’acteurs, clarifier les responsabilités

Mesures		Impact sur le développement du cyclotourisme	Ressources nécessaires à la mise en œuvre	Complexité de mise en œuvre	Niveau de priorité
1.A	<i>Comité de pilotage dédié (COFIL cyclotourisme)</i>	+++ <i>Permet de structurer les acteurs, d’initier le développement cyclotouristique et accompagner la mise en œuvre des mesures.</i>	+ <i>Relativement peu de ressources financières et/ou humaines nécessaires pour la mise en œuvre.</i>	++ <i>Nécessite d’identifier les acteurs à impliquer au préalable, fixer un règlement et un cahier des charges et veiller à maintenir une dynamique à long terme.</i>	1
1.B	<i>Poste de référent cyclotourisme (financement à trouver)</i>	+++ <i>Contribue directement à assurer la mise en œuvre du Plan d’action et donc le développement du cyclotourisme.</i>	++ <i>Ressources financières conséquentes pour créer un poste et en assurer la pérennité.</i>	+ <i>Peut être inscrit dans le cahier des charges d’un poste actuel</i>	1
1.C.	<i>Monitoring et actualisation des mesures</i>	++ <i>Permet de suivre les effets des mesures et surtout de les ajuster pour assurer une utilisation judicieuse des ressources.</i>	++ <i>Nécessite potentiellement de recourir à un prestataire externe et/ou des ressources humaines internes pour suivre et réaliser le monitoring.</i>	+ <i>Le dispositif de monitoring doit être pensé et mis en place dès le lancement des mesures et doit être maintenu sur le moyen terme.</i>	2
1.D.	<i>Enquête-client cyclotourisme</i>	++ <i>Permet de mieux identifier le public cible et affiner les différentes mesures en fonction.</i>	++ <i>Nécessite surtout des ressources financières pour solliciter un prestataire externe. Pourrait aussi être mutualisé avec une enquête client tourisme plus générale pour limiter les coûts.</i>	+ <i>Réalisé à l’externe et uniquement de manière ponctuelle. Il s’agit surtout d’assurer la diffusion aux communes et aux prestataires.</i>	2

## AXE 2 – Soutenir l'écosystème économique

Mesures		Impact sur le développement du cyclotourisme dans le NV	Ressources nécessaires à la mise en œuvre	Complexité de mise en œuvre	Niveau de priorité
2.A.	<i>Rencontre annuelle des acteurs du cyclotourisme</i>	<b>++</b> <i>Contribue à réunir les acteurs et créer une dynamique autour du développement du cyclotourisme</i>	<b>+</b> <i>Relativement peu de ressources financières et humaines nécessaires pour organiser un tel événement</i>	<b>+</b> <i>Complexité limitée pour l'organisation d'un tel événement (ponctuel, nombre d'acteurs limité, etc.)</i>	<b>2</b>
2.B	<i>Fonds de soutien (financement à trouver)</i>	<b>+++</b> <i>Indispensable pour soutenir le développement des offres, services et infrastructures par les prestataires et les communes.</i>	<b>+++</b> <i>Ressources humaines conséquentes pour créer le fonds, assurer son alimentation, sa gestion, etc.</i>	<b>+++</b> <i>Coordination conséquente avec les communes et le canton pour la création du fonds, son alimentation et sa gestion.</i>	<b>1</b>
2.C.	<i>Règlement des modalités de soutien</i>	<b>+++</b> <i>Central pour assurer une distribution ciblée sur les projets et développement contribuant à rendre le Nord vaudois plus attractif pour le cyclotourisme.</i>	<b>++</b> <i>La création du règlement nécessite des ressources humaines non-négligeables.</i>	<b>++</b> <i>Définition initiale du règlement nécessitant une concertation d'un nombre relativement important d'acteurs et d'identifier les différents cas de figure potentiels.</i>	<b>1</b>
2.D.	<i>Certification « accueil vélo »</i>	<b>++</b> <i>Permet de valoriser les offres, services et infrastructures qui existent sur le territoire et d'assurer une uniformité de la qualité de l'offre.</i>	<b>+++</b> <i>Ressources humaines et financières conséquentes pour déployer la certification et assurer son suivi.</i>	<b>+++</b> <i>Nécessite de coordonner de nombreux acteurs, d'assurer le suivi sur le long terme, etc.</i>	<b>2</b>

### AXE 3 – Valoriser les atouts du territoire par des itinéraires

Mesures		Impact sur le développement du cyclotourisme dans le NV	Ressources nécessaires à la mise en œuvre	Complexité de mise en œuvre	Niveau de priorité
3.A.	<i>Itinéraires cyclotouristiques</i>	+++ <i>Développer l'offre d'itinéraires cyclotouristiques est une base indispensable pour développer le cyclotourisme dans le Nord vaudois.</i>	++ <i>Ressources financières et humaines nécessaires pour définir les tracés, faire la signalétique, organiser les services et l'entretien, etc.</i>	+++ <i>Nécessite de coordonner l'ensemble des acteurs concernés par la définition d'itinéraires.</i>	<b>1</b>
3.B.	<i>Coordination du développement général des infrastructures cyclistes avec les besoins du cyclotourisme</i>	++ <i>Développer les infrastructures est central pour rendre le territoire plus accueillant pour les cyclistes. Ces développements ne sont cependant pas nécessairement orientés sur le cyclotourisme.</i>	+++ <i>Nécessite des ressources importantes, mais qui doivent être mobilisées principalement par les communes et le canton</i>	+++ <i>Nécessite de coordonner l'ensemble des acteurs concernés par les infrastructures : communes, cantons, entreprises de transports, prestataires privés.</i>	<b>2</b>

### AXE 4 –Elargir le bouquet d’offres et de services

Mesures		Impact sur le développement du cyclotourisme dans le NV	Ressources nécessaires à la mise en œuvre	Complexité de mise en œuvre	Niveau de priorité
4.A.	<i>Un service intégral à disposition des cyclotouristes</i>	++ <i>Permet de faciliter l'accès aux services pour les cyclotouristes en réunissant tous les services de différents prestataires sous un même « toit ».</i>	++ <i>Ressources financières et humaines non-négligeables pour coordonner les services existants, développer les services manquants et pour assurer une couverture de l'offre sur l'ensemble du territoire.</i>	++ <i>Besoins conséquents en coordination des acteurs, principalement liés à la mise en place de la mesure.</i>	2
4.B.	<i>Des séjours « clé en main »</i>	+++ <i>Proposer des séjours « clé en main » est central pour positionner le Nord vaudois comme destination pour le cyclotourisme et augmenter la valeur ajoutée des touristes (nuitées, repas, activités, etc.).</i>	++ <i>Ressources humaines non-négligeables pour réunir les acteurs pour définir un produit. Ressources financières potentielles pour soutenir le produit afin de pouvoir proposer un tarif attractif. La communication implique également de disposer de ressources humaines et financières dédiées.</i>	+ <i>Coordination ponctuelle des acteurs concernés par les produits lors de leur définition. Faible charge de suivi.</i>	1
4.C.	<i>Un « passeport vélo »</i>	+ <i>Permet de proposer des avantages sur un catalogue d'activités et des prestations dédiées spécifiquement aux cyclotouristes et rendre le cyclotourisme plus attractif dans le Nord vaudois.</i>	++ <i>Ressources humaines nécessaires pour inventorier les prestataires, les sites potentiels et les démarcher. Une mutualisation potentielle avec PedzePass permettant de limiter les ressources nécessaires.</i>	+ <i>Complexité limitée si développé sur la base du PedzePass.</i>	3

### AXE 5 – Promouvoir le Nord vaudois comme territoire de cyclotourisme

Mesures	Impact sur le développement du cyclotourisme dans le NV	Ressources nécessaires à la mise en œuvre	Complexité de mise en œuvre	Niveau de priorité
---------	---	---	-----------------------------	--------------------

5.A.	<i>La communication du cyclotourisme portée par l'ADNV</i>	+++ Centraliser la communication à l'ADNV est indispensable pour assurer un portage fort de la communication autour du cyclotourisme.	++ Nécessite des moyens non-négligeables en termes de ressources humaines et financières pour assurer la communication.	+ Complexité limitée. Nécessite surtout de regrouper l'information.	1
5.B.	<i>Centraliser l'information</i>	+++ Permet de rendre plus accessible les informations aux cyclotouristes en les regroupant sur une même plateforme.	++ Ressources humaines nécessaires pour regrouper et actualiser le contenu. Ressources humaines nécessaires pour le développement de la plateforme.	++ Centralisation, suivi et mise à jour régulière des informations.	1
5.C.	<i>Évènements cyclotouristiques</i>	+ Contribue à la notoriété du Nord vaudois comme territoire cyclotouristique.	+ Ressources financières essentiellement pour soutenir et aider un évènement déjà en place à se développer. Ressources humaines pour en assurer la promotion.	+ Coordination avec les organisateurs d'évènements et les partenaires.	3
5.D.	<i>Créer une maison du vélo</i>	+ Permet d'ancrer le vélo dans le territoire et d'offrir un lieu pour accueillir des évènements et des infrastructures dédiées spécifiquement aux cyclotouristes. Contribue également plus généralement à la culture cycliste dans le Nord vaudois.	+++ Ressources humaines et financières conséquentes pour disposer d'un lieu, l'équiper, le développer puis le faire vivre.	+++ La mise en place et le maintien d'une structure de ce type est complexe. Nécessite l'implication d'autres acteurs : communes, canton, etc. Projet de long terme.	3

#### 5.4. CALENDRIER INDICATIF DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

Le calendrier ci-après esquisse le déploiement des différentes mesures en se basant notamment sur la priorisation proposée précédemment. Le calendrier propose un déploiement des mesures sur les années 2025 à 2027. Certaines mesures nécessitent un travail préparatoire plus conséquent qui est indiqué en clair. Dans l'ensemble, l'année 2025 apparaît ainsi comme étant principalement dédiée au travail de préparation pour le déploiements des mesures en 2026, complétées par d'autres en 2027. Le travail préparatoire nécessite cependant de déjà activer certaines mesures (p.ex. 1A, 1B, 2A, 3B, 5A) dès début 2025.

Mesures		2025		2026		2027	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1.A.	Comité de pilotage dédié (COPIL cyclotourisme)	[Clair]					
1.B.	Poste de référent cyclotourisme (financement à trouver)	[Clair]					
1.C.	Monitoring et actualisation des mesures	[Clair]					
1.D.	Enquête-client cyclotourisme		[Clair]				[Clair]
2.A.	Rencontre annuelle des acteurs du cyclotourisme	[Clair]		[Clair]		[Clair]	
2.B.	Fonds de soutien (financement à trouver)	[Clair]					
2.C.	Règlement des modalités de soutien		[Clair]	[Clair]			
2.D.	Certification « accueil vélo »			[Clair]		[Clair]	
3.A.	Itinéraires cyclotouristiques	[Clair]		[Clair]			
3.B.	Coordination du développement général des infrastructures cyclistes avec les besoins du cyclotourisme	[Clair]					
4.A.	Un service intégral à disposition des cyclotouristes				[Clair]	[Clair]	
4.B.	Des séjours « clé en main »		[Clair]	[Clair]			
4.C.	Un « passeport vélo »				[Clair]	[Clair]	
5.A.	La communication du cyclotourisme portée par l'ADNV	[Clair]					
5.B.	Centraliser l'information	[Clair]		[Clair]			
5.C.	Évènements cyclotouristiques	[Clair]					
5.D.	Créer une maison du vélo			[Clair]		[Clair]	

## 6. Conclusions

En conclusion, ce travail a permis de dresser un portrait de la situation actuelle de l'offre en matière de cyclotourisme dans le Nord vaudois. Au-delà des points de renforcement qui ont pu être identifiés, ce travail permet avant tout de mettre en évidence le potentiel du territoire, ainsi que la volonté de nombreux acteurs locaux d'y développer le cyclotourisme. Ce constat général souligne la pertinence de la démarche initiée par l'ADNV au travers de cette étude et plus largement de l'ambition de développer le cyclotourisme dans le Nord vaudois.

Le développement du cyclotourisme se fait déjà localement et/ou ponctuellement à travers les initiatives de certains acteurs publics et privés, mais il apparaît désormais central de coordonner les efforts pour développer un concept régional cohérent, qui en positionnant le Nord vaudois en tant que territoire cyclotouristique, pourra bénéficier à tous. Sur ce point, l'ADNV par son rôle fédérateur et ses compétences en tourisme, émerge comme l'acteur pertinent pour faciliter ce développement.

Le présent travail constitue une première base pour atteindre cette ambition. Le diagnostic et les mesures proposées dans ce travail constituent en effet des recommandations, qui selon notre expertise, doivent permettre aux parties prenantes d'initier la démarche. Il apparaît désormais central que les parties prenantes développent sur cette base une stratégie propre au Nord vaudois.

En effet, la proposition de plan d'action faite dans le présent rapport constitue un scénario idéal, dont la mise en œuvre fait évidemment face aux contraintes pratiques notamment sur le plan des ressources humaines, financières et réglementaires. Ainsi, le déploiement de l'ensemble des mesures proposées n'est certainement pas envisageable à court terme. Cependant, certaines d'entre-elles devraient toutefois être mises en œuvre rapidement, car elles apparaissent comme centrales pour envisager le déploiement des suivantes. Le tableau de priorisation des mesures met en évidence les mesures qui doivent être considérées en priorité.

Les mesures proposées doivent être donc évaluées au préalable à la lumière des ambitions que le Nord vaudois souhaite donner au développement du

cyclotourisme dans la région et les ressources qu'elle peut y allouer.

Il est central de rappeler que le développement du cyclotourisme dépend également fortement de l'implication de nombreux autres acteurs. Le développement des infrastructures cyclables dépend par exemple directement des différentes communes ainsi que du canton de Vaud, alors que le développement des services, offres et prestations repose en grande partie sur des acteurs privés.

L'ADNV peut soutenir ces acteurs dans ces développements notamment en favorisant leur coordination et les synergies entre eux, en apportant un soutien direct ou indirect aux porteurs de projets, ou encore en pilotant la communication en matière de cyclotourisme. L'ADNV ne peut cependant pas non plus porter à elle seule l'ensemble des démarches ou des mesures (voir Annexes – Liste de mesures potentielles pour mieux accueillir les cyclotouristes). Ainsi, il est central que ces acteurs s'engagent autour d'un projet commun en y investissant leurs propres ressources. Une partie de ces acteurs s'investit déjà dans ce développement, mais il est certainement important de stimuler encore l'attrait pour le cyclotourisme pour ceux-ci ou pour de nouveaux acteurs.

Ceci souligne d'autant plus le besoin de mettre en place en priorité des mesures permettant de coordonner les acteurs, favoriser les synergies, mais surtout d'assurer le pilotage de la démarche, notamment en définition des grandes orientations et en en portant la communication.

Il est apparaît également central de définir une orientation claire pour le développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois. A ce propos, ce travail a permis de mettre en évidence la diversité des terrains et possibilités offertes par le Nord vaudois en matière de cyclotourisme. En effet, le territoire offre des possibilités pour des pratiques cyclistes très variées, ce qui constitue à la fois une force mais est également une faiblesse pour réussir à positionner la destination par rapport à d'autres territoires.

Il ressort de ce travail qu'une orientation intéressante à développer, afin de se démarquer des territoires voisins tout en capitalisant sur les atouts actuels du territoire, pourrait être centrée sur "l'expérience". L'idée serait de développer des offres et des itinéraires autour de thématiques spécifiques (p.ex. nature, terroir, culture, etc.) combinant le déplacement en vélo avec une expérience (p.ex. culinaire, culturelle, créative, activité de loisirs/sports,

etc.), dans l'optique de faire du vélo un moyen pour découvrir le territoire et ses atouts. Cette orientation devrait notamment se retrouver dans des offres « clé en main » (de type « Bike & ... ») vendues comme des produits d'appels. Une telle orientation permettrait de valoriser des activités/prestations/offres touristiques déjà existante à travers le vélo, mais également de pouvoir en proposer à travers l'ensemble du Nord vaudois.

En effet, de nombreux territoires voisins, sont déjà clairement positionnés sur des pratiques spécifiques, p.ex. le VTT de descente dans la région de Métabief, le canton de Fribourg qui mise également beaucoup sur le VTT, etc. Il apparaît peu opportun d'essayer de suivre des orientations similaires, car cela nécessiterait tout d'abord d'en quelque sorte « rattraper le retard » pour ensuite essayer de se différencier. En misant sur des expériences combinées, il est possible de capitaliser sur des offres déjà proposées par certains prestataires dans le Nord vaudois, tout en se démarquant sans nécessairement devoir procéder à des développements infrastructurels importants.

Finalement, au-delà de cette orientation, il apparaît central qu'en premier lieu et sur la base du présent travail, une réflexion stratégique des parties prenantes doit être menée pour définir les ambitions qu'elle souhaite et peut envisager pour soutenir le développement du cyclotourisme dans le Nord vaudois. Un tel développement nécessite en effet d'investir des ressources conséquentes sur le moyen terme, et donc également de faire du cyclotourisme un des points centraux du développement touristique régional.

## Annexes

### LISTE DES REFERENCES

- Canton de Fribourg, Service de la mobilité. (2023). Concours d'idées : Valorisation touristique de la Gruyère par le vélo. Synthèse des résultats.
- Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). VADE-MECUM, guide à l'attention des communes vaudoises. 2021. URL : [DGMR\\_Vade\\_mecum\\_WEB\\_PROD.pdf](#) (vd.ch)
- France Vélo Tourisme, & Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire. (2024). Guide pratique Accueil Vélo. France Vélo Tourisme. URL : [2024-Guide-Accueil-Velo\\_CT.pdf](#)
- HTR.ch. Le projet «Bike Friendly» passe à la vitesse supérieure (2024). URL : [Le projet «Bike Friendly» passe à la vitesse supérieure - htr.ch](#)
- Office fédéral des routes OFROU et Conférence Vélo Suisse. Guide pratique : Planification des réseaux de voies cyclables (2024). URL : [Guide pratique planification des réseaux de voies cyclables.pdf](#)
- Vélo & territoires, coordinateur du réseau national cyclable. Développer le tourisme à vélo dans les territoires (2021). URL : [TAVTERR\\_misejour.pdf](#)
- Vélo & Territoires. (2023). Stratégie nationale du tourisme à vélo. URL : [https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/06/STRATEGIE\\_NATIONALE\\_TOURISME\\_A\\_VELO\\_LIVRET\\_A4\\_planches.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/06/STRATEGIE_NATIONALE_TOURISME_A_VELO_LIVRET_A4_planches.pdf)
- Vélo & Territoires. (2020). Méthode nationale pour l'évaluation des retombées des véloroutes. Url : [Evaluation-retombees-veloroutes-FR.pdf](#) (velo-territoires.org)

## LISTE DES ACTEURS POTENTIELS EN LIEN AVEC LE CYCLOTOURISME

Ce panorama offre un aperçu des acteurs potentiels susceptibles de s'intégrer à l'écosystème cyclotouristique du Nord vaudois. Il n'est pas exhaustif et est amené à être enrichi à l'avenir.

	Personne de contact
<b>Les entreprises de transport</b>	
Travys	<i>Marine Kerhoas, Directrice Département relation client et communication (entretien fait en phase 2) Calvin Leutwyler, assistant marketing et communication (présent à l'atelier créatif)</i>
LNМ	<i>Timothée Sprunger, responsable marketing (entretien fait en phase 2)</i>
Carpostal	<i>Mérodie Gambero, planificatrice d'offre Fabio Zen, Product manager, Service aux voyageurs (entretien fait en phase 2)</i>
<b>Les hébergements</b>	
Camping Yverdon-Plage / VD8	<i>Jaime Montaldo, gérant des campings (entretien fait en phase 2)</i>
Hôtel La prairie à Yverdon-les-Bains	<i>Mathias Niquille (entretien fait en phase 2)</i>
Hôtel du Théâtre Yverdon-les-Bains	<i>Pierre-André Michoud, directeur (présent à l'atelier créatif)</i>
Hôtel de la Concorde à Vallorbe	<i>Catherine Künzler, directrice (entretien fait en phase 2 et présente à l'atelier créatif)</i>
Hôtel de la gare à Yvonand	<i>Françoise Guilloud</i>
Grand Hôtel Les Rasses	<i>Nicolas Rollin, directeur</i>
<b>Les prestataires vélo</b>	
Bikeslab à Yverdon-les-Bains	<i>Quentin Pellaux, directeur (entretien fait en phase 2)</i>
Cycle One à Yverdon-les-Bains	<i>Quentin Carrard</i>
Val'bikes à Vallorbe (location et réparation)	<i>(Entretien fait en phase 2)</i>
Cycles Thévenaz à Sainte-Croix	<i>Sabine Thévenaz (présente à l'atelier créatif)</i>
Cycles Huguelet à Champagne	<i>Pas de contact</i>
<b>Service à la mobilité</b>	
Donkey Republic	<i>Benoît Corday, ville d'Yverdon-les-Bains</i>
<b>Les acteurs publics</b>	
Bureau d'agglomération AGGLO Y	<i>Ronei Falvino, directeur (entretien fait en phase 2)</i>
Commune d'Yverdon-les-Bains	<i>Greg Perrenoud, chef de service Sports et activité physique (entretien fait en phase 2) Benoît Corday, Responsable mobilité (entretien fait en phase 2) Quentin Tonnerre, Service des sports Yverdon et Rallye Cyclotouristique Yverdon</i>
Commune de Vallorbe	<i>Christine Leuenberger, responsable tourisme (entretien fait en phase 2)</i>
Commune de Romainmôtier	<i>Léo Piguet</i>
Commune d'Orbe	<i>Samuel Glayre, responsable de l'office de mobilité (entretien fait en phase 2)</i>
Commune de Sainte-Croix	<i>Vincent Demiéville (entretien fait en phase 2)</i>
Commune de Grandson	<i>Annick Voirol-Reymond (entretien fait en phase 2)</i>
Parc Jura vaudois	<i>Paolo Degiorgi, directeur (entretien fait en phase 2)</i>

<i>Club vélo / autre</i>	
VTT Club Vallorbe	<i>Laure Nicol, présidente</i>
ESV École Suisse de VTT Sàrl	<i>Auguste Métille</i>
<i>Evénements vélo</i>	
Rally Cyclotouristique Yverdon	<i>Quentin Tonnerre, Service des sports Yverdon et Rallye Cyclotouristique Yverdon (entretien fait en phase 2)</i>
LA WYSAM	<i>Pas de contact</i>
La Favorite	<i>Pas de contact</i>
<i>Activités touristiques</i>	
Château de Grandson	<i>Camille Verdier (présent à l'atelier créatif)</i>
Grotte de Vallorbe	<i>Serge Audemars (présent à l'atelier créatif)</i>
Mosaïques d'Orbe	<i>Pas de contact</i>
Abbatiale de Romainmôtier	<i>Line Benoit</i>
Vaud Oenotourisme	<i>Jaap Kluvers</i>
Cave du Château de Valleyres	<i>Benjamin Morel (présent à l'atelier créatif)</i>
Agropole Molondin	<i>Alain Schacher, ex-directeur</i>
La Fabrique	<i>Pas de contact</i>
Juraparc	<i>Pas de contact</i>
La Grande Carrière	<i>Pas de contact</i>

TABLEAUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

Itinéraires SuisseMobile						Itinéraires informels			
Vélo			VTT			Vélo	VTT	VAE	Gravel
Nationaux	Régionaux	Locaux	Nationaux	Régionaux	Locaux				
2 étapes du n°5 : Ins-Yverdon puis Yverdon-Lausanne (Route Verte)	1 étape du n°54 : Ste-Croix - Le Locle	n°412 : Creux-du-Van Tour	2 étapes du n°3 : Couvet-Ste Croix puis Ste-Croix-Le Sentier	1 étape n°56 : Couvet-Neuchâtel	n°987 : Chasseron Bike	A travers champs (Yverdon-Estavayer-Payerne-Donneloye-Pomy-Yverdon)	Jura Bike (SuisseMobile mais arrêt à Vallorbe)	Pas d'itinéraire E-bike dans la région	Pas d'itinéraire Gravel dans la région
2 étapes du n°7 : Fleurier-Vallorbe puis Vallorbe-Nyon	2 étapes du n°22 : Lausanne-Yverdon puis Yverdon-Neuchâtel	n°476 :Route du Vignoble de Bonvillars			n°988 : Aiguille de Baulmes Bike	Yverdon-Estavayer (SuisseMobile mais arêt à Estavayer)	Parcours VTT à Champvent		
Bike Tour Jura Vaudois (combinaison entre la route 7 Pied du Jura et la route du Jura 50)	2 étapes du n°50 : Neuchâtel-Yverdon puis Yverdon-Bière	n°487 : Boucle de la plaine de l'Orbe			n°991 : Dent de Vaulion Bike	Tour du Lac (reprend des itinéraires SuisseMobile)	Cf. Strava DB (véo + VTT)		
		n°624 : Boucle Champêtre du Nord Vaudois				Route panoramique (Yverdon-Concise-Mauborget-Ste-Croix-Baulmes-Champvent-Yverdon)			
						Tour des Châteaux (Yverdon-Chavornay- La Sarraz - Romainmôtier - Arnex - Orbe - Champvent - Orges - Yverdon)			
						Contreforts du Jura (Yverdon-Chavornay-Premier-Vallorbe-Baulmes-Montagny-Yverdon)			
						Les Bosses du nord vaudois (itinéraire informel)			

Services vélo				
Location	Réparation de vélo	Livraison / transfert de vélo	Transport de bagages/véhicules	Service à la mobilité
rent a Bike, Champagne	Cycles sport Huguelet, Champagne	Transfert bagage sur l'itinéraire 6 de la Route Verte	Eurotrek	Donkey Republic
BikesLab, Yverdon	Wanner Cycles, Orbe	CFF	CFF/CarPostal/Travys, sur réservation conseillée	
Garage Boney, Yvonand	Velomania, Montagny-près-Yverdon			
Donkey Republic, Yverdon	VO Cycles, Yverdon			
Cycle One, Yverdon	Pro Bike Services, Yverdon			
Val'Bikes, Vallorbe	Cycles Roth, Montagny-près-Yverdon			
Vélocouché.ch (location / entretien vélos couchés)	Chez Piston, Yverdon			
	Favre Cycles et motos SA, Yverdon			
	Stéphane Garratti, Yvonand			
	Cycle One, Yverdon			
	Val'Bikes, Vallorbe			
	Styyle, Yverdon			
	Version Originale Cycles, Yverdon			
	Vélocouché.ch (location / entretien vélos couchés)			

## Hébergement

Camping		Hôtels		Autres	
Equipement vélo	Pas d'équipement	Bike hôtel/équipement vélo	Pas d'équipement	Equipement vélo spécifique	Pas d'équipement spécifique
VD8 (BikesLab)	Yverdon plage	La Prairie, Yverdon	Hôtel des Mosaïques		Studio Chappelle 5, Chavornay
	Camping de la Menthue, Yvonand	Hôtel du Théâtre, Yverdon	Hôtel au Chasseur		Gîte du Charron, Chavornay
	Camping TCS Le Signal, Orbe	Grand hôtel des Bains	Hôtel Résidence du Lac, Grandson		Château de Method
	Camping des Cluds, Bullet	Hôtel de la Concorde, Vallorbe	BnB Les Tuileries, Grandson		Guesthouse Lek & Jo Suchy
	Camping Le Nozon, Romainmôtier	Hôtel de La Source, Yverdon	Hôtel de la gare, Yvonand		La Vieille Ferme, Yvonand
	Camping du Pécos, Grandson		Hôtel de Ville, Yvonand		La Tour des Maçons. Romainmôtier
	Camping des prés sous ville, Vallorbe		Hôtel Restaurant Le Saint-Romain		Maisonde Champbaillard, Romainmôtier
	Camping du Bois du Fey, Orges		Hôtel Restaurant de la Croix d'Or, Ballaigues		Maison du Prieur, Romainmôtier
			Hôtel Bellevue, Onnens		Sous la Yourte, Romainmôtier
			Le Bras d'Or, Method		Maison Junod, Romainmôtier
			Hôtel les Planets, Bullet		Maison rurale, Ariana Laubscher, Romainmôtier
			Grand hôtel des Rasses, Bullet		Villa La Butineuse, Croy
			Hôtel de France, Ste-Croix		Maison villageoise Véronique Rappaz, Croy
		Y-Parc Hôtel, Yverdon	Chez Epicure, Lignerolle		
			Gîte rural du Mont-des-Cerfs, Sainte-Croix		

## LISTE DE MESURES POTENTIELLES POUR MIEUX ACCUEILLIR LES CYCLOTOURISTES

Cette liste de mesures est destinée aux autres acteurs en dehors de l'ADNV. Le Guide pratique 2024 mis à disposition par le label Accueil-vélo liste, en fonction des parties-prenantes, une série de critères permettant d'accueillir convenablement les vélos. Celles-ci sont synthétisées ici :

Mesure	Acteur visé
<i>Installer des parkings à vélos sécurisés près des lieux publics, des attractions touristiques, des arrêts de transports publics et dans les hébergements</i>	Communes, hôteliers, entreprises de transports
<i>Installer des stations de réparation en libre-service le long des itinéraires et dans les hébergements</i>	Communes, hôteliers, prestataire vélo
<i>Mettre à disposition des pompes en libre-service près des points d'intérêts</i>	Communes, prestataires vélo
<i>Créer des points de recharge pour les vélos électriques (lieux publics, attractions touristiques et dans les hôtels ou restaurants)</i>	Communes, hôteliers, restaurateurs, prestataire vélo
<i>Mettre à disposition des douches et des sanitaires publics accessibles aux cyclistes.</i>	Communes
<i>Assurer la sécurité des itinéraires à vélo</i>	Communes
<i>Assurer l'entretien des itinéraires (signalisation, tracé, services, etc.)</i>	Communes
<i>Mettre à disposition un espace pour sécher les vêtements et équipements des cyclistes.</i>	Hôteliers
<i>Offrir des repas adaptés aux besoins nutritionnels des cyclotouristes (plats énergétiques, options végétariennes).</i>	Hôteliers, restaurateurs
<i>Mettre en place un service de buanderie pour les cyclotouristes</i>	Hôteliers
<i>Mettre à disposition du matériel pour permettre de nettoyer son vélo</i>	Hôteliers
<i>Mettre à disposition les cartes détaillées des itinéraires cyclables locaux et les guides pour les cyclotouristes</i>	Communes, hôteliers, restaurateurs, prestataires vélo
<i>Offrir un service de transfert des bagages vers la prochaine étape de leur voyage.</i>	Hôteliers
<i>Disposer d'une personne pouvant fournir des recommandations sur les itinéraires cyclables et les points d'intérêt à visiter.</i>	Communes, hôteliers, restaurateurs, prestataires vélo

## CHIFFRAGE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Infrastructures	Coût (CHF)
<i>Balisateur complet spécifique aux cyclistes (panneaux, marquages)</i>	2'000.- à 5'000.- par kilomètre
<i>Entretien des itinéraires</i>	500.- à 2'000.- par kilomètre
<i>Réhabilitation légère des chemins (remise à niveau du revêtement, drainage, entretien)</i>	10'000.- à 20'000.- par kilomètre
<i>Coût total (avec signalisation)</i>	15'000.- à 25'000.- par kilomètre
<i>Abri vélo (Selon modèle et fabricant)</i>	4'000.- à 30'000.-
<i>Pause d'arceaux sans abri (selon le nombre d'arceaux)</i>	10'000.- à 15'000.-
<i>Rampe pour escaliers</i>	1'000.- à 2'000.-

### Label Accueil Vélo (FR)

*En lien avec la mesure 2.D. « Certification « accueil-vélo » »*

Le label français « accueil vélo » est attribué aux établissements garantissant des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires. Ce label garantit un itinéraire vélo à moins de 5 km, des équipements adaptés aux vélos (abri sécurisé, kit de réparation, etc.), des informations sur les itinéraires et des services spécifiques aux voyageurs à vélo (transfert des bagages, lessives, location, lavage des vélos). Un établissement possédant ce label peut donc être un restaurant, un hébergement, un site touristique, un office du tourisme, un réparateur vélo ou un loueur vélo.

Lien : [Les services Accueil Vélo - France Vélo Tourisme \(francevelotourisme.com\)](https://francevelotourisme.com)



### Les Frères Brigands (CH)

*En lien avec la mesure 3.A. « Itinéraires cyclotouristiques »*

Chasse au trésor à vélo dans la forêt du Jorat, accessible dès 8 ans et adaptée aux débutants. Une carte avec les détails de l'aventure peut être commandée en ligne. Ce jeu de piste permet de découvrir la nature et l'histoire de la région.

Lien : [Frères Brigands \(lesfreresbrigands.ch\)](https://lesfreresbrigands.ch)



### Neuchallenge (CH)

*En lien avec la mesure 3.A. « Itinéraires cyclotouristiques »*

Un parcours chronométré vous invite à découvrir les plus beaux endroits de la région neuchâteloise à travers une série de défis adaptés à divers niveaux sportifs. Avec environ 25 itinéraires répartis sur plusieurs disciplines, comme la course

à pied, le VTT/Gravel, l'E-bike, le duathlon et le rollski, chaque participant peut se mesurer à d'autres dans sa catégorie d'âge et de genre grâce à un classement chronométré. Le fonctionnement est simple : il suffit de remplir un ticket à passer dans un horodateur au départ et à l'arrivée. Cette initiative, pilotée par Tourisme Neuchâtel, vise à promouvoir la région tout en offrant une belle vitrine aux restaurateurs locaux en fin de parcours. Destiné à tous les sportifs, ce projet mêle découverte, sport et gastronomie.

Lien : [Neuchallenge - Défis sportifs itinérants | Canton de Neuchâtel](#)

### Service mobile de réparation et entretien vélo – By Karl

*En lien avec la mesure 4.A. « Un service intégral à destination des cyclotouristes »*

Un service mobile de réparation et d'entretien de vélos est disponible via une application. Des réparateurs couvrent plusieurs régions romandes, notamment Genève, Vaud, le Chablais et Fribourg. Il suffit de prendre rendez-vous, et un mécanicien se déplace directement sur le lieu de votre choix, que ce soit à domicile ou sur votre lieu de travail. Le service propose la réparation de vélos traditionnels, de vélos électriques (VAE) ainsi que l'électrification de vélos.

Lien : <https://www.bykarl.ch/>

### Private Selection Hotels & Tours

*En lien avec la mesure 4.B. « Des séjours « clé en main » »*

Ce site propose une sélection de circuits à vélo avec une présentation détaillée de tous les services inclus dans chaque offre, tels que :

- Hébergement en hôtel
- Dîners et petits déjeuners
- Activités
- Transport des bagages

Lien : [Cyclisme et VTT \(privateselection.ch\)](#)

*En lien avec la mesure 5.B « Un guichet d'information unique »*

Un site internet centralise toutes les informations sur les itinéraires cyclables, incluant 3 parcours EuroVélo, environ 20 véloroutes, 55 boucles locales, une trentaine de circuits régionaux, ainsi que des itinéraires transfrontaliers. Les parcours sont classés par niveau de difficulté, distance et durée, et souvent associés à des thèmes spécifiques (comme la route des vignobles ou la découverte du Rhin) ainsi qu'à des points d'intérêt touristiques (villages, églises, etc.). Des itinéraires VTT sont également proposés pour explorer les paysages montagneux. Cette diversité d'options répond aux besoins de divers types de cyclistes, que ce soit des familles, des amis ou des sportifs.

Le site fournit également des services et activités autour du vélo, tels que des lieux de location, des ateliers de réparation, des entreprises de transport de bagages et des points de recharge pour vélos électriques. Une liste des établissements labellisés « accueil vélo » garantit un service de qualité aux cyclistes, incluant des réparations, des informations, de la location et des services de transfert pour vélos et bagages.

Le public cible comprend les familles, amis et sportifs, allant des débutants aux cyclistes confirmés, notamment pour les itinéraires VTT. Chaque parcours est accompagné d'indications précises sur le niveau de difficulté, la distance et le dénivelé.

Lien : [Alsace à Vélo, 2 500 KM d'itinéraires cyclables en Alsace \(alsaceavelo.fr\)](https://alsaceavelo.fr)