

## Les véloroutes, un outil pour le développement durable du tourisme



Christof Sonderegger/photoplus.ch

**Le tourisme à vélo est une filière touristique en croissance. Les acteurs publics et privés s'organisent pour accroître son développement et ses retombées économiques, en développant infrastructures dédiées et services spécifiques.**

**L**a prise en compte croissante dans les politiques de développement touristique de l'offre liée à la pratique du vélo répond avant tout à une évolution de la demande et des comportements touristiques :

- sensibilité au bien-être, à la santé, à la nature ;
- recherche d'échanges, de partage et d'authenticité ;
- essor des courts séjours ;
- demande pour des produits découverts et des séjours à thème.

Ces politiques accompagnent le développement de la pratique du vélo, notamment en milieu urbain, mais aussi pour les loisirs ou le tourisme. Le vélo gagne un nouveau public, plus familial, plus féminin, plus jeune, moins sportif et à plus haut pouvoir d'achat.

### **Les clientèles du tourisme et des loisirs à vélo**

Les publics potentiellement concernés par le tourisme et les loisirs à vélo sont très diversifiés. Il est possible de distinguer trois

types de pratiques : de loisir, touristique et sportive.

Le vélo de loisir est une pratique principalement locale (80 % des usagers des voies vertes habitent ou sont hébergés à moins de 10 km). L'allure et les distances parcourues sont réduites (10-15 km par heure pour environ 5 à 30 km par jour).

Le vélotourisme peut se décomposer en deux types de clientèles :

- Les « vacances et vélo » : cette catégorie concerne des touristes qui utilisent le vélo comme un mode de déplacements plutôt utilitaire et un bon moyen de découverte du territoire. Il s'agit essentiellement d'un tourisme rural ou culturel. L'allure de ces touristes est également lente, avec

une moyenne de 30 km parcourus par jour.

- Les « vacances à vélo » : ce type de pratique est encore très marginal, et concerne majoritairement une clientèle étrangère. C'est, en revanche, la plus intéressante en matière de retombées économiques et, sans doute, d'« écotourisme ». Ces touristes parcourent environ 300 km sur cinq à huit jours. Il s'agit d'une pratique en plein développement et la France est déjà parmi les premières destinations mondiales, notamment grâce aux touristes des pays européens voisins (Allemagne, Pays-Bas, Suisse, Belgique, Scandinavie, Grande-Bretagne...). Cette clientèle réclame toutefois un niveau de services important.

Le vélo sportif complète le tableau, mais reste secondaire, car il est peu adapté aux véloroutes et son développement est structuré différemment.

Les cyclotouristes, cycloportifs et pratiquants de VTT sont 336 000 licenciés. Les cyclotouristes sont généralement expérimentés, adeptes de l'effort et aptes à emprunter le réseau routier banal. Ils sont organisés en clubs, qui repèrent les itinéraires, recueillent les bonnes adresses et les diffusent au sein de leur réseau. Le vélo sur route et le VTT se pratiquent surtout en montagne. Ils participent à la diversification des activités de loisirs de certaines destinations. Les cyclo-touristes peuvent cependant

jouer le rôle d'avant-garde pour la fréquentation et la médiatisation des itinéraires, même si leurs attentes ne sont pas les mêmes que la majorité du public cible des programmes véloroutes et voies vertes.

### Le développement d'une filière touristique

Itinéraires cyclables d'envergure nationale, les véloroutes représentent, pour l'Île-de-France et, plus généralement, pour les régions du Bassin parisien, un outil de développement touristique nouveau et ambitieux.

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Elle emprunte plusieurs types de voies : des voies vertes (routes réservées aux déplacements non motorisés), des pistes cyclables, des bandes cyclables, des routes de campagne, etc.

La réalisation des véloroutes répond à plusieurs objectifs :

- développer le tourisme à vélo, dans un contexte de renchérissement des énergies fossiles ;
- développer l'intermodalité (train-vélo, bateau-vélo...);
- développer la randonnée à vélo en aménageant de nouveaux lieux ;
- développer les territoires qu'elles traversent en leur

### Organisation de l'offre touristique à vélo

	Réalisation de l'itinéraire	Services (hébergements, locations...)	Intermodalité	Guides, cartes, Internet	Promotion	Production de séjours	Vente
État	✓	✓	✓	✓	✓		
Région	✓	✓	✓	✓	✓		
Département	✓	✓	✓	✓	✓		
Intercommunalité	✓	✓		✓	✓		
Prestataires touristiques		✓		✓	✓	✓	✓
Réceptifs, tours opérateurs, offices du tourisme et syndicats d'initiatives				✓	✓	✓	✓
RATP / SNCF / autocaristes			✓				✓
Éditeurs				✓	✓	✓	✓

Source : IAU idF-MEIE

faisant bénéficier de retombées économiques ;

- faire émerger de nouveaux produits touristiques en zone rurale.

Les véloroutes et voies vertes, en tant que simples aménagements cyclables, ne peuvent se suffire à elles-mêmes si l'on souhaite les décliner en véritables produits touristiques. Elles doivent donc être dotées d'une véritable chaîne de services, adaptée aux besoins des touristes et organisée tout le long de l'itinéraire (guides et cartes, transports, signalisation, location, hébergements... ). Enfin, il faut souligner que l'inscription de l'aménagement dans le territoire compte autant que la qualité de l'aménagement lui-même et le dynamisme de son exploitation dans la réussite du projet.

Nombreux sont les acteurs compétents pour élaborer une partie

de cette offre. Tout l'enjeu actuel, en Île-de-France comme dans les autres régions, consiste à inciter les différents prestataires de services (loueurs, hébergeurs, restaurateurs, transporteurs, etc.) et les collectivités publiques à se regrouper dans un véritable réseau, afin de mettre en commun leurs compétences et coordonner leurs actions. Les acteurs du tourisme devraient ainsi être associés dès la définition des tracés pour réfléchir ensemble à l'offre alentour.

Une fois les filières touristiques organisées, un travail autour du jalonnement est nécessaire pour s'assurer la réussite d'un projet de véloroute.

L'exemple de la « Suisse à vélo » est, à ce titre, particulièrement intéressant. L'ensemble du réseau d'itinéraires cyclables a été jalonné par une même signalétique, qu'il s'agisse des itinéraires nationaux ou régionaux.

L'exemple français le plus significatif est le travail mené autour d'Eurovelo 6 « Atlantique-mer Noire » et notamment un tronçon de sa partie française, la « Loire à vélo ».

Au-delà du travail réalisé autour des infrastructures cyclables, les acteurs publics des régions Centre et Pays de la Loire ont défini un référentiel pour les hébergements et un autre pour les services et prestations d'accueil des touristes à vélo. Ces référentiels destinés aux loueurs et réparateurs, permettent de labelliser les acteurs s'engageant dans la démarche d'accueil des touristes à vélo et de les référencer dans des guides spécifiques édités sur cet itinéraire. Enfin, ces partenaires ont établi une signalétique facilement reconnaissable par les touristes qui l'empruntent.

### Les conditions de réussite d'un projet de véloroute



Source : Rencontres des départements cyclables, Aurillac 2007



Les réseaux cyclables «La Loire à vélo» et la «Suisse à vélo» sont jalonnés par des signalétiques facilement reconnaissables par les touristes.

E. Mangeat/CRT Centre

Christof Sonderegger/photoplus.ch

## Les retombées économiques du produit véloroute

Les différentes enquêtes menées autour de la Loire à vélo, mais aussi en Suisse (afin d'évaluer l'impact de la mise en œuvre de la Suisse à vélo), insistent toutes sur le fait que les retombées économiques, pour peu que les filières s'organisent de manière efficace, sont importantes. Ainsi, la Suisse à vélo, avec ses 3 000 km d'itinéraires nationaux et ses 4 000 km d'itinéraires régionaux, apporte environ 80 M€ par an de valeur ajoutée dans l'hébergement, la restauration, les transports, etc. Au Québec, la « Route verte », longue de 3 800 km, apporte environ 75 M€ par an également.

Quant à la fréquentation des réseaux, elle est relativement importante. En 2006, la Loire à vélo, le long des 800 km de l'itinéraire, a reçu 130 000 visiteurs. On estime la fréquentation annuelle des 600 km d'itinéraires véloroutes actuellement praticables de la section française de l'Eurovelo 6 – dont fait partie la Loire à Vélo, mais qui se poursuit en Bourgogne, Franche-Comté pour rejoindre la Suisse à vélo et continuer en Allemagne – à 500 000 usagers, dont les trois quart sont des excursionnistes. Les cyclistes itinérants y représentent 15 % de l'ensemble des usagers, mais 63 % des dépenses. Ces cyclistes itinérants dépendent ainsi environ 66 € par jour, contre 42 € pour un touriste en voiture en région Centre. Il est à noter que le niveau de dépense journalier est plus important en Suisse, tournant autour de 86 €. Les dépenses sur le réseau de la

Loire à vélo représentent 80 % des dépenses itinérantes en France. Cela indique non seulement le potentiel des autres sections de l'Eurovelo 6 en France, mais aussi la nécessité de mettre en œuvre des sections suffisamment longues (150 km) pour voir la pratique itinérante décoller.

Bien entendu, les retombées économiques dépendent avant tout de la qualité des services qui sont proposés aux touristes. Mais elles dépendent aussi de la clientèle ciblée, comme le montre la différence des niveaux de dépenses, citée plus haut. En effet, les services demandés par les différentes catégories de touristes sont très diversifiés.

La région Île-de-France s'est engagée dans une politique de développement cyclable. Et le développement des véloroutes, participant à un vrai développement durable du tourisme, est une des orientations de cette politique, qui permet de répondre aux demandes des Franciliens ainsi qu'à celles des touristes français et européens. Le schéma régional véloroutes et voies vertes francilien, qui s'inscrit dans le cadre du schéma national des véloroutes et voies vertes, en constitue l'un des enjeux.

Ce dernier, établi lors du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1998, avait pour objectif d'établir un réseau national d'itinéraires cyclables s'intégrant au projet européen Eurovelo.

Afin de mettre en œuvre le schéma national, l'État a



Les douze itinéraires cyclables d'Eurovelo®  
Eurovelo® est un projet coordonné  
par la Fédération européenne de cyclisme  
(<http://www.ecf.com>)



demandé aux régions d'établir leurs propres schémas régionaux véloroutes et voies vertes. Ces schémas avaient pour objectif principal de traduire sur le terrain, en concertation avec l'ensemble des collectivités, les itinéraires nationaux, mais aussi de structurer l'offre régionale en itinéraires cyclables.

## Le schéma régional francilien

Dans le cadre de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France, le conseil régional a établi un projet de réseau cyclable régional, sur lequel s'appuient les véloroutes qui traversent la région.

Le réseau cyclable régional, élaboré en collaboration avec les conseils généraux, répond à deux objectifs :

- Une mixité des usages : en premier lieu, le réseau doit servir aux déplacements quotidiens, mais il doit aussi être adapté aux déplacements touristiques.
- Un maillage de l'ensemble du territoire régional, dense en zone centrale (maille de 2 km sur 2 km), et plus lâche en grande couronne (desserte des principaux pôles urbains, touristiques, équipements éducatifs, etc.)

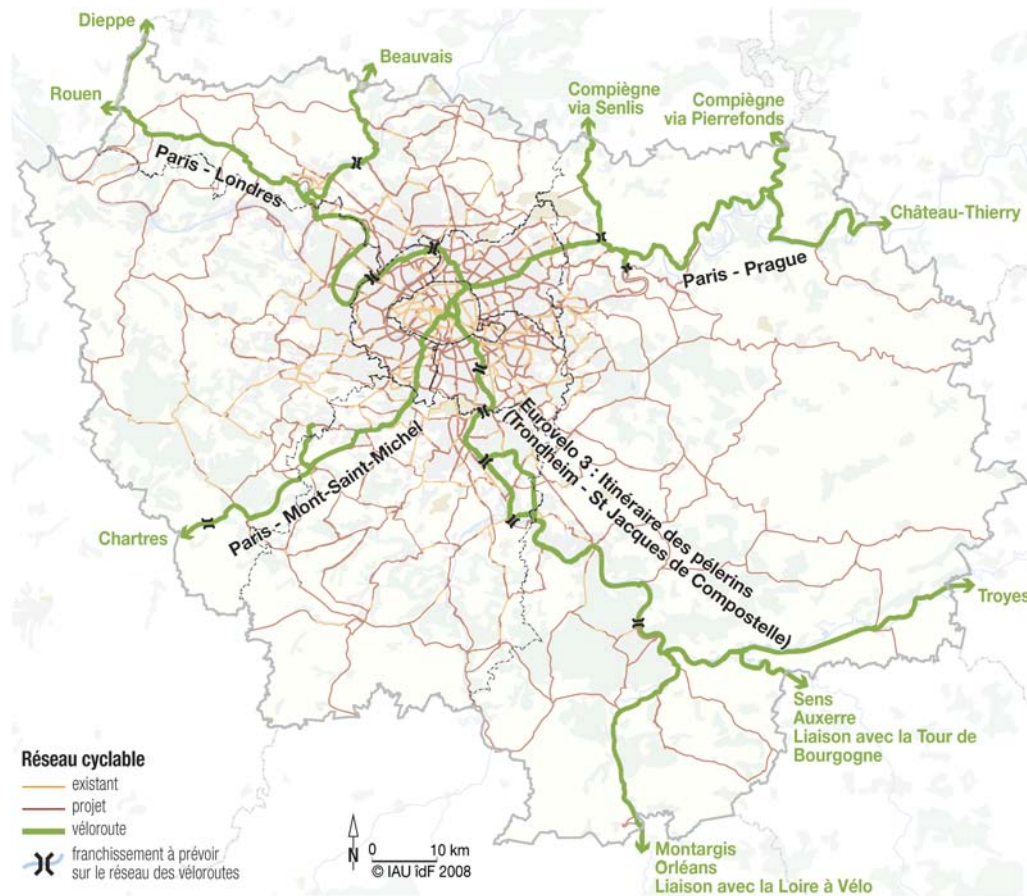
Son élaboration s'est faite en respectant plusieurs principes. D'abord, elle s'appuie sur ce qui existe : canal de l'Ourcq, coulée verte du Sud parisien, canal Saint-Denis, allée royale Sénart-Rougeau...

Il s'agit également d'offrir au cycliste un trajet agréable, y compris en milieu urbain et donc, par exemple, de proposer des sorties de l'agglomération s'appuyant sur les coulées vertes, les rives de fleuves et de canaux...

## Services utiles aux touristes à vélo selon les profils de clientèles

	Résident	Excursionniste	Touriste en séjour	Touriste itinérant
Restauration, alimentation	✓	✓	✓	✓
Relais-vélo	✓	✓	✓	✓
Information, Internet	✓	✓	✓	✓
Location de vélo		✓	✓	✓
Transports collectifs		✓	✓	✓
Signalisation		✓	✓	✓
Guides, carnets de route...		✓	✓	✓
Hébergement spécialisé			✓	✓
Transport de bagages				✓

## Réseau cyclable structurant à terme de la région île-de-France



Source : D'après le *Projet de schéma directeur de la région Île-de-France*, adopté par délibération du conseil régional le 25 septembre 2008.

La desserte des espaces verts de loisirs (bois, forêts, bases régionales de plein air et de loisirs, ainsi que les territoires des parcs naturels régionaux) est aussi un principe fort de définition des itinéraires, tout comme la desserte des gares.

Enfin, une cohérence avec les projets de grands itinéraires cyclables des régions et départements limitrophes de l'Île-de-France est recherchée. C'est d'ailleurs l'un des objectifs du groupe de travail rassemblant les régions et départements du grand Bassin parisien, qui s'est réuni à la demande de la conférence des présidents des régions concernées (Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais,

Pays de la Loire et Picardie). L'un des enjeux majeurs du travail à l'échelle du Bassin parisien consiste, en effet, à construire une offre homogène sur l'ensemble du territoire concerné, au regard des interactions fortes entre les différents itinéraires : lien avec les itinéraires de la Loire à vélo ou du Tour de Bourgogne à vélo, de Paris-Mont-Saint-Michel, de Paris-Strasbourg, etc.

Alors que ces véloroutes théoriques semblent partagées par les partenaires, deux objectifs restent à atteindre :

- leur réalisation effective ;
- l'organisation des services qui permettront de répondre aux demandes des résidents et des touristes.

Le tourisme à vélo est un bon moyen de participer à un développement touristique durable, d'apporter de nouvelles réponses aux demandes à la fois des habitants et des touristes, qu'ils soient nationaux ou étrangers. Qu'il s'agisse de questions techniques, de tracés ou de mise en œuvre d'une politique interrégionale partagée la plus efficiente possible, la collaboration entre les différentes échelles territoriales – régions, départements, intercommunalités, communes, mais aussi État et Union européenne – est essentielle... Une action publique concertée, volontaire aura un effet d'entraînement auprès des acteurs privés.

## Pour en savoir plus

- *Projet de schéma directeur de la région Île-de-France*, adopté par délibération du conseil régional le 25 septembre 2008.
- *Le vélo : enjeu de développement touristique*, fiche 6A, Association des départements cyclables, juillet 2007.
- Actes des 11<sup>es</sup> rencontres des départements cyclables d'Aurillac, Association des départements cyclables, conseil général du Cantal, 2007.
- *France à vélo, France des voies vertes, les clés de la réussite*, coll. Mini-Guide, n° 12, Odit France 2006.
- *Véloroutes et voies vertes : tourisme*, fiche n° 5, Mission nationale véloroutes et voies vertes, 2006.
- *Véloroutes voies vertes, l'avenir est aux circulations douces*, Mission nationale véloroutes et voies vertes, janvier 2005.
- JACOB Christian, *Véloroutes et voies vertes en Île-de-France*, laurif, octobre 2001.
- Site web de la mission nationale véloroutes et voies vertes : <http://mn3v.tourisme.gouv.fr>
- Site web de la Suisse à vélo : <http://www.suisse-a-velo.ch>
- Site web de la Loire à vélo : <http://www.loire-a-velo.fr>
- Site web de l'European Cyclists Federation, porteuse du projet Eurovelo : <http://www.ecf.com>

### Directeur de la publication

François Dugeny

### Responsable des éditions

Frédéric Theulé

### Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

### Article

Emmanuel Blum (IAU Île-de-France), Sébastien Baholet (ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi)

### Maquette

Olivier Cransac

### Diffusion par abonnement

76 € les 40 numéros (sur deux ans)

### Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

### Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144

