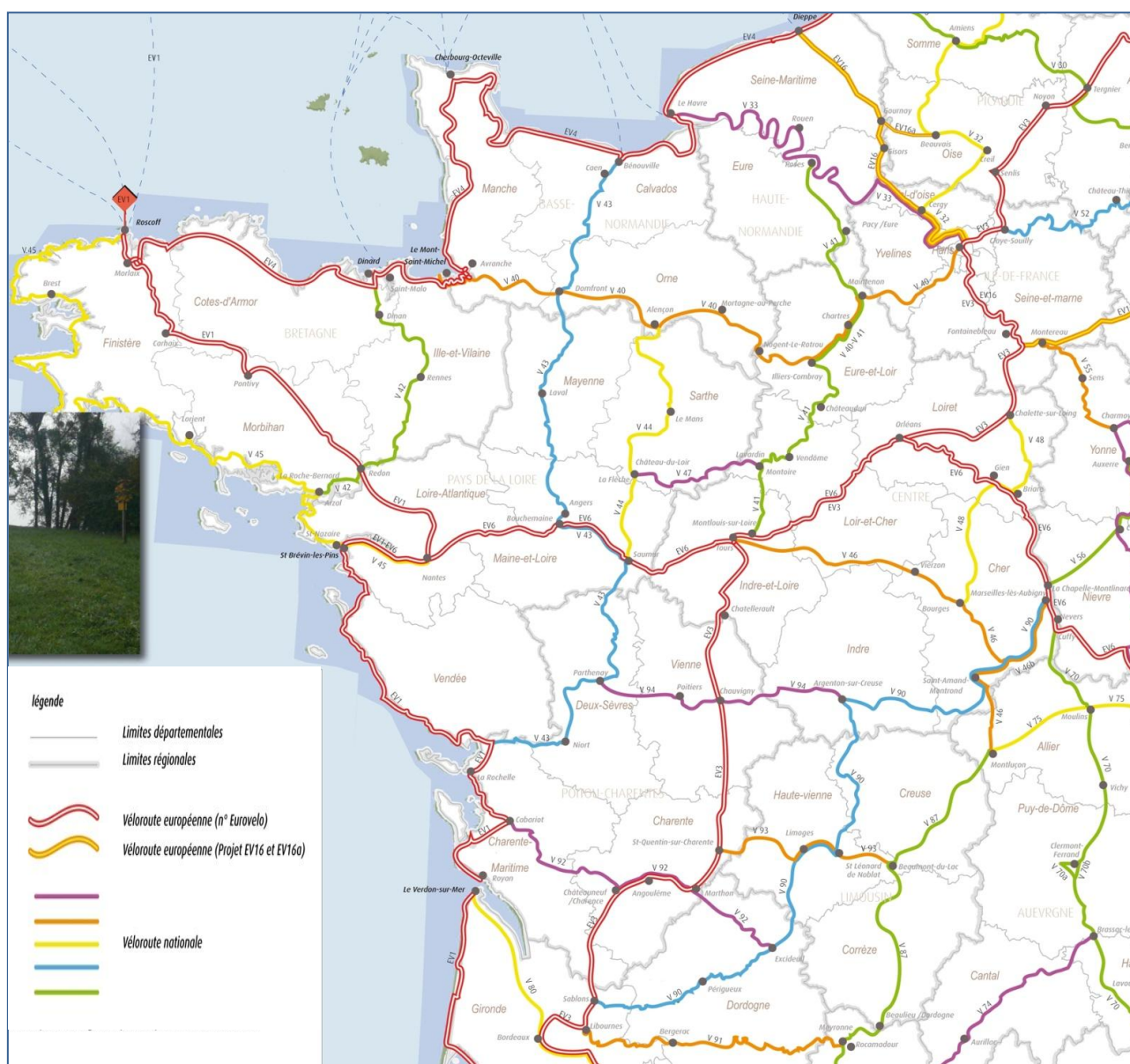


Véloroutes et Voies vertes, nouveaux vecteurs privilégiés de l'itinérance à vélo et de la découverte du patrimoine L'exemple de la Charente-Maritime

Master 1 Histoire, parcours Culture et Patrimoine



Commissariat Général du Développement Durable MN3V, Numérotation des itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, 2011.

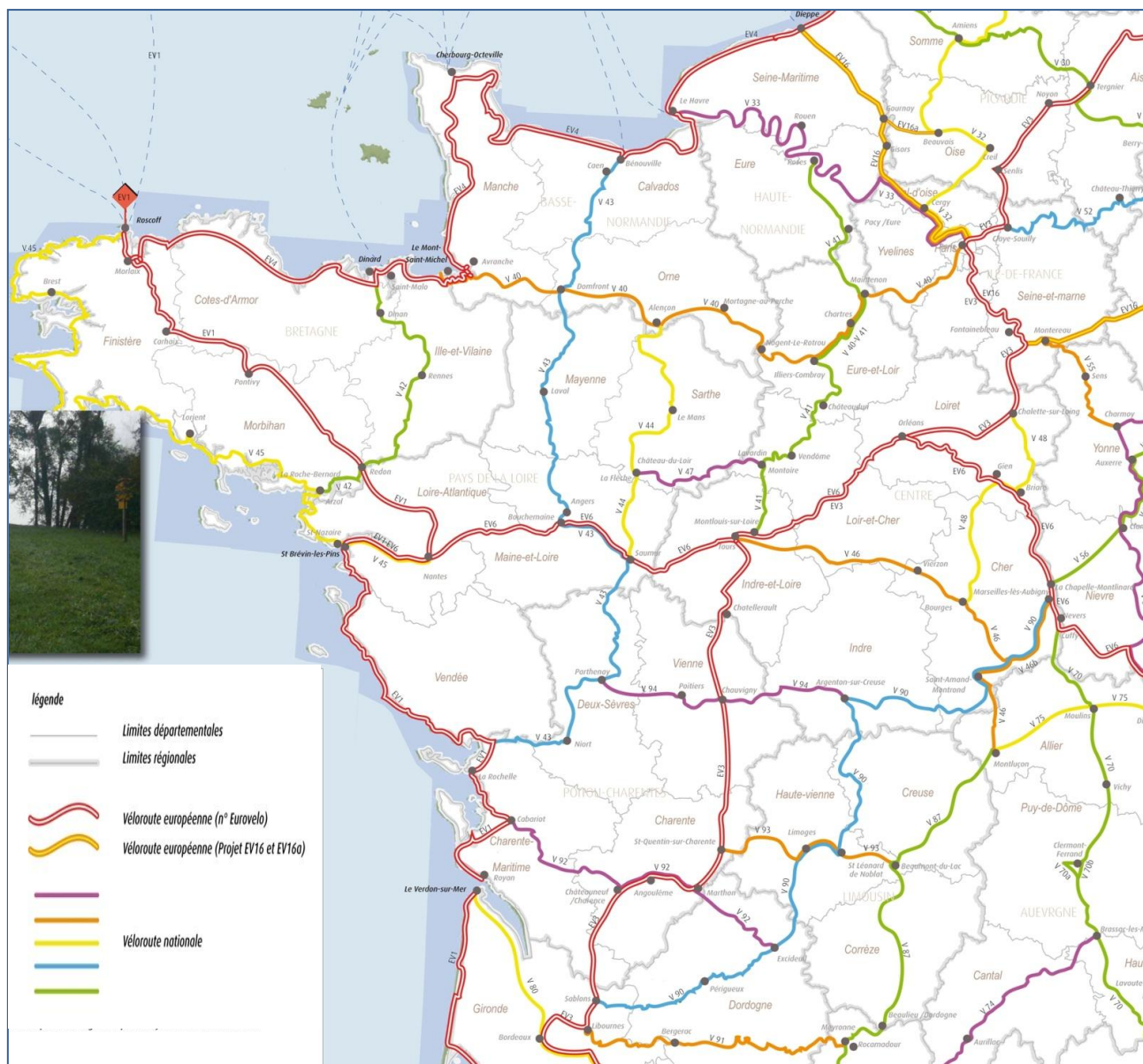
Par : Aurélie Brizou

Directeur de recherche : M. Mickaël Augeron

Année de soutenance : 2012

Véloroutes et Voies vertes, nouveaux vecteurs privilégiés de l'itinérance à vélo et de la découverte du patrimoine L'exemple de la Charente-Maritime

Master 1 Histoire, parcours Culture et Patrimoine



Commissariat Général du Développement Durable MN3V, *Numérotation des itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes*, 2011.

Par : Aurélie Brizou

Directeur de recherche : M. Mickaël Augeron

Année de soutenance : 2012

Remerciements

Je tiens à adresser mes premiers remerciements à mon directeur de recherche Mr Mickaël Augeron, qui m'a guidé dans ce travail.

Je souhaite vivement remercier tous les professionnels qui ont pris le temps de répondre à mes diverses sollicitations, en particulier, Mme Camille Thomé de l'association des Départements et Régions Cyclables, Mme Véronique Marchand de Charente-Maritime Tourisme et Mme Julie Guitard du Conseil Général de Charente-Maritime. Ils m'ont permis d'avancer dans ma réflexion et m'ont apporté des éléments concrets qui ont enrichi mon travail. Ils se sont montrés toujours disponibles et ouverts, merci pour leur gentillesse.

Je souhaite associer à ces remerciements les personnes qui ont eu l'amabilité de répondre à mon questionnaire.

Enfin, je tiens à remercier chaleureusement ma famille et mes amis qui m'ont soutenu tout au long de la préparation et de la rédaction de ce mémoire.

J'ai été sensible à l'intérêt que chacun a bien voulu porter à mon travail, merci beaucoup à tous.

Sommaire

Introduction	7
Première partie : Le tourisme itinérant à vélo en France : Etat des lieux	10
1. Le tourisme itinérant	10
1.1. L'itinérance	10
1.2. L'itinérance à vélo : une façon de voyager à part entière	12
2. Les cyclistes itinérants	16
2.1. Profil sociologique de ces voyageurs	17
2.2. Leurs pratiques, leurs motivations et leurs attentes	19
3. Etat des lieux des aménagements français	25
3.1. Les infrastructures: véloroutes et voies vertes	26
3.2. Les grands itinéraires en France, un support idéal pour l'itinérance à vélo	28
4. L'implication des acteurs publics et associatifs dans la promotion du tourisme à vélo ..	32
4.1. La politique vélo des collectivités publiques	33
4.2. Un réseau associatif dynamique	35
Deuxième partie : Une nouvelle forme de tourisme vecteur de développement local	40
1. Le rapport entre les nouveaux aménagements cyclables et la valorisation du patrimoine	40
1.1. Le tracé des véloroutes et voies vertes	41
1.2. La mise en valeur d'un autre patrimoine	43
2. La promotion en région par les acteurs du tourisme : analyse des brochures et des sites internet	45
2.1. Le contenu patrimonial	47
2.2. Quel public ciblé ?	51
2.3. Les propositions de services pour l'accueil des vélotouristes	53

3. L'offre des produits touristiques en matière d'itinérance à vélo : un marché en pleine expansion	57
3.1. Analyse des tour-opérateurs présents sur le marché	58
3.2. Comment encourager les tour-opérateurs à élaborer des produits vélo en France	60
4. Développement local et économie du vélo	62
4.1. Ecomobilité touristique et développement durable, une opportunité pour l'avenir du tourisme en milieu rural.....	62
4.2. Le coût des aménagements pour les collectivités locales	65
4.3. L'économie du vélo, des retombées significatives.....	68
Troisième partie : L'exemple concret de la situation du tourisme à vélo en Charente-Maritime	73
1. Etat des lieux en Charente-Maritime	73
1.1. L'offre touristique liée à l'activité vélo.....	73
1.2. La politique vélo en Charente-Maritime	75
1.3. Quelle valorisation du tourisme à vélo par les collectivités locales en Charente-Maritime ?	80
2. La Vélodyssée : nouvel enjeu dynamisant	84
2.1. Un projet français.....	84
2.2. Etat des lieux	87
2.3. Structuration de l'offre de service globale autour de La Vélodyssée : exemple de la Charente-Maritime.....	91
3. Potentiel de développement du tourisme à vélo en Charente-Maritime : forces, enjeux et perspectives	97
3. 1. Un territoire déjà très touristique	98
3.2. Perspectives pour la Charente-Maritime	101
Conclusion.....	105

Introduction

Le vélo, le vélocipède, la bicyclette, la bécane, le cycle, le biclou, le bicycle, le VTT, le VTC, le tandem ou encore la petite reine sont autant de termes associés aux deux roues. Qu'il permette une simple escapade, un déplacement urbain ou un voyage, la pratique du vélo est unisexe et intergénérationnelle. Depuis son invention au XIX^e siècle, il constitue un moyen de transport privilégié. Un temps éclipsé par la voiture dans les pays industrialisés, il fait aujourd'hui un retour en force. La bicyclette est redevenue très populaire surtout en ville et avec le développement d'un réseau de structures adaptées et la recherche par un public non spécialisé d'activités de loisirs en plein air accessibles au plus grand nombre, on assiste en France à l'essor de l'itinérance à vélo. Cet engouement a d'abord été perceptible dans les pays du nord de l'Europe, fortement marqué par la culture de l'usage du vélo.

Autour du développement du réseau des véloroutes et voies vertes nous allons essayer de comprendre quelles interactions existent entre l'itinérance à vélo et la valorisation du patrimoine et quels en sont les différents impacts.

Nous le verrons, la pratique de l'itinérance à vélo telle qu'on l'entend aujourd'hui connaît un renouveau dans le contexte de nos sociétés actuelles. En effet cette pratique promeut le principe d'une mobilité douce et s'inscrit dans le mouvement du slow tourism, qui redonne ses droits à la lenteur pour aborder différemment le patrimoine culturel, paysagé ou bâti. Cette nouvelle forme de voyage a été rendu possible par le développement d'infrastructures adaptées. En France, nous allons le voir la mise en place d'une véritable politique vélo est assumée dans les années 90 par les collectivités publiques et un réseau associatif dynamique qui a permis d'enclencher le processus de réalisation d'un maillage du territoire par des véloroutes reliant les villes entre elles. Comment le développement des véloroutes et voies vertes répond-il à de nouvelles aspirations des touristes ? Ces itinéraires constitués en grande partie de voies vertes en site propre et sécurisées constituent un support idéal pour ces nouveaux voyageurs. Ce réseau et la richesse du patrimoine français ont commencé à attirer de nombreux étrangers déjà coutumiers de la pratique de l'itinérance. Nous verrons que pour devenir une véritable force d'attraction touristique et

répondre aux objectifs du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, ce réseau d'infrastructures réclame encore un certains nombres d'améliorations.

Les spécialistes et les professionnels du secteur sont confiants et s'attendent à une rapide expansion de cette nouvelle forme de tourisme (cf annexe 10), d'autant plus qu'elle s'inscrit parfaitement dans cette tendance qui tend à s'imposer dans nos sociétés et que représente le développement durable. En effet, l'itinérance à vélo devient une pratique alternative de voyage qui permet d'orienter une partie du flux touristique vers des espaces moins fréquentés à la découverte d'un patrimoine moins connu. Comment l'itinérance à vélo favorise-t-elle une nouvelle forme de découverte du patrimoine ? Cette diffusion de la manne touristique à travers les territoires se présente comme une aubaine pour le développement des économies locales et souvent rurales. Quelle place peut occuper le tourisme itinérant dans le développement local ? Certaines collectivités l'ont très bien compris et n'hésitent plus à investir dans la création de structures supports comme dans la promotion de ce nouveau type de tourisme. C'est toute une économie, composée de tour opérateurs, d'hébergeurs, de restaurateurs, de loueurs et réparateurs de vélo qui se trouvent stimulée au profit de l'emploi local. Le tourisme à vélo est un secteur en pleine expansion et structuration dont l'état des lieux des infrastructures, l'étude du public visé ainsi que l'analyse du profil sociologique de ses pratiquants vont nous permettre de pointer les atouts mais aussi de relever les faiblesses qui doivent être surmontées pour accompagner l'évolution attendue.

Enfin l'exemple de la Charente-Maritime sera l'occasion d'observer l'application d'une politique vélo à l'échelle départementale par les collectivités locales en termes d'infrastructures et de promotion du tourisme à vélo. Le travail mené au cours de la mise en œuvre opérationnelle du nouvel itinéraire français La Vélodyssée qui traverse le département, va nous permettre de comprendre comment se constitue et s'organise concrètement une offre de service liée à l'accueil des cyclistes itinérants. Le recensement des ressources du département nous fournira l'occasion de comprendre l'intérêt que représente le tourisme à vélo en termes de diversification et de diffusion de l'offre touristique sur l'ensemble d'un territoire. Comment le département de la Charente-Maritime peut-il prendre en compte l'émergence de cette nouvelle pratique touristique ?

Pour répondre à toutes ces questions, nous allons dresser un état des lieux du tourisme itinérant à vélo en France, puis nous examinerons les relations qui existent entre cette nouvelle forme de tourisme et le développement local, enfin nous ferons un gros plan sur la situation de la Charente-Maritime qui se trouve dans une position intermédiaire intéressante entre une offre de tourisme à vélo existante mais encore limitée et des perspectives de développement importantes.

Première partie : Le tourisme itinérant à vélo en France : Etat des lieux

Le terme *itinérance*, en associant le cadre de l'itinéraire avec une certaine notion de liberté, évoque bien les aspirations du touriste itinérant qui attend d'un aménagement qu'il lui offre, à l'écart du tourisme de masse, un moyen convivial de libre découverte d'un territoire, de son patrimoine et de ses habitants ainsi que toute une série de services. Dans l'esprit du *slow tourism*, le cycliste itinérant est disponible, il prend son temps et contribue à stimuler l'économie locale. Les itinéraires aménagés favorisent la mobilité douce, aussi bien pour un usage quotidien de déplacement utilitaire de courte distance, que pour une pratique de loisir et de tourisme. Les grands itinéraires sur véloroutes et voies vertes sont particulièrement adaptés à l'itinérance à vélo quand ils assurent la sécurité et la continuité sur de longues distances. Tardivement par rapport au reste de l'Europe, le développement et la promotion de ces infrastructures se sont produits à partir des années 90, lorsque l'Etat, relayé par un réseau associatif très dynamique, décide de la mise en place d'une véritable politique vélo. Aujourd'hui des efforts sont encore à accomplir et une nouvelle impulsion est donnée avec le projet France vélo Tourisme.

1. Le tourisme itinérant

1.1. L'itinérance

Itinérance vient du bas latin *itinerans*, *-antis* qui signifie voyageur et décrit une activité qui n'est pas sédentaire¹. L'itinérant se déplace d'un lieu à l'autre, il peut être ambulant, errant, mobile ou encore nomade. En l'occurrence, l'itinérance est associée aux notions de déplacement et de voyage s'effectuant dans le cadre d'une activité de loisir. Dans sa définition étymologique, itinérance est composée des termes *itinéraire* et *errance* qui s'oppose lorsqu'on les associe. Pour Sportsnature.org et GTA (Grande Traversée des Alpes), ces deux termes fondent deux pratiques distinctes de l'itinérance². L'une est normée et fixe sur un itinéraire défini (exemple : la randonnée sur sentier balisé, le cyclotourisme...) et

¹ *Grand Larousse Universel : Tome 8, Hardes à Journal*, Paris, Larousse, 1994, p. 5761.

² SPORTSNATURE.ORG, GTA, *Synthèse des 2° rencontres du Pradel Itinérance : du tour aux détours*, 2006, p. 2, en ligne : http://www.virtualburo.fr/telechargements/espaces_thematiques/Itinerance_synthese.pdf, (consulté le 20/04/2012).

l'autre est mobile et libre dans un territoire flottant et s'inscrit dans une démarche d'errance et d'aventure (expéditions polaires et sahariennes sans GPS...). Nous nous intéresserons plus au premier type de pratique qui se déroule dans le cadre d'itinéraires jalonnés comme les véloroutes et les voies vertes. La notion d'itinérance est abordée en sociologie dans deux directions, l'une négative qui se rapporte aux problèmes de migrations, d'errances sociales, d'instabilités professionnelles ou psychologiques, l'autre positive qui fait référence au récréatif, à l'échange culturel, à la liberté de circuler³... C'est cette dynamique qui nous intéresse plus particulièrement.

Initialement, le voyage itinérant est à l'origine du développement du tourisme. Le terme touriste, d'origine anglaise (*tourist*), désignait, au tournant du XVIII^e et du XIX^e siècle, de jeunes anglais de la haute société qui partaient le temps d'un séjour faire *The Tour* ou *Grand Tour* à travers le continent européen⁴. Ce voyage sous forme d'itinéraire, avait une valeur initiatique à travers la découverte des peuples européens et des civilisations du passé. Ce mouvement évoluera vers l'apparition d'une nouvelle forme de tourisme, la villégiature. Dans sa définition contemporaine, le tourisme itinérant inclue ces valeurs de découverte et de rencontre et reprend cette même spécificité de mettre en avant le déplacement, plus que la destination⁵. Le voyageur itinérant est donc continuellement actif, avide de découverte, ce qui l'oppose traditionnellement au touriste, qui est « voyagé⁶ » et devient relativement statique, une fois sa destination atteinte.

Au-delà de ces généralités, il reste difficile de définir concrètement l'itinérance en tant qu'activité de loisir, puisque ses formes varient beaucoup. Il est possible de déterminer cependant certains critères importants qui permettent de les différencier. Tout d'abord entre en compte celui du moyen utilisé, l'itinérance peut s'effectuer à pied, à vélo, à cheval, à trottinette, à roller, en canoë ou à bord d'un véhicule motorisé... Ensuite sont à considérer le critère de l'espace géographique, l'itinérance peut se pratiquer dans différents milieux :

³ BERTHELOT Libéra, CORNELOUP Jean, *Itinérance, du Tour aux détours*, L'Argentièrre, Editions du Fournel, 2008, p. 8.

⁴ CERIANI Giorgia, COEFFE Vincent, DUHAMEL Philippe, *Tourisme 2 (Moment de lieux)*, Paris, Belin, 2005, p. 20-21.

⁵ BERTHELOT Libéra, CORNELOUP Jean, *Itinérance, du Tour aux détours*, L'Argentièrre, Editions du Fournel, 2008, p. 114.

⁶ GTA, FFRando, *De l'itinérance aux pratiques itinérantes, vers un nouveau tourisme ?*, restitution de l'étude exploratoire réalisée en 2009, 2010, p. 2, en ligne : <http://www.ffrandonnee.fr/data/medias/files/GTA10-EtudItin09-Synth-3003-FIN.pdf>, (consulté le 20/04/2012).

aquatique, aérien (plus rare) et principalement terrestre (en montagne, en plaine, en forêt...) et celui de la forme, l'itinérance peut être continue ou discontinue, linéaire ou en boucle. Le critère du thème est également important puisqu'il peut être de différentes natures : sportif, culturel, découverte, pratique douce, contact avec la nature... Aussi un autre critère est à retenir, celui de l'infrastructure matérielle choisie pour effectuer l'itinérance, voies vertes, sentiers, chemins carrossables, routes, chemins de Grandes Randonnées (GR), véloroutes, pistes cyclables, voies d'eau... Les critères de durée et de distance, peuvent eux aussi être très variables en fonction de l'influence de tous les critères précédemment cités.

Dans ce travail, le terme itinérance renverra toujours aux notions de randonnée au long cours, d'activités de loisirs et de tourisme.

1.2. L'itinérance à vélo : une façon de voyager à part entière

Comme nous l'avons vu précédemment, le voyage itinérant existe depuis quelques siècles déjà. L'itinérance à vélo a quant à elle évolué tout d'abord avec le Touring Club de France créé en 1890, un concept d'origine anglaise (*Cyclist's Touring Club*) caractéristique du développement des sorties en groupe et préparant le terrain au tourisme rural⁷. L'idéologie cyclotouristique est née avec le cycliste Paul de Vivie, alias Vélocio, qui disait en 1911 « j'appelle un cyclotouriste celui qui s'intéresse au tourisme (but) et à la bicyclette (moyen)⁸ ». Il fait naître une pratique nouvelle, différente de celle des coureurs qui cherchent à tout prix la vitesse basée sur les joies de la campagne, de la nature et les plaisirs du voyage⁹. Quelques années plus tard les cyclistes s'organisent en clubs de cyclotourisme, et deviennent les représentants de la pratique itinérante à partir des années 1923 jusqu'à aujourd'hui. Cependant, le cyclotourisme dans sa définition recouvre deux notions, celle de la visite touristique et celle du sport. Les cyclotouristes souvent en club roulent donc à vive allure. Le touriste itinérant tel qu'on l'entend aujourd'hui prend une autre forme, celle de la lenteur, de la pratique douce et du loisir. Nous avons vu ce qu'était l'itinérance sous sa

⁷ GOUJON, Paul, *Cent ans de tourisme en France*, Paris, le Cherche midi éditeur, 1989, p. 16

⁸ DURRY, Jean, *Le vélo*, Paris, Denoël, 1976, p. 94.

⁹ *Ibid*, p. 90.

forme générale, attachons nous maintenant à définir l'itinérance à vélo, une pratique touristique qui tend à se développer, notamment parce qu'elle répond aux attentes des vacanciers, de respect d'environnement et d'aspiration à une meilleure qualité de vie. Cette nouvelle tendance s'inscrit dans le mouvement plus général du *slow tourism* ou le *tourisme lent*.

Le vélo a toujours été un moyen de transport privilégié, depuis quelques années une nouvelle pratique lui est associée, celle du loisir. Le déplacement à vélo prend alors une toute autre signification, celle de la promenade, du tourisme et de la pratique douce. Il s'inscrit dans l'émergence de pratiques récréatives liées à de nouvelles mobilités touristiques (écomobilité, tourisme lent), qui redéfinissent le rapport au temps et aux territoires. « Le XX^e siècle a été marqué par l'accélération de la vitesse, qui régit nos vies quotidiennes, et induit de nouvelles relations avec les déplacements-loisirs¹⁰ », dominés par la réponse utilitaire et l'efficacité au détriment du plaisir et de la découverte. La société contemporaine génère un grand nombre de situations stressantes comme le bruit, les embouteillages, l'environnement professionnel, la pollution, le sentiment d'insécurité... Selon l'étude TNS Sofres d'août 2008 réalisée pour le ministère du Logement et de la Ville, sur 1000 français interrogés, 57% pensent que la qualité de vie en ville est « plutôt moins bonne ». Les trois premières raisons mises en avant sont, le coût du logement, la sécurité des habitants et la question de l'environnement et de la pollution¹¹. De plus, d'après le rapport de la mission parlementaire de juin 2011, « deux français sur trois considèrent qu'ils sont victimes de nuisances sonores¹² ». Une des réponses à cet environnement inconfortable, est la prise de loisirs et de vacances, qui permet de marquer une rupture avec les rythmes de la vie quotidienne. Dans ce domaine l'itinérance à vélo peut occuper une place de choix par la nature déstressante du rythme lent qu'elle propose. Selon l'INSEE, les français voudraient consacrer plus de temps aux loisirs, 60% des personnes interrogées travaillant, l'affirment¹³.

¹⁰ HECKER Anne, *Mobilité douce : le retour incontestable mais contesté de la lenteur*, in *Vitesse et Voyages, est-ce la fin d'une dictature ?*, Actes du 6^e colloque du Collège International du Voyage, 2007, p. 33.

¹¹ TNS-Sofres, *Les Français, la ville est la famille*, 2008, en ligne : <http://www.tns-sofres.com/points-de-vue/F910F938C744486ABF50FFBD19319293.aspx>, (consulté le 17/04/2012).

¹² Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, *Rapport d'information n°359 : Mission d'information sur les nuisances sonores*, 2011, p. 7, en ligne : <http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/rap-info/i3592.pdf>, (consulté le 17/04/2012).

¹³ RICROCH Layla, ROUMIER Benoît, *Depuis 11 ans, moins de tâches ménagères, plus d'Internet*, Insee Première n° 1377, novembre 2011, p. 4.

Le tourisme itinérant à vélo s'oppose au tourisme de masse, il cherche à apporter une expérience valorisante liée à la découverte et encourage le contact avec les habitants du territoire traversé. Alors que les séjours d'été en bord de mer dans l'hexagone, sont les plus appréciés par les vacanciers (plébiscités par 46% des français durant l'été 2007¹⁴), le tourisme à vélo privilégie l'accès à des lieux moins fréquentés et encourage le tourisme en zone rural. Au-delà de l'activité plage, de plus en plus de français souhaitent sortir des sentiers battus, éviter le tourisme de masse et découvrir des lieux insolites. Ils ont un désir d'évasion et de découverte, de contempler le paysage (mers, forêts, montagnes...) pour « un retour symbolique à la nature. Découvrir le patrimoine, les monuments du passés et les écomusées » représentent les nouvelles motivations touristiques des français¹⁵.

Pouvoir profiter de l'instant présent, se laisser aller au gré du paysage et de l'itinéraire, découvrir le patrimoine et la culture de l'espace traversé sont les bases du *slow tourism* ou *tourisme lent*, il représente une nouvelle manière de penser les vacances. Le slow tourism est « un tourisme à rythme lent, garant d'un ressourcement de l'être (physiologique et psychologique) peu émetteur de CO2, synonyme de patience, de sérénité, de découvertes approfondies, d'améliorations des connaissances et des acquis culturels¹⁶ ». Cette vague innovante a débuté avec le mouvement *slow food*, initié en réaction au *fast food*, dans lequel s'impose l'idée de reprendre le temps de manger, pour profiter, savourer; découvrir des saveurs ; valoriser la gastronomie régionale ; et préserver sa santé. Le slow tourism intègre plusieurs notions, celui de la lenteur bien sûr mais également celui du respect de l'environnement. En effet il s'inscrit dans une logique de développement durable, en totale opposition avec le tourisme traditionnel qui a des conséquences négatives sur l'environnement. « Les impact bruts des activités touristiques mondiales (y compris tourisme de la journée), sont ainsi chiffrées à 5% des émissions (GES) dont 75% dues aux

¹⁴ DAUPHIN Laurence, LE GARREC Marie-Anne, TARDIEU Frédéric, *Les vacances des français depuis 40 ans*, Direction du Tourisme, 2008, p. 37, en ligne :

http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=fratour08c, (consulté le 04/06/2012).

¹⁵ PEYROUTET Claude, *Le tourisme en France*, Paris, Nathan, 2010, p. 159.

¹⁶ BABOU Isabel, CALLOT Philippe, *Slow tourism, et slow (r)évolution ?* in *Le second forum innovation et tourisme*, Rhône-Alpes Tourisme, 2009, p. 76, en ligne : <http://www.innovation-tourisme.com/wp-content/uploads/2011/02/Actes-du-Forum-2009.pdf>, (consulté le 20/04/2012).

transports¹⁷ ». En effet le tourisme induit des déplacements qui sont, dans la majeure partie des cas, polluants. De par la nature non polluante de son mode de déplacement et de voyage, le tourisme itinérant à vélo, respecte l'esprit du slow tourism qui incite le touriste à changer ses habitudes afin de réduire son empreinte écologique. Pour autant il ne prône pas « l'abstinence touristique, juste la modération¹⁸ ». Le slow tourism induit donc la réduction de la longueur et du nombre des déplacements motorisés, en préférant les voyages de proximités et les séjours plus longs (au moins trois semaines).

Le slow tourism intègre dans sa définition, la notion de rapport à l'autre (et du rapport à soi). Durant son séjour, le touriste disponible et ouvert recherche des rencontres sources de richesse et de découverte. Un local vous racontera l'histoire de son village avec plus de passion et de fierté qu'un guide professionnel par exemple. Il est question d'un autre rythme de vie autour de la découverte lente, de contact vrai et profond avec les gens, avec une culture... Il encourage aussi les moments de partage en groupe, en famille, entre amis. C'est aussi prendre le temps de se retrouver, de se reconcentrer sur soi-même, de se ressourcer, d'être à son écoute, d'apprendre de sa personnalité. Voilà une autre façon de profiter du temps et d'entretenir sa santé. Isabel Babou parle même de « réponse thérapeutique¹⁹ ». Il s'agit d'allier calme, tranquillité, plaisir et pratique douce et lente comme pour se reconnecter avec la nature. Le slow tourisme favorise la découverte du patrimoine, la rencontre et l'échange des cultures, comme au temps du Grand Tour au XVIII^e siècle... Bien sûr le tourisme itinérant à vélo n'inclut pas toutes ces notions mais s'inspire de certains principes notamment celui du rapport à la nature (et l'environnement), à la pratique douce, à la découverte culturelle, au terroir (nos régions françaises)... Par son rythme doux, l'itinérance à vélo laisse au voyageur une certaine autonomie de décisions dans le nombre de kilomètres à parcourir chaque jour, le nombre d'heures consacrées aux visites, au repos, elle offre la possibilité de faire des tours et des détours durant l'itinéraire.

¹⁷ Veille Info Tourisme, CERON Jean-Paul, DUBOIS Ghislain, *Changement climatique et tourisme : répondre à un enjeu global compte-rendu et forum*, 2008, en ligne : <http://www.veilleinfotourisme.fr/changement-climatique-et-tourisme-repondre-a-un-enjeu-global-compte-rendu-et-forum-32514.kjsp>, (consulté le 04/06/2012).

¹⁸ BABOU Isabel, CALLOT Philippe, *Slow tourism, et slow (r)évolution ?* in *Le second forum innovation et tourisme*, op.cit., p. 77.

¹⁹ *Ibid*, p. 76.

L'itinérance à vélo repose sur une forme de mobilité lente et écologique qui modifie le rapport au temps et à l'espace. Cette pratique offre un moyen convivial de libre découverte d'un territoire, de son patrimoine et de ses habitants.

2. Les cyclistes itinérants

Les quelques phrases du cyclotouriste passionné Charles Antonin, paraissent en partie résumer cette pratique :

« Le voyage à bicyclette, quel que soit son rayon d'action, apprendra à voir, à pénétrer la nature, sa flore, sa faune... Il aidera à comprendre les habitants, leurs coutumes [...] à sonder l'histoire, à recueillir le folklore des régions traversées... [...] C'est aussi bien partir au jour [...] quel que soit le temps [...] parcourir forêt ou vallées à la recherche des villages pittoresques, des sites agrestes [...] tout en s'emplissant les poumons d'air frais et embaumé... C'est aussi bien s'en aller, chargé du bagage du voyageur ou du barda du campeur, passer ses vacances en pleine nature [...] apprendre à connaître tous les aspects d'une province²⁰ ».

Pour analyser le profil sociologique et les pratiques des touristes itinérants à vélo je me suis appuyée sur des études françaises que j'ai croisées avec les résultats de mon étude personnelle (cf annexe 13). En effet, j'ai réalisé une enquête en ligne composée de 27 questions, grâce à un outil spécialisé. J'ai adressé ce questionnaire à plus de 200 personnes réparties sur le territoire français et spécialement choisies pour leur potentielle pratique d'itinérance à vélo. J'ai obtenu en retour 36 réponses d'itinérants à vélo. Mon objectif était d'atteindre les 100 afin de renforcer la validité des réponses au questionnaire. Toutefois les réponses qui ont été apportées sont très intéressantes, c'est pourquoi j'ai choisi de les intégrer à ce mémoire, accompagnées cependant des études réalisés par les professionnels du tourisme.

Ces voyages itinérants prennent en compte tous les touristes se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de leur progression. Cette catégorie exclut les cyclistes

²⁰ DURRY Jean, *Le vélo*, Paris, Paris, Denoël, 1976, p. 102.

effectuant des parcours à la journée à partir d'un unique lieu d'hébergement ou se déplaçant d'hébergement en hébergement par un autre mode (le plus souvent la voiture), il s'agit alors de touristes en séjour.

2.1. Profil sociologique de ces voyageurs

D'après l'étude menée par l'association France Vélo Tourisme, les séjours touristiques à vélo en France représente 7,3 millions de séjours soit 3% des séjours touristiques en France. Les itinérants français représentent 400 000 séjours soit 7% des 5,5 millions de séjours à vélo effectués par des français. Les itinérants étrangers totalisent 700 000 séjours soit 40% des 1,8 million de séjours à vélo effectués par des étrangers²¹.

Toutefois sur un itinéraire phare de l'itinérance à vélo comme le Tour de Bourgogne® à vélo, l'étude menée par Bourgogne Tourisme en 2009 montre que la part des touristes itinérants est plus importante que celle des touristes en séjour, 68% contre 32%. L'écart entre le nombre des touristes itinérants étrangers 51% et celui des français 49% est très faible par rapport à la moyenne nationale²². Aussi l'étude de 2011, commandée par la région Centre et les Pays de La Loire, montre une tendance en complète évolution. Les Français sont à présent largement majoritaires parmi les cyclistes itinérants, ce qui est un fait nouveau traduisant l'implantation de l'itinérance à vélo en France. En 2011 l'étude compte 64% d'itinérants français pour 36% d'itinérants étrangers, alors que l'enquête EuroVelo 6 de 2006, montrait que 35% seulement des itinérants sur La Loire à Vélo® étaient français²³. Selon cette même étude, la part des cyclistes itinérants de 7% du total des usagers est particulièrement élevée. Sur la base de 22.300 usagers, cela représente 1538 personnes²⁴.

²¹ FRANCE VELO TOURISME, *Capter de nouvelles clientèles pour un tourisme durable*, 28ème Congrès National des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative, La Rochelle, 2011, p. 6, en ligne : www.offices-de-tourisme-de-france.org/omm.php?id=812, (consulté le 04/06/2012).

²² CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, 2011, p. 4, en ligne : http://region-bourgogne.fr/download.php?voir=0&document_id=7373, (consulté le 23/05/2012).

²³ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, CRT Centre-Val de Loire et Société publique régionale des Pays de la Loire, 2011, p. 10, en ligne : http://www.spr-paysdelaloire.fr/sites/default/files/Etude_complexe_LAV_2010_1.pdf, (consulté le 04/06/2012).

²⁴ *Ibid*, p. 35

L'étude réalisée sur La Loire à Vélo constate que la pratique de l'itinérance à vélo est plus élevée chez les hommes 58% que chez les femmes 42%, elles sont néanmoins plus nombreuses chez les itinérants que dans les autres formes de tourisme à vélo²⁵. Pour ma part j'observe la même tendance avec mon questionnaire auquel plus d'hommes ont répondu (69% contre 31% de femmes). C'est également ce que révèle l'étude Atout France sur l'ensemble des séjours à vélo, les pratiquants sont majoritairement des hommes. Selon l'étude réalisée sur La Loire à Vélo la moyenne d'âge est de 47 ans pour les itinérants²⁶, et l'étude sur le Tour de Bourgogne constate qu'à 38% les itinérants sont âgés entre 50 et 59 ans, à 22% de 60 ans et plus et à 21% de 40 à 49 ans²⁷. La pratique de l'itinérance concerne donc essentiellement les plus de 40 ans. Cette même étude relève que 43% des touristes itinérants circulant sur le Tour de Bourgogne sont des cadres, profession intellectuelle supérieure, que 16 % sont retraités, que 15% sont employés et que 11% exercent une profession intermédiaire. Sur La Loire à Vélo le constat est identique, les cadres sont majoritairement représentés avec 39% des itinérants et même 45% au sein des cyclistes itinérants étrangers. Les professions intermédiaires totalisent 12% des itinérants. Les employés représentent seulement 14% des itinérants français et 10% des itinérants étrangers. Les étudiants ne sont que 7% des itinérants français et les ouvriers sont très faiblement représentés avec seulement 3% des itinérants français²⁸. Mon enquête indique que 75% des itinérants proviennent de trois catégories : professions intermédiaires 28 %, retraités 28%, cadres et professions libérales 19% auxquelles viennent s'ajouter 14% d'employés. Par ailleurs mon enquête me permet de préciser que 78% des personnes interrogées ont une pratique régulière du sport et que 67% affirme s'adonner régulièrement à des activités culturelles.

Si l'on observe la répartition des touristes itinérants selon leur provenance sur La Loire à Vélo, nous constatons que les Ligériens (Régions Centre et Pays de la Loire) représentent 25% des itinérants. Les Régions limitrophes (Bretagne, Poitou-Charentes, Normandie, Ile de France, Limousin, Auvergne, Bourgogne) représentent 20% des itinérants dont 14% d'île de France. La part des cyclistes itinérants de proximité est non négligeable

²⁵ *Ibid*, p. 44.

²⁶ *Idem*.

²⁷ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 4.

²⁸ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 45.

traduisant un vrai décollage de cette pratique parmi les clientèles françaises. 16% des itinérants sont des touristes des autres régions françaises. Enfin comme nous l'avons vu précédemment les touristes itinérants étrangers représentent une proportion très importante des itinérants 36% au sein de laquelle s'observe une forte présence des Allemands et des Suisses²⁹. D'après l'étude Atout France de 2009, « les Allemands sont particulièrement amateurs, plus de 50% des touristes à vélo d'outre-Rhin sont des itinérants. La part des cyclistes étrangers atteint 86% en Franche-Comté [...] ou 58% en Alsace³⁰ ». On retrouve là les régions frontalières traversées par des axes identifiés comme des itinéraires européens. Enfin j'ajoute, grâce au questionnaire que j'ai réalisé, que la majorité des personnes interrogées viennent plutôt d'un milieu urbain 56%.

La population des itinérants concentre principalement des individus de plus de 40 ans, issus de catégories sociales aisées, avec une proportion un peu plus élevée d'hommes et d'étrangers.

2.2. Leurs pratiques, leurs motivations et leurs attentes

La pratique itinérante définit bien l'activité « pendant laquelle le vélo est un moyen de déplacement mais également un élément majeur du séjour³¹ ». Selon l'enquête sur La Loire à Vélo, le poids du vélo dans le choix du séjour est logiquement très important pour 92% des cyclistes itinérants. De plus la fréquence de pratique du vélo est particulièrement élevée pendant le séjour pour 95% des cyclistes itinérants³². En complément, les touristes itinérants ont des motivations bien particulières, « l'exercice physique, le contact avec la nature, la découverte, le plaisir, la liberté et la simplicité sont les motifs les plus fréquemment mentionnés concernant l'usage du vélo en vacances (CRT Aquitaine, CDT Gironde 2006)³³ ». Selon l'enquête DGCIS, le tourisme itinérant est lié à la contemplation, la détente, la découverte, la randonnée et il nécessite une offre de services. Dans l'enquête

²⁹ *Ibid*, p. 45 à 47

³⁰ ATOUT FRANCE, Série Grand Angle *Spécial Economie du vélo*, hors-série n°6, 2009, p. 17.

³¹ ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009, p. 98.

³² INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 65.

³³ SAINT-AUBAIN Anaïs, BAOLET Sébastien, VOCHER Christine, *Portrait des touristes à vélo*, Paris, DGCIS, 2010, p.2.

que j'ai réalisée, sur les bases de proposition de réponse « oui », « plutôt oui », « plutôt non » et « non », les personnes interrogées ont répondu concernant leurs motivations : pour la découverte du patrimoine paysager « oui » à 92%, pour la découverte du patrimoine bâti et architectural « oui » à 58% (« plutôt oui » à 39%), pour la pratique d'une activité de plein air « oui » à 61%, pour partir à l'aventure « oui » à 42% (« plutôt oui » à 31%), pour entretenir la santé physique « oui » à 42% (« plutôt oui » à 42% également), pour la pratique d'un tourisme plus respectueux de l'environnement « oui » à 44% (« plutôt oui » à 39%). Au sujet des motivations suivantes, les itinérants ont répondu : pour la découverte du patrimoine culturel (tradition, gastronomie...) « plutôt oui » à 47%, pour la pratique sportive « plutôt oui » à 44%, pour la rencontre avec les locaux « plutôt oui » à 50% (« oui » à 39%), pour se reconnecter avec la nature « plutôt oui » à 44% (« oui » à 39%).

Si l'on exploite les réponses apportées à mon questionnaire, il est possible de constater trois destinations phares : le Tour de Bourgogne à vélo, La Loire à Vélo et Le Canal du Midi, viennent ensuite les itinéraires eurovéloroutes. Cependant malgré quelques écarts entre les régions, globalement toutes ont été choisies au moins une fois comme destination vélo. D'après les études réalisées sur La Loire à Vélo et sur le Tour de Bourgogne, nous constatons que le choix de la région de destination par les touristes itinérants n'a pas été effectué par hasard. Pour 86% des touristes itinérants, l'existence du Tour de Bourgogne à Vélo constitue un élément « très important » dans le choix de la destination. L'importance accordée à l'itinéraire dans le choix d'un séjour en Bourgogne est fortement corrélée à la notoriété des itinéraires³⁴. Il en va de même pour les touristes itinérants sur La Loire à Vélo, il s'agit d'un choix bien réfléchi pour lequel l'existence de l'itinéraire est un élément déterminant, pour 92.50% des touristes itinérants dans le choix de la destination³⁵. Ce point est confirmé par le fait que la très grande majorité des touristes préparent leur randonnée à vélo avant de venir sur La Loire à Vélo. Les trois outils principaux des itinérants pour préparer leurs voyages sont le site Internet 75%, (le site de La Loire à Vélo 56% et un autre site 19%), la carte à 63% et le topo-guide pour 44%. Les brochures et les offices de tourisme restent en retrait dans le cadre de la préparation³⁶. Aussi 62% des cyclistes itinérants

³⁴ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 6.

³⁵ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 101.

³⁶ *Ibid*, p. 58

interrogées sur le Tour de Bourgogne préparent leur voyage sur internet, 31% utilisent un topo-guide et 7% ont recours à un tour-opérateur pour organiser leur voyage³⁷. D'après mon questionnaire, 14% des itinérants ayant répondu ont fait appel à un tour-opérateur ou une agence de voyage pour organiser leur séjour à vélo. Les moyens les plus utilisés pour préparer leur séjour ont été principalement internet, puis les brochures et guides, les échanges entre particuliers et enfin les Offices de Tourisme. Une fois sur place 27% des touristes itinérants sur le Tour de Bourgogne utilisent un topo-guide, 25% une brochure et 23% se rendent dans un Office de Tourisme. A noter que les nouvelles technologies font clairement leur entrée puisque 8% des touristes itinérants utilisent déjà un GPS pour se diriger³⁸. «La plupart des cyclistes itinérants circulant sur La Loire à Vélo » utilisent la signalisation directionnelle mais presque tous ont également soit une carte papier (51%) ou éditée à partir d'internet (12%), soit un topo-guide (45%). A noter que le GPS est déjà utilisé par 9% des cyclistes itinérants (14% parmi les itinérants étrangers). 12% se contentent d'une brochure³⁹ ». Ces itinérants utilisent plusieurs moyens de guidage.

Sur le Tour de Bourgogne à vélo, en moyenne les cyclistes itinérants randonnent pendant six jours et effectuent 55 km par jour, avec un profil type allant de 35 à 70 km selon les jours⁴⁰. Sur La Loire à Vélo, les itinérants restent huit jours en moyenne et les distances parcourues par jour sont assez élevées : en moyenne 63 km, la distance médiane est de 60 km, ce qui est supérieur aux moyennes généralement rencontrées. L'amplitude de distance des itinérants se situe entre 30 et 80 km et une proportion importante (au delà de 10%) parcourt plus de 100 km par jour. Les étrangers et les Français de régions non limitrophes ont les durées de séjours les plus longues⁴¹. Selon les chiffres plus globaux, la majorité des itinérants parcourt des distances moyennes de 45 km par jour à une vitesse moyenne de 15 km/h⁴². L'itinérance se déroule sur des séjours d'une durée allant souvent de 7 à 10 jours⁴³.

³⁷ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 5.

³⁸ *Idem*.

³⁹ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 58.

⁴⁰ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 5.

⁴¹ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 53.

⁴² Conseil Général de l'Oise, *Guide technique des voies de circulation douce*, 2011, p. 7, en ligne : http://www.oise.fr/fileadmin/oise.fr/pdf/amenagement_territoire/Route_et_transports/trans-oise/guide-circulations-douces.pdf, (consulté le 04/06/2012).

⁴³ GTA, FFRando, *De l'itinérance aux pratiques itinérantes, vers un nouveau tourisme ?*, restitution de l'étude exploratoire réalisée en 2009, 2010, p. 2, en ligne : <http://www.ffrandonnee.fr/data/medias/files/GTA10-EtudItin09-Synth-3003-FIN.pdf> (consulté le 20/04/2012).

L'itinérant à vélo changeant d'hébergement au fil de sa progression, souvent chaque soir, c'est pourquoi il dépense plus que la moyenne des touristes à vélo. Un cycliste itinérant dépense en moyenne 68 € par jour sur le Tour de Bourgogne⁴⁴ tout comme sur la Loire à Vélo. Toutefois ces chiffres varient selon la nationalité, la dépense moyenne d'un étranger est plus élevée, 89 € par jour alors que celle d'un français se limite en moyenne à 59 € par jour⁴⁵. Les cyclistes itinérants du Tour de Bourgogne à Vélo font appel presque exclusivement à l'hébergement marchand à 98%. Les gîtes et chambres d'hôtes sont surtout prisés par les itinérants avec 26% des nuitées. L'hôtel représente 32% et le camping 23%⁴⁶. Sur l'Eurovélo 6, le taux de séjour des cyclistes itinérants en hébergement marchand est aussi important soit 96 %. Sur La Loire à Vélo, les cyclistes itinérants utilisent assez fortement le camping 46% avec des différences importantes entre itinérants étrangers (35%) et français (50%)⁴⁷. Les cyclistes itinérants français recherchent plutôt des hébergements de type gîte d'étape et chambre d'hôtes, les cyclistes européens sont davantage attirés par l'hôtellerie milieu de gamme ou par le camping. Les Américains quant à eux, passent souvent par le service d'un Tour opérateur et privilégient l'hôtellerie haut de gamme⁴⁸. D'après les résultats de mon questionnaire, les itinérants français préfèrent en grande majorité le camping et l'hôtel puis les gîtes ruraux et chambres d'hôte.

Si on analyse les chiffres des dépenses journalières par personne, donnés par l'étude de La Loire à Vélo, il est possible d'estimer le détail des dépenses. Un touriste itinérant dépense en moyenne 22,41 € en hébergement, 29,12 € en restauration, 3,83 € en activités, 1,40 € dans l'achat de produits du terroir, 0,67 € dans la location d'un vélo, 2,38 € dans un Tour opérateur⁴⁹. Avec l'estimation d'un budget de 63 € par jour et par personne et une distance moyenne parcourue de 63 km, l'étude de La Loire à Vélo aboutit à un ratio moyen de dépenses journalières d'environ 1 €/km pour les touristes itinérants⁵⁰. Grâce à l'enquête que j'ai réalisé il est possible de connaître les dépenses régulières de certains itinérants. Sur

⁴⁴ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 7.

⁴⁵ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 76.

⁴⁶ Bourgogne Tourisme, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 5.

⁴⁷ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 64

⁴⁸ SAINT-AUBAIN Anaïs, BAHOLET Sébastien, VOCHER Christine, *Portrait des touristes à vélo*, Paris, DGCIS, 2010, p.2.

⁴⁹ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 96.

⁵⁰ *Ibid*, p. 97.

la base de cinq choix de réponses « toujours », « beaucoup », « assez souvent », « parfois », « jamais », il ressort que les itinérants interrogés pique-nique « beaucoup » 44%, « toujours » 31%, ce qui implique qu'ils font des ravitaillements alimentaires « toujours » 28%, « beaucoup » 28% et « assez souvent » 22%. Ils fréquentent un bar ou un glacier « parfois » 50% et un restaurant « parfois » 53%. Ils achètent des produits du terroir « parfois » 44%. Aucune des personnes n'a fait appel à la location d'un vélo, en revanche 50% d'entre eux ont « parfois » eu recours à un réparateur. 22% font « toujours » porter leurs bagages, 6% « beaucoup » et 8% « assez souvent », contre 61% « jamais ». Quelques uns ont « toujours » fait appel à un guide-accompagnateur 3% et « parfois » pour 3% d'entre eux, mais en grande majorité ces itinérants n'en ont jamais besoin.

Selon les enquêtes sur sites, menées entre 1998 et 2006 par le bureau d'études Altermodal, « 3% des cyclistes circulant sur les véloroutes et voies vertes sont des touristes itinérants⁵¹ ». Ces derniers ont souvent eu pour habitude de circuler sur les petites routes à faible trafic. Cependant depuis quelques années, avec les développements d'itinéraires continus en site propre, ces cyclistes roulent désormais sur les voies vertes. Selon mon étude, les itinérants interrogés circulent principalement sur des voies vertes, des véloroutes et des pistes cyclables. Ils empruntent assez souvent les chemins carrossables et les routes et quelquefois les sentiers.

Les touristes à vélo ont moins recours à la voiture et à l'avion que les autres types de vacanciers, 40% des touristes itinérants se déplacent en train, c'est trois fois plus que la moyenne des touristes⁵². Sur le Tour de Bourgogne, plus de 30% des cyclistes itinérants prennent le train pour venir ou repartir⁵³. Ceci est en partie dû à leur pratique, puisque le voyage se fait à vélo et que la plupart des touristes itinérants ne font qu'un aller simple sur l'itinéraire, c'est le cas des cyclistes itinérants sur La Loire à Vélo à plus de 70%⁵⁴. Le retour s'effectue par un autre moyen de transport, soit pour rejoindre son véhicule laissé au début de l'itinéraire, soit pour rentrer chez soi. Dans l'enquête que j'ai réalisée, la voiture et le

⁵¹ ATOUT FRANCE, *Série Grand Angle Spécial Economie du vélo*, op.cit., p. 17.

⁵² *Idem*.

⁵³ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 5.

⁵⁴ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 52.

train sont à parts égales les plus utilisés dans le mode choisi pour se rendre sur le lieu de départ de l'itinéraire, vient ensuite le vélo.

La pratique itinérante se réalise de manière générale en couple et entre amis. Sur le Tour de Bourgogne à vélo 50% des itinérants voyagent en couple et 25% en groupe⁵⁵. Sur La Loire à Vélo, 88% des itinérants voyagent de façon conviviale, en couple, en famille, avec des amis ou en groupe, 56% parmi les touristes itinérants étrangers roulent en couple, 26% des itinérants entre amis et 15% des itinérants français randonnent avec des enfants, ce qui est un chiffre important comparativement à celui des itinérants étrangers (8.8%). De plus la taille moyenne du groupe en itinérance est de 2,9⁵⁶.

Selon l'étude réalisée sur La Loire à Vélo, 86% des touristes itinérants ont une activité autre que le vélo pendant leur randonnée, il s'agit principalement de visites, de gastronomie et de baignade, ce chiffre atteint 92% pour les itinérants étrangers⁵⁷. Les visites patrimoniales (ville, village, musée) sont de loin les activités les plus importantes : villes et villages 65%, musées et châteaux 52% devant la gastronomie 38% et les produits du terroir 21%. La baignade est pratiquée par 28% des touristes itinérants. Selon ma propre étude, il est possible de constater ces mêmes tendances pour les visites. 89% des itinérants ont des activités culturelles durant le séjour : 8% « toujours », 6% « beaucoup », 28% « assez souvent », 47% « parfois » et seulement 11% n'en ont « jamais ». Les visites se répartissent de la manière suivante : quartier ancien dans une ville touristique ou un village de caractère « assez souvent » 53% ; un château ou un autre monument ancien non religieux (palais, hôtel particulier, maison natale...) « assez souvent » 50% ; une cathédrale, une abbaye, un monastère « assez souvent » 44%. En complément et avec une moindre fréquence, le reste des activités culturelles se répartissent entre, visiter un site industriel, visiter un parc ou un jardin historique, voir une exposition artistique, visiter un site archéologique, visiter un musée ou un écomusée, assister à un concert, un festival, une fête locale, un spectacle de danses folkloriques. En revanche aller dans un parc d'attraction, au zoo, au cinéma, au

⁵⁵ CRT BOURGOGNE, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, op.cit., p. 5.

⁵⁶ INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, op.cit., p. 54.

⁵⁷ *Ibid*, p. 55.

théâtre, assister à un spectacle de son et lumière, de danse, d'opéra, à un concert de musique classique sont des activités quasiment « jamais » pratiquées par les itinérants.

Les touristes itinérants ne représentent qu'une minorité de clients, mais ils ont par leur besoin de services et leur niveau d'activités culturelles un impact économique important et leurs dépenses sont élevées. Les retombées économiques de La Loire à Vélo peuvent être estimées à 24.4 M€, « les cyclistes itinérants sont à l'origine de 30% de l'ensemble des retombées sur La Loire à Vélo⁵⁸ ». Enfin il ressort que l'attente de ces touristes en aménagements et services de qualité adaptés à leur pratique est grande. Certains témoignages recueillis au cours de mon enquête peuvent l'illustrer, comme cette personne qui réclame à proximité des sites de visite des installations de sécurisation des vélos comme il en existe en Allemagne ou celui de cet autre itinérant qui regrette que les services de train ne soient pas toujours adaptés au transport des vélos. D'après l'étude de La Loire à Vélo, les itinérants ont une appréciation plus sévère que les autres sur les services proposés aux publics (points d'eau, toilettes, aires d'arrêts) soit 47% d'insatisfaction contre 43% pour l'ensemble des touristes⁵⁹. La promotion et l'information concernant les services sont des éléments déterminants pour attirer les cyclistes itinérants.

Le cycliste itinérant voyage avec un fort sentiment de liberté et de simplicité. Avidé de nature et de découverte, il est très actif dans ses pratiques culturelles variées et régulières et consomme les nombreux services nécessaires à son statut d'itinérant.

3. Etat des lieux des aménagements français

Né aux Etats-Unis dans les années 1960, *Greenways*, le concept de voies vertes est arrivé sur le continent européen dans les années 1980, et s'y est rapidement répandu. Contrairement aux autres pays européens, ces infrastructures sont apparues plus tardivement en France. Des débuts timides donc, mais peu à peu comblés par le

⁵⁸ *Ibid*, p.98.

⁵⁹ *Ibid*, p. 68.

développement de quelques voies vertes reposant notamment sur quelques initiatives souvent indépendantes.

3.1. Les infrastructures: véloroutes et voies vertes

La France est dotée d'un éventail riche et diversifié de structures dédiées à la pratique des loisirs, à pied, à vélo, à cheval... Il existe tout d'abord des structures anciennes aménagées depuis de nombreuses années, comme les sentiers du type GR, les chemins carrossables comme les chemins de halage, et puis il y a les structures plus récentes qui ont été aménagées en partie pour les loisirs tels que les pistes cyclables ou encore les voies vertes. Les aménagements privilégiés par les vélotouristes sont en général, les véloroutes, les voies vertes et les pistes cyclables. Voyons maintenant ce que recouvrent ces différents termes.

Les véloroutes sont des itinéraires pensés spécialement pour les cyclistes. Elles ont pour caractéristiques d'emprunter des voies à faible trafic automobile, de moyenne ou longue distance, continues (sans interruption, y compris dans les villes), linéaires, jalonnées et sécurisées. L'itinéraire doit être accompagné d'une offre de service liée à l'utilisation du vélo, au tourisme et aux transports en commun (train). Son usage doit être adapté à tous les cyclistes, avec une déclivité limitée en général à 3%. Les véloroutes empruntent principalement des routes tranquilles, dont le trafic est inférieur à 1000 véhicules par jour, et intègrent dans leurs itinéraires un maximum de voies vertes et pistes cyclables. Le terme fut utilisé par la FFCT (Fédération française de cyclotourisme), dans les années 1980, dans sa volonté d'établir de longs itinéraires sécurisés. Aujourd'hui l'objectif lié aux véloroutes est de constituer un véritable réseau cyclable national. Ces véloroutes sont d'intérêt départemental, régional, national ou européen, pour la plupart, elles s'inscrivent dans le Schéma Européen des Eurovéloroutes, enfin elles sont utiles à la fois pour le tourisme et les déplacements utilitaires.

Les voies vertes sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Situées dans un espace urbain ou rural, elles sont accessibles au plus grand

nombre, sans exigence physique particulière et réservées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et éventuellement aux cavaliers. Elles sont principalement aménagées sur différents types de voies déjà existantes, chemins de halage, voies ferrées désaffectées, allées forestières, chemins d'exploitations... sur lesquels ont été effectués des travaux, des ajouts de voies, des liaisons... Elles doivent répondre à certaines caractéristiques : largeur comprise entre 3 et 5 mètres ; présence de dispositifs interdisant l'accès aux véhicules motorisés ; déclivité maximum de 3 % ; existence d'accotement d'au moins 0,5 mètres de largeur ; bords de voies d'eau et croisements avec les réseaux routier aménagés et sécurisés ; enfin le revêtement doit permettre d'assurer la sécurité des usagers en toutes circonstances, il se compose le plus souvent soit d'asphalte, de béton ou de sable compacté et stabilisé⁶⁰. Ces voies douces, sont dans la plupart des cas balisées dans les deux sens pour permettre aux usagers de se repérer en termes de localisation et de kilométrage et ponctuellement de s'informer sur les points d'intérêts touristiques et les services existants. La voie verte n'a pas encore de définition juridique précise, c'est donc le code de la sécurité routière qui s'applique. Les voies vertes doivent s'intégrer facilement dans le milieu traversé, elles « présentent souvent un intérêt environnemental (écologique, patrimonial, paysager...) qu'il convient de prendre en compte dans la conception et la réalisation de l'itinéraire⁶¹ ». « L'aménagement qui se veut discret doit donc « épouser le terrain naturel⁶² » et doit permettre aux usagers de découvrir le territoire, dans le respect de sa faune, de sa flore, de sa culture et de son patrimoine.

La piste cyclable est une voie sécurisée, séparée de la chaussée et exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Elle se distingue de la bande cyclable qui est tracée sur la chaussée, uniquement délimitée par une ligne de signalisation au sol.

Ces différents types d'infrastructures contemporaines sont idéals pour des balades d'une journée, d'un week-end, ou pour le voyage itinérant. Les véloroutes et voies vertes constituent des itinéraires cyclistes qui offrent à leurs usagers la continuité et la sécurité

⁶⁰ MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT, *Cahier des charges Véloroutes et Voies Vertes*, 2001 p. 7, en ligne : http://www.af3v.org/IMG/pdf/Cahier_des_charges_VVV_-_5_janvier_2001.pdf, (consulté le 04/06/2012).

⁶¹ MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, *Fiche 3 : Voie verte : choix technique*, 2001, p. 2, en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/document4186>, (consulté le 04/06/2012).

⁶² *Idem*.

favorable à une pratique sur de longues distances. Ces itinéraires favorisent la mobilité douce, aussi bien pour un usage quotidien de déplacement utilitaire de courte distance, que pour une pratique de loisir et de tourisme. Les voies vertes encouragent l'utilisation du vélo sous toutes ses formes, en balade, en itinérance, en pratique sportive. Elles sont destinées à un large public, « pour répondre à l'attente non seulement de la population française mais aussi des touristes en provenance des pays européens⁶³ ».

3.2. Les grands itinéraires en France, un support idéal pour l'itinérance à vélo

Ces dernières années grâce à l'effort entrepris dans l'aménagement de nouvelles véloroutes et voies vertes, un réseau d'itinéraires cyclables s'est peu à peu constitué. Deux bases de données nationales existent à ce jour, elles établissent l'état des lieux des véloroutes et voies vertes existantes. Celle de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) est destinée au grand public et celle de l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V), élaborée par l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC) est destinée aux maîtres d'ouvrage et à leurs partenaires (cf annexe 1). L'association DRC fait état, de 7 290 km d'itinéraires nationaux ouverts dont 4505 km en site propre et 1766 km d'itinéraires régionaux ouverts dont 1034 km en site propre. 60 % de l'ensemble de ces kilomètres d'itinéraires, sont donc en site propre. Nous sommes déjà bien loin du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) initial de 1998 qui prévoyait « 8800 km environ sous forme de fuseaux rectilignes⁶⁴ ». Aujourd'hui, dans sa version actualisée par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 31 mai 2010, l'association DRC prévoit à terme 19325 km d'itinéraire national environ et si on ajoute les 7350 km de déclinaisons régionales on obtient 26675 km au total inscrits⁶⁵. A noter que cela « ne comptabilise pas [...] les boucles cyclables de découvertes, les schémas cyclables communaux, les schémas directeurs vélo en urbain, etc.⁶⁶ ». En novembre 2008, l'AF3V, recensait 265 véloroutes et voies vertes. A noter que dans la majeure partie des cas,

⁶³ MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT, *Cahier des charges Vélroutes et Voies Vertes*, *op.cit.*, p. 2.

⁶⁴ Entretien avec Mme Camille Thomé, secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), le 18/05/2012, (cf annexe 10).

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ *Idem.*

aucune de ces deux bases ne prend en compte les bandes ou pistes cyclables en milieu urbain et les bandes sur routes départementales en rase campagne⁶⁷.

Il existe une multitude d'itinéraires courts, il n'est donc pas possible de les citer tous, un site internet a tenté de les répertorier en liste selon les villes de départ, sans pour autant donner des informations sur ces véloroutes et voies vertes⁶⁸. Examinons donc les grands itinéraires, plus longs et moins nombreux donc plus facilement identifiables et surtout, constituant des itinéraires mieux adaptés au tourisme itinérant à vélo. Ces itinéraires européens, nationaux ou régionaux sont classés et analysés dans l'Atlas National des Véloroutes et Voies Vertes de 2010⁶⁹ et sur le site internet de l'AF3V ainsi que dans son guide⁷⁰.

Parmi 15 itinéraires Eurovélo ont été définis à partir de 1996 par l'ECF (Fédération Européenne des Cyclistes), sept concerne la France.

- *Eurovelo n°1*, itinéraire européen de 8 200 km, du Cap Nord (Nordkapp, Norvège) à Cap Saint-Vincent (Sagres, Portugal) dont 1210 km sillonnent la France de Roscoff (29) à Urrugne (64). Identifiée comme *La Vélodyssée®*, l'itinéraire français est ouvert à 76% soit 928 km.
- *Eurovelo n°3*, itinéraire européen de 5 120 km, de Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), dont 1496 km sillonnent la France de Jeumont (59) à Urrugne (64). Identifiée comme la véloroute des Pèlerins, l'itinéraire français est ouvert à 42% soit 627 km.
- *Eurovelo n°4*, itinéraire européen de 4 000 km, de Kiev (Ukraine) à Roscoff (Finistère, France), dont 1194 km sillonnent la France de Bray-Dunes (59) à Roscoff (29). Identifiée comme la véloroute d'Europe centrale, l'itinéraire français est ouvert à 37% soit 444 km.
- *Eurovelo n°5*, itinéraire européen de 3 900 km, de Londres (Angleterre) à Brindisi (Italie), dont 511 km sillonnent la France de Calais (62) à Wattrelos (59) puis Grosbliederstroff (57) à Huningue (68). Identifiée comme la Via Francigena, l'itinéraire français est ouvert à 61% soit 311 km.

⁶⁷ ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009, p. 210.

⁶⁸ LE TOURISME EN FRANCE, *Les voies vertes et véloroutes de France*, en ligne : <http://www.tourisme-france.info/veloroute/voies-vertes.html>, (consulté le 04/06/2012).

⁶⁹ ON3V, *Atlas National des Véloroutes et Voies vertes*, 2010, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=158143842_Atlas2.pdf, (consulté le 04/06/2012).

⁷⁰ AF3V, *Guide des Voies Vertes et Véloroutes de France*, 4^é édition, 2010.

- *Eurovelo n°6*, itinéraire européen de 4 500 km, de Constantza (Roumanie) à St-Brévin-les-Pins (Loire-Atlantique, France), dont 1212 km sillonnent la France de Huningue (68) à St-Brévin-les-Pins (44). Identifiée comme la véloroute des Fleuves, l'itinéraire français est ouvert à 81% soit 987 km. Il est à ce jour le grand itinéraire cyclable le plus avancé de France. C'est aussi le support de l'itinéraire *La Loire à vélo*, long de 800 km.
- *Eurovelo n°8*, itinéraire européen de 5 900 km, de Cadix (Espagne) à Athènes (Grèce), dont 757 km sillonnent la France de Le Perthuis (66) à Menton (06). Identifiée comme la véloroute de la Méditerranée, l'itinéraire français est ouvert à 19% soit 143 km.
- *Eurovelo n°15*, itinéraire européen de 1320 km, de Hoek van Holland (Rotterdam, Pays-Bas) à Andermatt (Suisse), dont 208 km sillonnent la France de Lauterbourg (67) à Huningue (68). Identifiée comme la véloroute du Rhin, l'itinéraire français est ouvert à 98% soit 204 km.
- *Avenue verte London – Paris*, itinéraire européen de 520 km, de Londres (Angleterre) à Paris (France), dont 370 km sillonnent la France de Dieppe (76) à Paris (75). L'itinéraire français est ouvert à 26 % soit 98 km.
- *Viarhônga, du Léman à la Méditerranée*, itinéraire européen de 1020 km, de Andermatt (Suisse) à Sète (France), dont 700 km sillonnent la France de Valleur (74) à Port-St-Louis-du-Rhône (13) et Sète (34). Identifiée comme la route du Rhône, l'itinéraire français est ouvert à 27% soit 188 km.
- *De Paris au Mont St-Michel*, l'itinéraire national de 418 km, de Paris (75) au Mont-St-Michel (50), est ouvert à 58% soit 241 km.
- *Véloroute des deux mers*, l'itinéraire national de 596 km, le long des rives du canal de la Garonne et du Midi, de l'Etang de Thau (Marseillan, 34) à La Pointe de Grave (Le Verdon-sur-Mer, 33), est ouvert à 55% soit 328 km⁷¹.
- *La Loire à vélo*, l'itinéraire national de 800 km, le long de la Loire, de St-Brévin-les-Pins (44) à Cuffy (18), est ouvert à 82% soit 660 km⁷².
- *Véloroute 43 Caen - La Rochelle*, l'itinéraire national de 480 km, de Caen (14) à La Rochelle (17), est aménagé à 74% soit 355 km⁷³.

⁷¹ ON3V, *Atlas National des Véloroutes et Voies vertes*, op.cit., p. 18 à 38.

⁷² AF3V, *Guide des Voies Vertes et Véloroutes de France*, op.cit., p. 16.

⁷³ *Idem*.

- *Liaison Manche – Loire*, l'itinéraire national de 400 km, de Cherbourg (14) à Angers (49), se compose de 75% de voies vertes soit 300 km⁷⁴.
- *Liaison Manche – Océan*, l'itinéraire national de 200 km, de Saint-Malo (35) à Arzal (56), se compose de 80% de voies vertes soit 160 km⁷⁵.
- *Canal de Nantes à Brest*, itinéraire national de 360 km, de Nord sur Erdre (44) à Chateaulin (29), l'itinéraire est ouvert à 100% et comporte 193 km de voies vertes⁷⁶.
- *Tour de Bourgogne*, itinéraire régional, de 832 km, il est ouvert à 70% soit 580 km⁷⁷.
- *Autour du Lubéron*, itinéraire régional de 236 km sur deux départements de la région Provence Alpes côte d'Azur, il est ouvert à 91% soit 216 km⁷⁸.
- *Tour de la Vendée*, itinéraire départemental de 1000 km (85), il est ouvert à 92% soit 925 km⁷⁹.

« Le schéma national des véloroutes et voies vertes retient un certain nombre d'itinéraires à grandes distances. Pour beaucoup, ces itinéraires sont actuellement en cours de réalisation⁸⁰ », à terme ils constitueront des supports parfaitement adaptés à l'itinérance à vélo. Certains itinéraires cyclables ne sont pas identifiés dans l'Atlas National, c'est le cas par exemple du Tour de Vendée à vélo, ce département propose pourtant un parcours intéressant de plus de 900 km, mais cet itinéraire ne répond pas encore aux critères définis par les associations, (largeur, état du revêtement, signalisation, sécurisation des intersections, accès à la voie...). L'offre en France est donc encore assez faible, en comparaison avec celle de nos voisins européens, comme la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Alors que la distance idéale à parcourir pour une semaine de vacances familiales se situe entre 200 et 300 km, on constate encore trop de

⁷⁴ AF3V, *Liaison Manche-Loire*, en ligne : <http://www.af3v.org/-Liaison-Manche-Loire-.html>, (consulté le 05/06/2012).

⁷⁵ AF3V, *Liaison Manche-Océan*, en ligne : <http://www.af3v.org/-Liaison-MANCHE-OCEAN-.html>, (consulté le 05/06/2012).

⁷⁶ CRT BRETAGNE, *Canal de Nantes à Bret et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*, Comité Régional du tourisme de Bretagne, s.l., 2011, p. 4.

⁷⁷ AF3V, *Guide des Voies Vertes et Véloroutes de France*, op.cit., p. 16.

⁷⁸ Comité Départemental du Tourisme de Vaucluse, *Autour du Lubéron à vélo*, en ligne : <http://www.provence-a-velo.fr/circuit-velo-autour-du-luberon-en-velo/robion/tabid/8998/offreid/64f9f295-88e9-40f5-acd9-a09b037dcc67/details-circuits-luberon.aspx>, (consulté le 05/06/2012).

⁷⁹ Comité Départemental du Tourisme de Vendée, *Les Sentiers Cyclables 2012*, Vendée Tourisme, 2012.

⁸⁰ AF3V, *Guide des Voies Vertes et Véloroutes de France*, op.cit., p. 14.

morcellement sur les itinéraires français. En observant la carte des véloroutes et voies vertes de France nous remarquons un grand nombre de réalisations dans l'ouest du pays et le long de la côte atlantique, avec un prolongement dans les régions centre qui bordent la Loire, et nous voyons que le centre-est est également bien doté en infrastructures. Le Nord de la France est beaucoup plus pauvre en aménagements et au Sud ils sont encore très souvent au stade de projet. Le plus grand déficit se trouve dans les régions montagneuses (cf annexe 2)⁸¹.

Depuis dix ans, l'aménagement des véloroutes et voies vertes, progresse lentement et des interruptions d'itinéraire existent toujours. Des efforts sont encore nécessaires pour pouvoir proposer de véritable voyage à vélo en France. Le plus important est d'assurer la continuité des itinéraires, en proposant un maximum de voies en site propre pour offrir des parcours de qualité et sécurisés. C'est la tâche poursuivie, par d'un côté les associations comme DRC ou encore AF3V et de l'autre par l'Etat avec le nouveau projet France Vélo Tourisme.

4. L'implication des acteurs publics et associatifs dans la promotion du tourisme à vélo

Le développement et la promotion de ces infrastructures ont connu un réel essor à partir des années 90, lorsque l'Etat décide de la mise en place d'une politique vélo concrète, impulsée et largement soutenue par un réseau associatif déjà très dynamique, l'Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V), la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), l'Association des Départements et régions Cyclables (DRC) et la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBICY⁸²).

⁸¹ AF3V, *Carte nationale interactive*, en ligne : <http://www.af3v.org/-Carte-nationale-interactive-.html>, (consulté le 05/06/2012).

⁸² FUBICY, fédération qui regroupe les associations d'usagers cyclistes en milieu urbain et qui agit pour promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

4.1. La politique vélo des collectivités publiques

En 1998, le projet débute avec l'élaboration du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) validé en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT). Le SN3V, actualisé en 2010, a pour objectif d'établir un maillage du territoire par des voies cyclables. Et ainsi créer une France à vélo avec des aménagements, qui permettent des déplacements quotidiens (travail, course...) et qui constituent un outil de loisir et de tourisme (balade, sport, itinérance). Par la suite en 2001, une circulaire de l'Etat est envoyée en région pour concrétiser, à échelle régionale, ce schéma national. Cette circulaire s'inscrit dans la Mission nationale des véloroutes et voies vertes (MN3V) créée en 2001 et opérationnelle en 2003. La MN3V est un organisme interministériel qui se compose du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, du Ministère des Finances (sous-direction du tourisme), du Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche et du Ministère de la Santé et des Sports. Cette mission a pour rôle notamment d'« assurer la mise en œuvre du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes adopté en 1998 », de piloter les itinéraires européens (Eurovélo) sur le territoire français, de coordonner la réalisation des itinéraires entre les villes et entre les départements, de « produire des guides et des référentiels techniques », de « mettre en place des financements d'Etat sur les secteurs prioritaires » et enfin de « promouvoir un organisme de valorisation touristique des Véloroutes et Voies Vertes⁸³ ». Cette politique a été l'amorce d'une dynamique par l'aménagement de nouvelles infrastructures. En 2008, un premier constat est réalisé afin de rendre compte des avancées du projet. « A cette époque, 1/3 des 13 000 km du SN3V sont réalisés [...] et plusieurs grands itinéraires sont réalisés à 60-70%⁸⁴ ». Enfin il faut noter que beaucoup de villes ont développé un réseau cyclable urbain. En 2006 une nouvelle fonction a été instituée par l'Etat celui de Coordonnateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo, qui est depuis 2011 Monsieur Dominique Lebrun. Il est chargé d'effectuer un travail de coordination entre tous les acteurs concernés par la politique vélo.

⁸³ MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, *Présentation de la Mission Nationale des VVV*, en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mission-Nationale-des-VVV.html>, (consulté le 04/06/2012).

⁸⁴ PEIGNE Hubert, *Les nouvelles tendances du vélo*, Odit France, 2008, p. 12, en ligne : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2008-10_Nouvelles_tendances_du_velo_cle2d558a.pdf, (consulté le 04/06/2012).

A partir des années 2000, une majorité de régions participe à l'élaboration du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) et réalise, avec le soutien financier de l'Etat, des travaux d'aménagement. Le coût de ce type d'infrastructure lié d'abord à sa création puis à son entretien ralentit l'investissement de certaines régions dans ce projet. L'agence du développement du tourisme, Atout France, constate que « ces dix dernières années, le budget annuel d'investissement des collectivités dans les aménagements cyclables peut être évalué à 150 M€ » mais également qu'« un Département sur deux a une personne ou une équipe spécifique pour le vélo⁸⁵ ». Les collectivités locales s'investissent en créant des services spécifiques pour la gestion des aménagements et des projets, qui seront destinés à la population locale, aux scolaires, et aux touristes. Outre l'aménagement, les collectivités favorisent la création de nouveaux itinéraires lorsque des terrains tels que des anciennes lignes de chemins de fer sont mis à disposition. Selon l'association des Départements et Régions Cyclables, la maîtrise d'ouvrage de ces nouvelles infrastructures semble assurée en grande majorité par les Conseils Généraux. La région ou le département se charge de l'étude et de la réalisation de la signalétique, de la police et du secours sur l'itinéraire, de la mise en tourisme, de l'information touristique, du conseil et de la coordination institutionnelle. Les offices du tourisme des régions, départements, pays et communes de France, les Directions du Tourisme... sont les interlocuteurs privilégiés dans la promotion des voies vertes et véloroutes. Ils publient des cartes et des guides et proposent même des offres de séjour. L'Atlas National des véloroutes et des voies vertes relève l'engagement inégal des régions et des départements par rapport à la politique vélo.

Enfin, un nouveau projet très innovant de la part des collectivités publiques va bientôt voir le jour, il est encore en stade de développement mais devrait s'achever au cours de l'année 2012. Ce projet *France vélo Tourisme* dont l'Etat est l'initiateur et l'animateur s'articule autour de l'association *France vélo Tourisme* qui rassemble trois fédérations, les Offices de tourisme de France, le Réseau national des destinations départementales et la Fédération nationale des comités régionaux du tourisme, ainsi que des experts du tourisme, Jean-Philippe Javello, directeur de l'Agence de développement et de réservation touristique

⁸⁵ ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009, p. 219 et 223.

de Loire-Atlantique et Vincent Garnier, directeur du comité régional du tourisme Centre Val de Loire⁸⁶. Ce projet permettra de rendre plus visible l'offre française en matière de tourisme à vélo. Un site internet est d'ores-et-déjà mis en ligne, sa finalisation est prévue à la fin du printemps 2012. Ce site optimisé en anglais et destiné au grand public (usagers locaux, touristes en séjour, courts séjours et itinérants...), permettra aux touristes d'organiser plus facilement leurs séjours à vélo en rassemblant le maximum d'informations, cartes, topo-guides, hébergements, bons plans, forfaits touristiques... Dans le but de développer une offre d'itinérance touristique, *France vélo Tourisme* souhaite proposer des itinéraires structurants, à cette fin l'Etat fait des appels de projet pour créer de nouveaux aménagements. Aussi, sa mission est de structurer l'offre touristique en ce qui concerne, l'hébergement, la location de vélo, le transport et la labellisation. Le label permet de développer un accueil spécialisé pour les touristes à vélo (information, service d'équipement, de restauration, d'hébergement). « En France, plus de 1 500 hébergeurs, campings, chambres d'hôtes, hôtels, gîtes, détiennent un label pour accueillir les cyclistes⁸⁷ ». Le problème est qu'il existe trop de labels différents, les acteurs du projet ont donc souhaité créer un label national des hébergements touristiques nommé *Accueil vélo*. Un projet de signalisation uniforme sur l'hexagone est en cours d'implantation pour mieux identifier les itinéraires, les lieux d'intérêt culturel et les services. Le but affirmé est de faire de la France une destination majeure du tourisme à vélo en Europe⁸⁸.

4.2. Un réseau associatif dynamique

Le réseau associatif pour la promotion des véloroutes et voies vertes est très développé en France, depuis le début de l'aventure il a réalisé un travail important.

⁸⁶ FRANCE VELO TOURISME, *France Vélo Tourisme : Relevé de décisions*, DGCIS, 2011, p. 1, en ligne : http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/releve_decisions_19_10_2011.pdf, (consulté le 05/06/2012).

⁸⁷ DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES, *Accueil Vélo*, en ligne : <http://www.departements-regions-cyclables.org/page/accueil-velo--p-68.html>, (le 12/04/2012).

⁸⁸ ESCUDIE Jean-Noël, « France Vélo Tourisme monte en puissance et lance un appel à projets », in *Localtis*, 2012, en ligne : <http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Localtis/Page/LesAppelsAProjets#1250263338962>, (consulté le 04/06/2012).

L'Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V), créée en 1997, est l'une des associations les plus impliquées. Elle rassemble des passionnés du vélo, des partenaires associatifs et des collectivités locales qui œuvrent pour le développement des véloroutes et voies vertes. Sur leur site internet dédié aux usagers du vélo, on peut trouver des fiches descriptives et toutes sortes d'informations relatives aux itinéraires ainsi qu'une carte interactive. Il présente des itinéraires testés et évalués par les adhérents de l'association. Ce site, à la fois en français, anglais et allemand, réalise également un grand travail de communication sur tous les aménagements réalisés sur le territoire. « La base de données de l'AF3V [...] est la plus ancienne et la plus complète base d'information sur les voies vertes⁸⁹ ». Une rubrique est consacrée à l'itinérance à vélo, accompagnée de fiches détaillées des grands itinéraires voies vertes et véloroutes. L'AF3V a constitué, un réseau local de petites associations, appelées « Relais Locaux (RL) » et « Délégations Régionales (DR)⁹⁰ ». Ce réseau structuré permet à l'association d'intervenir facilement auprès des collectivités locales, porteurs de projets (Communes, Communautés de communes, Pays, Conseils Généraux, Conseils Régionaux, ...) pour encourager, soutenir et développer le réseau cyclable de France. Ainsi l'association agit sur différentes missions tant nationales que régionales grâce à la collaboration des associations locales. Enfin l'association travaille avec de grands partenaires associatifs afin d'agir de manière cohérente. C'est le cas, par exemple, avec Cyclo Camping International (CCI) pour la promotion du voyage à vélo, avec CyclotransEurope dans l'aménagement de voies cyclables européennes ou encore avec les associations de la Fédération française de cyclotourisme, qui tend à proposer des sorties et des randonnées sur ce type d'infrastructure.

Un autre acteur, tout aussi important, participe également au développement du réseau cyclable français, il s'agit de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC) qui rassemble aujourd'hui 69 collectivités, quelques régions et des EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale). Cette association se pose comme interlocuteur entre l'Etat, les collectivités locales et le milieu associatif. Elle met en œuvre des politiques de développement des déplacements à vélo, notamment dans leur dimension touristique en stimulant entre autre la création de voies vertes. La constitution de ce réseau d'élus et de

⁸⁹ ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, op.cit., p. 210.

⁹⁰ AF3V, *Le Réseau AF3V*, en ligne : <http://www.af3v.org/-Le-Reseau-AF3V-.html>, (consulté le 04/06/2012).

techniciens des Conseil Généraux, facilite la mutualisation de leurs expériences, la mise en œuvre d'études thématiques communes et représente une force de proposition experte, en partenariat avec les administrations en charge de la réglementation et les autres interlocuteurs territoriaux. L'association DRC produit régulièrement des documents de réflexion et d'information et organise des rencontres et des colloques pour mieux contribuer au développement des véloroutes et voies vertes et donc plus généralement à celui du tourisme à vélo⁹¹. L'association a été chargée en 2005 par la Mission Nationale Véloroutes Voies Vertes de la mise en œuvre d'un Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V). Ce travail achevé en 2008 se base sur les données déclarées par les collectivités, il met en valeur l'avancé du projet véloroutes et voies vertes, en précisant les aménagements et itinéraires ouverts, ceux programmés, ceux étudiés et enfin ceux uniquement inscrits. A partir de cet observatoire, il a pu être réalisé un Atlas National des véloroutes et voies vertes, en 2007 suivi d'une deuxième édition en juillet 2010.

Un premier club de cyclotourisme est apparu après la Première Guerre Mondiale en 1923, rebaptisé Fédération française de cyclotourisme (FFCT) en 1945, il rassemble aujourd'hui 3 200 clubs affiliés, 122 000 licenciés et proposent 4 500 randonnées annuelles⁹². Il s'agit d'un grand réseau composé de ligues régionales et de comités départementaux, qui mène des actions un peu partout en France et collabore avec les structures touristiques locales pour promouvoir le vélo. Dans son plan de communication, la FFCT met en valeur plusieurs thèmes, le sport de nature, l'accessibilité à tous, la découverte des territoires, la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel, la circulation sur voies douces et enfin la pérennité des chemins et des sentiers. Depuis quelques mois, la fédération a mis au point un nouveau label « Ville Vélotouristique », conventionné par la FFCT, il est décerné à une « collectivité territoriale qui offre aux pratiquants du vélo un accueil, des services et des équipements adaptés à la pratique du cyclotourisme. Elle met également en place des animations et des manifestations autour du vélo⁹³ ». Il s'agit de valoriser et de soutenir les collectivités qui s'engagent dans l'accueil des cyclotouristes et dans la création

⁹¹ DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES, *Qui sommes nous ?*, en ligne : <http://www.departements-regions-cyclables.org/qui-sommes-nous-/association.html>, (consulté le 04/06/2012).

⁹² FFCT, *Fédération française de cyclotourisme : le tourisme à vélo*, 2008, p. 2, en ligne : <http://www.atout-france.fr/system/files/conf+tourisme+a+velo-V2+B.HOUILLON-6.pdf>, (consulté le 04/06/2012).

⁹³ FFCT, *Cahier des charges : ville vélotouristique*, p. 2, en ligne : www.ffct.org/velotouristique/img/annexe1.pdf, (consulté le 04/06/2012).

d'aménagements dédiés aux vélos. A ce jour 8 villes ont obtenu ce label. Ce projet s'accompagne également de la réalisation d'un nouveau site internet pour favoriser le tourisme à vélo, fournir aux pratiquants des informations culturelles et pratiques, grâce à une base de donnée importante de parcours⁹⁴. Ce site est encore au stade du lancement mais à vocation à s'enrichir.

Le site internet Voies Vertes de France, propose également une carte interactive qui permet de découvrir l'ensemble du réseau des voies vertes, les descriptions détaillées d'itinéraires, les contacts avec les offices de tourisme et les structures d'accueil pour des hébergements⁹⁵. Cette association a pour objet de promouvoir un réseau de nouveaux itinéraires de randonnées en France, par le biais des nouvelles technologies de l'information.

Il existe bien d'autres associations impliquées dans cette dynamique de développement de la France à vélo. Elles œuvrent dans des secteurs spécifiques comme la politique urbaine du vélo ou les eurovéloroutes et les voies vertes à l'échelle européenne, dont les deux plus importantes sont l'*European Cyclists' Federation* et l'*European Greeways Association*.

Le développement des infrastructures destinées à la pratique du vélo a connu une véritable impulsion, à partir des années 90, lorsque les pouvoirs publics se sont saisis du dossier et ont décidé de la mise en place d'une politique vélo. Le rôle du réseau associatif s'est avéré essentiel pour accompagner les projets et demeure souvent primordial dans ses actions de sensibilisation et d'information auprès des collectivités locales et dans ses actions de promotion auprès du public.

La pratique de l'itinérance à vélo requiert un réseau d'infrastructures adaptées. Les vélotouristes plébiscitent les véloroutes et voies vertes pour les conditions de confort et de sécurité qu'elles fournissent. L'itinérance au long cours réclame des itinéraires continus et l'existence de nombreux services le long des parcours. Les itinérants ont une attente forte

⁹⁴ FFTC, *Vélo en France*, en ligne : <http://www.veloenfrance.fr/>, (consulté le 04/06/2012).

⁹⁵ Voiesvertes.com, *Voies vertes de France, balades à vélo et roller*, en ligne : <http://www.voiesvertes.com/>, (consulté le 14/04/2012).

aussi bien en services marchands pour répondre à leurs besoins en hébergement, en nourriture ou en maintenance matériel, qu'en services non marchands, toilettes publiques, aires de pique nique, parkings vélos pour agrémenter leurs vies de vélotouristes. Client de nombreux services l'itinérant alimente une véritable économie locale. D'autant plus qu'il se pose également comme consommateur, au dessus de la moyenne des touristes, de biens culturels avec notamment son goût pour la découverte des diverses formes de patrimoine. La mise en place d'une véritable politique vélo par les pouvoirs public à partir des années 1990, a permis de combler une partie du retard pris par la France par rapport à ses voisins européens dans l'aménagement de véloroutes et voies vertes. Partout où elles existent les niveaux de fréquentations n'ont cessé de progresser. L'exemple des premiers grands itinéraires structurés autour d'une offre de services complète démontre qu'au delà d'un effet de mode passager, le succès rencontré indique que le vélo comme outil de voyage est en phase avec les tendances touristiques actuelles de tourisme vert et de tourisme doux et annonce l'apparition durable d'une nouvelle forme de tourisme soucieuse de découverte, de mobilité douce et de respect de l'environnement. Pour répondre à ces attentes il reste à assurer les liaisons et les continuités de ces itinéraires et à enrichir l'offre de service. Les acteurs concernés doivent prendre conscience de ces évolutions et amplifier la mise en œuvre de leur politique vélo favorisant le cyclisme itinérant.

Deuxième partie : Une nouvelle forme de tourisme vecteur de développement local

Depuis le début des années 2000, l'itinérance à vélo sur les voies cyclables s'est développée en même temps que les aménagements. Les voies vertes et les véloroutes se définissent comme le support idéal, en tant que voies douces, pour pratiquer l'itinérance à vélo. Les séjours à vélo connaissent un succès important, en 2008, 7,3 millions de séjours touristiques en France étaient associés au vélo, ce qui représente 3% des séjours touristiques, 1,1 million de ces séjours étaient pratiqués en itinérance⁹⁶. Le tourisme à vélo est vecteur de développement touristique notamment dans les territoires plus ruraux. Les régions ont donc progressivement pris en compte le facteur vélo. Dans ce sens elles ont commencé à valoriser et développer des aménagements et à proposer des offres adaptées à ces nouveaux touristes favorisant ainsi le développement d'une économie de services. Il faut savoir que la France est déjà parmi les leaders du tourisme à vélo itinérant, son image est forte auprès des clientèles étrangères. Un marché européen du tourisme à vélo est largement développé, le but est donc pour la France de surfer sur cette tendance.

1. Le rapport entre les nouveaux aménagements cyclables et la valorisation du patrimoine

Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme, la France reste en 2011 la première destination touristique mondiale⁹⁷. Il existe de nombreuses raisons à cela :

- sa situation géographique, au cœur de l'Europe Occidentale ;
- sa diversité du paysage avec son littoral, sa campagne et ses montagnes préservés aussi bien d'un point de vue architectural que naturel ;
- sa capitale, Paris ;

⁹⁶ FRANCE VELO TOURISME, *Capter de nouvelles clientèles pour un tourisme durable*, 28ème Congrès National des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative, La Rochelle, 2011, p. 6, en ligne : www.offices-de-tourisme-de-france.org/omm.php?id=812, (consulté le 04/06/2012).

⁹⁷ PILIU Fabienne, « Bientôt un ministère du Tourisme ? », in *La Tribune* publié le 04/06/2012, en ligne : <http://www.latribune.fr/actualites/economie/france/20120604trib000701858/bientot-un-ministere-du-tourisme-.html>, (consulté le 05/06/2012).

- sa richesse patrimoniale et culturelle, la France compte : 38 000 monuments, 40 000 immeubles classés ou inscrits sur l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques, 13 000 monuments classés, 26 000 monuments inscrits au répertoire des Monuments Historiques, 600 villes de caractère dont 135 désignés comme « les plus beaux villages de France », plus de 100 villes et pays d'Art et d'Histoire, 2000 festivals et plus de 8000 musées ;
- de nombreuses festivités et activités de loisirs

Les étrangers perçoivent la France comme une terre de tradition au climat agréable, ils en apprécient la gastronomie et les vins. Il s'agit d'un pays accessible en termes de transport où les déplacements et les hébergements sur le territoire sont aisés⁹⁸.

1.1. Le tracé des véloroutes et voies vertes

Les étapes de la conception d'un itinéraire sont le fruit d'acteurs locaux, de représentants des communes, des départements, des régions, d'associations, des sites traversés (ONF...) et de professionnels du tourisme et de l'aménagement cyclable. Cette démarche passe préalablement par la réalisation d'études sur l'espace concerné.

La conception implique quelques contraintes notamment techniques, le choix du tracé dépendra, de la fonction de l'itinéraire (découverte, continuité d'un grand itinéraire, déplacements quotidiens...), de l'espace topographique et de ses potentialités, des contraintes liées à l'environnement, à la protection et à la réglementation des espaces traversés⁹⁹. Le projet doit-être tout à fait compatible avec la sensibilité écologique et paysagère et l'esprit des lieux (sites classés, sites inscrits, espaces littoraux protégés, zones humides, bords de rivière, chemins de halage, proximités de monuments historiques, secteurs sauvegardés, aires de valorisation du patrimoine, forêts, parcs naturels...). Les voies aménagées parce qu'elles s'intègrent dans la nature sont un support remarquable de valorisation des espaces naturels et du patrimoine paysager. L'itinéraire doit être éloigné des zones à fort trafic, faire en sorte de promouvoir une mobilité douce, et « privilégier dans les

⁹⁸ MICROSOFT ENCARTA, *Tourisme*, 2007.

⁹⁹ MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, *Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés*, 2011, p. 18, en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Cahier-de-recommandations-pour-la.html>, (consulté le 24/04/2012).

sites protégés des modalités d'aménagements favorisant la découverte tranquille du milieu plutôt que le « transit » rapide¹⁰⁰ ».

Les règles qui déterminent le choix du tracé d'un itinéraire ne sont pas strictes et fixes. Toutefois Camille Thomé de l'association des Départements et Régions Cyclables retient quelques notions déterminantes. Tout d'abord la distance puisqu'une « véloroute est, par définition, de longue distance ». Ensuite, la « notion de desserte. Une véloroute relie deux pôles minimum entre eux¹⁰¹ ». Comme nous l'avons vu précédemment dans l'état des lieux des itinéraires véloroutes et voies vertes il s'agit généralement de relier deux villes. « Mais il est également possible de relier deux pôles évocateurs (ViaRhôna du Léman à la Méditerranée par exemple)¹⁰² ». Toutefois le critère peut être pensé de manière plus thématique sur un axe structurant, « les chemins de St Jacques pour la future EuroVelo 3 (véloroute des pèlerins), *l'Atlantique en roue libre* concernant La Vélodyssée/EuroVelo1 en France ; La Loire, dans le cas de la Loire à vélo ; le Rhône, dans le cas de la ViaRhôna du Léman à la Mer ». Enfin il peut être décidé de valoriser un département ou une région « si tant est que cette dernière dispose d'une identité régionale reconnue. C'est le cas en Bourgogne avec le Tour de Bourgogne à vélo ; c'est le cas en Bretagne avec l'offre des Voies vertes de Bretagne ». La conception de l'itinéraire peut-être pensée en terme touristique. En effet les professionnels du tourisme s'accordent à dire que les véloroutes et voies vertes ont un fort potentiel touristique, les aménagements doivent donc répondre à plusieurs objectifs afin de tirer parti au maximum de cet atout : tout d'abord, en desservant les équipements et services des bourgs et centres-villes traversés, en permettant la découverte des différents paysages et sites parcourus et celle du patrimoine en participant à leur mise en valeur. Les infrastructures sont alors des itinéraires touristiques, où « la dimension patrimoniale bâtie, paysagère ou naturelle joue un rôle déterminant pour le choix d'un tracé¹⁰³ ».

¹⁰⁰ *Idem.*

¹⁰¹ Entretien avec Mme Camille Thomé, secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), le 18/05/2012, (cf annexe 10).

¹⁰² *Idem.*

¹⁰³ *Idem.*

L'itinéraire de la Loire à vélo, avec une fréquentation annuelle de 48% de touristes à vélo est un exemple de réussite¹⁰⁴. C'est un projet exemplaire qui permet d'initier de nouvelles idées et expérimentations dans le but de promouvoir le tourisme à vélo. Le projet a notamment permis de mener une réflexion concernant la valorisation des territoires. En 2007, les acteurs de la Loire à vélo intégrée dans l'Eurovélo 6, ont présenté le document *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6*. Ces professionnels partent du principe que « les infrastructures n'ont de sens que si elles servent un contenu, un discours, une histoire ¹⁰⁵ ». Une étude liée à ce travail révèle que la proportion des touristes itinérants à vélo est très élevée en été sur La Loire à Vélo soit 33%, ce qui en fait une destination majeure pour l'itinérance. De plus 41% des cyclistes visitent chaque jour un ou plusieurs sites touristiques¹⁰⁶. La moyenne est plus élevée pour les touristes itinérants qui découvrent en moyenne 1,8 site à la journée. Pour La Loire à vélo c'est en toute logique que les châteaux représentent le principal facteur d'attraction, ils motivent le choix de cet itinéraire par le touriste à vélo. Puis l'intérêt se porte sur les villages de charme, les cathédrales ou les églises. En dehors de profiter le long de l'itinéraire du paysage, de la faune et de la flore l'itinérant a très peu d'autres loisirs annexes¹⁰⁷. Son activité principale réside dans la visite de site culturel. Il existe donc un potentiel important dans ce domaine.

1.2. La mise en valeur d'un autre patrimoine

La découverte du patrimoine et plus généralement de la région sur les véloroutes et voies vertes, se réalise d'une manière bien différente que dans le cadre de l'itinéraire culturel traditionnel ou du circuit touristique. D'une part puisqu'elle se fait à l'écart de toute source motorisée, ensuite puisque, les aménagements suivent un tracé qui ne dépend pas forcément de la volonté d'aller à la rencontre d'un élément précis du patrimoine. Au

¹⁰⁴ Région Centre, *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6*, 2007, p. 7, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=100160249_13._Methode_de_valorisation_du_patrimoine_FR.pdf, (consulté le 26/04/2012).

¹⁰⁵ *Idem*.

¹⁰⁶ Région Centre, *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6*, *op.cit.*, p. 12.

¹⁰⁷ *Ibid*, p. 7.

contraire les véloroutes et voies vertes encouragent la découverte d'un patrimoine autre pour ainsi valoriser des éléments parfois peu ou moins visités des alentours (5Km environ). Toutefois la création de boucles sur l'itinéraire peut permettre d'étendre la découverte à un périmètre plus large. « Ces itinéraires constituent des leviers essentiels pour tirer parti et donner accès à l'ensemble des atouts culturels, naturels, artisanaux ou gastronomiques d'une région en permettant la découverte plus complète des espaces et des patrimoines¹⁰⁸ ».

Souvent les grands itinéraires véloroutes et voies vertes sont aménagés le long de voies existantes naturelles (fleuve, rivière, littoral) ou construits par l'homme (canal, voie de chemin de fer) qui constituent un axe structurant. Si l'on reprend l'exemple de la Loire à vélo qui longe le fleuve, les acteurs touristiques ont donc cherché à valoriser le paysage, le patrimoine alentour et l'axe historique en lui-même. Ils ont voulu exploiter notamment l'ensemble des richesses culturelles et patrimoniales en lien avec le fleuve selon trois axes : « un corridor naturel faunistique et floristique, un vecteur et un couloir de civilisation (celle qui s'est développée le long du fleuve, avec et par le fleuve) et un support d'imaginaire comme lieux de vie et d'inspiration pour les artistes¹⁰⁹ ». Cet autre patrimoine est ici lié à la nature, la Loire à vélo permet la découverte des paysages préservés du plus grand fleuve sauvage d'Europe.

La vitesse de déplacement du touriste à vélo offre à celui-ci le temps pour découvrir la diversité d'un patrimoine local, peu valorisé par les itinéraires classiques empruntés par les touristes motorisés. « Le tourisme à vélo est particulièrement adapté à la mise en valeur d'un *petit patrimoine*, notamment immatériel, complémentaire des sites monumentaux et culturels déjà très fréquentés¹¹⁰ ». 6% des touristes empruntant l'Eurovélo 6 visitent un site de production artisanale lors de leur séjour et 15 % visitent une cave à vin¹¹¹. Ce tourisme lié à un territoire repose sur la valorisation d'une culture locale, d'un patrimoine insolite lié à l'art de vivre, de témoignages de la vie économique (activités agricoles, artisanales,

¹⁰⁸ ODIT FRANCE, *France à vélo, France des voies vertes: les clefs de la réussite*, Paris, ODIT France, 2006, p. 33.

¹⁰⁹ Région Centre, *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6*, op.cit., p. 14.

¹¹⁰ GIRARD Julie, BAHOLET Sébastien, *Le tourisme à vélo, un tourisme culturel*, Paris, DGCIS, 2010, p.2.

¹¹¹ Région Centre, *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6*, op.cit., p. 12.

industrielles), d'un patrimoine vernaculaire (lavoirs, croix, fontaines, ponts, calvaires...) ainsi que de traditions et savoirs-faire régionaux. Quand 11% des touristes français visitent des musées, des expositions, des monuments ou des sites historiques, cela concerne 19% des touristes à vélo par exemple en Aquitaine¹¹².

Le tourisme à vélo s'impose comme un moyen efficace de valorisation des différents patrimoines d'un territoire. Ainsi au fur et à mesure de sa découverte le petit patrimoine est autant apprécié que les grands monuments par les vélotouristes qui bénéficient d'une liberté de déplacement et d'une disponibilité leurs permettant de profiter des opportunités rencontrées sur l'itinéraire. Il est donc possible pour les pays ne bénéficiant pas de l'attractivité de patrimoines bâtis réputés, de construire une politique de développement du tourisme à vélo, basé sur leur culture locale et sur leur petit patrimoine. L'itinérance permet donc « aux destinations rurales de faire découvrir la richesse patrimoniale, souvent diffuse, offerte par la campagne¹¹³ ».

2. La promotion en région par les acteurs du tourisme : analyse des brochures et des sites internet

Aujourd'hui, consulter l'outil Internet pour la préparation des vacances est devenu habituel. Une étude du cabinet Raffour Interactif indique que pour 91% des personnes interrogées, les sites Web sont en tête des moyens d'information sur les vacances et 45% des français préparent leur séjour en ligne¹¹⁴. Aussi, plus de 10 millions de français utilisent chaque mois Internet afin de se renseigner et de préparer un déplacement ou un séjour¹¹⁵. L'e-tourisme est désormais incontournable dans tout projet d'aménagement cyclable à ambition touristique¹¹⁶. A échelle régionale ou départementale, les collectivités publiques

¹¹² GIRARD Julie, BAHOLET Sébastien, *Le tourisme à vélo, un tourisme culturel*, op.cit, p.1.

¹¹³ BENTAYEB Fabienne, « L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne » in *Tourisme à la campagne*, Cahier Espaces n°98 spécial, 2008, p. 126.

¹¹⁴ CABINET RAFFOUR INTERACTIF, *Nouveaux comportements de la clientèle Loisir*, 2009, en ligne : http://www.journaldunet.com/cc/10_tourisme/tourisme_marche_fr.shtml, (consulté le 05/06/2012).

¹¹⁵ EUROSTAF, *Mutations et restructurations des opérateurs français du voyage*, 2008, en ligne : http://www.journaldunet.com/cc/10_tourisme/tourisme_marche_fr.shtml, (consulté le 05/06/2012).

¹¹⁶ ASSOCIATION DES DEPARTEMENTS CYCLABLES, *Modèles de valorisation touristique*, Voiron, Techni.Cités, 2004, p. 113.

doivent impérativement développer leurs communications touristiques sur Internet. Une analyse sous forme d'audit permet d'en faire apparaître le contenu patrimonial, le public visé et les services proposés. J'ai réalisé cette analyse à partir des sites Internet des collectivités locales dédiés à la promotion du tourisme et à partir des brochures touristiques, papiers et/ou téléchargeables, directement en rapport avec le tourisme à vélo sur véloroutes et voies vertes. Ce n'est pas l'exhaustivité qui a été recherchée, mais la diversité. Que ces exemples constituent déjà des réussites en termes de communication ou qu'ils soient encore perfectibles, ils ont été choisis pour leur valeur de modèles ou comme sources d'inspiration.

- En ce qui concerne l'itinéraire du Canal de Nantes à Brest de 360 km, trois supports papiers ont été analysés, envoyés par la poste gratuitement par le Comité Régional du Tourisme de Bretagne pour la promotion du séjour à vélo sur le chemin de halage. Il s'agit d'une brochure et de son guide pratique, *Canal de Nantes à Brest et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*¹¹⁷ et d'une carte touristique *Voies Vertes de Bretagne*, édités par CRT en 2011.

- La piste cyclable du littoral aquitain fait 370 km, elle s'intègre dans l'Eurovélo 1, les informations analysées émanent du site Internet du CRT Aquitaine. Sur ce site, l'accès aux pages d'information sur le vélo est peu évident. Il faut aller dans la rubrique principale *Découvrir l'Aquitaine* et cliquer dans la sous rubrique *Des loisirs variés*, ensuite aller sur l'onglet *A vélo*. Cette page web s'accompagne d'une carte touristique à télécharger *A vélo en Aquitaine*¹¹⁸.

- L'itinéraire de La Loire à Vélo long de 800 km dispose d'un site Internet uniquement dédié au tourisme à vélo sur les bords de la Loire, il est à l'initiative des deux principales régions traversées, les Pays de la Loire et le Centre¹¹⁹. Mon analyse a donc porté sur l'ensemble du site Internet.

- Le Tour de Bourgogne à vélo, un itinéraire régional de plus de 800 km, fait lui aussi l'objet d'un site Web entièrement consacré au tourisme à vélo et réalisé par le CRT Bourgogne.

¹¹⁷ CRT Bretagne, *Canal de Nantes à Brest et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*, Comité Régional du tourisme de Bretagne, s.l., 2011.

¹¹⁸ CRT Aquitaine, *A vélo*, en ligne : http://www.tourisme-aquitaine.fr/fr/tourisme_aquitaine,86,m1_E6B8AF96,velo.html, (consulté le 02/05/2012).

¹¹⁹ Régions Pays de la Loire et Centre, *La Loire à vélo*, en ligne : <http://www.loireavelo.fr/>, (consulté le 03/05/2012).

- Le CDT Vendée envoie gratuitement la brochure, *Les Sentiers cyclables 2012*, sur laquelle j'ai appuyé mon analyse¹²⁰. La brochure fait état du tour de Vendée à vélo un itinéraire de près de 1000 km.
- La promotion des 146 km de l'itinéraire Eurovélo 15 du Bas-Rhin, est faite à l'échelle départementale sur le site Internet de l'ADT 67. L'accès à l'information sur le vélo est assez simple, il suffit d'aller dans l'une des rubriques principales en haut de la page d'accueil, intitulée *Bougez-vous*, puis dans la sous rubrique *Vélo, cyclotourisme*¹²¹. Dans cette rubrique est disponible la consultation des itinéraires cyclables, des forfaits séjours et de ceux des loueurs de vélo. Chaque itinéraire est détaillé, visible sur une carte et donne lieu à une fiche circuit téléchargeable en version électronique.
- Pour les 187 km de l'itinéraire Eurovélo 6 en Franche-Comté, une brochure papier gratuite est disponible, *En passant par la vallée du Doubs en Franche-Comté*, elle a été éditée par le CRT de Franche-Comté¹²².

2.1. Le contenu patrimonial

Chaque support étudié fait largement mention des sites culturels et naturels que les touristes sont à même de rencontrer sur leur chemin. Les régions ou départements cherchent ainsi à prouver et valoriser la spécificité de leur région à travers leur patrimoine architectural ou paysagé. Ils défendent une identité et construisent ou renforcent une image de marque en cherchant à toucher le public par une description textuel des patrimoines ou par une présentation visuelle des sites à découvrir.

Analysons tout d'abord le contenu patrimonial des brochures papiers de CDT Vendée, CRT Bretagne et CRT Franche-Comté. Dans les trois cas les brochures ont présenté l'itinéraire sous forme de sections cartographiées comprises entre 20 et 60 kilomètres environ. De ce fait, le patrimoine est décrit au fil des parcours. Le CDT Vendée utilise à chaque fois un petit encadré intitulé *à découvrir*, délivrant des informations d'ordre général. Le CRT Bretagne présente la description précise d'un certain nombre d'éléments culturels et patrimoniaux

¹²⁰ CDT Vendée, *Les Sentiers cyclables 2012*, Comité départemental du Tourisme de la Vendée, s.l., 2012.

¹²¹ ADT 67, *Le Bas-Rhin à vélo*, en ligne : <http://www.tourisme67.com/cyclotourisme-alsace.htm>, (consulté le 03/05/2012).

¹²² CRT Franche-Comté, *En passant par la vallée du Doubs en Franche-Comté*, s.l., 2011.

pour chaque portion d'itinéraire, à l'aide d'encadrés de couleurs¹²³. De la même manière la brochure du CRT Franche-Comté décrit en marge de l'itinéraire, de nombreux sites culturels, naturels et bâtis. Des encadrés de couleurs présentent distinctement les villes et villages fleuris ; les clochers comtois ; et pour chaque départements rencontrés une liste de sites à visiter.

Si l'on choisi d'analyser un exemple en particulier, il ressort que chaque encadré de la brochure du tour de Vendée valorise soit les éléments paysagés, « marais salants », « criques sauvages », « milieux dunaires et forestiers », « richesse botaniques et ornithologiques », « magie des paysages », « nature préservée », « campagne verdoyante » etc. ; soit des éléments du patrimoine historique de la région : « petite cité de caractère », « petits villages pittoresques », « riche patrimoine historique », « tourbillon de l'histoire (...) hauts lieux de la Guerre de Vendée ». Dans cette brochure, le champ lexical choisi invite le touriste à venir sillonner les trois espaces naturels différents, le littoral, le Marais Poitevin et le Haut Bocage vendéen et à découvrir la richesse de son patrimoine bâti¹²⁴.

Le CRT Bretagne dans sa brochure repère sur le plan tout au long de l'itinéraire à l'aide de pictogrammes, les musées, les parcs, les châteaux, les églises ou chapelles remarquables, les Cités d'Art, les plus beaux villages de France, et les *Escales d'une Rive à l'Autre*. L'appellation *Escales d'une rive à l'autre* désigne le paysage et le patrimoine des chemins d'eau de Bretagne, il s'agit d'une trentaine de sites emblématiques, naturels ou artificiels, urbains ou ruraux tous riverains des canaux et des voies navigables. En complément on trouve sur la carte *Voies Vertes de Bretagne* les éléments suivants : parcs naturels, sites naturels, châteaux visitables, fortifications, abbayes, et sites archéologiques¹²⁵. Sur les cartes de la brochure du CRT Franche-Comté sont indiqués par un pictogramme : bois, vignobles, marais, musées, sites archéologique, points de vue, grottes, villes et villages fleuris, clochers comtois, sites à voir. Les brochures et les cartes tentent d'être exhaustives quant à la signalisation des nombreux éléments du patrimoine présents le long des itinéraires décrits.

Ces brochures papiers sont le support idéal pour renforcer une communication par une présentation visuel. Dans la brochure du CDT Vendée sur 24 photographies, 14 présentent le patrimoine paysager et dix photographies mettent en valeur le patrimoine bâti. Dans la

¹²³ CRT Bretagne, *Canal de Nantes à Bret et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*, op.cit.

¹²⁴ CDT Vendée, *Les Sentiers cyclables 2012*, Comité départemental du Tourisme de la Vendée, op.cit.

¹²⁵ CRT Bretagne, *Voies Vertes de Bretagne*, Comité Départemental du Tourisme de Bretagne, s.l., 2011.

brochure du CRT Bretagne on constate la même utilisation du visuel, sur plus de 70 photographies, une quarantaine présente le patrimoine paysager et plus d'une vingtaine mettent en valeur le patrimoine architectural. La brochure du CRT Franche-Comté met principalement en avant le patrimoine bâti avec une vingtaine de visuels, auxquels s'ajoutent quelques images de paysages et une photographie qui valorise le patrimoine gastronomique de la région. Pour communiquer et mettre en valeur le territoire, les visuels constituent un outil efficace de promotion.

Le site Internet de La Loire à Vélo est entièrement dédié au tourisme à vélo. Dès la deuxième rubrique facilement accessible en haut de page par un onglet se nommant, *A voir sur l'itinéraire* sont présentées plusieurs thématiques culturelles : *Château de la Loire ; Loire Nature ; Gastronomie et vins de Loire ; Villes et villages de caractères ; Jardins de Loire ; Insolite et curiosités*. Dans la présentation de l'itinéraire Eurovélo 6 dont fait partie la Loire à vélo, deux phrases sont particulièrement explicites, « Son objectif : montrer aux visiteurs qu'ils ont à portée de roues un environnement exceptionnel à découvrir mais aussi à préserver. Parcourir cet itinéraire permet de traverser des paysages uniques mais aussi un patrimoine architectural et culturel à nul autre pareil¹²⁶ ». De plus le site Internet insiste sur le fait que le Val de Loire a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO « Le Val de Loire marie l'harmonie entre l'homme et la nature. Les châteaux, les villes et villages, la culture fluviale, les productions viticoles s'intègrent dans un paysage magnifique, celui du dernier fleuve sauvage d'Europe ». Enfin le vélo est associé à la valorisation de la région « Comment, mieux qu'à vélo, s'imprégner des richesses naturelles et culturelles du paysage ligérien¹²⁷ ? ». Les régions Pays de la Loire et Centre mettent en valeur la spécificité de cet itinéraire unique en matière de patrimoine et de richesses naturelles, les 244 photographies et les 22 vidéos illustrant le site peuvent en témoigner.

Le site internet de l'ADT 67 lorsqu'il présente l'itinéraire Bas-Rhin Eurovélo 15 fait mention de la richesse du patrimoine rencontré, qu'il soit bâti, paysagé ou encore fluvial autour du

¹²⁶ Région Centre et Région Pays de La Loire, *La Loire à Vélo*, en ligne : <http://www.loireavelo.fr/loire-velo-definition/eurovelo-6>, (consulté le 02/05/2012).

¹²⁷ Région Centre et Région Pays de La Loire, *La Loire à Vélo*, en ligne : <http://www.loireavelo.fr/loire-velo-definition/val-loire-unesco>, (consulté le 02/05/2012).

Rhin et des différents canaux. La fiche téléchargeable présente les adresses utiles des sites touristiques dans une liste intitulée *Que visiter*¹²⁸.

Le CRT Aquitaine dans son unique page dédié aux cyclistes, se contente d'une courte présentation d'ordre général sans détailler le contenu patrimonial à découvrir sur l'itinéraire. L'accroche se résume dans cette phrase : « une randonnée cycliste permet de mêler le plaisir d'un loisir actif à celui de découvrir, à son rythme [...] les richesses naturelles et culturelles d'un territoire¹²⁹ ». Les visuels ne compensent pas ce déficit d'information puisque quatre des cinq liens vidéo présents sur cette page ne fonctionnent pas. Toutefois la carte touristique *A vélo en Aquitaine* téléchargeable à partir de cette page offre une information un peu plus complète en citant le nom des principaux éléments du patrimoine dans un encart nommé *Les sites incontournables du parcours*¹³⁰.

Le CRT Bourgogne a fait le choix de réaliser un site Internet très complet de présentation du Tour de Bourgogne à vélo. Sur ce site l'itinéraire a été découpé en cinq parcours ouvrant chacun une page. Chacune d'elle donne accès à de nombreux onglets dans l'encadré *Carnet de route*, dont un s'intitule *En chemin*. Il valorise une sélection d'éléments du patrimoine, avec une description détaillée à chaque fois illustrée par un visuel attrayant. En outre chaque parcours est accompagné d'une carte interactive sur laquelle il est possible de faire apparaître tous les sites d'intérêt touristique à proximité du circuit, avec des renseignements pratiques. Le CRT Bourgogne met en avant sa richesse basée sur le fait que le Tour de Bourgogne à vélo met « en liaison quatre départements aux identités bien distinctes » et valorise « ses principaux attraits (châteaux et autres patrimoines, petites cités de caractère, villages, vignobles)¹³¹ ».

Ces sites Internet et ces brochures proposent des informations à l'aide de textes au vocabulaire choisi et aux images évocatrices pour soutenir une stratégie de communication.

¹²⁸ ADT 67, *Carnet de route*, p. 5, en ligne : <http://www.tourisme67.com/pdf/cyclotourisme/fiche-circuit-1.pdf>, (consulté le 05/06/2012).

¹²⁹ CRT Aquitaine, *A vélo*, *op.cit.*

¹³⁰ CRT Aquitaine, *A vélo en Aquitaine*, p.2, en ligne : http://www.tourisme-aquitaine.fr/fr/tourisme_aquitaine,86,m1_E6B8AF96,velo.html, (consulté le 05/06/2012).

¹³¹ CRT Bourgogne, *Le Tour de Bourgogne à vélo*, en ligne : <http://www.le-tour-de-bourgogne-a-velo.com/la-carte-du-tour-de-bourgogne-a-velo--01fr.html>, (consulté le 02/05/2012).

Ces éléments donnent un avant goût du territoire à explorer. Au delà de fournir des informations pratiques sur les lieux à découvrir, ces supports doivent « faire rêver, éveiller la curiosité et l'intérêt des touristes¹³² », pour emporter l'adhésion.

2.2. Quel public ciblé ?

L'analyse des visuels permet de constater que la plupart des supports présentent des cyclistes clairement équipés pour un déplacement de plusieurs jours. La brochure du Canal de Nantes à Brest a choisi la photographie d'une famille à vélo composée de deux adultes et plusieurs enfants dont un très jeune suggéré par l'existence d'une remorque pour enfant. Cette famille roulant en pleine nature sur une voie cyclable, ne fait pas une simple balade à la journée, au vue de la remorque bagagère chargée et tractée par l'un des adultes. Ce visuel est celui qui illustre le mieux l'itinérance dans cette brochure¹³³. Le CRT Bretagne a choisi de présenter une famille dans le but de prouver l'accessibilité à tous des voies vertes du canal, pour attirer une clientèle plus étendue sur des séjours à vélo de longue durée. L'unique visuel présenté sur la page *Vélo, cyclotourisme* du site Web du Bas-Rhin, s'appuie sur le même ressort en montrant une mère et son enfant à vélo, équipés de sacoches¹³⁴. Le plan de communication élaboré pour le site Internet de La Loire à Vélo, repose sur la volonté d'attirer la clientèle itinérante. De nombreuses photographies présentent des couples, des groupes d'adultes, des familles qui enfourchent des vélos chargés de nombreuses sacoches. De plus le site propose de visionner l'offre touristique de La Loire à Vélo grâce à des supports audiovisuels, les vidéos : *Teaser En séjour*, *Teaser En Itinérance* et *La Loire à vélo, un parcours unique*, mettent en scène des touristes à vélo munis d'un équipement adapté à l'itinérance¹³⁵. La dernière vidéo est particulièrement éloquente puisqu'elle présente des cyclistes itinérants de toutes générations pratiquant des activités variées. Sont mis en scène, des couples d'amis d'âge mûr qui pique-niquent en face du Château de Chambord, visitent une ville, puis vont au restaurant... ; une famille avec deux enfants en bas âge qui prépare

¹³² GRIFFOND-BOITIER Anne, « L'image des villes à travers la communication touristique », in *Images de Franche-Comté*, n° 36, décembre 2007, p. 20.

¹³³ CRT Bretagne, *Canal de Nantes à Bret et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*, op.cit., p. 29.

¹³⁴ ADT 67, *Le Bas-Rhin à vélo*, op.cit.

¹³⁵ Région Centre et Région Pays de La Loire, *La Loire à vélo*, en ligne, [http://www.loireavelo.fr/media/loire-avelo/videos-lav/la-loire-a-velo-un-parcours-unique/\(offset\)/10](http://www.loireavelo.fr/media/loire-avelo/videos-lav/la-loire-a-velo-un-parcours-unique/(offset)/10), (consulté le 02/05/2012).

leur campement en toile de tente pour la nuit; et enfin un jeune couple qui pratique de multiples activités culturelles et sportives. Une part de la communication des régions des Pays de la Loire et du Centre, a donc été pensée pour attirer le consommateur itinérant. Les autres sites ou brochures étudiés ne comportent pas d'élément visuel de touristes itinérants à vélo ni même de cyclotouristes. Ces visuels sont souvent proches de situations stéréotypées mais ont été choisis délibérément afin de faire passer un message clair. La plupart jouent la carte de la famille garante de l'accessibilité des itinéraires au plus grand nombre et cherchent à éloigner l'idée d'itinérance des notions de sport et de difficultés, pour en revanche la rapprocher des valeurs de balade et de découverte.

En ce qui concerne la communication autour de la notion d'itinérance, seul le site Internet de La Loire à vélo est clairement tourné vers la promotion de l'itinérance à vélo, dans la rubrique *Carte de La Loire à vélo*, un onglet s'intitule même *En itinérance*. Le site Internet de DRT Aquitaine parle plus généralement et met l'accent sur le « cyclotourisme » et la « randonnée plus longue, à vélo¹³⁶ ». Le site Internet de l'ADT 67 fait lui aussi référence à la randonnée et parle de « touristes à bicyclette [...] adeptes de la grande randonnée cycliste¹³⁷ ». Les brochures papiers ne font pas mention textuellement de tourisme à vélo sur le long terme, toutefois la présentation en tronçons d'itinéraire peut permettre d'encourager l'itinérance avec des suggestions d'étapes.

Toucher un public étranger, rendre plus lisible l'offre touristique française est devenu un enjeu pour les comités départementaux ou régionaux et les agences du tourisme. Des supports multilingues permettent aux touristes étrangers de s'informer plus facilement sans nécessairement passer par les tour-opérateurs. Dans ce sens nous pouvons constater que l'ensemble des sites Internet analysés présente au moins une version de leurs contenus en anglais. Le site Internet de l'ADT 67 de l'Eurovélo 15 offre une version anglaise et allemande. Les sites Web du Tour de Bourgogne à vélo et de La Loire à Vélo sont disponibles en version anglaise, allemande et néerlandaise. Le site Internet du CRT Aquitaine et la carte touristique *A vélo en Aquitaine* sont en anglais, en allemand et en espagnol. En ce qui concerne les brochures liées au vélo du CRT Bretagne et du CDT Vendée aucunes ne proposent de

¹³⁶ CRT Aquitaine, *A vélo*, op.cit.

¹³⁷ ADT 67, *Le Bas-Rhin à vélo*, op.cit.

traduction en langue étrangère. En revanche la brochure de l'Eurovélo 6 en Franche-Comté traduit chaque texte et informations touristiques en anglais et en allemand.

L'ensemble des supports par le choix des visuels et des contenus textuels, met en avant prioritairement l'idée que les itinéraires sont avant tout destinés à la balade, au loisir et à la découverte. Ils en valorisent l'accessibilité au plus grand nombre, n'évoquant pour la plupart le principe d'itinérance que de manière succincte et indirecte.

2.3. Les propositions de services pour l'accueil des vélotouristes

La qualité de l'accueil offert à l'itinérant à vélo intervient pour une large part dans le choix de sa destination. Les rares Comités Départementaux du Tourisme qui ont cherché à lancer des séjours clé en main, n'ont pas obtenu les résultats escomptés¹³⁸. Les départements misent davantage sur le développement de propositions complètes de services à destination des touristes à vélo. La manière dont les supports font la promotion des ces services montrent bien la volonté de toucher un public itinérant à la recherche d'un séjour à vélo.

Comme nous l'avons vu précédemment la brochure du Canal de Nantes à Brest s'accompagne d'un guide pratique¹³⁹. Ce dernier liste par villes et villages, d'une part les restaurants et les hébergements et d'autre part les loisirs incluant les marchés, les lieux à visiter, les loueurs et réparateurs de vélos, les activités à faire, les animations et les Offices de Tourisme ou les points d'informations. Tous ces renseignements sont très importants pour l'élaboration d'un plan de séjour itinérant et témoignent de la qualité d'accueil du département. La brochure du CRT Bretagne indique en complément sur les cartes par des pictogrammes, les campings, les commerces de proximités, les tables de pique-nique, les toilettes. De plus la région propose un outil utile à l'itinérance à vélo, une carte *Voies Vertes de Bretagne*¹⁴⁰. Elle répertorie et informe des Offices de Tourisme et syndicats d'initiative, des loueurs de cycles et des possibilités d'hébergements. Ils sont référencés selon le critère *Etape Rando Bretagne*, ils doivent avoir la capacité d'accueillir à la nuitée et se situer à

¹³⁸ ASSOCIATION DES DEPARTEMENTS CYCLABLES, *Modèles de valorisation touristique*, Voiron, Techni.Cités, 2004, p. 78.

¹³⁹ CRT Bretagne, *Canal de Nantes à Bret et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*, op.cit.

¹⁴⁰ CRT Bretagne, *Voies Vertes de Bretagne*, op.cit.

proximité immédiate des véloroutes et voies vertes bretonnes, à moins de 5 km pour les cyclistes. Cette carte renseigne aussi sur les moyens d'accès aux itinéraires, Tourisme Bretagne met en avant principalement le transport en commun avec service adapté au vélo, à l'aide des pictogrammes indiquant les gares et les arrêts d'autocars. Enfin en complément y sont suggérés des guides ainsi que des séjours clé en main.

La brochure de Franche-Comté, indique à l'aide de pictogrammes, les gares, les pharmacies, les aires de pique-nique, les pauses techniques, les restaurants. Les hébergements (gîte de groupes, hôtel, camping, hébergement insolite, chambre d'hôtes) font l'objet d'une page spéciale dans la brochure afin de les détailler et sont indiqués sur les cartes par des pictogrammes¹⁴¹. Les points d'information sont également renseignés sur la carte : offices du tourisme, relais vélo, haltes fluviales... Des encadrés de couleurs intitulés *Pause technique*, listent les professionnels qui réparent les vélos et/ou en proposent à la location.

La brochure du CDT Vendée ne renseigne aucun des services liés au vélo.

Sur le site Internet du CRT Aquitaine très peu d'informations pratiques sont disponibles, toutefois la carte touristique *A vélo en Aquitaine*, donne un peu plus de renseignements. Ce dépliant informe de l'existence des agences réceptives aquitaines spécialisées vélo, des contacts utiles (des Comités Départementaux du Tourisme, des Services Loisirs Accueil, des parcs naturels, des clubs de cyclotourisme et des offres de prêts de vélo par les villes). Enfin, il propose quelques séjours à vélo clé en main¹⁴². Mis à part les voies cyclables et un relais vélo, aucunes des infrastructures d'accueil des cyclistes ne sont mentionnées. Aucune information n'est renseignée directement quant aux hébergements, aux restaurants ou aux loueurs de vélo. Pour avoir plus d'information il faut contacter chaque département traversé par l'itinéraire. L'itinérant à vélo est contraint à des recherches fastidieuses et parcellaires.

La page Web de Tourisme 67 destinée au vélo comprend une sous-rubrique intitulé *Loueurs de vélo* qui répertorie en listes ces professionnels et une autre sous-rubrique nommée *Forfaits – Séjours* qui liste les organismes proposant des formules clés en main pour les touristes à vélo. On y retrouve notamment le lien Internet vers Alsace Cyclhôtel,

¹⁴¹ CRT Franche-Comté, *En passant par la vallée du Doubs en Franche-Comté*, op.cit., p. 24.

¹⁴² CRT Aquitaine, *A vélo en Aquitaine*, op.cit., p. 3.

une chaîne d'hôtels spécialisés dans l'accueil des cyclotouristes en Alsace¹⁴³. Pour ce qui concerne plus particulièrement l'Eurovélo 15 du Bas-Rhin une fiche pratique est téléchargeable sur le site. Dans cette fiche, un tableau donne la liste des communes traversées dans le sens de l'itinéraire avec indication kilométrique et informe pour chacune des services proposés : gares, Offices de Tourisme, location et réparation de bicyclettes, nature de la voirie, hôtels/restaurants avec garages à vélo (incluant l'un ou plusieurs des éléments suivants : un petit déjeuner buffet, des paniers repas pour le déjeuner, des outils pour petites réparations et le transport des bagages à l'étape suivante), les autres types d'hébergements, les restaurants/café, les alimentations (épiceries, boulangeries, boucheries), etc. Ce tableau est suivi d'une liste indiquant par commune les coordonnées précises des hébergements, des loueurs et réparateurs, des Offices de Tourisme et des sites à visiter¹⁴⁴. Grâce à cette fiche très informative composée d'une carte, d'un tableau et d'adresses utiles, l'ADT 67 a clairement choisi de valoriser l'accueil des touristes à vélo. Elle est simple, facilement imprimable par l'utilisateur et très pratique pour l'organisation d'un séjour en itinérance.

Sur le site Internet du Tour de Bourgogne à vélo, sont indiqués pour chaque portion d'itinéraire dans un encadré appelé *Carnet de route*, le détail du parcours, comment rejoindre l'itinéraire, les hébergements, les loueurs et réparation de vélos, les Offices de Tourisme, les guides accompagnateurs et les agences réceptives. Le Conseil Général de Bourgogne a développé une charte d'accueil, qui réunit des « professionnels qui se sont engagés, en signant la Charte de Qualité "Tour de Bourgogne à Vélo", à proposer des services et équipements adaptés aux besoins du cyclotouriste¹⁴⁵ ». Pour les prestataires ceci implique plusieurs responsabilités, pour les hébergements par exemple cela consiste à mettre à disposition des informations touristiques générales et spécifiques au vélo, à rendre possible un départ matinal, à réserver sur demande la nuit suivante chez un prestataire, à s'équiper d'un abri vélo sécurisé, d'un kit de réparation et d'un équipement pour le nettoyage des vélos, d'équipement pour laver et sécher le linge, etc. Ces propositions de

¹⁴³ ADT 67, *Le Bas-Rhin à vélo*, en ligne : <http://www.tourisme67.com/forfaits-sejours-cyclo-alsace.htm>, (consulté le 05/06/2012).

¹⁴⁴ ADT 67, *Carnet de route*, op.cit., p. 3 à 7.

¹⁴⁵ CRT Bourgogne, *Le Tour de Bourgogne à vélo*, en ligne <http://www.le-tour-de-bourgogne-a-velo.com/la-bourgogne-du-sud-hebergements--0205fr.html>, (consulté le 03/05/2012).

services sont obligatoires et comprises dans la prestation, s'y ajoutent des offres optionnelles (payantes ou gratuites) comme la possibilité de fournir un panier repas, la consigne ou le transfert des bagages, etc. Les loueurs et/ou réparateurs de vélos doivent par exemple, être ouverts les week-ends et jours fériés d'avril à septembre, fournir des conseils sur les itinéraires cyclables aménagés à proximité, disposer d'un parc à vélo d'une capacité minimale de 15 VTT et/ou VTC, proposer la location de différents accessoires à vélos, etc. Les Offices du Tourisme doivent eux aussi maintenir une qualité d'accueil, notamment par la mise à jour d'une liste exhaustive des prestataires et de l'information concernant les aménagements et les travaux en cours, et par la proposition d'un service de location vélo de bonne qualité, la mise à disposition d'accessoires vélo (kit de réparation, trousse de secours) et d'informations spécifiques au vélo sur le territoire local et régional, l'affichage de la météo... De plus, une carte interactive est disponible pour chaque portion d'itinéraire sur laquelle il est possible de faire apparaître les hébergements par type (avec une option en plus pour les sites labélisés), les restaurants, les artisanats, les caves, les produits du terroir, les Offices de Tourisme, les loueurs de vélo, les fêtes et manifestations, etc. Enfin le site Internet propose un ultime service celui de télécharger des fichiers qui permettent de disposer de l'itinéraire du Tour de Bourgogne sur son GPS. L'offre de service autour de cet itinéraire apparaît fournie et très complète.

Enfin sur le site Internet de La Loire à Vélo tous les services destinés aux touristes sont fournis dans l'onglet intitulé *Organisez votre séjour*¹⁴⁶. Différentes sous-rubriques permettent au touriste de s'informer sur un séjour clé en main ou de l'organiser lui-même selon ses critères propres dans les rubriques : *où dormir, où manger, où louer votre vélo, où se renseigner, transférez vos bagages, louez les services d'un guide*. Par exemple, pour les hébergements il est possible de faire une recherche plus approfondie par type, classement, prix, situation et par label notamment celui de *Loire à Vélo*, dans ce cas il s'agit des hébergements qui bordent l'itinéraire. Plusieurs établissements sont également labélisés *Accueil Vélo*, ce label regroupe un réseau de professionnels signataires de la charte d'accueil des touristes à vélo et situés à une distance de moins de 5 km de l'itinéraire.

¹⁴⁶ Région Centre et Région Pays de La Loire, *La Loire à vélo*, en ligne, <http://www.loireavelo.fr/organiser-sejour-loire-velo>, (consulté le 02/05/2012).

Les touristes dans leur choix de destination veulent savoir si l'itinéraire est bien balisé, sécurisé et équipé des infrastructures touristiques nécessaires à l'accueil des touristes à vélo. Les sites Internet du Tour de Bourgogne, ADT 67 et de La Loire à Vélo, reflètent tout à fait l'état d'esprit des régions ou départements qui souhaitent valoriser l'itinéraire et attirer les touristes à vélo notamment les touristes itinérants. Cette même intention se ressent pour les brochures de CRT Franche-Comté et CRT Bretagne. Au contraire le site Internet d'Aquitaine est assez décevant puisque l'information est très sommaire. Enfin la brochure du Tour de Vendée à vélo a fait une impasse complète sur ce type d'information.

Les outils de promotion et de communication doivent proposer une information adaptée aux vélotouristes. La présentation de l'environnement de l'itinéraire et de ses diverses richesses patrimoniales est là pour susciter le désir. La mise à disposition de nombreux renseignements pratiques sur l'offre touristique et les services doivent permettre de faciliter la préparation d'un séjour itinérant et conforter la promesse d'un séjour serein.

3. L'offre des produits touristiques en matière d'itinérance à vélo : un marché en pleine expansion

Un produit vélo est un « assemblage de services marchands achetés composant un voyage touristique à vélo¹⁴⁷ ». Il comprend le transport des bagages, l'hébergement, la restauration, le guidage et les descriptifs d'itinéraires ; parfois il peut même intégrer la location d'un vélo. Ce produit intéresse principalement les personnes plus âgées, désireuses de se décharger de la partie logistique du voyage, qui recherchent des séjours thématiques autour de produits locaux, d'un patrimoine ciblé, de randonnées sur les routes de Saint-Jacques de Compostelle... Il concerne également les étrangers trop éloignés des destinations pour organiser leur voyage.

¹⁴⁷ ASSOCIATION DES DEPARTEMENTS CYCLABLES, *Modèles de valorisation touristique*, Voiron, Techni.Cités, 2004, p. 83.

3.1. Analyse des tour-opérateurs présents sur le marché

Nous l'avons vu précédemment le marché du tourisme à vélo est en plein développement, parallèlement la part des opérateurs français augmente sur le marché. La France est l'une des toutes premières destinations mondiales du tourisme à vélo itinérant mais paradoxalement seulement 0,5% des français pratiquent l'itinérance à vélo¹⁴⁸. En majorité, les pratiquants viennent d'Europe, pour répondre à cette demande il existe sur ce marché du tourisme à vélo de nombreux tour-opérateurs dont près des ¾ sont étrangers et pour la plupart européens.

Selon l'étude commandée par le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, nous observons qu'il existe une concentration des tour-opérateurs spécialisés dans les séjours à vélo¹⁴⁹. Cinq pays, France, Etats Unis, Allemagne, Grande-Bretagne et Pays-Bas se partagent 74% des opérateurs. Le tourisme à vélo est un marché en progression, entre 2010 et 2011, l'étude retient une augmentation de 30% des tour-opérateurs dont l'effectif est passé de 143 à 186. Le nombre de circuits est passé quant à lui de 1754 à 2 510 soit 43% d'augmentation. Parmi les tour-opérateurs étrangers l'Allemagne (28 TO en 2011), la Grande Bretagne (19 TO) et les Pays-Bas (12 TO) ont le plus renforcé leur présence sur le marché français ces dernières années. Quant aux tour-opérateurs français, ils connaissent un développement accéléré puisque de 33 en 2010 ils sont passés au nombre de 48 en 2011. Le nombre de circuits qu'ils proposent est passé de 425 à 738 dans la même période, soit une augmentation de 74%. Toutefois, il faut noter que les entreprises françaises attirent majoritairement une clientèle composée de touristes étrangers. Cependant la clientèle française se développe régulièrement, certains opérateurs étant quasi exclusivement orientés vers cette dernière. Les opérateurs français enrichissent leurs offres. Le nombre de circuits proposé par opérateur est passé de 12,9 en moyenne en 2010 à 15,4 en 2011, à mesure que les infrastructures se développent et que de nouvelles destinations deviennent attractives.

¹⁴⁸ ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009, p. 128.

¹⁴⁹ DGCIS, *Séjours à vélo des tours-opérateurs en France en 2011*, 2011, en ligne : <http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/enquete-sejours-velo2011.php>, (consulté le 23/04/2012).

L'offre des tour-opérateurs, spécialisés dans des séjours à vélo itinérants, est principalement tournée vers le vélo loisir avec des itinéraires accessibles à tous. Il s'agit à 80% de séjours découverte du territoire. Ils proposent des parcours en boucles ou linéaires, de moyenne distance, compris entre 40 et 60 km par jour en général et agrémentés de nombreuses visites. « Ces circuits se concentrent dans les destinations au contenu patrimonial fort : oenotourisme, gastronomie, patrimoine bâti, patrimoine naturel, grands sites... toutes les régions viticoles par exemple accueillent ce type de séjours¹⁵⁰ ». Avec le développement des nouvelles infrastructures sécurisées, véloroutes et voies vertes, les tour-opérateurs essayent d'attirer de nouveaux publics et proposent des circuits conçus pour les familles. C'est le cas principalement des opérateurs français et néerlandais. Le plus souvent, les tour-opérateurs incluent dans leur offre le portage des bagages. L'étude DGIS révèle que sur un panel de 423 circuits observés les tour-opérateurs proposent surtout des séjours de quatre nuits et plus (95%), à l'hôtel (88%). Quatre touristes sur cinq dépensent plus de 100 € par jour et la majorité, 54% des clients, dépense entre 100 et 200 € par jour. Ces séjours clés en main rendent compte du profil et des motivations principales des touristes, ils concernent une clientèle assez aisée, intéressée par la découverte d'un territoire dans des conditions de balades.

Une carte de la France de 2011, permet de connaître les régions françaises les plus programmées par les tour-opérateurs (cf annexe 4)¹⁵¹. Il s'avère que les régions les plus prisées sont :

- le Val-de-Loire : 358 circuits et 117 TO,
- la Provence-Camargue : 327 circuits et 118 TO,
- la Bourgogne-Beaujolais : 227 circuits et 97 TO,
- la Dordogne-Lot : 191 circuits et 80 TO,
- l'Alsace-Vosges : 159 circuits et 76 TO.

Ces destinations totalisent 50% de parts de marché en 2011, c'est une légère baisse par rapport à 2010 où elles représentaient 60%. Ce phénomène s'explique par l'apparition de

¹⁵⁰ DGIS, *Séjours à vélo des tours-opérateurs en France en 2011*, 2011, en ligne : <http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/enquete-sejours-velo2011.php>, (consulté le 23/04/2012).

¹⁵¹ FRANCE VELO TOURISME, *Destinations et séjours à vélo programmés par les tours-opérateurs vélo en 2011*, 2011, en ligne : <http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/enquete-sejours-velo2011.php>, (consulté le 22/04/2012).

nouveaux opérateurs qui proposent des circuits dans des régions différentes comme la Bretagne, la Normandie, le Languedoc et le littoral atlantique. Le succès de ces destinations provient de l'offre d'aménagements cyclables disponible dans ces régions. En parallèle se développent de nouvelles formes de séjours mixtes qui associent le vélo à la gastronomie ou encore au bateau. Ainsi de nouvelles destinations attirent la clientèle, comme le Gers, le littoral du Nord et de la Picardie, le Marais Poitevin, la Mayenne... Les américains sont proportionnellement plus nombreux à programmer la Provence, les Alpes, les Pyrénées, la côte Normande et la Corse. Les anglais sont plus présents en Bretagne et sur les massifs (Alpes, Pyrénées, Massif-Central). Enfin les allemands privilégient le sud : la Provence, le Languedoc, le canal du Midi, la Corse, mais également la Bretagne¹⁵².

Cette analyse des tour-opérateurs montre bien que le potentiel de développement du tourisme à vélo en France est important. Les territoires français ont de quoi répondre à la demande, ils offrent un patrimoine riche et varié ainsi que des voies à faibles trafics, accessibles à tous, notamment aux familles.

3.2. Comment encourager les tour-opérateurs à élaborer des produits vélo en France

Nous l'avons vu les tour-opérateurs proposent de plus en plus de produits vélo sur le territoire français. L'association des Départements et Régions Cyclables fournit des clés pour retenir ou attirer ces entreprises touristiques en analysant leurs principales attentes. L'image touristique de la France est installée, il est acquis que de nombreux étrangers cherchent à voyager en France, mais il convient de réunir les conditions d'attrait et d'accueil nécessaires dans les différents territoires.

« Préserver et aménager des continuités cyclables¹⁵³ », voici la demande que formulent les TO, c'est pourquoi les régions doivent s'investir dans une politique vélo efficiente. Il est certain qu'un TO préférera fabriquer un produit sur un itinéraire continu et sécurisé qui répond aux attentes de sa clientèle itinérante. L'aménagement de grands

¹⁵² ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009, p. 127-128.

¹⁵³ ASSOCIATION DES DEPARTEMENTS CYCLABLES, *Modèles de valorisation touristique*, Voiron, Techni.Cités, 2004, p. 87.

itinéraires véloroutes et voies vertes dans une région assure la commercialisation d'une sélection de produits par ces professionnels du tourisme. De plus les TO souhaitent être informés « sur les réseaux cyclables en développement¹⁵⁴ » afin de leur permettre d'anticiper la préparation de nouveaux produits touristiques puisque cette élaboration se réalise sur plusieurs années. Ainsi il serait pour eux très utile d'accéder facilement à une information sur les projets en cours régulièrement actualisée sur les sites Internet des Conseils Généraux par exemple. Ils ont le désir de se faire « aiguiller vers des informations et des partenaires¹⁵⁵ », il s'agit ici pour des collectivités locales ou des réseaux de prestataires, de rendre disponible l'information sur les possibilités d'itinéraires sur leur territoire et de rassembler les offres disponibles en listant les prestataires qu'il est possible de solliciter. Ces professionnels proposent aussi l'idée de mettre en place un opérateur intermédiaire installé localement, qui prendrait en charge leurs clients dès leur arrivée et coordonnerait le séjour sur place. Enfin ils souhaiteraient être associés à l'information touristique fournie par les sites Internet qui font la promotion en région et en département des itinéraires cyclables.

Un marché important lié à l'itinérance à vélo s'est donc installé progressivement en France, notamment ces dernières années parallèlement aux nouveaux aménagements véloroutes et voies vertes qui quadrillent peu à peu le pays. Le produit de séjour à vélo occupe une place importante dans l'économie qui tourne autour du tourisme à vélo. « Le succès touristique des véloroutes et voies vertes est largement conditionné par la conception de produits associant à la fois des services marchands et non marchands¹⁵⁶ » construits autour d'un itinéraire touristique qui permet la création de forfaits de séjours par les agences réceptives, les tour-opérateurs et les services loisirs accueils départementaux. Enfin cette analyse permet de souligner que l'activité vélo est un formidable support pour attirer des populations étrangères au cœur des régions françaises.

¹⁵⁴ *Idem.*

¹⁵⁵ *Idem.*

¹⁵⁶ ODIT FRANCE, *France à vélo, France des voies vertes: les clefs de la réussite*, Paris, ODIT France, 2006, p. 62.

4. Développement local et économie du vélo

4.1. Ecomobilité touristique et développement durable, une opportunité pour l'avenir du tourisme en milieu rural

L'espace rural représente 80% du territoire français¹⁵⁷, une grande partie des itinéraires véloroutes et voies vertes qui sillonnent les campagnes françaises et relient les espaces urbains, s'inscrit dans les territoires ruraux. Ces infrastructures constituent le support idéal de l'écomobilité touristique et permettent la découverte douce des richesses du territoire. Par écomobilité, « on entend les modes de déplacement qui ont uniquement recours à l'énergie humaine¹⁵⁸ », le vélo s'inscrit donc parfaitement dans la mobilité douce. Cette nouvelle façon de se déplacer en séjour est en interaction avec la montée des enjeux environnementaux, ainsi que l'apparition de nouveaux comportements citoyens et constitue une opportunité pour les territoires ruraux. Il y a donc un fort potentiel de développement touristique sur ces espaces, qui en phase avec les nouveaux défis écologiques, s'inscrit dans une perspective de développement durable. A noter que nous ne disposons pas pour l'instant de méthodologie ni de données nous permettant d'évaluer les bénéfices des circulations douces, toutefois nous savons fondamentalement que les structures adaptées tels que les voies vertes sont vecteurs de mobilité à faibles rejets de CO₂ et de gaz à effet de serre. En raison de l'existence de plusieurs grands itinéraires de circulation douce d'envergure nationale et européenne, les territoires français bénéficient d'un contexte favorable au développement des voies vertes et de l'écomobilité touristique. C'est une « véritable offre novatrice et attractive, mais encore largement à construire qui, en plus de répondre à des enjeux environnementaux, correspond à une réelle demande des visiteurs, en particulier des publics citadins¹⁵⁹ ». En 2005, 32% des touristes qui choisissent de séjourner dans le milieu rural viennent d'Ile-de-France¹⁶⁰. Les ménages urbains sont ceux qui possèdent le moins de voiture, considérée en ville comme une contrainte. L'écomobilité répond aux « attentes sociales d'une partie du public désireux de pouvoir accéder facilement

¹⁵⁷ MAZUC Marie-Béatrice, *Tourisme vert : comment développer votre projet*, Héricy, Éditions du Puits fleuri, 2004, p. 29.

¹⁵⁸ RESEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE, *Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux : une opportunité pour les territoires*, Première partie, 2010, p. 8, en ligne : <http://www.grandsitedefrance.com/book/ecomobilité/>, (consulté le 15/05/2012).

¹⁵⁹ *Ibid*, p. 13.

¹⁶⁰ DIRECTION DU TOURISME, *Perception du tourisme rural et cadrages globaux*, 2006, p. 15.

aux espaces naturels et ruraux pour (...) de l'itinérance¹⁶¹ ». Le développement d'une telle offre doit s'appuyer sur la véritable association d'une série d'acteurs économiques : transporteurs, hébergeurs, guides, associations locales et services divers. C'est le rôle des collectivités locales de proposer des accès faciles aux infrastructures véloroutes et voies vertes par le biais des transports en commun. L'écomobilité doit être pensée en lien avec le potentiel du territoire et les besoins des habitants permanents, car « le premier rôle joué par ces infrastructures est avant tout local¹⁶² »

De plus la pratique itinérante s'intègre facilement dans les nouvelles formes de tourisme durable, de tourisme vert voire encore d'écotourisme. Le tourisme vert ou le tourisme rural est né dans les années 50 de la forte volonté de l'Etat relayée par les collectivités territoriales, « de sauvegarder la vitalité démographique et économique des territoires ruraux (...) en valorisant par le tourisme leur richesse patrimoniale et naturelle¹⁶³ ». Le tourisme vert contribue à la valorisation touristique «des ressources naturelles, du patrimoine culturel, du bâti rural, des traditions villageoise, des produits du terroir, [...] couvrant les besoins des consommateurs en hébergement, restauration, activités de loisirs, animations et services divers, à des fins de développement local durable [...]»¹⁶⁴ ». On appelle tourisme durable, « toute forme de développement, aménagements ou activité touristique qui respecte et préserve à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales et contribue (...) au développement économique et à l'épanouissement des individus qui vivent, travaillent ou séjournent sur ces espaces¹⁶⁵ ». L'écotourisme s'inscrit dans le tourisme durable, il concerne uniquement le voyage dans les espaces naturels et conçoit « la responsabilité vis-à-vis de l'environnement naturel et culturel et la volonté de contribuer à l'économie locale¹⁶⁶ ». Ainsi la principale motivation est d'observer et d'apprécier la nature et les cultures traditionnelles, il limite les retombées négatives sur l'environnement et favorise la protection de zones naturelles. L'écotourisme valorisant les patrimoines et les cultures locales, « permet une différenciation de l'offre touristique

¹⁶¹ RESEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE, *Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux : une opportunité pour les territoires, Première partie, op.cit.*, p.4.

¹⁶² Entretien avec Mme Camille Thomé, secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), le 18/05/2012, (cf annexe 10).

¹⁶³ AFIT, *Ecotourisme : expériences françaises*, AFIT, Paris, 2002, p. 23

¹⁶⁴ MAZUC Marie-Béatrice, *Tourisme vert : comment développer votre projet, op.cit.*, p. 18.

¹⁶⁵ AFIT, *Ecotourisme : expériences françaises, op.cit.*, p. 13

¹⁶⁶ *Idem.*

française¹⁶⁷ ». Le tourisme en zone rural est encore peu uniforme, toutefois la pratique tend à se développer et les réseaux à se structurer. D'après les chiffres de 2007, le tourisme en espace rural concerne 35% de la fréquentation touristique nationale et 50% de la capacité nationale d'hébergement touristique¹⁶⁸. La campagne est une destination choisie, et non subie, par une clientèle à la recherche de vacances différentes. Ces formes de tourisme respectueuses de l'environnement peuvent faire l'objet du développement d'une nouvelle offre sur un territoire peu voué au tourisme ou permettre de diversifier l'offre sur un territoire déjà touristiquement développé. De nouvelles voies touristiques pour les régions et les départements sont à explorer, puisqu'elles constitueront des outils essentiels en termes de développement durable. La clientèle du tourisme à vélo, nous l'avons vu précédemment tend à augmenter et fait partie des consommateurs du tourisme vert¹⁶⁹. Les aménagements véloroutes et voies vertes constituent des éléments durables, en respectant l'environnement et en valorisant l'espace rural, le tourisme itinérant à vélo s'inscrit dans cette démarche de recherche de pleine nature, de calme, de lenteur.

De plus comme nous le rappelle Camille Thomé secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables, c'est le comportement même du cycliste qui est source de respect de l'environnement, « le cycliste sent les choses, parcourt lentement, perçoit l'environnement qu'il parcourt, comme un marcheur. Il aura donc tendance à être respectueux de son environnement. Le cycliste itinérant porte, bien souvent, ses affaires. Il sera donc sobre consommateur de produits inutiles et préférera la consommation de nourriture locale, sur place, dans des restaurants lorsque son portefeuille le lui permettra. Dans des épiceries, boulangeries, supermarchés locaux le reste du temps ». Il s'agit d'une démarche de développement local centrée sur « une stratégie de diversification et d'enrichissement des activités sur un territoire donné à partir de la mobilisation des ressources¹⁷⁰ » en faisant de l'itinéraire l'épine dorsale sur laquelle s'articule autour d'un périmètre linéaire une économie de service et d'activités¹⁷¹. Le développement de

¹⁶⁷ *Ibid*, p. 17.

¹⁶⁸ MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE, *Le tourisme rural*, en ligne : <http://agriculture.gouv.fr/tourisme-rural>, (consulté le 05/05/2012).

¹⁶⁹ MOINET François, *Le tourisme rural*, Editions France Agricole, Paris, 2000, p. 84.

¹⁷⁰ PLET Françoise, « Développement local » in LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003, p. 251.

¹⁷¹ BENTAYEB Fabienne, « L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne » in *Tourisme à la campagne*, Cahier Espaces n°98 spécial, 2008, p. 128.

l'itinérance, en effet, constitue une démarche alternative et permet de valoriser et d'enrichir tout un territoire à l'inverse de l'approche reposant sur le développement de sites intégrés, qui concentre les structures touristiques en une seule zone. « L'itinéraire, comme périmètre de concentration des efforts déployés par les acteurs locaux du tourisme, peut apporter une solution à l'équation complexe articulant un bon niveau d'activités et de services à l'espace et l'atomisation de l'offre qui caractérise largement l'espace rural¹⁷² ».

« La notion de développement local opère actuellement sa connexion avec le développement durable. Au début du XXI^e siècle, il s'agit aussi de jongler entre le local et le global, entre court et long terme, en conjuguant l'économique et l'écologique, le social et le politique¹⁷³ ». Les véloroutes et voies vertes peuvent être désignées comme un outil de développement durable qui participe à ces équilibres. Elles permettent d'élargir les zones de fréquentation touristique à des territoires moins connus. Les voies vertes constituent des itinéraires à vocation culturelle et écologique, au long desquels sont conservés à la fois du petit patrimoine et des écosystèmes particuliers. Elles promeuvent les activités de loisirs et de plein air mais aussi facilitent les déplacements quotidiens notamment au sein et aux abords des villes, en adéquation avec les préoccupations relatives à la protection de l'environnement. Elles fabriquent du lien social par la diversité des publics accueillis. Enfin les véloroutes et voies vertes engendrent des créations d'emploi du fait de l'entretien des itinéraires, mais aussi des services liés à l'usage du vélo et à l'accueil des cyclistes. Elles peuvent-être considérées comme un indéniable outil de développement local.

4.2. Le coût des aménagements pour les collectivités locales

Proposer une offre touristique du vélo-loisir, implique la construction et l'entretien d'aménagements véloroutes et voies vertes. Ces travaux ont un coût, que l'étude d'Atout France sur l'économie du vélo, nous propose d'analyser¹⁷⁴. Cette étude a permis d'identifier les coûts unitaires moyens d'aménagement au kilomètre par catégorie d'itinéraires à partir des données observées sur des opérations témoins. Cette étude tient ses sources de l'enquête ADC-ADEUS de 2007, effectuée à la demande de l'association des Départements et

¹⁷² *Ibid*, p. 126.

¹⁷³ PLET Françoise, « Développement local », *op.cit.*, p. 251.

¹⁷⁴ ATOUT FRANCE, Grande Angle spécial Economie du vélo, 2009.

Régions Cyclables, elle se base sur les données déclaratives des collectivités, certaines données peuvent donc être manquantes. Selon cette enquête les voies vertes et pistes cyclables représentent un montant de 40 à 350 € /ml (par mètre linéaire). Le coût moyen des bandes cyclables ou d'accotements revêtus renseigné par dix départements varie de 20 à 300 € /ml. Pour le jalonnement d'un itinéraire les 13 départements étudiés indiquent des variations de 0.2 à 5 € /ml. Ces données ne sont donc pas très précises et donnent une fourchette assez large relative à la disparité des situations selon « le type de revêtement, la densité d'ouvrages d'arts, la largeur, l'assise¹⁷⁵ ». Il est cependant possible d'analyser plus précisément les coûts par types lorsqu'un exemple de maîtrise d'œuvre est choisi :

- Les bandes cyclables sur emprise existante: 15 €/ml
- La bande cyclable à créer sur accotement : 264 €/ml
- La voie verte en stabilisé simple sur ancienne voie ferrée : 135 €/ml
- La voie verte en enduit bi-couche (enduit superficiel soit hydrocarbonés soit à base de liant végétal) : 85 €/ml
- La voie verte en enrobé sur terrain naturel : 145 €/ml
- La voie verte en béton : 180 €/ml
- Une passerelle de 3m de large, portée 15m : 2500 €/ml

Ces dernières données dont la source est Altermodal, représentent des coûts moyens théoriques qui ne prennent pas en compte notamment l'entretien. Il n'est pas possible d'évaluer précisément le coût d'un itinéraire puisque tout dépend de son type de revêtement et de la présence ou non d'un ouvrage d'art important tel qu'une passerelle. En tenant compte du coût moyen du linéaire d'aménagements cyclables hors milieu urbain dans les dix dernières années, le budget d'investissement de l'ensemble des collectivités réalisant des aménagements cyclables peut-être évalué à 150 M€ par an¹⁷⁶.

Afin de proposer des aménagements de qualité, il faut aussi tenir compte des coûts liés à l'entretien des infrastructures. Il existe le « coût d'entretien courant » (balayage, fauchage des abords, entretien du petit mobilier) et le « coût d'entretien lourd » (travaux sur le revêtement par exemple)¹⁷⁷. Son coût global est estimé à 106 M€ annuel selon l'enquête

¹⁷⁵ *Ibid*, p. 217.

¹⁷⁶ ATOUT FRANCE, Grande Angle spécial Economie du vélo, 2009.

¹⁷⁷ *Ibid*, p. 220.

ADC-ADEUS. La maintenance des aménagements est réalisée à 50 % par les Départements, à 28 % par les communes et à 10 % par l'Etat. Le reste étant assuré par des intercommunalités ou d'autres organismes (VNF, CNR, ONF...). L'estimation de la part du coût d'entretien annuel représenterait 3.5 % du coût d'investissement (rapport entre le coût d'entretien de 106 M€ et le coût d'investissement initial du réseau de 3 Md€). Ce ratio paraît raisonnable d'autant plus qu'une partie importante de ces coûts est déjà intégrée dans les budgets d'entretien routier des collectivités¹⁷⁸.

Les Départements dégagent chaque année autour de 115 M€ en maîtrise d'ouvrage ou en financement d'autres maîtres d'ouvrages. Certains Départements se distinguent par leur politique cyclable forte, en investissant 3 € /an et par habitant, quand la moyenne se situe autour de 1,2 €. La règle la plus couramment appliquée par les Départements est celle d'un financement à hauteur de 30%. Les Régions investissent annuellement autour de 50 M€ soit près d'1 € /an et par habitant. La participation de l'Etat est à hauteur de 35 à 50 % soit 100 à 150 M€. Le montant total des financements européens peut être estimé à 2 M€ par an pour ces cinq dernières années. Sur un certain nombre d'opérations réalisées, les financements directs des structures intercommunales ne dépassent pas 20%, le reste étant assuré par les Départements, les Régions, éventuellement avec des compléments européens¹⁷⁹.

Au final, les investissements en aménagements cyclables non urbains en France peuvent être évalués à un maximum de 150 M€ par an, soit un peu plus de 2,5 € /an et par habitant. Atout France pense alors à un schéma très simple, si cet investissement arrivait à une moyenne de 5 € par an et par habitant, le réseau cyclable des 15 000 km inscrits aux schémas national et régional pourrait être réalisé en dix ans. De plus « la réalisation du schéma mettrait 80 % de la population française à moins de 5 km d'une véloroute et voie verte¹⁸⁰ ». On peut en conclure que les efforts des collectivités dans la réalisation des aménagements cyclables est tangible et que si cette dynamique se trouve amplifiée les objectifs pourront alors être atteints dans un délai raisonnable.

¹⁷⁸ *Ibid*, p. 222.

¹⁷⁹ *Ibid*, p. 231-232.

¹⁸⁰ *Ibid*, p. 231.

4.3. L'économie du vélo, des retombées significatives

L'analyse de l'économie liée au vélo n'est pas aisée, pourtant l'étude réalisée par Atout France permet de dégager quelques tendances. Il est possible d'analyser deux types de retombées, tout d'abord celles directement liées à l'économie du vélo, puis celles dont les impacts économiques sont indirects.

Il convient tout d'abord de renseigner quelques données générales. « La consommation annuelle de vélos se stabilise depuis quelques années autour de 3.5 M d'unités en France soit près de 6 vélos par an et par habitant¹⁸¹ ». La France compte environ 4 000 points de vente de cycles dont 300 à 500 détaillants ayant une activité spécifiquement dédiée au vélo. « L'effectif global de la distribution de cycle est estimé à un peu plus de 8 000 salariés¹⁸² ». L'industrie française de fabrication de cycle doit faire face à une forte concurrence asiatique et n'assure plus qu'un tiers des consommations intérieures. Elle emploie environ 2 200 personnes pour un chiffre d'affaire de plus de 345 M€¹⁸³. De plus la réalisation des aménagements cyclables représente un marché annuel d'environ 225 M€ partagé entre les entreprises de travaux public, les bureaux d'études de maîtrise d'œuvre (10 %) et de planification (1 %). « L'ensemble du domaine représente un effectif d'environ 2 350 personnes »¹⁸⁴. Le secteur directement lié à l'économie du vélo auquel il faut ajouter les marchés du mobilier de stationnement et de la signalisation des aménagements cyclables représentent donc près de 13 000 emplois en France.

L'analyse de l'économie liée au tourisme à vélo est celle qui nous intéresse tout particulièrement dans ce mémoire, il s'agit de retombées indirectes liées à la consommation des vélotouristes. Il faut savoir que le vélo est la seconde activité sportive des français en séjours de vacances, après la randonnée pédestre, selon le suivi mensuel des séjours touristiques mené par TNS-SOFRES pour le ministère du tourisme. 5,5 millions de séjours touristiques (3,32% du total) étaient identifiés comme des séjours vélo en 2007. 3% des vélotouristes circulant sur les véloroutes et voies vertes sont des touristes itinérants, selon les enquêtes menées sur site entre 1998 et 2006 par le bureau d'études Altermodal. Ce taux

¹⁸¹ *Ibid*, p. 138.

¹⁸² *Ibid*, p. 154.

¹⁸³ *Ibid*, p. 188.

¹⁸⁴ *Ibid*, p. 244.

peut paraître faible et pourtant c'est sur eux que se concentre le véritable enjeu économique lié au tourisme à vélo. En effet la dépense du touriste itinérant sur les voies vertes se situe entre 45,7 et 61 € par personne et par jour. Alors que celle des excursionnistes est comprise entre 10,7 et 13,7 € par personne et par jour¹⁸⁵. Certaines zones plus touristiques comme La Loire à vélo et le Tour de Bourgogne à vélo, présentent des taux de dépenses plus élevés qui atteignent la fourchette de 60 à 70 € par jour et par personne. En revanche l'étude AFIT réalisée en 2002 sur des voies vertes ne se trouvant pas dans des sites touristiques majeurs relevait un niveau de dépense un peu plus faible de l'ordre de 50 € par jour et par personne. Les dépenses sont donc variables selon les espaces. Le niveau de dépense des itinérants principalement étrangers, faisant appel à un tour opérateur est encore plus élevé avec des moyennes se situant au-delà de 150 € par jour¹⁸⁶. Le montant plus important des dépenses des touristes itinérants s'explique par la présence des frais d'hébergement et de restauration. Ces chiffres n'intègrent que les dépenses directes réalisées localement : hébergements, restaurations, visites, achats de produits du terroir, commerces de proximités, transports pendant la randonnée. L'investissement en accessoires et topoguide par exemple et les dépenses de transport pour accéder à l'itinéraire ne sont pas intégrées. Dans ces dépenses l'hébergement est significatif, en Aquitaine, 88 % des touristes à vélo dorment en hébergement marchand et 90% sur le Tour de Bourgogne¹⁸⁷. Par exemple sur la Loire à vélo, ces chiffres se répartissent de façon privilégiée entre le camping 39% et l'hôtel 24%. L'étude Atout France sur l'économie du vélo, a comparé l'ensemble des dépenses effectués par l'ensemble des touristes en France (d'après les données du Comptes du Tourisme), et celles effectuées par des cyclistes itinérants (d'après l'étude réalisée sur l'itinéraire Eurovélo 6)¹⁸⁸. Lorsqu'un touriste lambda dépense en moyenne 10,59 € par jour, l'itinérant en dépense 26,62 €, un touriste dépense 13,23 € en restauration, un itinérant 14,86 €. Les dépenses consacrées aux activités et aux visites sont plus élevées chez l'itinérant qui y consacre 6,48 € par jour contre 4,07 € chez un touriste lambda. De même le transport génère, 10,04 € pour les touristes contre 15,05 €

¹⁸⁵ MERCAT Nicolas, ODIT FRANCE, *Voies vertes : fréquentation et impact*, Les cahiers de l'AFIT, 2003, p. 64.

¹⁸⁶ ATOUT FRANCE, Grande Angle spécial Economie du vélo, 2009, p. 253.

¹⁸⁷ CRT BOURGOGNE, *Les retombées économiques du Tourisme à vélo : Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo*, 2010, en ligne : http://www.bourgogne-tourisme-pro.com/fic_bdd/pdf_fr_fichier/12771960520_FREQUENTATION_IMPACT_Tour_Bourgogne_Velo.pdf, (consulté le 17/05/2012).

¹⁸⁸ ATOUT FRANCE, Grande Angle spécial Economie du vélo, 2009, p. 256.

pour les itinérants. Enfin l'ensemble des touristes dépensent 5,49 € par jour et par personne dans un forfait tour-opérateur quand l'itinérant en dépense quasiment deux fois plus avec 10,02 €. Globalement les touristes itinérants à vélo ont un budget plus conséquent par jour et par personne soit 75,09 €, comparés aux 53,66 € de l'ensemble des touristes. Même les cyclistes non itinérants en séjours dépensent plus soit 60,96 € par jour et par personne. A cela il faut ajouter les coûts des transports principalement utilisés pour rejoindre et quitter l'itinéraire. Atout France comptabilise que « l'itinérance génère 206 M€ de dépenses de transport, dont 112 en voiture, 66 en avion et 23 en train, dont probablement une moitié seulement est dépensée en France, soit 100 M€ environ¹⁸⁹ ». Le tourisme à vélo est l'une des principales composantes de l'économie du vélo en France, il représente des dépenses annuelles de 5.6 Md€ TTC dont près de 20% pour la seule pratique itinérante (3% des touristes à vélo)¹⁹⁰.

Si l'on prend l'exemple précis du Tour de Bourgogne, les touristes et excursionnistes ayant parcouru l'itinéraire ont dépensé 34,3 M€ pour 1 M d'utilisateurs identifiés par an dont 75% sont des cyclistes¹⁹¹. Il faut savoir que les dépenses des touristes à vélo mesurées dans les enquêtes sont composées pour moitié de dépenses d'hébergement et de restauration. Elles génèrent entre 285 et 492 M€ de recettes fiscales pour l'Etat et 39 à 66 M€ pour les collectivités locales. De plus les véloroutes et voies vertes permettent le maintien d'emplois permanents dans le domaine des loisirs, des services et de l'aménagement, « l'effectif direct lié à ces dépenses se situe entre 16 500 et 20 600 personnes¹⁹² ». Camille Thomé de l'association des Départements et Régions Cyclables parle à ce sujet d'emploi « non délocalisable » puisqu'il s'agit d'une consommation locale, en effet, « l'itinérant dépense en hébergement toutes gammes, en restauration, en visites, en location de vélo, en réparations, en transferts de bagages, en commerce de proximité, etc¹⁹³ ». Comme autre retombées indirectes l'itinérance « permet d'étaler la saison touristique » au delà de la

¹⁸⁹ *Ibid*, p. 272.

¹⁹⁰ *Ibid*, p. 260.

¹⁹¹ CRT BOURGOGNE, *Les retombées économiques du Tourisme à vélo : Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo*, 2010, p. 37, en ligne : http://www.bourgogne-tourisme-pro.com/fic_bdd/pdf_fr_fichier/12771960520_FREQUENTATION_IMPACT_Tour_Bourgogne_Velo.pdf, (consulté le 17/05/2012).

¹⁹² ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009, p. 266.

¹⁹³ Entretien avec Mme Camille Thomé, secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), le 18/05/2012, (cf annexe 10).

période estivale, « ainsi, la saison touristique pour le cycliste itinérant peut s'étaler d'avril à fin octobre bien souvent. Ce qui double quasiment l'amplitude de la saison touristique pour les professionnels¹⁹⁴ ». Enfin en milieu rural, l'itinérant à vélo peut également offrir un moyen de diversification d'activité pour les locaux, « pour un agriculteur qui pourrait faire de l'hébergement à la ferme par exemple, un vigneron qui peut proposer des tables d'hôte, etc¹⁹⁵ ».

D'un point de vue économique, l'activité liée au tourisme à vélo se révèle être une véritable opportunité pour les territoires, assurant au moins 30 000 emplois dans les principaux secteurs de l'économie du vélo.

Les véloroutes et voies vertes renforcent l'attractivité touristique des territoires traversés en proposant un mode doux de déplacement non-polluant. Le coût d'investissement pour de tels aménagements peut sembler assez important mais les retombées directes pour l'économie locale : hôtels, campings, gîtes, restaurants, musées, commerces, artisanat, locations de vélos sont élevées, d'autant plus que le niveau de dépenses des touristes à vélo est supérieur à la moyenne des autres touristes. La Loire à Vélo a chiffré le montant des retombées économiques en 2010 à 24,4 M€ dont 15,3 M€ d'impact direct. Les comparer aux 50 M€ d'investissement initial effectué pendant les 10 ans de mise en œuvre de La Loire à vélo permet d'affirmer qu'il « s'agit donc bien d'un investissement à forte rentabilité [...] la couverture des dépenses publiques par les dépenses des usagers est réalisée en moins de 2 ans¹⁹⁶ ».

La place du tourisme à vélo est significative dans le développement d'un territoire, il valorise le territoire traversé, renforce l'économie touristique des destinations. Il s'agit d'une forme de tourisme durable qui combine développement économique, écomobilité et valorisation du patrimoine. Il est donc intéressant pour une région ou un département

¹⁹⁴ *Idem.*

¹⁹⁵ *Idem.*

¹⁹⁶ INDIGGO ALTERMEDAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, CRT Centre-Val de Loire et Société publique régionale des Pays de la Loire, 2011, p. 9, en ligne : http://www.spr-paysdelaloire.fr/sites/default/files/Etude_complete_LAV_2010_1.pdf, (consulté le 04/06/2012).

d'investir dans un réseau cyclable d'itinéraires continus, et de mettre en place des infrastructures et des services pour l'accueil des touristes à vélo. De plus il existe là un véritable potentiel dans la création de produits touristiques liés au vélo. « La croissance du tourisme itinérant [...] permet de penser que l'itinérance demeure un positionnement stratégique porteur, à défendre pour certains territoires ruraux, en complément ou de manière exclusive¹⁹⁷ ». Il s'agit également de promouvoir un réseau cyclable de qualité afin de conforter la France à sa place de leader mondial dans cette niche touristique en devenir.

¹⁹⁷ BENTAYEB Fabienne, « L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne » in *Tourisme à la campagne*, Cahier Espaces n°98 spécial, 2008, p. 131.

Troisième partie : L'exemple concret de la situation du tourisme à vélo en Charente-Maritime

La Charente-Maritime dispose de nombreuses conditions favorables au tourisme à vélo mais le département n'est pas équipé dans l'accueil de l'itinérance à vélo. Pourtant la ville de La Rochelle fût précurseur dans la politique de développement du vélo. Cela fait déjà plus de 35 ans que la ville a mis en place son système de location de cycles, les fameux « vélos jaunes [...] pour promouvoir les modes de déplacements doux¹⁹⁸ ». Aujourd'hui, plus de 150 km d'itinéraires cyclables sont ouverts dans toute l'agglomération dont 93,5 km sur la seule commune de La Rochelle. De plus ses îles sont tout autant réputées pour leurs aménagements cyclables. Mais au-delà de ces vitrines, nous constatons que l'offre en matière d'itinéraires continus sur l'ensemble du territoire est faible et que les collectivités locales n'en n'ont jamais fait leur priorité. Cependant une évolution est à noter à travers la participation du département à un projet d'itinéraire français La Vélodyssée® dont les perspectives sont prometteuses. Les nouvelles ambitions qui s'affirment sont peut-être l'amorce de la prise de conscience du potentiel que possède la Charente-Maritime dans la voie du tourisme à vélo.

1. Etat des lieux en Charente-Maritime

1.1. L'offre touristique liée à l'activité vélo

Le département de Charente-Maritime est doté de 4200 km d'itinéraires cyclables et circuits VTT ou VTC¹⁹⁹ dont seulement 370 km de pistes cyclables et voies vertes selon l'AF3V (hors réseau urbain)²⁰⁰. Le réseau cyclable se compose essentiellement de petits itinéraires, de 10 à 50 km, dispersés dans le département et ne présentant que peu de continuité. Toutefois, la Charente-Maritime est traversée par l'Eurovélo 1 (EV 1), il s'agit de l'eurovéloroute de la Côte Atlantique qui relie le Cap Nord en Norvège, à Sagres au Portugal.

¹⁹⁸ CERTU, *Des voies pour le vélo : 30 exemples de bonnes pratiques en France*, Lyon, CERTU, 2003, p. 30.

¹⁹⁹ ADC CHARENTE-MARITIME, *Mes balades nature*, Conseil Général de Charente-Maritime, mars 2012, p. 3.

²⁰⁰ AF3V, *Guide des Voies Vertes et Véloroutes de France*, 4^e édition, 2010, p. 141.

Une partie de l'itinéraire européen longe le littoral du département du nord au sud, elle est en « cours d'aménagement avancé²⁰¹ ».

Le guide de l'AF3V, sélectionne deux voies vertes, celle du Chemin de la Charente à Rochefort et celle de l'estuaire de la Gironde. La voie verte du Chemin de la Charente longue de 12 km, longe le fleuve qui effectue un grand méandre et entoure Rochefort. Le sentier cyclable en site propre commence au port de Rochefort, passe devant la Corderie Royale et le Pont Transbordeur, traverse les marais et se termine au club Nautique de Port Neuf, toujours à Rochefort. L'autre voie verte est ouverte sur 16 km, le long de l'estuaire de la Gironde entre Port-Maubert (Saint-Fort-sur-Gironde) et le Pôle nature de Vitrezay (Saint-Sorlin-de-Conac). Les îles d'Oléron et de Ré sont parfaitement desservies par des pistes cyclables, on en compte près de 50 km sur l'île d'Oléron et 100 km sur l'île de Ré. Ces réseaux permettent de visiter les points d'intérêts, de découvrir l'intérieur et d'accéder aux plages de ces îles²⁰². Depuis peu l'itinéraire *Niort-Océan* a été aménagé le long de la Sèvre Niortaise sur 64 km. Il s'effectue en majorité dans les Deux-Sèvres depuis Niort et termine son parcours en Charente-Maritime pour arriver à Marans, le reste de l'itinéraire jusqu'à La Rochelle est en cours d'aménagement. Une nouvelle voie verte est opérationnelle en Haute-Saintonge entre Chevanceaux et Clérac, sur les 14km d'une ancienne voie ferrée²⁰³. Ce tracé s'inscrit dans l'Eurovélo 3 et se prolonge en Charente.

Les autres itinéraires s'articulent autour de l'axe Eurovélo 1. Du nord au sud on trouve tout d'abord la véloroute de La Rochelle à Rochefort balisée sur 35 km. Cet itinéraire emprunte des petites routes tranquilles. Ensuite, après avoir parcouru un chemin de 8 km, jalonné et majoritairement en site propre de Rochefort à Cabariot, l'itinéraire se prolonge par la voie verte allant de Cabariot à Hiers-Brouage sur 16 km. Ce parcours qui mène aux marais est aménagé sur une ancienne voie ferrée, il franchit la Charente par un viaduc puis suit le canal de la Seudre à la Charente. Plus loin la voie verte reprend entre Ronce-les-Bains et Saint-Palais-sur-Mer, ce sentier de 29 km passe à travers la forêt de la Coubre et longe ensuite les plages de La Palmyre. L'itinéraire de plus de 150 km de l'Eurovélo 1 en Charente-

²⁰¹ *Idem.*

²⁰² *Idem.*

²⁰³ CRT POITOU-CHARENTES, *Destination Poitou-Charentes*, en ligne : <http://www.poitou-charentes-vacances.com/Mon-voyage/Loisir-et-detente/Voie-verte-de-haute-saintonge>, (consulté le 09/05/2012).

Maritime n'est pas encore totalement aménagé, certaines parties sont en cours de réalisation et sous l'impulsion du projet Vélodyssée (itinéraire français de cette eurovéloroute), il devrait rapidement être achevé (voir la partie sur La Vélodyssée).

1.2. La politique vélo en Charente-Maritime

Nous venons de le voir l'offre en matière de grands itinéraires véloroutes et voies vertes est faible dans le département, il s'agit principalement de petits tronçons de voies vertes ou de liaisons cyclables.

Avec le développement d'une politique vélo soutenu par l'Etat, en faveur d'aménagements de véloroutes et voies vertes, les régions françaises se sont progressivement impliquées dans le projet. C'est pourquoi en 2002, le Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes (SR3V) a été approuvé en région Poitou-Charentes. Une collaboration pour le développement de ces infrastructures s'est établie entre l'Etat et la Région²⁰⁴. Dans ce schéma de 2002, la position des collectivités locales est clairement définie. Le rôle du Conseil régional est de co-piloter la mise en œuvre du schéma régional. Il s'agit d'un travail de coopération avec l'Etat et les régions limitrophes pour assurer la cohérence de ce schéma. Pour cela la région doit assumer l'animation du réseau : « coordination des actions, suivi, valorisation des itinéraires, contribution à la promotion des itinéraires cyclables par l'intermédiaire du Comité régional du Tourisme²⁰⁵ », ainsi que le financement de certains aménagements contribuant à la réalisation des liaisons interrégionales et enfin le soutien à la mise en réseau des acteurs touristiques. Les Conseils Généraux réalisent la « maîtrise d'ouvrage des études techniques, les travaux de signalisation et les aménagements sur le réseau départemental et les travaux des voies vertes d'importance départementale²⁰⁶ », voire aident aux financements de travaux sous la

²⁰⁴ DREAL POITOU-CHARENTES, *Le Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes*, en ligne : <http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/le-schema-regional-veloroutes-a1674.html>, (consulté le 12/05/2012).

²⁰⁵ DREAL POITOU-CHARENTES, *Schéma régional Véloroutes et Voies Vertes en Poitou-Charentes*, p. 2, en ligne : http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Veloroute_et_voies_vertes_livret_cle72fb89.pdf, (consulté le 12/05/2012).

²⁰⁶ *Idem*.

maîtrise d'ouvrage intercommunale. Ils doivent également contribuer à la promotion des itinéraires cyclables par l'intermédiaire de leur Agence de Développement Touristique. Enfin les pays et les Communautés d'Agglomération et de Communes sont responsables de la « maîtrise d'ouvrage des travaux de certaines voies vertes du réseau et de boucles locales²⁰⁷ » et de la mise en œuvre des relais vélo pour la coordination des prestataires locaux.

La politique cyclable envisagée par la Charente-Maritime est lisible grâce à l'enquête réalisée par l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC) dont le département est membre²⁰⁸. Un Plan Départemental des Cheminements a été pensé dans l'objectif de « réaliser un réseau départemental structuré d'itinéraires pédestres, cyclables²⁰⁹ ». La Charente-Maritime a ainsi arrêté un programme de réalisation sur une durée de 7 ans. L'enquête recense au 31 décembre 2002, un réseau existant de 950 km de pistes cyclables et voies vertes et de 1500 km d'itinéraires cyclables jalonnés. Le plan prévoit la réalisation en cinq ans de 200 km de nouvelles pistes cyclables et voies vertes. Dans cette logique, selon la même enquête, le département a réalisé un investissement entre 2001 et 2003 de 551 035 € pour les pistes et voies vertes²¹⁰. La Charente-Maritime entretient des partenariats avec les communes, la Région et l'Etat pour la réalisation des infrastructures cyclables, avec les communes et la Région pour leurs valorisations (signalisation et équipements touristiques), avec les communes pour l'entretien et la promotion de l'aménagement, et enfin avec les associations. Ces partenariats ont été formalisés par une convention de gestion des itinéraires avec les communes, par une convention d'aide avec la Région et par une convention de superposition de gestion avec l'Etat. L'aménagement de ces itinéraires nécessite des « acquisitions foncières et concernent des RD, des voies communales, d'anciennes voies ferrées, des chemins de halage VNF, des chemins forestiers ONF, des chemins ruraux²¹¹ » par les Conseils généraux. La réalisation et la gestion des aménagements cyclables sont assurées par le Département, les communes ou groupements de communes et l'Etat (DDE, ONF). Le financement de l'entretien est garanti par les communes ou les

²⁰⁷ *Idem.*

²⁰⁸ DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES, *Fiche pratique par départements : enquête ADC-Charente-Maritime*, ADEUS, 2004, en ligne : www.departements-cyclables.org/departements/17.pdf, (consulté le 12/05/2012).

²⁰⁹ *Ibid*, p. 24.

²¹⁰ *Idem.*

²¹¹ *Ibid*, p. 25.

groupements de communes. Parfois certains aménagements ont été co-financés par les communes ou groupements de communes, la Région, la CEE et le CIADT. Le plan vélo prévoit également la promotion de ces itinéraires grâce à l'édition par l'IGN d'une carte départementale des cheminements, à l'édition d'un document destiné à la randonnée par le Comité Départemental du Tourisme et à la communication sur leur site Web. Le plan vélo de Charente-Maritime comprend en parallèle de l'aménagement cyclable, la mise en place d'une signalétique et d'une réglementation, ainsi que l'installation d'équipements de stationnement (à proximité des collèges, des sites naturels et patrimoniaux, des plages...). Le Département a mis en place également le prêt de vélos de service, comme c'est le cas à La Rochelle.

Le Plan Départemental des Cheminements, stipule que « ce projet s'inscrit dans les programmes départementaux des pistes cyclables et du cheminement littoral, mais également dans un contexte national voire européen tel que : les politiques européenne et nationale des Véloroutes, Voies Vertes²¹² ». Pour ce faire le département assure la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements compris sur son territoire. Il s'agit des quelques 180 km en Charente-Maritime, d'itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes constitués en grande partie de l'Eurovélo 1 et pour quelques kilomètres, de l'Eurovélo 3. L'étude préalable de ce projet a été prise en charge par l'Etat, la Région, le Département, les communes et agglomérations et un bureau d'étude. Les communes et agglomérations interviennent dans le domaine de la signalétique. Selon la même enquête ADC-ADEUS, initialement, le département a rencontré quelques difficultés, en ce qui concerne la mise en place du financement, du cahier des charges et du schéma régional.

Comme le rappelle l'état des lieux mené par l'Association française des Véloroutes et Voies Vertes, « après un bon démarrage, il y a lieu de constater que depuis 2002, l'impulsion préfectorale régionale qui aurait dû se concrétiser par la création d'un comité de pilotage ne s'est pas produite²¹³ ». Après un lancement du projet assez timide, aujourd'hui la motivation

²¹² CONSEIL GENERAL DE CHARENTE-MARITIME, *Règlement du Plan Départemental des Cheminements*, Art. 1, p 1, (cf annexe 9).

²¹³ DELEGATION REGIONALE AF3V POITOU-CHARENTES, *Evolution des structures cyclables en 2007, perspectives 2008*, p. 1, en ligne :

est perceptible comme en témoigne le Plan Vélo de la région Poitou-Charentes adopté en janvier 2012. L'un des axes abordés est le développement du tourisme à vélo par la valorisation des itinéraires touristiques véloroutes et voies vertes²¹⁴. Les enjeux sont de favoriser la continuité de ces itinéraires régionaux avec les itinéraires des schémas national et européen des Véloroutes et Voies Vertes. Il s'agit de conforter l'attractivité du territoire régional en faveur de la pratique itinérante du vélo et de favoriser les retombées économiques auprès des territoires. A savoir que selon l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes de 2010, la région compte 853 km d'itinéraires inscrits au total, 461 km sont déjà ouverts soit 54%. En Charente-Maritime, sur 245 km inscrits, 124 km sont ouverts soit 51%. Pour comparaison, la Charente compte un réseau itinéraire ouvert à 78%, les Deux-Sèvres à 72% et la Vienne à 0%²¹⁵. La Charente-Maritime à mi-chemin de ses objectifs, se trouve donc légèrement en dessous du taux régional et assez loin de l'avancement des départements de la Charente et des Deux-Sèvres. Il s'agit donc de travailler à l'accomplissement du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes. Pour cela le plan vélo régional prévoit des travaux de signalisation conduits à l'échelle départementale et conformes aux véloroutes et voies vertes (aide régionale plafonnée à 20%), la mise en réseau des acteurs de la filière (hébergeurs, restaurateurs, loueurs et réparateurs de vélo...) et des actions de promotion des itinéraires cyclables. A cette fin, le Schéma Régional du Tourisme 2011-2015, retient le vélo parmi les cinq thématiques prioritaires de son plan marketing et le CRT ainsi que les Agences Départementales du Tourisme et les Offices du Tourisme seront chargés de la promotion et de la mise en marché des itinéraires cyclables auprès des clientèles touristiques²¹⁶.

Selon la délégation régionale de l'AF3V de Poitou-Charentes, le département de Charente-Maritime possède un important plan vélo. Cette délégation constate en 2008, que le département travaille sur le projet des eurovéloroutes, qui sont comprises dans le Schéma Nationale des Véloroutes et Voies Vertes. Le tracé de l'Eurovélo 1 est désormais identifié ce

http://vivelevelo17.free.fr/IMG/pdf/AF3V_Evolution_des_structures_cyclables_2007_perspectives_2008.pdf, (consulté le 13/05/2012).

²¹⁴ CONSEIL REGIONAL POITOU-CHARENTES, *Approbation du Plan Vélo Régional*, 2012, p. 14, en ligne : http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2012-01-16-cp/12CP0028_VI1.pdf, (consulté le 13/05/2012).

²¹⁵ ON3V, *Atlas National des Véloroutes et Voies vertes*, DRC, 2010, p. 76, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=158143842_Atlas2.pdf, (le 15/04/2012).

²¹⁶ CONSEIL REGIONAL POITOU-CHARENTES, *Approbation du Plan Vélo Régional*, *op.cit.*, p. 14.

qui permet au département d'étudier la réalisation de nouveaux aménagements cyclables pour cet itinéraire. Ainsi l'état des lieux de l'AF3V de Poitou-Charentes faisait état de la volonté du département d'aménager le Canal de Marans, aujourd'hui en projet et une transversale sur la rive droite de la Gironde entre le pôle nature du parc de l'estuaire de Saint-Georges de Didonne et Vitrezay, dont une portion est aujourd'hui ouverte sur 16 km. Pour ce qui concerne l'Eurovélo 3, la partie de cet itinéraire en Charente-Maritime, la voie verte de Haute-Saintonge était en 2008 en cours de réalisation, à ce jour elle est ouverte et en cohérence avec le tracé charentais. Enfin la délégation en 2008, annonce que des « études sont en cours entre Rochefort et Port des Barques, vers Cognac le long de la Charente et le long de la Boutonne avec l'idée d'une liaison vers les Deux Sèvres (150 kms à partir de Champdolent)²¹⁷ » mais ces projets sont toujours aux stades de la réflexion. Si l'on fait le tour des sites internet des Communautés d'Agglomérations ou des Communes et des Pays nous relevons que le Pays Rochefortais mène une politique dynamique « depuis décembre 2001, la Communauté d'agglomération s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan Vélo intégrant un schéma d'aménagement et d'équipement d'itinéraires cyclables ainsi que diverses mesures d'accompagnement²¹⁸ ». Le Pays de Marennes-Oléron incluait dans son plan de développement local de 2003 un projet d'aménagements cyclables complets, accompagné d'une signalétique et d'infrastructures pratiques pour le vélo²¹⁹. Cependant il est en retard aujourd'hui comme le rapporte un article du journal *Sud-Ouest*, qui précise toutefois que le pays travaille en faveur de nouveaux aménagements²²⁰. En début d'année 2012 la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a adopté, un nouveau Schéma directeur des liaisons cyclables 2012-2024²²¹. Il prévoit six objectifs prioritaires dont ceux de terminer les liaisons des communes entre elles, de relier la terre à la côte et de se raccorder aux communes limitrophes. Aujourd'hui le département encourage le développement du

²¹⁷ DELEGATION REGIONALE AF3V POITOU-CHARENTES, *Evolution des structures cyclables en 2007, perspectives 2008*, op.cit., p. 2.

²¹⁸ CDA PAYS ROCHEFORTAIS, *Les liaisons cyclables sur le Pays rochefortais*, en ligne : <http://www.paysrochefortais.fr/cadre-de-vie/sport-et-loisirs/liaisons-cyclables> (consulté le 13/05/2012).

²¹⁹ PAYS DE MARENNES-OLERON, *Stratégie de développement touristique du Pays de Marennes-Oléron : rapport final de synthèse*, 2003, Ariane développement local, p. 19, en ligne : http://www.marennes-oleron.com/fileadmin/vie_locale/syndicat/PDF/Tourisme/Rapport_final_de_synthese_-_Strategie_de_developpement_touristique.pdf, (consulté le 13/05/2012).

²²⁰ VILLENEUVE Janique, « Le travail sur les pistes cyclables continue », in *Sud-Ouest*, publié le 09/04/2012, en ligne : <http://marennnes.blogs.sudouest.fr/archive/2012/04/09/le-travail-sur-les-pistes-cyclables-continue.html>, (consulté le 13/05/2012).

²²¹ CDA LA ROCHELLE, « Schéma directeur en faveur du vélo », publié le 14/03/2012, en ligne : <http://www.agglo-larochelle.fr/actus/actus.php?ID=934>, (consulté le 13/05/2012).

réseau cyclable par son Plan Départemental des Cheminements qui comprend « 3 volets, le PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) pour assurer la pérennité des itinéraires, un plan de subvention aux autres collectivités [...] et la création de grands axes structurants par le département²²² ». Selon l'annexe 2 de ce plan²²³, les subventions s'élève à hauteur de 40% pour les aménagements en site propre et 20% pour les voies partagées et 30 % pour les infrastructures de sécurité. De plus en raison de sa politique des Espaces Naturels Sensibles, le Conseil Général réalise les cheminements littoraux, avec une participation de 25 % des communes ou Communautés de Communes. Le budget consacré à la politique des cheminements est d'une moyenne annuelle, « d'environ 600 000€ de subventions à diverses collectivités pour la création d'itinéraires ou la mise en place de signalétique et de 500 000€ pour les aménagements Conseil général, en plus de cela il y a un budget consacré à la communication et à l'édition de plusieurs dizaines de milliers d'euros²²⁴ ».

Nous pouvons constater que des efforts depuis 2002 ont été accomplis aussi bien à l'échelle régionale que départementale. Cependant la réalisation des nouveaux aménagements est lente, la continuité des itinéraires et la signalisation ne sont pas encore totalement opérationnelles, alors que d'autres régions sont beaucoup plus en avance.

1.3. Quelle valorisation du tourisme à vélo par les collectivités locales en Charente-Maritime ?

Comme nous l'avons vu précédemment par l'analyse de sites Internet et de brochures, la promotion du tourisme sur le Web joue un rôle important alors que de plus en plus de touristes préparent leurs vacances en ligne. C'est au tour des sites Internet de la région, du département et des Communautés d'Agglomération ou des Pays, d'être analysés afin de constater le degré de valorisation du tourisme à vélo dans la promotion générale de cette destination vacances qu'est la Charente-Maritime.

²²² Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012, (cf annexe 12).

²²³ CONSEIL GENERAL DE CHARENTE-MARITIME, *Règlement du Plan Départemental des Cheminements*, Art. 1, p 1, (cf annexe 9).

²²⁴ Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012, (cf annexe 12).

A l'échelle régionale, sur le site Internet nommé *Destinations Poitou-Charentes*, réalisé par le Comité Régional du Tourisme²²⁵, l'offre vélo est facilement identifiable puisque dès la première page d'accueil, l'une des dix grandes rubriques est intitulée *Mes vacances à vélo*. Le clic sur cette rubrique donne accès à une nouvelle page web sur laquelle la région annonce qu'« ici le vélo a trouvé son royaume » et qu'il existe « plus de 3 000 km d'itinéraires cyclables balisés ». Elle suggère quatre idées de balades à vélo, sur l'île de Ré en parlant de « Dépaysement garanti ! », sur l'île d'Oléron qualifiée de « paradis de la bicyclette », dans le Marais Poitevin et dans la Vallée du Thouet. Ces suggestions font références aux « sorties en famille », aux « amoureux du vélo », à des « itinéraires cyclables sans effort », ainsi qu'à la beauté des paysages (bocages, marais, vignes, plages) et à la richesse du patrimoine²²⁶. Une vidéo est postée sur cette même page Internet, qui met en images ces quatre destinations. Enfin une sous-rubrique nommée *Véloroutes et Voies Vertes* donne accès à une nouvelle page proposant une liste des principaux parcours. Sur cette liste huit itinéraires sont suggérés pour le département de Charente-Maritime, dont six ont un lien qui renvoi au site de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes. La région annonce que « les itinéraires cyclables sont en plein développement en Poitou-Charentes²²⁷ ». Mise à part la voie verte de Ronce-les-Bains à Saint-Palais-sur-Mer qui est décrite sommairement, il n'est pas possible sur le site Internet de la région d'avoir plus de renseignement sur les itinéraires. Ces pages dédiées au vélo ne font pas mention des possibilités d'itinérance sur le territoire alors même qu'il est traversé par deux grandes eurovéloroutes.

La communication départementale émane de Charente-Maritime Tourisme et de son site Web sur lequel l'activité vélo n'est pas mise en avant au premier coup d'œil²²⁸. Pour accéder à la page concernant le vélo il faut aller dans les onglets suivants, *Je découvre*, puis

²²⁵ CRT POITOU-CHARENTES, *Destination Poitou-Charentes*, en ligne : <http://www.poitou-charentes-vacances.com/>, (consulté le 09/05/2012).

²²⁶ CRT POITOU-CHARENTES, *Destination Poitou-Charentes*, en ligne : <http://www.poitou-charentes-vacances.com/Themes/A-velo>, (consulté le 09/05/2012).

²²⁷ CRT POITOU-CHARENTES, *Destination Poitou-Charentes*, en ligne : <http://www.poitou-charentes-vacances.com/Themes/A-velo/Veloroutes-et-voies-vertes-Le-velo-liberte>, (consulté le 09/05/2012).

²²⁸ CDT CHARENTE-MARITIME, *Charente-Maritime Tourisme*, en ligne : <http://www.en-charente-maritime.com/>, (consulté le 10/05/2012).

Mes activités, cliquer sur *Balades* et enfin *A vélo*²²⁹. Le cheminement est pour le moins complexe. Sur cette page est valorisé le fait que le département possède un « relief peu accidenté » et qu'il est « un lieu idéal pour effectuer des balades à vélo pour découvrir la variété de la nature locale et la richesse du patrimoine ». Le site met en avant les trois espaces où sont conçus les itinéraires : le long du littoral, le long des voies d'eau et dans les îles. En complément il fait mention du réseau d'environ 4000 km de circuits VTT, VTC et cyclotouristiques à travers les nombreux chemins et petites routes, tous balisés. Cette page propose des liens pour télécharger quelques cartes qui ne concernent que l'île de Ré, l'île d'Oléron, le bassin de Marennes et le Pays Rochefortais. Seul un itinéraire est mis en valeur sur ce site, il s'agit de la nouvelle véloroute *Niort-Océan*. Là encore le département donne des informations très sommaires et se contente de renvoyer aux sites Internet des communes ou des pays. Il n'existe pas encore de carte ou de topo-guide qui présentent les grands itinéraires et les véloroutes et voies vertes qui rassembleraient l'information sur le département. Toutefois à l'occasion du Salon destinations Nature 2012 en mars dernier l'ADT de Charente-Maritime a édité une petite brochure papier de huit pages s'intitulant *Mes Balades nature* sur laquelle sont présentés l'itinéraire de La Vélodyssée et les véloroutes et voies vertes ouvertes à ce jour en Charente-Maritime (également téléchargeable en ligne dans la liste des brochures).

Pour obtenir d'avantage d'information, le touriste devra se tourner vers les pages Web des Communautés d'Agglomération et des Pays. Bien que la ville de La Rochelle ait une politique dynamique en faveur du vélo urbain, l'information touristique sur l'offre vélo dans son agglomération est quasiment inexistante. Le constat est le même pour la voie verte *Niort-Océan* pour laquelle ni les communes, ni le site du Marais Poitevin, ni le Pays d'Aunis ne font mention de l'itinéraire. Les pays plus au sud du département possèdent sur leurs sites Internet un contenu plus riche en ce qui concerne l'information délivré sur le vélo. Le site Internet du tourisme en Pays Royannais indique dès la page d'accueil une rubrique intitulée *Sur les pistes cyclables du littoral Royannais* qui donne accès à une page sur laquelle est disponible une liste des loueurs de vélo et une carte générale présentant notamment la

²²⁹ CDT CHARENTE-MARITIME, *Charente-Maritime Tourisme*, en ligne <http://www.en-charente-maritime.com/tourisme/activites/balades-randonnees/velo>, (consulté le 10/05/2012).

piste cyclable de Ronce-les-Bains à Saint-Palais-sur-Mer²³⁰. Sur le site Internet de la Communauté des Communes de la Haute-Saintonge, dans l'onglet intitulé *Tourisme*, la sous-rubrique *A pratiquer*, donne accès à la page Cyclotourisme et Voie Verte²³¹. Cette page Web valorise la voie verte allant de Chevanceaux à Clérac. Une plaquette est téléchargeable depuis cette page, elle présente notamment la voie verte et les éléments du patrimoine, les musées, les églises, les aires de pique-nique, les sanitaires, les points d'eau, les offices du Tourisme, ainsi que la Maison de la Forêt de Haute-Saintonge. Cette voie verte de Haute-Saintonge est très courte (14km) mais se prolonge en Charente sur 22 km. Le site Internet de l'île de Ré Tourisme présente la centaine de kilomètres de pistes cyclables comme un moyen de déplacement pratique sur l'île²³². Dès la première page du site touristique officiel de l'île d'Oléron et du bassin de Marennes, sur les six rubriques présentées, la deuxième s'intitule *A pied ou à vélo*²³³. Cette rubrique donne accès à une nouvelle page, sur laquelle le Pays met en avant ses 110 km d'itinéraires accessibles à tous, sécurisés, balisés à travers les forêts, les marais et les bords de mer qui permettent de découvrir les richesses patrimoniales de l'île d'Oléron et des bassins de Marennes. Sur cette même page il est possible de télécharger les cartes très sommaires des pistes cyclables de l'île et du bassin de Marennes. Sur le site touristique du Pays Rochefortais l'information sur le vélo est très disparate, toutefois quelques informations sur le nouvel itinéraire de La Vélodyssée tendent à être visibles. Dès la première page d'accueil une rubrique intitulée *Nature Rando* dirige vers une nouvelle page qui fait mention de l'itinéraire et donne accès à une carte téléchargeable du parcours en Pays Rochefortais²³⁴. Pour le reste de l'information il faut aller dans la rubrique intitulée *Infos pratiques*, puis sur l'onglet *Se déplacer sans voiture* et enfin cliquer sur *Les locations de vélos*. Une fois sur cette page, une liste sommaire de loueurs de Rochefort, de l'île d'Aix et de Fouras-les-Bains est présentée et accompagnée d'un dépliant téléchargeable se nommant *Carte des liaisons cyclables*. Ce document renseigne sur les pistes cyclables du

²³⁰ CDA ROYAN TOURISME, *Royan Atlantique*, <http://www.agglo-royan-tourisme.fr/activites/vtt-vtc,1,1,146.php>, (consulté le 05/05/2012).

²³¹ CDC HAUTE-SAINTONGE, *Cyclotourisme et Voie Verte*, en ligne : <http://www.haute-saintonge.net/cdchs/Cyclotourisme>, (consultée le 11/05/2012).

²³² Ile de Ré Tourisme, en ligne : <http://www.iledere.com/>, (consultée le 11/05/2012).

²³³ MAISON DU TOURISME BASSIN MARENNES OLERON, *Les pistes cyclables*, en ligne : <http://www.ile-oleron-marennes.com/ile-d-oleron-bassin-de-marennes/loisirs-et-bien-etre/les-pistes-cyclables.html>, (consultée le 11/05/2012).

²³⁴ ROCHEFORT OCEAN TOURISME, *Tracé Vélodyssée sur Rochefort Océan*, en ligne : http://www.rochefort-ocean.com/sites/rochefort-ocean/files/fichiers/trace_velodysee_sur_rochefort_ocean.pdf, (consulté le 05/06/2012).

Pays Rochefortais, il comporte des informations pratiques repérées par des pictogrammes qui indiquent les Offices du Tourisme, les points de location de vélo, les points de réparation de vélo, les musées et les monuments²³⁵.

La communication faite sur les itinéraires cyclables et sur les possibilités du tourisme à vélo, comporte encore de nombreuses lacunes, à l'image des aménagements des véloroutes et voies vertes du département. Nous constatons cependant que le département par le biais du site Internet Charente-Maritime Tourisme, tente de rassembler l'information qui demeure toutefois très générale. Quelques collectivités locales ont décidé de fournir des informations sur les itinéraires et sur quelques services, principalement celui de la location de vélo. Certaines ont choisi de valoriser l'aspect pratique des pistes cyclables qui permettent aux vacanciers de circuler facilement lors des périodes estivales. D'autres ont fait le choix de mettre en valeur ces parcours d'un point de vue plus touristique, en déclinant des propositions d'activités, de promenade ou de randonnée. Il est donc possible de constater que la communication manque encore de cohérence et d'organisation et gagnerait à être plus complète et plus accessible.

2. La Vélodyssée : nouvel enjeu dynamisant

2.1. Un projet français

Vélodyssée est une marque déposée, elle désigne la partie française de l'itinéraire Eurovélo 1 (EV1) de la côte Atlantique. L'aménagement cyclable européen de plus de 8000 km inscrit sur le schéma directeur des véloroutes européennes, relie le Cap Nord en Norvège à Sagres au Portugal. L'itinéraire longe le littoral de l'océan Atlantique et traverse la Norvège, la Grande-Bretagne, l'Irlande, la France, l'Espagne et enfin le Portugal. La partie française nommée donc Vélodyssée, relie Roscoff en Bretagne à Hendaye dans les Pyrénées-Atlantiques (cf annexe 5). L'itinéraire cyclable de 1256 km en continu, s'impose comme la plus longue véloroute de France dont 80% de l'itinéraire est en site propre. Il se divise en

²³⁵ ROCHEFORT OCEAN TOURISME, *Carte des liaisons cyclables*, en ligne : <http://www.rochefort-ocean.com/sites/rochefort-ocean/files/fichiers/Carte-liaisons-cyclables-rochefort-ocean-verso.pdf>, (consulté le 05/06/2012).

trois grands tronçons : Roscoff-Nantes : 385 km ; Nantes-Royan : 463 km ; Royan-Hendaye : 408 km. L'itinéraire est ouvert sur deux autres eurovéloroutes, l'Eurovélo 4 et l'Eurovélo 6. Le choix du nom Vélodyssée a été réfléchi pour créer une identité forte autour de ce nouvel itinéraire français. Ce nom a été choisi pour les valeurs qu'il évoque, la liberté, l'accessibilité, l'écologie, la vitalité et l'exemplarité. « Il traduit la notion importante de l'itinérance. L'odyssée fait référence à la notion d'étapes, d'arrêts fréquents. La Vélodyssée, nom féminin, confère de la douceur et de la découverte²³⁶ ». Les acteurs du projet souhaitent ainsi faire ressortir la notion d'itinérance et font référence à une nouvelle forme de tourisme. De plus la Vélodyssée a été sous-titrée par *L'Atlantique en roue libre* afin de créer un positionnement géographique et faire référence à la promesse de liberté (d'itinéraire, de rythme, de personnalisation...).

Le projet Vélodyssée a été impulsé en 2008 par l'association des Départements et Régions Cyclables et par le Réseau National des Destinations Départementales. Il a ensuite été soutenu par la volonté partenariale de quatre régions, la Bretagne, les Pays de la Loire, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine et de dix départements. Une fois le processus lancé, en 2009, est créé le premier comité d'itinéraire, puis en juin 2010 le premier comité de pilotage. Enfin en octobre 2010 le projet est véritablement pris en main par les collectivités locales lorsque le département de Loire-Atlantique est désigné *Coordonnateur chef de file du projet commun*. Par la suite trois comités techniques ont vu le jour, un comité est chargé de la signalisation et de l'infrastructure, un second œuvre autour des services touristiques (le label *Accueil vélo* notamment) et enfin, un troisième comité s'occupe du marketing et de l'identité. De janvier à mars 2012, l'itinéraire a été numérisé afin de collecter les informations nécessaires pour la création d'un site Web. Depuis janvier un important programme de signalisation est en cours et une campagne de communication et de lancement du site Internet doit voir le jour dans quelques semaines. Enfin l'ouverture officielle de La Vélodyssée est prévue pour le 30 juin 2012.

²³⁶ DRC, Rn2D, *Comité d'itinéraire véloroute atlantique/Vélodyssée*, Hendaye, 2010, p.13, en ligne : <http://www.departements-regions-cyclables.org/page/le-comite-d'itineraire-ev1--p-35.html>, (consulté le 05/05/2012).

L'objectif principal de ce projet est de proposer un itinéraire, facile, continu, balisé et sécurisé. Les différents partenaires souhaitent pour juin 2012, assurer la continuité de l'itinéraire avec des hébergements, de la restauration, et des services touristiques annexes. Il s'agit ainsi de définir un itinéraire provisoire pour les sections non encore aménagées et de programmer des aménagements pour achever l'itinéraire. Ils souhaitent aussi, jalonner l'itinéraire de manière continue de Roscoff à Hendaye, ce qui consiste à la mise en place d'une signalisation cyclable uniforme pour les nouveaux aménagements, les itinéraires provisoires et les sections déjà existantes. Ils souhaitent également promouvoir le label national *Accueil Vélo*, pour garantir un accueil et des services adaptés aux besoins des touristes à vélo. Ce label de qualité opère dans quatre domaines : les hébergements touristiques, les loueurs et réparateurs de vélos, les Offices de Tourisme et syndicats d'initiatives et les sites de visites et de loisirs. Les services proposés doivent se situer à moins de 5 km de l'itinéraire et répondre à des critères d'accueil, d'équipement et de service garantissant une prestation adaptée aux cyclistes. Une dynamique touristique forte existe autour du projet, en raison des territoires traversés « parmi les leaders du tourisme français », avec « des points d'intérêts touristiques de renommée nationale voire internationale tout au long du parcours », et enfin avec « des territoires touristiquement puissants et à forte identité : patrimoine, gastronomie, paysages...²³⁷ ».

Dans le plan de communication pensé pour la Vélodyssée, les acteurs soulignent le fait qu'il s'agit d'un itinéraire accessible à tous, « familles, amis, couples, sportifs et contemplatifs, habitants, touristes... ». Il s'adresse aux itinérants ou aux excursionnistes à la journée. Toutefois ils essayent de cibler un public particulier, l'itinérant à vélo qu'ils qualifient de « cœurs de cibles pour l'année de lancement ». L'objectif est de toucher les touristes itinérants français ou étrangers déjà « initiés » et les « nouveaux pratiquants potentiels en quête de nouvelles formules de vacances²³⁸ » (familles, seniors, groupes d'amis...).

²³⁷ ANDRIEU Sabine, *La Vélodyssée de la naissance du projet à la gouvernance actuelle*, Loire Atlantique Tourisme, 2012, p. 5, en ligne : http://www.littoral-aquitain.fr/spip.php?action=accéder_document&arg=509&cle=9e66970f47082ceb887ff44e1908a7fcc5b6eeec&file=zip%2FJournée_Vélo_Littoral_Aquitain_20_janvier_2012_Presentations.zip, (consulté le 23/05/2012).

²³⁸ *Ibid*, p. 21.

Chaque collectivité locale s'est engagée sur trois ans de 2011 à 2013. Le montant de la participation forfaitaire a été établi à 15 000 € par an par département et par région (cas particulier de la Bretagne). La région Poitou-Charentes n'a pas souhaité être partenaire. Il s'agit de subvention de la part des départements et des régions concernées destinées à la réalisation du projet Vélodyssée. L'Etat s'est également investi, par une subvention à hauteur de 30 000 € en 2011. D'après les chiffres du rapport d'activité de la Vélodyssée (cf annexe 6), et avec la confirmation de Mme Sabine Andrieu, la coordinatrice nationale du projet, il est possible d'estimer les dépenses annuelles autour de 180 000 à 200 000 € par an depuis 2011²³⁹. Ces dépenses comprennent principalement des frais de coordination et de communication. En plus chaque région ou département doit effectuer des dépenses sur son territoire. Le Conseil Général de Charente-Maritime a financé la signalétique de l'itinéraire de La Vélodyssée, pour 350 000 €²⁴⁰.

2.2. Etat des lieux

Le rapport de la dernière réunion de mars 2012 du comité de pilotage de La Vélodyssée, effectué par l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC) établie un constat quelques mois avant l'ouverture de l'itinéraire²⁴¹.

Le premier est qu'il sera impossible que l'itinéraire soit totalement achevé et prêt pour l'ouverture prévue le 30 juin. Sabine Andrieu coordinatrice du projet rappelle que, « l'ouverture du 30 juin n'est pas à considérer comme une fin, mais comme le début de quelque chose », DRC ajoute « en effet, si La Vélodyssée devient publique cet été, la route des partenaires est encore longue pour parfaire l'itinéraire ». Selon la mission de numérisation, 96 % de l'infrastructure est réalisée et la mise en place de la signalisation est en cours. La marque nationale *Accueil vélo*, a été officiellement lancée le 15 mai dernier, ce

²³⁹ AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET DE RESERVATION TOURISTIQUES DE LOIRE-ATLANTIQUE, *Rapport d'activité 2011/La Vélodyssée*, 2011, p. 12, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=74122118_la_velodysee_rapport_activites_2011.pdf, (consulté le 04/06/2012).

²⁴⁰ Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012, (cf annexe 12).

²⁴¹ DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES, *La Vélodyssée*, en ligne : <http://www.departements-regions-cyclables.org/page/velodysee--ev1--p-27.html>, (consulté le 23/05/2012).

fut l'occasion de rassurer sur l'état du dispositif : « les outils sont désormais disponibles, les principes arrêtés, certains territoires déjà en plein déploiement ou adaptation²⁴² ».

La réussite et la lisibilité de La Vélodyssée, dépendra pour beaucoup de la promotion qui en est faite. Le comité technique Marketing du projet travaille toujours pour la réalisation et l'ouverture d'un site Web, *www.lavelodysee.com*, qui fournira une information touristique complète en 57 étapes. L'itinéraire sera également mis en valeur sur le site Internet de France Vélo Tourisme, qui est également en cour de réalisation. De plus il bénéficiera de fait d'une promotion au travers du site *www.eurovelo.com*. D'autres supports de communication ont également été pensés pour le lancement de La Vélodyssée, tels qu'une présentation-type, un doc pro, un kit partenaires (en cours) et une carte de présentation (validée à ce jour). Un dossier de presse français-anglais et un film de présentation sont désormais disponibles. La vidéo présente des cyclistes, pour la plupart à caractère itinérant, circulant sur les voies de l'itinéraire de La Vélodyssée²⁴³. Elle fait référence surtout au littoral puisque cet itinéraire longe la côte atlantique, ainsi qu'au paysage et au patrimoine découvert sur le chemin. Le film se termine par le slogan, « A chacun sa Vélodyssée en famille, entre amis, à deux... Plus de 1200 km pour vous faire plaisir à vélo²⁴⁴ ». Aussi des topo-guides vont-être édités par le secteur privé, cela prouve que cet itinéraire possède un potentiel. Un guide vélo aux éditions Ouest-France, *De la Loire à la Gironde - L'Atlantique en roue libre*, de Michelle Bonduelle, vient tout juste d'être publié.

Chaque département essaie d'achever l'itinéraire ainsi que la pose de la signalétique avant le 30 juin date d'ouverture de La Vélodyssée. En Bretagne l'ensemble du parcours est ouvert constate Catherine Girard coordinatrice du projet de la région Bretagne, même si quelques sections restent encore à parfaire, quant à la signalisation elle sera achevée courant juillet, puisque le Morbihan n'a pas tout à fait terminé. Il reste encore quelques aménagements inachevés comme dans les Pyrénées-Atlantiques, en Charente-Maritime et d'autres régions sont déjà bien avancées comme la Vendée qui a même totalement terminé. Le parcours de la Vélodyssée en Charente-Maritime est prévu sur 150 km dont 100 km en

²⁴² DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES, *Lancement de la marque Accueil Vélo*, mai 2012, en ligne : <http://www.departements-regions-cyclables.org/page/index.php?p=64&ref=19>, (consulté le 21/05/2012).

²⁴³ ANDRIEU Sabine, *La Vélodyssée, l'Atlantique en roue libre*, in *Youtube*, publié le 11/05/2012, en ligne : <http://www.youtube.com/watch?v=KDBKGmaMPQ0>, (consulté le 22/05/2012)

²⁴⁴ *Idem*.

site propre (dont les voies vertes). Quelques portions de l'itinéraire sont en cours d'aménagement, d'autres en cours de réflexion. Le parcours a été récemment identifié, il part du pont du Brault (au nord à la limite avec la Vendée) et nécessite la création d'une passerelle pour le passage des cyclistes, son ouverture est prévue pour septembre. Il passe ensuite par Marans et longe le canal de Rompsay (ou canal de Marans) jusqu'à La Rochelle via Dompierre-sur-Mer et Périgny. Pour le moment cette partie n'est pas aménagée, un chemin existe au bord du canal qui nécessite des travaux pour améliorer la sécurité et le confort de l'usager. Cet aménagement fait partie des priorités du nouveau plan vélo de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle²⁴⁵. La ville de La Rochelle est totalement pourvue d'aménagements cyclables, la circulation à vélo y est aisée, il existe à certains points de la ville des signalétiques pour rejoindre Rochefort. Le parcours de La Rochelle jusqu'à Rochefort s'effectue dans un premier temps sur la côte littorale, Aytré, Angoulins, Châtelailon-Plage, les Boucholeurs, puis s'engage sur une véloroute qui traverse Yves, Saint-Laurent-de-la-Prée puis Rochefort. Les dommages effectués par le passage de la tempête Xynthia sont encore perceptibles, c'est pourquoi le long de la plage d'Aytré, la portion est momentanément coupée pour cause de travaux et un itinéraire bis devrait être mis en place. La ville de Rochefort est comme La Rochelle bien équipée pour la circulation des cyclistes. L'itinéraire suit son cours ensuite vers Tonnay-Charente et Cabariot par un chemin jalonné et rejoint la voie verte de Cabariot à Hiers-Brouage en passant par Trizay et Saint-Agnant. Une fois la voie verte terminée, l'itinéraire emprunte provisoirement une piste cyclable jusqu'à Marennes puis de Marennes à Ronce-les-Bains. L'itinéraire définitif devrait longer la Charente-Seudre par le chemin de halage existant jusqu'à Marennes puis emprunter ensuite des pistes cyclables en sites propres. Ce parcours fait l'objet d'études environnementales car les travaux nécessitent des autorisations administratives puisqu'il s'agit d'une zone Natura 2000. A Ronce-les-Bains, l'itinéraire retrouve une voie verte qui longe le littoral jusqu'à Saint-Palais-sur-Mer. Pour rejoindre Royan il faut emprunter la route puisque le parcours n'est pas encore aménagé, de-là les itinérants peuvent prendre le bac qui marque le

²⁴⁵ CDA LA ROCHELLE, *Schéma directeur en faveur du vélo 2012-2024*, 2012, p. 61-62, en ligne : <http://www.agglo-larochelle.fr/services/PDF/SchemaLiaisonsCyclables2012.pdf>, (consulté le 22/05/2012).

terminus charentais et mène à la pointe de Grave où la Vélodyssée se poursuit en Gironde²⁴⁶.

La promotion de l'itinéraire en Charente-Maritime n'est pas encore tout à fait visible. Pour le moment il existe comme nous l'avons vu précédemment une brochure papier de huit pages s'intitulant *Mes Balades nature* sur laquelle est présenté sommairement l'itinéraire. Sur le site Internet du Conseil Général, une carte interactive de l'itinéraire est prévue avec des tracés GPS téléchargeables qui devraient être disponibles avant le 30 juin prochain. Une petite brochure plus spécifique est également prévue mais Julie Guitard du Conseil Général certifie qu'il ne sera pas possible d'éditer un document précis pour La Vélodyssée en raison du coût trop élevé de sa production²⁴⁷. La communication de l'itinéraire et des prestataires labélisés émanera des Offices de Tourisme puis de Charente-Maritime Tourisme puis du site de La Vélodyssée. Dans un premier temps, l'équipe compte délivrer l'information par une marque blanche du site www.lavelodysee.com. Elle souhaite fournir une information générale sur l'itinéraire et une liste des sites labélisés et créer une newsletter. Par la suite il est envisagé de créer une information plus spécifique avec une description détaillée de l'itinéraire en Charente-Maritime. L'objectif des Offices de Tourisme est d'amasser beaucoup d'informations sur le réseau cyclables et La Vélodyssée du département. Il s'agit de bien regrouper l'affichage en termes d'accueil vélo et de structurer l'information. Le Pays rochefortais devrait éditer une carte et certains Offices de Tourisme essaient dans la mesure du possible d'intégrer l'itinéraire de La Vélodyssée à leurs plans touristiques. Les clients dans les Offices de Tourisme font la demande d'une carte générale de l'itinéraire, Véronique Marchand de Charente-Maritime Tourisme, espère l'édition d'une carte pour 2013 avec l'itinéraire détaillé²⁴⁸. Prochainement Charente-Maritime Tourisme compte faire une liste des prestataires ayant le label Accueil Vélo sur leur site internet, qu'elle actualisera régulièrement. L'idéal serait de faire une carte de La Vélodyssée avec les sites labellisés et de la connecter avec une information générale. Une conférence de presse est prévue fin juin

²⁴⁶ GUERIN Olivier, « La Vélodyssée sur la ligne de départ », in *Sud-Ouest*, publié le 29/04/2012, en ligne : <http://www.sudouest.fr/2012/04/29/la-velodysee-sur-la-ligne-de-depart-701673-1435.php>, (consulté le 16/05/2012).

²⁴⁷ Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012, (cf annexe 12).

²⁴⁸ Transcription de l'entretien avec Véronique Marchand, Directrice adjointe de Charente-Maritime Tourisme et experte conseil, le 25/05/2012, (cf annexe 11).

pour faire la promotion de l'itinéraire à l'échelle départementale. Au mois d'août, lors de la semaine fédérale du cyclotourisme qui se déroulera à Niort, différents circuits seront organisés dans la région dont un autour du 3 ou 4 août sur La Rochelle. A l'occasion, un village d'animation devant la médiathèque Michel Crépeau sera mis en place dans lequel le Conseil Général et Charente-Maritime Tourisme tiendront un stand afin d'informer sur la pratique itinérante, sur le tourisme à vélo et de donner des informations et des documents sur La Vélodyssée. De plus tout au long de l'été des animations sont prévues sur l'itinéraire, afin de le présenter aux locaux et dont les premiers voyageurs de La Vélodyssée pourront profiter. Au cours du mois de septembre, une grande inauguration de l'itinéraire aura lieu à l'occasion de l'ouverture de la passerelle qui relira les deux départements de Vendée et de Charente-Maritime.

2.3. Structuration de l'offre de service globale autour de La Vélodyssée : exemple de la Charente-Maritime

Les Comités départementaux et Régionaux du Tourisme doivent s'investir dans le projet national de La Vélodyssée et doivent répondre aux engagements suivant :

- Animer le réseau des prestataires (hébergeurs, OT...)
- Intégrer La Vélodyssée® dans les documents de promotion en utilisant la charte graphique
- Assurer la diffusion et l'animation des labels retenus
- Respecter le délai d'ouverture en juin 2012
- Participer financièrement au projet chaque année pendant 3 ans

De plus les Départements ou les Régions doivent s'engager à :

- Appliquer et diffuser localement les décisions techniques dans les opérations réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage ou par ses partenaires,
- Respecter la Charte de signalisation,
- Respecter le délai d'ouverture en Juin 2012,
- Participer financièrement au projet chaque année pendant 3 ans,
- Assurer le financement de la signalisation²⁴⁹.

²⁴⁹ ANDRIEU Sabine, *La Vélodyssée de la naissance du projet à la gouvernance actuelle*, op.cit. p. 9-10.

Chaque Département est responsable de l'élaboration du schéma de signalisation à son échelle, en considérant la totalité de l'itinéraire et de la structuration de l'offre de service globale autour de La Vélodyssée et en intégrant la nouvelle dynamique de labellisation nationale, *Accueil Vélo*. L'objectif principal pour ce début de labellisation est qu'il y ait suffisamment d'hébergeurs formés à l'Accueil Vélo pour accueillir les cyclistes dès la première année.

Avec la marque Accueil vélo, l'Etat a souhaité organiser le tourisme à vélo à l'échelle nationale. C'est l'association France Vélo Tourisme qui supporte la démarche en réunissant des acteurs institutionnels et des représentants d'entreprises depuis 2011 et qui « a pour but de développer l'économie touristique liée au vélo²⁵⁰ ». Le dispositif Accueil Vélo a été l'initiative de la Région Centre et de son Comité Régional du Tourisme afin de développer un réseau de prestataires dans le cadre de la Loire à vélo. Désormais, la propriété de la marque Accueil Vélo est partagée par le Comité Régional du Tourisme Centre - Val de Loire et l'association France Vélo Tourisme. Le but est de développer une offre homogène et identifiable de services adaptés aux touristes à vélo. « Accueil Vélo est une marque mise à la disposition des collectivités territoriales, des institutionnels du tourisme et des entreprises impliqués dans le développement du tourisme à vélo. [...] L'objectif est de développer cette marque sur les territoires offrant des itinéraires cyclables touristiques, balisés et respectueux du cahier des charges national des véloroutes et voies vertes²⁵¹ ». Accueil Vélo rassemble quatre catégories de services, les hébergements touristiques, les loueurs et réparateurs de vélos, les Offices de Tourisme et syndicats d'initiative, ainsi que les sites de visites et de loisirs. Les professionnels ou infrastructures pouvant adhérer à ce dispositif doivent proposer ou offrir des services relevant des critères obligatoires du référentiel de qualité Accueil Vélo. Il est envisagé prochainement d'impliquer une cinquième catégorie concernant les restaurateurs.

Pour utiliser la marque Accueil Vélo les professionnels doivent respecter un certain nombre de critères :

²⁵⁰ FRANCE VELO TOURISME, *Guide pratique Accueil Vélo*, 2012, p. 3, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=78103021_FVT_GUIDE_PRATIQUE_ACCUEIL_VELO_DEFINITIF_2012.pdf, (consulté le 24/05/2012).

²⁵¹ *Idem*.

- être situés à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé et sécurisé (répondant au cahier des charges national des véloroutes et voies vertes),
- respecter les critères obligatoires du référentiel de qualité Accueil Vélo propre à sa catégorie et conforter son offre touristique avec des services optionnels,
- s'acquitter d'une contribution à la mise en œuvre de la marque Accueil Vélo de 200 euros pour 3 ans²⁵².

Une fois ces conditions assurées, une visite de contrôle sera réalisée afin de vérifier, auprès du professionnel, le respect des critères listés dans le référentiel de qualité Accueil Vélo. Si tel est le cas, le professionnel se voit attribuer le droit d'utiliser la marque pour une durée de 3 ans, renouvelable après une nouvelle visite de contrôle. En cas de non-respect du référentiel de qualité Accueil Vélo sur lequel le professionnel s'est engagé, l'organisme évaluateur peut prononcer son exclusion du réseau.

A titre d'exemple voici les critères à respecter par deux catégories.

Dans le cas d'un hébergement la charte est la suivante :

- Mettre à la disposition des touristes à vélo les informations touristiques et de service utiles à leur séjour ;
- Être en mesure de conseiller le touriste à vélo sur le déroulement de son séjour ;
- Informer les touristes à vélo sur les conditions météorologiques ;
- Pouvoir assurer le transfert des bagages des touristes à vélo au prochain point d'hébergement (gratuit ou payant) ;
- Donner la possibilité de réserver un hébergement ou taxi, etc. (gratuit ou payant) ;
- Offrir aux touristes à vélo la possibilité de laver et sécher leur linge (gratuit ou payant) ;
- Mettre à la disposition des touristes à vélo un service de location de vélos (payant ou gratuit) ;
- Mettre à la disposition des touristes à vélo des accessoires sur place ou à proximité (gratuit ou payant) ;
- Être équipé d'un abri à vélos sécurisé de plain-pied ;
- Pouvoir mettre à disposition un kit de réparation complet pour les petites avaries ;
- Disposer des équipements nécessaires pour le nettoyage des vélos ;

²⁵² *Ibid*, p. 5.

- Offrir un espace détente ;
- Offrir un petit déjeuner adapté aux touristes à vélo ;

Quelques services optionnels peuvent-être ajoutés selon le choix du prestataire²⁵³.

Dans le cas d'un site de visite ou de loisir, la charte est la suivante :

- L'établissement doit être un site de visite ou de loisir proposant un accueil physique.
- L'amplitude d'ouverture du site doit être de 50 jours / an minimum, dont les mois de juillet et d'août.
- un parc de stationnement vélo
- un panneau informatif traduit en anglais sur les réparateurs / loueurs de vélos, les coordonnées de l'Office de Tourisme ou du Syndicat d'initiative le plus proche
- un point d'eau potable mis à disposition des touristes à vélo visitant le site
- des sanitaires mis à disposition des touristes à vélo visitant le site
- de la documentation vélo

Quelques services optionnels peuvent-être ajoutés selon le choix du prestataire²⁵⁴.

Les critères des Offices de Tourisme et des Syndicats d'initiative, ainsi que ceux des loueurs et réparateurs de vélo sont disponibles sur le Guide Pratique Accueil Vélo.

D'après l'entretien avec Véronique Marchand de Charente-Maritime Tourisme qui est chargée de la médiation et de la labellisation sur le projet de La Vélodyssée, le processus est bien lancé dans le département²⁵⁵. Il faut savoir que le territoire était encore récemment totalement dépourvu de ce type de label. L'accueil des cyclistes itinérants était très peu considéré par le Conseil Général ou par l'Agence Départemental du Tourisme. La structuration de l'offre est donc une épreuve pour le département, plus que pour d'autres à l'image de la Loire-Atlantique et de la Bretagne où des labels existants sont déjà efficaces et pérennes. Il est possible de retracer le développement de la labellisation Accueil Vélo en Charente-Maritime. Le processus commence réellement en février 2012, alors qu'un retard important était à constater au niveau national pour le développement du label, le

²⁵³ *Ibid*, p. 6-10.

²⁵⁴ *Ibid*, p. 18-19.

²⁵⁵ Transcription de l'entretien avec Véronique Marchand, Directrice adjointe de Charente-Maritime Tourisme et experte conseil, le 25/05/2012, (cf annexe 11).

département a lui-même débloquent la situation par la mise en place d'un Comité Technique Départemental, chargé d'étudier et de valider les dossiers pour une possible labellisation des prestataires. Les professionnels²⁵⁶ travaillant sur le dossier ont pu alors commencer à définir des critères pour sélectionner des prestataires éligibles. Une présélection a été entamée en amont par les offices du tourisme, les pays et partenaires depuis l'année dernière. Aussi le Comité de pilotage national réuni le 13 mars avait quasiment arrêté l'ensemble des critères²⁵⁷. Le 19 mars dernier, une réunion départementale des prestataires a permis le lancement de la labellisation et des visites. Le label Accueil Vélo est payant sauf pour l'année de lancement 2012. Pour inciter les prestataires, l'ADT de Charente-Maritime a décidé de prendre en charge les cotisations jusqu'en 2015, ce qui a été bien perçu par les prestataires. Les grilles de contrôle permettent d'évaluer l'accueil et les services des prestataires lors de visites et sont spécifiques à chaque catégorie²⁵⁸. Ces grilles ne sont parvenues aux départements qu'à la mi-mai, en attendant les professionnels de Charente-Maritime avaient établi une grille de contrôle provisoire afin de commencer à évaluer les prestataires. A partir de mars, les premières visites ont commencé notamment dans le Pays Rochefortais qui était déjà prêt. Après la visite, il en va du ressort du Comité Technique Départemental, qui peut donner trois avis possibles, « favorable » dans ce cas le prestataire respecte tous les critères obligatoires ; « favorable sous conditions avec délai imposé », le prestataire est en train de réaliser des travaux ou compte réaliser les aménagements nécessaires très prochainement, dans ce cas une nouvelle visite de contrôle sera effectuée ; enfin « refus ». Si l'avis est favorable Charente-Maritime Tourisme rédige le courrier et l'envoie aux prestataires avec copie au référent vélo, à l'Office de Tourisme et au(x) tête(s) de réseaux concernée(s) confirmant la labellisation. Les prestataires signent ainsi un engagement, vis à vis du respect du label. Lors de la dernière réunion du Comité, 23 dossiers ont été analysés. Rochefort avait pris un temps d'avance, le Pays est prêt pour constituer son réseau d'accueil vélo. Depuis le début d'année, il a, par exemple, aménagé de nouveaux stationnements vélos aux abords des sites de visite. Les chambres d'hôte profitent d'une labellisation prioritaire du fait de la

²⁵⁶ DIRECCTE Poitou-Charentes- Agnès Mathe, Charente-Maritime Tourisme-Véronique Marchand, Association Française Véloroutes et Voies Vertes-Philippe Aubert, Conseil Général 17- Julie Guitard, l'Union Départementale des Offices de Tourisme et des Syndicats d'initiatives- Pascale Hervouet, le référent vélo de chaque pays concerné, tête de réseau.

²⁵⁷ FRANCE VELO TOURISME, *Guide pratique Accueil Vélo*, op.cit.

²⁵⁸ Quatre catégories : hébergements touristiques ; loueurs et réparateurs professionnels de vélo ; Offices de Tourisme et Syndicats d'initiative ; sites de visite et de loisirs.

préférence ces types d'hébergement de la part des vélotouristes. Les campings manifestent un certain intérêt, l'objectif de la prochaine réunion du Comité le 21 juin, sera la visite des campings. Des dossiers sont en cours sur La Rochelle et Marennes. En Pays d'Aunis les offres sont moins nombreuses et la labellisation risque de prendre d'avantage de temps. Les hôtels rencontrent quelques difficultés car ils doivent construire le local pour accueillir les vélos.

Ensuite, dès septembre, Charente-Maritime Tourisme souhaite animer le réseau des prestataires, comme point de départ de la nouvelle dynamique autour du vélo et peut-être les conseiller sur d'autres labels complémentaires (exemple : clé verte). Il existe aussi une forte demande des Tours opérateurs qui sont à la recherche de produits vélo. L'entreprise *Nature et découverte* souhaite monter un produit vélo. L'objectif est également de trouver des prestataires proches de chaque point d'hébergements labélisés qui puissent faire le transport des bagages jusqu'à la prochaine étape. Par exemple à Rochefort le loueur de vélo effectue le service mais le Pays Royannais recherche ce type de prestation, pour le moment le transfert des bagages s'effectue par les hébergeurs mais lors de la pleine saison ils n'en n'auront pas forcément le temps. Tout cela nécessite de l'organisation.

Le processus de labellisation requiert beaucoup de temps du fait qu'il nécessite la collaboration de plusieurs acteurs ceux du département (Conseil Général et Agence Départementale du Tourisme), les professionnels du tourisme au niveau des pays et enfin les prestataires de services. De plus au départ Véronique Marchand reconnaît qu'elle avait une certaine appréhension par rapport à la motivation des professionnels, finalement il s'est avéré que le projet a été très bien reçu et une mobilisation croissante s'est mise en place. Elle constate aussi une très bonne coopération sur le projet avec les Pays du département. Le projet se structure autour d'un réseau organisé dont le pilote est Charente-Maritime Tourisme et s'appuie sur un référent vélo par territoire connaissant très bien l'itinéraire. Il y a donc une bonne mobilisation générale. En Charente-Maritime, Véronique Marchand a dû se dévouer presque entièrement à ce dossier²⁵⁹. Au final, les différents acteurs ayant été très réceptifs, le projet de labellisation en Charente-Maritime est en bonne voie.

²⁵⁹ Transcription de l'entretien avec Véronique Marchand, Directrice adjointe de Charente-Maritime Tourisme et experte conseil, le 25/05/2012, (cf annexe 11).

Le projet national de La Vélodyssée, se voulait exemplaire, et jusqu'à présent il devrait tenir son cahier des charges et respecter l'ouverture pour le 30 juin. Evidemment tout n'est pas encore achevé mais la majorité des travaux liés aux aménagements devraient être terminés au cours de l'année 2012. Le label Accueil Vélo est quand à lui bien développé sur l'itinéraire, comme nous l'avons vu en Charente-Maritime le processus est encore en cours. Tout ce projet a lancé une dynamique autour du tourisme itinérant, il a réussi à réunir plusieurs départements et régions autour d'un projet fédérateur. La Vélodyssée sera le cadre idéal pour découvrir la côte atlantique et ses différents patrimoines, dans ce sens la labellisation et la signalisation des sites de visites à proximité de l'itinéraire devrait permettre la valorisation auprès des cyclistes de ces espaces culturels et du patrimoine. Pour certain territoire comme la Charente-Maritime elle va jouer un rôle d'impulsion dans leur politique du tourisme à vélo et dans la valorisation du département. Comme le rappelle Stéphane Villain, président de Charente-Maritime Tourisme « les cyclistes traverseront tous les paysages du département, les marais, les villes d'histoire, le littoral et la forêt. Qui plus est, la Vélodyssée représentera la colonne vertébrale des [...] pistes cyclables existantes²⁶⁰ ». Les professionnels sont assez confiants dans la réussite du projet. La bonne coordination des acteurs, unis autour d'un même objectif, a permis l'avancée du projet et permettra sa réussite et la continuité de l'itinéraire dans le futur.

3. Potentiel de développement du tourisme à vélo en Charente-Maritime : forces, enjeux et perspectives

Le département par sa position géographique, la diversité de son patrimoine culturel, la richesse de ses paysages, possède de nombreux atouts pour orienter son développement touristique vers l'arrière pays. A ce titre, le développement d'itinéraires cyclables, en exploitant les nombreuses et diverses voies de communication abandonnées ou peu valorisées pourrait permettre par le biais du vélotourisme de rééquilibrer l'activité touristique entre le littoral et les pays intérieurs.

²⁶⁰ GUERIN Olivier, « La Vélodyssée sur la ligne de départ », in *Sud-Ouest*, publié le 29/04/2012, en ligne : <http://www.sudouest.fr/2012/04/29/la-velodysee-sur-la-ligne-de-depart-701673-1435.php>, (consulté le 16/05/2012).

3. 1. Un territoire déjà très touristique

Le département est l'une des destinations touristiques phares en France du fait de l'attractivité de son littoral. « En 2010, la Charente-Maritime conserve son rang de 2ème destination touristique choisie par les Français. Avec 3% de part de marché, elle se positionne derrière le Var (3,6%), mais devant l'Hérault (2,9%) et la Vendée (2,5%)²⁶¹ ». Le département bénéficie d'une notoriété et d'une fréquentation touristique majeure. Le territoire est fortement marqué par le tourisme balnéaire qui profite de l'existence de belles plages et de conditions climatiques favorables. La Charente-Maritime a créé son image autour de ses cités balnéaires, de ses kilomètres de plage et de ses îles renommées, l'île de Ré et l'île d'Oléron. Le flux touristique est donc largement concentré sur le littoral, « l'intérieur, pourtant beaucoup mieux desservi par les différents moyens de communication, reste toujours quelque peu à l'écart de la fréquentation touristique²⁶² ». Toutefois la ville de Rochefort a su profiter de cet engouement touristique et propose ainsi un choix d'activités de plein air, de loisirs et culturelles très diversifiés, notamment avec la Corderie Royale et gagne chaque année des touristes. Cela prouve que l'attractivité du littoral peut s'étendre à l'intérieur du pays si les offres sont disponibles. Dans ce sens les pouvoirs publics ont fait des efforts « pour promouvoir le tourisme vert [...] les aides [...] ont porté sur le développement de la capacité d'accueil de la petite hôtellerie, des gîtes et des campings, mais aussi sur le développement des équipements de loisirs²⁶³ ». La Charente-Maritime en 2009 avait une capacité d'accueil de 225 544 lits touristiques marchands dont la plupart sont répartis à proximité du littoral. Toutefois l'hébergement marchand est en développement sur le territoire intérieur, de 2006 à 2009, l'offre a augmenté de 18% dans le Pays d'Aunis, de 16% dans le Pays des Vals de Saintonge, de 8 % dans le Pays de Saintonge Romane et de 37% dans le Pays de Haute Saintonge²⁶⁴. Une renommée touristique établie peut conforter le touriste dans le choix de sa destination, lui garantissant un accueil de qualité, la présence de nombreux services et d'activités touristiques riches et diversifiées. La Charente-Maritime est dans la situation d'un

²⁶¹ OBSERVATOIRE DU TOURISME DE LA CHARENTE-MARITIME, *Bilan d'année*, 2010, p. 7, en ligne : http://www.observatoire.en-charente-maritime.com/sites/observatoire.en-charente-maritime.com/files/sites/observatoire_du_tourisme_charente-maritime_tourisme/files/domain-id/bilan_dannee_2010_0.pdf, (consulté le 05/06/2012).

²⁶² MESPLIER, Alain, *Le tourisme en France*, Baume-les-Dames, Bréal, 1995, p. 287.

²⁶³ MESPLIER, Alain, *Le tourisme en France*, Baume-les-Dames, Bréal, 1995, p. 288.

²⁶⁴ OBSERVATOIRE DU TOURISME DE LA CHARENTE-MARITIME, *Mes chiffres clés, édition 2010-2011*, p. 3 en ligne : <http://www.observatoire.en-charente-maritime.com/tourisme/les-chiffres-cles>, (consulté le 30/05/2012).

territoire déjà touristiquement développé, son image et sa réputation sont établies. Dans ce contexte, le développement d'une nouvelle activité comme le tourisme à vélo ne peut qu'être facilité et au delà de fidéliser la clientèle existante, permettre de diversifier l'offre touristique du territoire et ainsi attirer un nouveau public. Les véloroutes et voies vertes plus spécifiquement constituent une infrastructure de déplacement local propre à faciliter les trajets dans des zones saturées à laquelle s'ajoute un espace linéaire dédié aux loisirs et une voie de déplacement doux au long cours, à même de mieux répartir le flux touristique d'un territoire²⁶⁵. Le projet de La Loire à Vélo a joué sur ce potentiel de diversification, le Val de Loire étant clairement identifié pour ses châteaux, cette offre de tourisme à vélo a permis de développer une nouvelle activité, de proposer de découvrir le territoire autrement, de valoriser le petit patrimoine et le paysage préservé le long du fleuve.

Le territoire de Charente-Maritime est propice au développement du tourisme à vélo et adapté à la pratique de la bicyclette. Le territoire constitue un formidable terrain pour le développement des voies douces en raison de la faible déclivité de son relief, le rendant accessible à tous et notamment aux familles et aux enfants. Le département est d'autant plus intéressant qu'il est doté d'un patrimoine riche et varié et bien réparti. Il est possible d'une part de découvrir différents types de paysage, les 42 201 ha de marais appartenant au Parc Interrégional du Marais Poitevin, le littoral avec 460 km de côtes, les 2600 km de cours d'eau, la forêt de 102 000 ha et d'autre part d'approfondir ses connaissances sur la nature avec 14 espaces *Pôles Natures*. De plus les touristes à vélo et plus particulièrement les itinérants sont très friand de découverte du patrimoine architectural et culturel. Le département en est richement doté avec un réseau de fortifications le long du littoral unique en France (forts, citadelles, villes fortifiées), 855 Monuments historiques classés ou inscrits dont plus de 200 églises romanes, une grande diversité de demeures et de châteaux et plus de 85 musées thématiques, des sites archéologiques, des sites et villages pittoresques²⁶⁶. « Les pays intérieurs représentent 44% de l'offre culturelle départementale (38% pour le littoral et 18% pour les territoires insulaires). Ils concentrent la majeure partie des sites liés aux thématiques "Patrimoine historique" et "Edifices religieux", ainsi que 40% de l'offre liée

²⁶⁵ HECKER Anne, « Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques » in BERNIER Xavier, *Transport et tourisme*, Cahiers de Géographie n° 4, Chambéry, EDYTEM, 2006, p. 200.

²⁶⁶ OBSERVATOIRE DU TOURISME DE LA CHARENTE-MARITIME, *Mes chiffres clés, édition 2010-2011, op.cit.*, p. 2.

à la thématique “Musées”²⁶⁷ » (cf annexe 7). S’ajoute à cela un patrimoine gastronomique, « la Charente-Maritime a d’excellents produits et un savoir-faire de très grande qualité » dont deux produits emblématique : le Cognac (bien que plus identifié à la Charente) et les huîtres Marennes Oléron²⁶⁸.

Le territoire bénéficie d’un large choix de structures et d’équipements de loisirs dont quelques uns ont acquis une notoriété importante comme l’aquarium de La Rochelle ou le Zoo de la Palmyre. De plus le département possède deux îles où le vélo est roi, l’île de Ré et l’île d’Oléron. Déjà 40% des séjours vélos (2,2 millions) se concentrent sur le littoral atlantique, la Vendée et la Charente Maritime captant à elles seules 20% des séjours (plus de 1 million)²⁶⁹. Un atout supplémentaire que possède le département, est son important réseau ferroviaire qui permet d’accéder plus facilement aux itinéraires. Il dessert les villes, de La Rochelle, Rochefort, Saintes, Royan et quelques autres communes, les TER régionaux (Poitou-Charentes) sont équipés d’un compartiment spécialement dédié au vélo. La Charente-Maritime profite donc d’un attrait touristique bien installé. Le potentiel d’aménagement de véloroutes et voies vertes est important. Il existe un réseau de lignes ferroviaires secondaires et de liaisons intra-départementales, développées à la fin du XIX^e siècle, aujourd’hui ces lignes ne sont plus fréquentées, la plupart sont désaffectées (cf annexe 8²⁷⁰). Il est possible de réhabiliter ces voies ferrées pour en faire des voies de loisirs de même que les chemins de halage ou les sentiers qui longent en partie les voies d’eau du département. Que ce soit les lignes de chemins de fer désaffectées, les cours d’eau ou les petites routes à faible trafic, le département possède de nombreuses voies adaptées pour aménager de nouvelles véloroutes et voies vertes. Bien sûr, ceci dépendra largement de la volonté d’allouer les budgets nécessaires à une politique vélo ambitieuse. Ces nouvelles infrastructures sont susceptibles d’attirer de nouveaux touristes et de diversifier l’offre touristique, elles constituent un intérêt économique lié aux services et permettent de mieux répartir les touristes sur le territoire pour une meilleure valorisation du patrimoine des pays intérieurs et du tourisme rural. Elles sont aussi vectrices d’écomobilité touristique, comme le

²⁶⁷ CDT CHARENTE-MARITIME, *Schéma départemental de développement durable du tourisme*, 2006, p. 21, en ligne : <http://www.pro.en-charente-maritime.com/sites/pro.en-charente-maritime.com/files/rapport-phase3-schema.pdf>, (consulté le 05/05/2012).

²⁶⁸ *Ibid*, p. 20.

²⁶⁹ ATOUT FRANCE, Grande Angle spécial Economie du vélo, 2009.

²⁷⁰ LAMBERT Zoé, Carte présentant le développement du réseau ferroviaire de la région Poitou-Charentes entre 1853 et 1930, Service régional de l’inventaire de Poitou-Charentes, 2007, en ligne : http://inventaire.poitou-charentes.fr/patind/pi/7voies/7voies_ferroviaire.html, (consulté le 31/05/2012).

met en avant le Conseil Régional de Poitou-Charentes, « le vélo est également bien adapté pour certains déplacements touristiques. Son usage permettrait de réduire l'impact, sur les espaces régionaux les plus sensibles, de la forte fréquentation motorisée en période estivale²⁷¹ ».

3.2. Perspectives pour la Charente-Maritime

Comme nous avons pu le voir précédemment, l'offre en matière d'infrastructures véloroutes et voies vertes est encore insuffisante dans le département. Certains territoires en sont totalement dépourvus notamment les pays de Saintonge Romane et de Vals de Saintonge, bien qu'ils soient dotés de richesses patrimoniales et paysagères. L'enjeu pour le département de Charente-Maritime serait donc de diversifier son offre touristique ; de mieux répartir la pression touristique sur le territoire en aménageant des voies cyclables sur d'autres espaces du département ; de valoriser ses zones rurales et préserver le littoral des impacts du tourisme de masse ; de développer des projets dans le sens du tourisme durable ; et enfin de valoriser et protéger les richesses patrimoniales du département avec des accès par voies douces pour ainsi éviter la sur-fréquentation des sites par les véhicules motorisés et mettre en valeur le petit patrimoine délaissé à l'écart des grands axes touristiques routiers. L'Espagne dont les zones côtières sont l'été bondées de touristes, l'a bien compris en développant *las vías verdes*. « L'objectif du projet espagnol réside dans une redistribution de la pression touristique, les voies vertes contribuant à décongestionner les zones sur-fréquentées, et à développer un tourisme diffus et de meilleure qualité, moins agressif pour les paysages et porteur de retombées économiques et d'emplois pour les zones désertifiées de l'arrière-pays²⁷² ». Le littoral vendéen est aussi très fréquenté, afin de proposer une offre touristique de plein air, le département a aménagé des pistes cyclables sur l'ensemble de son espace y compris rural. Avec une offre de structure adaptée, les touristes de Vendée déclarent à 40 % faire du vélo et ceux des Landes à 50%²⁷³. Les infrastructures véloroutes et voies vertes, sont profitables aux vacanciers souhaitant se

²⁷¹ CONSEIL REGIONAL DE POITOU-CHARENTES, *Approbation du Plan Vélo Régional*, 2012, p. 1, en ligne : http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2012-01-16-cp/12CP0028_VI1.pdf, (consulté le 13/05/2012)

²⁷² HECKER Anne, « Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques » in BERNIER Xavier, *Transport et tourisme*, Cahiers de Géographie n° 4, Chambéry, EDYTEM, 2006, p. 205.

²⁷³ *Ibid*, p. 200.

déplacer sur leurs lieux de villégiatures, mais elles sont également d'une grande utilité pour les populations locales en quête de déplacements utilitaires ou de loisirs sur des voies douces.

Les collectivités locales doivent s'unir et faire un effort de cohérence pour aboutir à la construction d'un réseau cyclable départemental équilibré. Comme la politique départementale le laisse entendre, le Conseil Général souhaite améliorer et développer ses infrastructures afin de créer des voies sur au long court. La création de nouveaux aménagements jalonnés et sécurisés, la mise en place d'infrastructures adaptées à l'accueil des cyclistes (toilettes, aires de pique-nique, stationnements vélos aux abords des sites culturelles et de loisirs...), la création de boucle pour accéder aux divers éléments du patrimoine, l'édition de topoguides, de cartes et brochures touristiques dédiés à l'itinérance et l'entretien régulier des aménagements sont nécessaires. Une fois un réseau d'itinéraires de qualité constitué, les acteurs privés trouvent les conditions pour proposer des services aux touristes itinérants, (hébergements, locations et réparations de vélo, restaurations,...). L'avenir du tourisme à vélo devrait être assuré grâce au renouveau que va créer La Vélodyssée et à la prise de conscience qu'une nouvelle forme de tourisme apparaît avec l'engouement croissant pour la pratique itinérante. Dans cette dynamique le département devra respecter quelques points importants pour pouvoir « drainer des flux générateurs de recettes²⁷⁴ ». Il s'agit tout d'abord de conserver et de créer des infrastructures de qualité, jalonnées et sécurisées et de structurer autour de l'itinéraire un ensemble de services et de propositions d'activités. Il en va de l'intérêt des collectivités locales de s'unir et de travailler en coopération et d'inciter les communes à respecter leurs engagements notamment en ce qui concerne l'entretien des chemins et de la signalétique²⁷⁵. L'expérience de La Vélodyssée a montré l'efficacité du travail commun de ces collectivités. Un bon moyen de faire avancer les projets est de permettre à une personne ou plus de se consacrer entièrement à la politique cyclable comme c'est le cas dans d'autres départements. Une forte communication sur Internet est nécessaire. La venue de cyclistes itinérants attirés par une offre attractive de

²⁷⁴ BENTAYEB Fabienne, « L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne » in *Tourisme à la campagne*, Cahier Espaces n°98 spécial, 2008, p. 129.

²⁷⁵ Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012, (cf annexe 12).

tourisme à vélo permettra des retombées économiques non négligeables et la mise en valeur des différents patrimoines de la Charente-Maritime.

Le projet Vélodyssée a redynamisé la politique vélo du département et recueille un réel enthousiasme de la part des collectivités publiques et des professionnels du tourisme. La structuration de l'offre par le label Accueil Vélo sur l'itinéraire de La Vélodyssée comble l'absence de tout label d'accueil des cyclistes dans le département et va ouvrir de nouvelles perspectives. Comme le rappelle Véronique Marchand, avec l'engouement du développement de ce label d'autres prestataires de services ont interpellé Charente-Maritime Tourisme pour réfléchir à une généralisation du label Accueil Vélo aux autres véloroutes et voies vertes du département. De plus en 2013, le Conseil Général et l'ADT espère flécher les pôles secondaires des sites touristiques intéressants du département qui sont reliés par des véloroutes et voies vertes à La Vélodyssée. Le label Accueil Vélo pourra ainsi être attribué aux prestataires situés à moins de 5 km de ces voies cyclables. Les pôles secondaires mis en valeur seront en priorité toutes les îles du département. Par la suite, l'objectif sera d'inciter les touristes à visiter les territoires intérieurs de la Charente-Maritime. Charente-Maritime Tourisme espère après l'ouverture de La Vélodyssée le 30 juin, pouvoir continuer à travailler dans cet élan, pour l'accueil des cyclistes²⁷⁶.

En effet, outre le fait que La Vélodyssée va être l'occasion d'aménager définitivement des voies en sites propres et d'assurer la continuité de l'itinéraire, d'autres projets sont en cours de réflexion comme celui des Rives de la Charente ou encore l'itinéraire des Rives de la Boutennes. Ces futurs parcours permettraient de relier définitivement le littoral et La Vélodyssée à l'arrière pays du département. Il s'agira de 169 km balisés en « pieds secs » sur route à faible trafic, accessible toute l'année aux cyclistes²⁷⁷. Le projet « Les Chemins de la Seudre²⁷⁸ » est déjà bien avancé, ce réseau en étoile existe déjà sur plus de 90 km. Ces cheminements permettront de déambuler le long du canal de la Seudre, de la rivière ou dans

²⁷⁶ Transcription de l'entretien avec Véronique Marchand, Directrice adjointe de Charente-Maritime Tourisme et experte conseil, le 25/05/2012, (cf annexe 11).

²⁷⁷ Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012, (cf annexe 12).

²⁷⁸ CDC BASSIN DE MARENNES, *Notre réseau cyclable*, en ligne : <http://www.bassin-de-marennes.com/que-faisons-nous/sports-et-loisirs/les-itineraires-cyclables/notre-reseau-cyclable-les-chemins-de-la-seudre.html>, (consulté le 09/05/2012).

les marais et offriront la communication des itinéraires du Pays de Marennes-Oléron avec ceux du Pays Royannais. Enfin deux itinéraires en Charente-Maritime sont inscrits sur le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, il s'agit de la Véloroute 43 allant de Caen à La Rochelle qui relira La Loire à vélo et La Vélodyssée dont plus de la moitié a été réalisée en provenance de Niort et la Véloroute 92 le long de la Charente de Excideuil (24) à Cabariot (17)²⁷⁹. Le projet des Rives de la Charente est soutenu par le Conseil Général et il est concrètement étudié par la CDA de Rochefort et la CDC du Pays Santon.

En dépit d'efforts accomplis depuis 2002 la réalisation des nouveaux aménagements et la mise en continuité des itinéraires sont lentes. La communication autour de l'offre existante manque encore de cohérence et d'organisation. Le projet Vélodyssée a permis de redonner une nouvelle impulsion à la politique vélo du département. Une évolution significative en termes d'infrastructures et de communications devrait être rapidement mesurable. Au regard de ses nombreux atouts que ce soit en termes de notoriété, de situation, de relief, de diversité des paysages, de répartition de la richesse de son patrimoine ou de qualité de ses dessertes ferroviaires, la Charente-Maritime peut trouver un grand intérêt à enrichir son offre à destination de l'itinérance à vélo. Ce serait l'occasion de relier ses différents territoires et de mieux valoriser son arrière pays.

²⁷⁹ DREAL POITOU-CHARENTES, *Numérotation des itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes*, Ministère de l'écologie et du développement durable, 2012 en ligne : http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/sn3v_decembre_vers_8_2011_correction_IDF_cle7cc4aa.jpg, (consulté le 05/06/2012).

Conclusion

Dans le sillage de l'esprit du cyclotourisme l'itinérance à vélo a longtemps conservé, associée à la notion de tourisme, une valeur sportive. Depuis quelques années, en phase avec les tendances actuelles de tourisme vert, de tourisme durable ou de slow tourism, elle revêt un aspect différent et semble s'imposer comme une nouvelle forme de tourisme soucieuse de découverte, de mobilité douce et de respect de l'environnement. Le touriste itinérant à vélo plébiscite la continuité et la sécurité des véloroutes et des voies vertes et attend d'un aménagement qu'il lui offre, à l'écart du tourisme de masse, un moyen convivial de libre découverte d'un territoire, de son patrimoine et de ses habitants ainsi que toute une série de services marchands et non marchands.

Les infrastructures commencent à se développer à partir des années 90, lorsque l'Etat lance sa politique vélo, soutenue par un réseau associatif motivé et dynamique qui accompagne les projets et demeure souvent prépondérant dans ses actions de sensibilisation et d'information auprès des collectivités locales et dans ses actions de promotion auprès du public. Depuis dix ans de nombreux projets ont vu le jour. Aujourd'hui il existe un grand nombre d'itinéraires répartis sur tout le territoire, avec une plus grande concentration dans l'ouest du pays, mais malheureusement ils sont encore trop souvent morcelés. Des efforts sont encore nécessaires pour pouvoir proposer de véritables parcours de voyage à vélo en France. Le plus important est d'assurer la jonction et la continuité des itinéraires, en proposant un maximum de voies en site propre afin d'offrir de longs trajets sécurisés.

Ces itinéraires favorisent la mobilité douce, aussi bien pour un usage quotidien de déplacement utilitaire de courte distance que pour une pratique de loisir et de tourisme. Cette nouvelle mobilité touristique redéfinit le rapport au temps et aux territoires. L'itinérant à vélo bénéficie d'une liberté de déplacement et d'une disponibilité lui permettant de profiter des opportunités rencontrées sur l'itinéraire, il s'intéresse à un patrimoine souvent inédit, ignoré des grands flux touristiques. Les voies vertes constituent des itinéraires à vocation culturelle et écologique, au long desquels sont conservés à la fois du petit patrimoine vernaculaire et des écosystèmes originaux. Elles permettent d'élargir les

zones de fréquentation touristique à des espaces moins connus. La valorisation du patrimoine naturel et culturel contribue à donner une identité touristique à un territoire.

Le cycliste itinérant participe à la stimulation de l'économie locale et représente un indéniable outil de développement. Il est amateur de produits culturels et consommateur de nombreux services qui vont des plus simples aux plus sophistiqués proposés par les tour-opérateurs. Un marché important lié à l'itinérance à vélo s'est donc installé progressivement en France avec la création de nouveaux itinéraires dont il convient de faire la promotion. Les acteurs du tourisme produisent des brochures, des cartes et surtout des sites Internet dont la généralisation est devenue indispensable tant ils sont consultés par les touristes. Ils mettent en avant les richesses patrimoniales de leur territoire pour susciter le rêve et le désir et soulignent l'accessibilité à tous des itinéraires en n'évoquant l'itinérance bien souvent que de manière indirecte. Ces outils et en particulier les sites Web devraient toujours mettre à disposition de nombreux renseignements pratiques sur l'offre touristique et les services afin de faciliter la préparation et la réalisation d'un séjour itinérant. Le produit de séjour à vélo occupe une place importante dans l'économie qui tourne autour du tourisme à vélo, son succès croissant notamment auprès des touristes étrangers soutient le développement des tour-opérateurs, en particulier de la filière française qui a vu son nombre connaître une augmentation accélérée ces dernières années. Les tour-opérateurs réclament, eux aussi, davantage de continuité dans les itinéraires, mais aussi une information sur les projets à venir pour anticiper la création de nouveaux produits et souhaite être mieux associés aux actions de promotion.

Les aménagements de véloroutes et voies vertes s'inscrivent dans une perspective de développement durable et constituent le support privilégié de l'écomobilité touristique. L'évolution de l'itinérance, constitue une démarche alternative qui bénéficie d'un contexte favorable à son image et permet de valoriser et d'enrichir tout un territoire. C'est une véritable opportunité de revitalisation d'une économie de services et d'activités qui se présente pour les territoires ruraux. Il s'agit d'une forme de tourisme durable qui combine écomobilité, valorisation du patrimoine et développement économique. Le succès de l'itinéraire La Loire à Vélo est significatif, structuré autour d'une thématique forte et d'une

offre de service adaptée, les retombées sont importantes et le retour sur investissements est rapide.

La Charente-Maritime, encore limitée en équipement, possède un potentiel important dans le développement du tourisme à vélo et peut s'appuyer sur une notoriété touristique établie. Le département a donc tout intérêt à profiter de l'élan manifesté autour de La Vélodyssée pour faire avancer ses projets d'itinéraires continus et d'implantation de nouveaux services dédiés aux cyclistes itinérants. Dans le cas de la Charente-Maritime, cette dynamique permettrait la diversification et la diffusion de l'offre touristique en reliant ses différents territoires, ce serait l'occasion de mieux valoriser son arrière pays.

L'itinérance se présente comme un positionnement stratégique d'avenir qui doit pouvoir s'appuyer sur la volonté politique des différentes collectivités de travailler ensemble et d'y consacrer les budgets nécessaires. L'itinérance à vélo est un marché émergent qui devrait s'affirmer dans les prochaines années. Il reste à assurer la continuité des itinéraires, à enrichir l'offre de services et à assurer une promotion efficace. Dans ce domaine, l'usage des outils numériques (application GPS, fichiers audio...) pourra s'avérer déterminant dans la mesure où ils facilitent la vie des touristes. La sortie, fin juin, du site www.francevelotourisme.com devrait déjà fournir aux itinérants à vélo un catalogue étoffé pour la préparation de leur voyage et le choix de leur itinéraire. C'est maintenant aux différents acteurs concernés de prendre la mesure des enjeux et de relever les défis qui se présentent.

Bibliographie

Ouvrages :

- AF3V, *Guide des Voies Vertes et Véloroutes de France*, 4^é édition, 2010.
- AGENCE FRANÇAISE DE L'INGENIERIE TOURISTIQUE, *Ecotourisme : expériences françaises*, AFIT, Paris, 2002.
- ASSOCIATION DES DEPARTEMENTS CYCLABLES, *Modèles de valorisation touristique*, Voiron, Techni.Cités, 2004.
- ATOUT FRANCE, *Grande Angle spécial Economie du vélo*, 2009.
- ATOUT FRANCE, *Série Grand Angle Spécial Economie du vélo*, hors-série n°6, 2009.
- BABOU Isabel, CALLOT Philippe, *Les dilemmes du tourisme*, Paris, Vuibert, 2007.
- BABOU Isabel, CALLOT Philippe, « Slow tourism, slow (r)evolution ? » in *Cahier Espaces Nouvelles mobilités touristiques* n° 100 spécial, 2009.
- BENTAYEB Fabienne, « L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne » in *Tourisme à la campagne*, *Cahier Espaces* n°98 spécial, 2008.
- BERTHELOT Libéra, CORNELOUP Jean, *Itinérance, du Tour aux détours*, L'Argentièrre, Editions du Fournel, 2008.
- BETEILLE Roger, *Le tourisme vert*, Presses universitaires de France, Paris, 2000.
- BONDUELLE Michel, *La Bourgogne à vélo, et par les voies vertes*, Rennes, Ouest-France, 2008.
- BONDUELLE Michel, *L'Aquitaine par les voies vertes*, Rennes, Ouest-France, 2009.
- BONDUELLE Michel, *Les plus belles voies vertes de France : à vélo, à pied, en rollers...*, Rennes, Ouest-France, 2010.
- CERIANI Giorgia, COEFFE Vincent, DUHAMEL Philippe, *Tourisme 2 (Moment de lieux)*, Paris, Belin, 2005.
- CERTU, *Des voies pour le vélo : 30 exemples de bonnes pratiques en France*, Lyon, CERTU, 2003.
- DIRECTION DU TOURISME, *Perception du tourisme rural et cadrages globaux*, 2006.
- DUHAMEL Philippe, GAY Jean-Christophe et al, *Tourisme 1 (Lieux communs)*, Paris, Belin, 2008.
- DURRY Jean, *Le vélo*, Paris, Paris, Denoël, 1976.
- GIRARD Julie, BAHOLET Sébastien, *Le tourisme à vélo, un tourisme culturel*, Paris, DGCIS, 2010.
- GOUJON Paul, *Cent ans de tourisme en France*, Paris, le Cherche midi éditeur, 1989.
- GRIFFOND-BOITIER Anne, « L'image des villes à travers la communication touristique » in *Images de Franche-Comté*, n° 36, décembre 2007.
- GUIHENEUC Aude, TOULOUSE Rémy *Le patrimoine des communes de la Charente-Maritime*, Paris, Flohic Editions, 2002, Tome I et II.
- HECKER Anne, « Mobilité douce : le retour incontestable mais contesté de la lenteur » in *Vitesse et Voyages, est-ce la fin d'une dictature ?*, Actes du 6^e colloque du Collège International du Voyage, 2007.

- HECKER Anne, « Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques » in BERNIER Xavier, *Transport et tourisme*, Cahiers de Géographie n° 4, Chambéry, EDYTEM, 2006.
- KERROS Hervé, PELASSY Dominique, *La Charente-Maritime à vélo*, Paris, Hachette Tourisme, 2010.
- MAZUC Marie-Béatrice, *Tourisme vert : comment développer votre projet*, Héricy, Éditions du Puits fleuri, 2004.
- MERCAT Nicolas, ODIT France, *Voies vertes : fréquentation et impact*, Les cahiers de l'AFIT, 2003.
- MESPLIER, Alain, *Le tourisme en France*, Baume-les-Dames, Bréal, 1995.
- MOINET François, *Le tourisme rural*, Editions France Agricole, Paris, 2000.
- ODIT FRANCE, *France à vélo, France des voies vertes: les clefs de la réussite*, Paris, ODIT France, 2006.
- PEYROUTET Claude, *Le tourisme en France*, Paris, Nathan, 2010.
- PLET Françoise, « Développement local » in LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003.
- SAINT-AUBAIN Anaïs, BAHOLET Sébastien, VOCHER Christine, *Portrait des touristes à vélo*, Paris, DGCIS, 2010.
- SARLANGA Emmanuelle, *Les routes touristiques : de la conception à l'animation*, Paris, Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, 1997.

Documents électroniques :

- ADT 67, *Carnet de route*, en ligne : <http://www.tourisme67.com/pdf/cyclotourisme/fiche-circuit-1.pdf>, (consulté le 05/06/2012).
- AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET DE RESERVATION TOURISTIQUES DE LOIRE-ATLANTIQUE, *Rapport d'activité 2011/La Vélodyssée*, 2011, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=74122118_la_velodysee_rapport_activites_2011.pdf, (consulté le 04/06/2012).
- ANDRIEU Sabine, *La Vélodyssée de la naissance du projet à la gouvernance actuelle*, Loire Atlantique Tourisme, 2012, en ligne : http://www.littoral-aquitain.fr/spip.php?action=accéder_document&arg=509&clic=9e66970f47082ceb887ff44e1908a7fcc5b6eeec&file=zip%2FJournée_Vélo_Littoral_Aquitain_20_janvier_2012_Presentations.zip, (consulté le 23/05/2012).
- CDA LA ROCHELLE, *Schéma directeur en faveur du vélo 2012-2024*, 2012, p. 61-62, en ligne : <http://www.agglo-laroche.fr/services/PDF/SchemaLiaisonsCyclables2012.pdf>, (consulté le 22/05/2012).
- CDT CHARENTE-MARITIME, *Schéma départemental de développement durable du tourisme*, 2006, en ligne : <http://www.pro.en-charente-maritime.com/sites/pro.en-charente-maritime.com/files/rapport-phase3-schema.pdf>, (consulté le 05/05/2012).
- CONSEIL REGIONAL DE POITOU-CHARENTES, *Approbation du Plan Vélo Régional*, 2012, en ligne : http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2012-01-16-cp/12CP0028_VI1.pdf, (consulté le 13/05/2012)

- CONSEIL GENERAL DE L'OSISE, *Guide technique des voies de circulation douce*, 2011, en ligne : http://www.oise.fr/fileadmin/oise.fr/pdf/amenagement_territoire/Route_et_transports/trans-oise/guide-circulations-douces.pdf, (consulté le 04/06/2012).
- CONSEIL REGIONAL POITOU-CHARENTES, *Approbation du Plan Vélo Régional*, 2012, en ligne : http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2012-01-16-cp/12CP0028_VI1.pdf, (consulté le 13/05/2012).
- CRT AQUITAINE, *A vélo en Aquitaine*, en ligne : http://www.tourisme-aquitaine.fr/fr/tourisme_aquitaine,86,m1_E6B8AF96,velo.html, (consulté le 05/06/2012).
- CRT Bourgogne, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, 2011, en ligne : http://region-bourgogne.fr/download.php?voir=0&document_id=7373, (consulté le 23/05/2012).
- CRT BOURGOGNE, *Les retombées économiques du Tourisme à vélo : Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo*, 2010, en ligne : http://www.bourgogne-tourisme-pro.com/fic_bdd/pdf_fr_fichier/12771960520_FREQUENTATION_IMPACT_Tour_Bourgogne_Velo.pdf, (consulté le 17/05/2012).
- DAUPHIN Laurence, LE GARREC Marie-Anne, TARDIEU Frédéric, *Les vacances des français depuis 40 ans*, Direction du Tourisme, 2008, en ligne : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=fratour08c, (consulté le 04/06/2012).
- DELEGATION REGIONALE AF3V POITOU-CHARENTES, *Evolution des structures cyclables en 2007, perspectives 2008*, en ligne : http://vivelevelo17.free.fr/IMG/pdf/AF3V_Evolution_des_structures_cyclables_2007_perspectives_2008.pdf, (consulté le 13/05/2012).
- DEPARTEMENTS ET REGIONS CYCLABLES, *Fiche pratique par départements : enquête ADC-Charente-Maritime*, ADEUS, 2004, en ligne : www.departements-cyclables.org/departements/17.pdf, (consulté le 12/05/2012).
- DRC, Rn2D, *Comité d'itinéraire véloroute atlantique/Vélodyssée*, Hendaye, 2010, en ligne : <http://www.departements-regions-cyclables.org/page/le-comite-d-itineraire-ev1--p-35.html>, (consulté le 05/05/2012).
- DREAL POITOU-CHARENTES, *Schéma régional Véloroutes et Voies Vertes en Poitou-Charentes*, en ligne : http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Veloroute_et_voies_vertes_livret_cle72fb89.pdf, (consulté le 12/05/2012).
- FFTC, *Fédération française de cyclotourisme : le tourisme à vélo*, 2008, en ligne : <http://www.atout-france.fr/system/files/conf+tourisme+a+velo-V2+B.HOUILLON-6.pdf>, (consulté le 04/06/2012).
- FFTC, *Cahier des charges : ville vélotouristique*, en ligne : www.ffct.org/velotouristique/img/annexe1.pdf, (consulté le 04/06/2012).
- FRANCE VELO TOURISME, *Capter de nouvelles clientèles pour un tourisme durable*, 28ème Congrès National des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative, La Rochelle, 2011, en

ligne : www.offices-de-tourisme-de-france.org/omm.php?id=812, (consulté le 04/06/2012).

- FRANCE VELO TOURISME, *Guide pratique Accueil Vélo*, 2012, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=78103021_FVT_GUIDE_PRATIQUE_ACCUEIL_VELO_DEFINITIF_2012.pdf, (consulté le 24/05/2012).
- FRANCE VELO TOURISME, *France Vélo Tourisme : Relevé de décisions*, DGCIS, 2011, en ligne : http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/releve_decisions_19_10_2011.pdf, (consulté le 05/06/2012).
- GTA, FFRando, *De l'itinérance aux pratiques itinérantes, vers un nouveau tourisme ?*, restitution de l'étude exploratoire réalisée en 2009, 2010, en ligne : <http://www.ffrandonnee.fr/data/medias/files/GTA10-EtudItin09-Synth-3003-FIN.pdf>, (consulté le 20/04/2012).
- INDIGGO ALTERMODAL, *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*, CRT Centre-Val de Loire et Société publique régionale des Pays de la Loire, 2011, en ligne : http://www.spr-paysdelaloire.fr/sites/default/files/Etude_complete_LAV_2010_1.pdf, (consulté le 04/06/2012).
- MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT, *Cahier des charges Vélroutes et Voies Vertes*, 2001, en ligne : http://www.af3v.org/IMG/pdf/Cahier_des_charges_VVV_-_5_janvier_2001.pdf, (consulté le 04/06/2012).
- MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, *Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés*, 2011, en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Cahier-de-recommandations-pour-la.html>, (consulté le 24/04/2012).
- MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, *Fiche 3 : Voie verte : choix technique*, 2001, en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/document4186>, (consulté le 04/06/2012).
- OBSERVATOIRE DU TOURISME DE LA CHARENTE-MARITIME, *Bilan d'année*, 2010, en ligne : http://www.observatoire.en-charente-maritime.com/sites/observatoire.en-charente-maritime.com/files/sites/observatoire_du_tourisme_charente-maritime_tourisme/files/domain-id/bilan_dannee_2010_0.pdf, (consulté le 05/06/2012).
- OBSERVATOIRE DU TOURISME DE LA CHARENTE-MARITIME, *Mes chiffres clés, édition 2010-2011*, en ligne : <http://www.observatoire.en-charente-maritime.com/tourisme/les-chiffres-cles>, (consulté le 30/05/2012).
- ON3V, *Atlas National des Véloroutes et Voies vertes*, 2010, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=158143842_Atlas2.pdf, (consulté le 04/06/2012).

- PAYS DE MARENNES-OLERON, *Stratégie de développement touristique du Pays de Marennes-Oléron : rapport final de synthèse*, 2003, Ariane développement local, p. 19, en ligne : http://www.marennes-oleron.com/fileadmin/vie_locale/syndicat/PDF/Tourisme/Rapport_final_de_synthese_-_Strategie_de_developpement_touristique.pdf, (consulté le 13/05/2012).
- PEIGNE Hubert, *Les nouvelles tendances du vélo*, Odit France, 2008, en ligne : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2008-10_Nouvelles_tendances_du_velo_cle2d558a.pdf, (consulté le 04/06/2012).
- REGION CENTRE, *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6*, 2007, en ligne : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=100160249_13._Methode_de_valorisation_du_patrimoine_FR.pdf, (consulté le 26/04/2012).
- RESEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE, *Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux : une opportunité pour les territoires, Première partie*, 2010, en ligne : <http://www.grandsitedefrance.com/book/ecomobilite/>, (consulté le 15/05/2012).
- ROCHEFORT OCEAN TOURISME, *Carte des liaisons cyclables*, en ligne : <http://www.rochefort-ocean.com/sites/rochefort-ocean/files/fichiers/Carte-liaisons-cyclables-rochefort-ocean-verso.pdf>, (consulté le 05/06/2012).
- ROCHEFORT OCEAN TOURISME, *Tracé Vélodyssée sur Rochefort Océan*, en ligne : http://www.rochefort-ocean.com/sites/rochefort-ocean/files/fichiers/trace_velodysee_sur_rochefort_ocean.pdf, (consulté le 05/06/2012).
- SPORTSNATURE.ORG, GTA, *Synthèse des 2° rencontres du Pradel Itinérance : du tour aux détours*, 2006, en ligne : http://www.virtualburo.fr/telechargements/espaces_thematiques/Itinerance_synthese.pdf, (consulté le 20/04/2012).

Sitographie :

- ADT 67, *Le Bas-Rhin à vélo*, en ligne : <http://www.tourisme67.com/cyclotourisme-alsace.htm>, (consulté le 03/05/2012).
- AF3V, <http://www.af3v.org/>, (consulté du 02/04/2012 au 05/06/2012).
- ANDRIEU Sabine, *La Vélodyssée, l'Atlantique en roue libre*, in *Youtube*, publié le 11/05/2012, en ligne : <http://www.youtube.com/watch?v=KDBKGmaMPQ0>, (consulté le 22/05/2012).
- CDA LA ROCHELLE, « Schéma directeur en faveur du vélo », publié le 14/03/2012, en ligne : <http://www.agglo-larochelle.fr/actus/actus.php?ID=934>, (consulté le 13/05/2012).
- CDA PAYS ROCHEFORTAIS, *Les liaisons cyclables sur le Pays rochefortais*, en ligne : <http://www.paysrochefortais.fr/cadre-de-vie/sport-et-loisirs/liaisons-cyclables> (consulté le 13/05/2012).

- CDA ROYAN TOURISME, *Royan Atlantique*, <http://www.agglo-royan-tourisme.fr/activites/vtt-vc1,1,146.php>, (consulté le 05/05/2012).
- CDC BASSIN DE MARENNES, *Notre réseau cyclable*, en ligne : <http://www.bassin-de-marennes.com/que-faisons-nous/sports-et-loisirs/les-itineraires-cyclables/notre-reseau-cyclable-les-chemins-de-la-seudre.html>, (consulté le 09/05/2012).
- CDC HAUTE-SAINTONGE, *Cyclotourisme et Voie Verte*, en ligne : <http://www.haute-saintonge.net/cdchs/Cyclotourisme>, (consultée le 11/05/2012).
- CDT CHARENTE-MARITIME, *Charente-Maritime Tourisme*, en ligne : <http://www.en-charente-maritime.com/>, (consulté le 10/05/2012).
- CERON Jean-Paul, DUBOIS Ghislain, *Changement climatique et tourisme : répondre à un enjeu global compte-rendu et forum*, Veille Info Tourisme, 2008, en ligne : <http://www.veilleinfotourisme.fr/changement-climatique-et-tourisme-repondre-a-un-enjeu-global-compte-rendu-et-forum-32514.kjsp>, (consulté le 04/06/2012).
- CHATE Laurent, Le site d'Anne et Laurent, <http://www.la-roue-tourne.fr/index.php/plan>, (consulté le 24/04/2012).
- CRT Aquitaine, *A vélo*, en ligne : http://www.tourisme-aquitaine.fr/fr/tourisme_aquitaine,86,m1_E6B8AF96,velo.html, (consulté le 02/05/2012).
- CRT Bourgogne, *Le Tour de Bourgogne à vélo*, en ligne : <http://www.le-tour-de-bourgogne-a-velo.com/>, (consulté du 02/04/2012 au 05/06/2012).
- CRT POITOU-CHARENTES, *Destination Poitou-Charentes*, en ligne : <http://www.poitou-charentes-vacances.com/>, (consulté le 09/05/2012).
- DGCIS, *Séjours à vélo des tours-opérateurs en France en 2011*, 2011, en ligne : <http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/enquete-sejours-velo2011.php>, (consulté le 23/04/2012).
- DRC, <http://www.departements-regions-cyclables.org/>, (consulté du 02/04/2012 au 05/06/2012).
- DREAL POITOU-CHARENTES, *Numérotation des itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes*, Ministère de l'écologie et du développement durable, 2012 en ligne : http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/sn3v_decembre_vers_8_2011_correction_IDF_cle7cc4aa.jpg, (consulté le 05/06/2012).
- EUROVELO 6, *Atlantique – Mer Noire*, en ligne : <http://www.eurovelo6.org/>, (consulté le 12/05/2012).
- ESCUDIE Jean-Noël, « France Vélo Tourisme monte en puissance et lance un appel à projets », in *Localtis*, 2012, en ligne : <http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Localtis/Page/LesAppelsAProjets#1250263338962>, (consulté le 04/06/2012).
- FFTC, *Vélo en France*, en ligne : <http://www.veloenfrance.fr/>, (consulté le 04/06/2012).
- FRANCE VELO TOURISME, *Destinations et séjours à vélo programmés par les tours-opérateurs vélo en 2011*, 2011, en ligne : <http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/enquete-sejours-velo2011.php>, (consulté le 22/04/2012).

- GUERIN Olivier, « La Vélodyssée sur la ligne de départ », in *Sud-Ouest*, publié le 29/04/2012, en ligne : <http://www.sudouest.fr/2012/04/29/la-velodysee-sur-la-ligne-de-depart-701673-1435.php>, (consulté le 16/05/2012).
- *Ile de Ré Tourisme*, en ligne : <http://www.iledere.com/>, (consultée le 11/05/2012).
- LAMBERT Zoé, *Carte présentant le développement du réseau ferroviaire de la région Poitou-Charentes entre 1853 et 1930*, Service régional de l'inventaire de Poitou-Charentes, 2007, en ligne : http://inventaire.poitou-charentes.fr/patind/pi/7voies/7voies_ferroviaire.html, (consulté le 31/05/2012).
- LE TOURISME EN FRANCE, *Les voies vertes et véloroutes de France*, en ligne : <http://www.tourisme-france.info/veloroute/voies-vertes.html>, (consulté le 04/06/2012).
- MAISON DU TOURISME BASSIN MARENNES OLERON, *Les pistes cyclables*, en ligne : <http://www.ile-oleron-marennes.com/ile-d-oleron-bassin-de-marennes/loisirs-et-bien-etre/les-pistes-cyclables.html>, (consultée le 11/05/2012).
- MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE, *Le tourisme rural*, en ligne : <http://agriculture.gouv.fr/tourisme-rural>, (consulté le 05/05/2012).
- MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, *Présentation de la Mission National des VVV*, en ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mission-Nationale-des-VVV.html>, (consulté le 04/06/2012).
- REGIONS PAYS DE LA LOIRE ET CENTRE, *La Loire à vélo*, en ligne : <http://www.loireavelo.fr/>, (consulté du 02/04/2012 au 05/06/2012).
- VILLENEUVE Janique, « Le travail sur les pistes cyclables continue », in *Sud-Ouest*, publié le 09/04/2012, en ligne : <http://marennes.blogs.sudouest.fr/archive/2012/04/09/le-travail-sur-les-pistes-cyclables-continue.html>, (consulté le 13/05/2012).
- Voiesvertes.com, *Voies vertes de France, balades à vélo et roller*, en ligne : <http://www.voiesvertes.com/>, (consulté le 14/04/2012).

Brochures :

- CDT Vendée, *Les Sentiers cyclables 2012*, CDT Vendée, s.l., 2012.
- CRT Bretagne, *Canal de Nantes à Bret et Le Blavet : à pied, à vélo, à cheval ou en bateau*, Comité Régional du tourisme de Bretagne, s.l., 2011.
- CRT Bretagne, *Voies Vertes de Bretagne*, CRT Bretagne, s.l., 2011.
- CRT Franche-Comté, *En passant par la vallée du Doubs en Franche-Comté*, s.l., 2011.

Travaux universitaires :

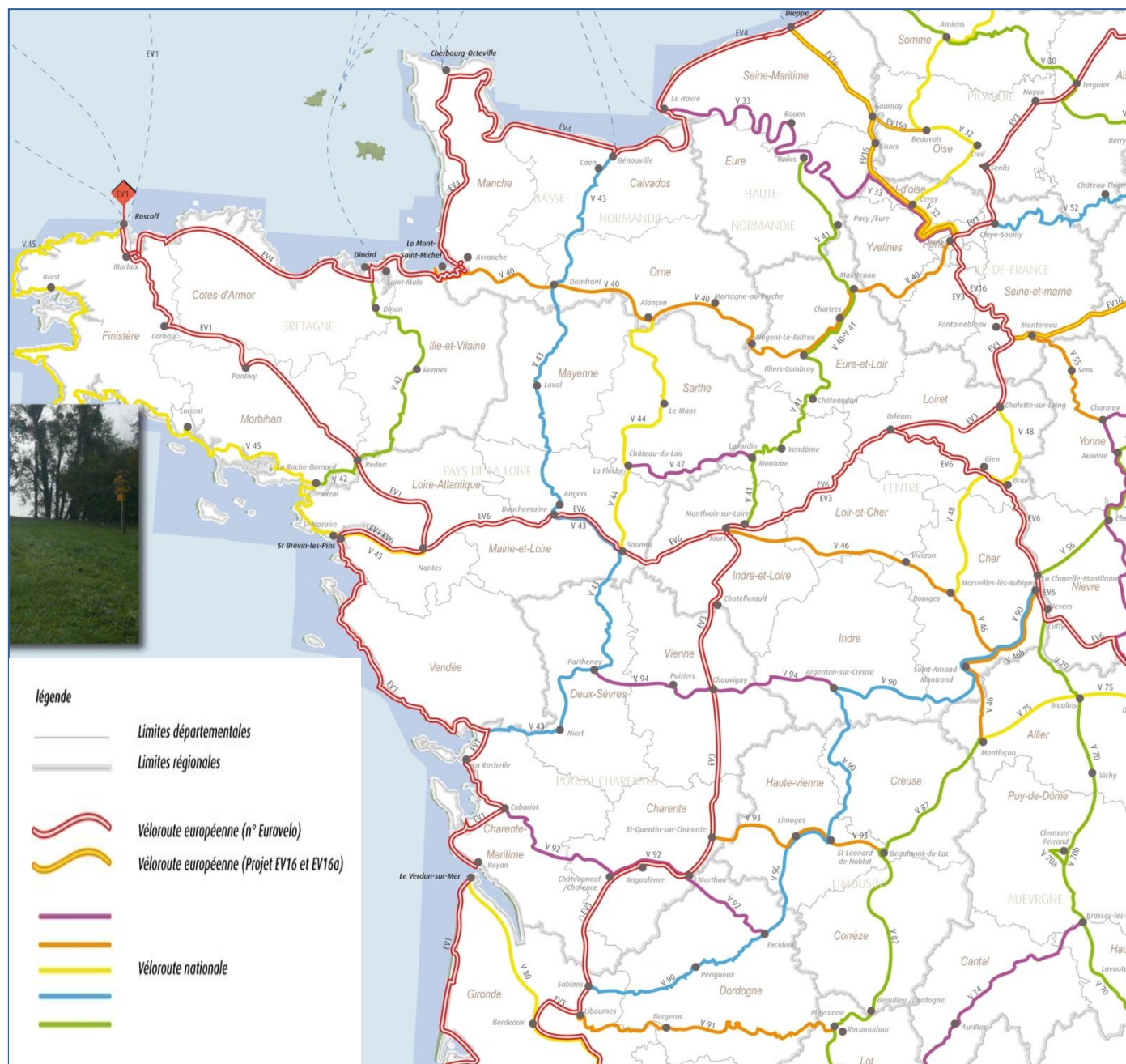
- GIRARD Julie, *Pour une évaluation des perspectives et outils de développement du tourisme à vélo en France. Le Loire à vélo, première étape vers une future « France à vélo » ?*, sous la direction Jean-Pierre MARTINETTI, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, soutenu en juin 2010.

Table des annexes

Annexe 1 : Numérotation des itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (Zoom nord et centre ouest)	p. 116
Annexe 2 : Les Véloroutes et Voies Vertes de France	p. 117
Annexe 3 : Les sites touristiques visités sur la Loire à Vélo	p. 118
Annexe 4 : Destinations et séjours à vélo programmés par les tours-opérateurs en 2011	p. 119
Annexe 5 : Un parcours cyclable de Devon au Pays basque	p. 120
Annexe 6 : Bilan des dépenses et recettes 2011	p. 121
Annexe 7 : Répartition des sites culturels par pays en 2004	p. 122
Annexe 8 : Carte présentant le développement du réseau ferroviaire de la région Poitou-Charentes entre 1853 et 1930	p. 123
Annexe 9 : Règlement du Plan départemental des cheminements	p. 124
Annexe 10 : Entretien avec Mme Camille Thomé des DRC	p. 127
Annexe 11: Transcription de l'entretien avec Mme Véronique Marchand de Charente-Maritime Tourisme	p. 130
Annexe 12: Entretien avec Julie Guitard du Conseil Général de Charente-Maritime	p. 133
Annexe 13 : Questionnaire Pratiques et profil sociologique des voyageurs itinérants	p. 136

Annexes

Annexe 1 : Numérotation des itinéraires du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (Zoom nord et centre ouest) (source : Commissariat Général du Développement Durable MN3V, 2011).

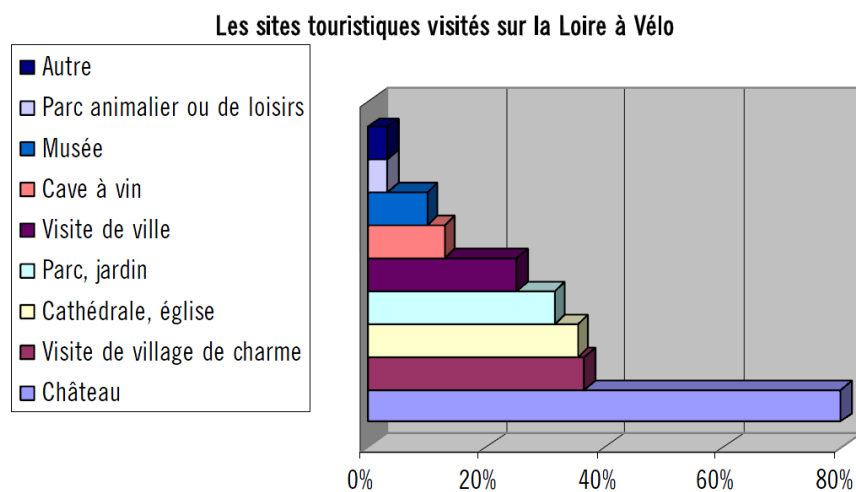


Annexe 2 : Les Véloroutes et Voies Vertes de France (source AF3V).



Association Française de développement des
Véloroutes et Voies Vertes

Annexe 3 : Les sites touristiques visités sur la Loire à Vélo (source : Région Centre Et Région Pays de La Loire, *Valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo6*, 2007, p. 12).



<http://www.tourisme.gouv.fr/territoires/velo/enquete-sejours-velo2011.php>).



Annexe 5 : Un parcours cyclable de Devon au Pays basque (source : « Vélodyssée. 1.200km d'espace vélo-rando » in *Le Télégramme*, publié le 10/04/2012, en ligne : <http://www.letelegramme.com/ig/generales/regions/bretagne/velodyssée-1-200km-d-espace-velo-rando-10-04-2012-1664322.php>).



Annexe 6 : Bilan des dépenses et recettes 2011 (source : Agence de Développement et de Réservation Touristiques de Loire-Atlantique, *Rapport d'activité 2011/La Vélodyssée*, 2011, p. 12).

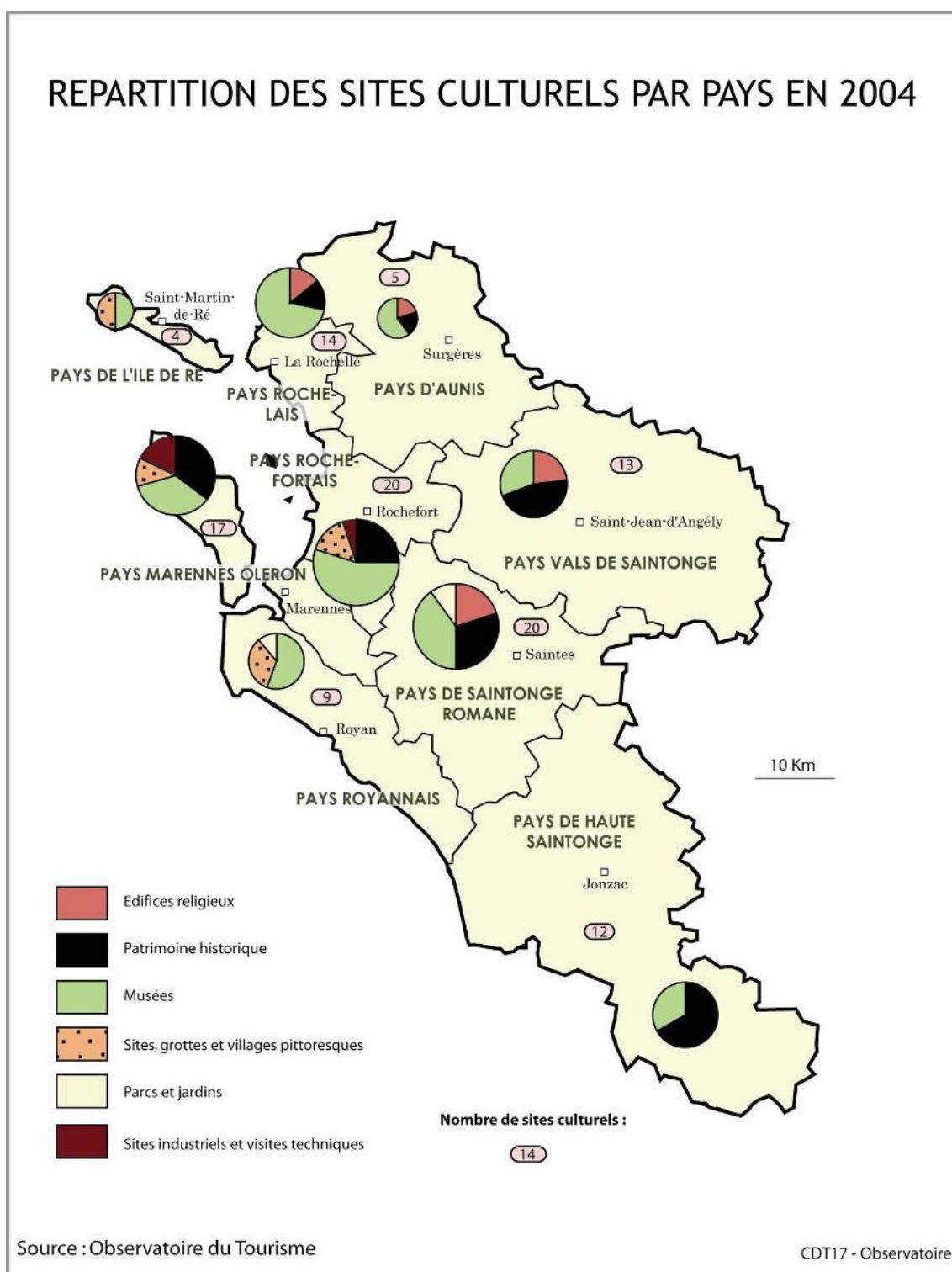
IV – BILAN DES DÉPENSES ET RECETTES 2011

DEPENSES (en euros)	prévisionnel convention	prévisionnel revu 05/2011	dépenses engagées sur exercice 2011	dépenses réelles sur exercice 2011	à reporter sur 2012	écart / prévi convention	écart / prévi 2011
Coordination	70 000,00	62 000,00	47 654,80	47 654,80	14 345,20	-22 345,20	-14 345,20
Coordonnateur	50 000,00	42 000,00	41 640,72	41 640,72			
Frais de mission	10 000,00	10 000,00	5 942,32	5 942,32			
Production de documents	10 000,00	10 000,00	71,76	71,76			
Plan marketing communication	155 000,00	140 255,00	104 040,16	66 466,46	36 214,84	-50 959,84	-36 214,84
Stratégie d'accompagnement et plan d'actions		9 600,00	9 568,00	9 568,00			
Présentation powerpoint		1 674,00	1 674,40	1 674,40			
Visuels itinéraire		7 415,00	7 415,20	3 707,60			
Site web		60 000,00	66 498,00	33 200,00			
Dispositif de relations presse		8 121,00	8 120,84	8 120,84			
Additif impression doc pro		0,00	166,42	166,42			
Reportage photo/vidéo		10 000,00	10 597,30	10 029,20			
dont option vidéos		0,00	3 852,45	3 284,35			
Autres actions de communication		43 445,00	0,00	0,00			
TOTAL DEPENSES	225 000,00	202 255,00	151 694,96	114 121,26	50 560,04	-73 305,04	-50 560,04

RECETTES (en euros)	prévisionnel convention	prévisionnel revu 05/2011	recettes confirmées sur exercice 2011	recettes encaissées au 31/12/2011	recettes 2011 à percevoir en 2012	écart / prévi convention	écart / prévi convention
Subventions cadre conventions 2011-2013	195 000,00	166 667,00	159 822,84	89 635,84	70 187,00	-35 177,16	-6 844,16
Région Bretagne ¹	60 000,00	46 667,00	39 822,84	22 885,84	16 937,00		
Région Pays de la Loire	15 000,00	15 000,00	15 000,00	10 500,00	4 500,00		
Loire-Atlantique	15 000,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	0,00		
Vendée	15 000,00	15 000,00	15 000,00	10 500,00	4 500,00		
Région Poitou-Charentes	15 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Charente-Maritime	15 000,00	15 000,00	15 000,00	0,00	15 000,00		
Région Aquitaine	15 000,00	15 000,00	15 000,00	0,00	15 000,00		
Gironde	15 000,00	15 000,00	15 000,00	10 500,00	4 500,00		
Landes	15 000,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	0,00		
Pyrénées-Atlantiques	15 000,00	15 000,00	15 000,00	5 250,00	9 750,00		
Autre subvention hors cadre	30 000,00	30 000,00	30 000,00	22 500,00	7 500,00	0,00	0,00
Etat	30 000,00	30 000,00	30 000,00	22 500,00	7 500,00	0,00	0,00
Report solde budget 2010	0,00	5 588,00	5 669,17	0,00	5 669,17	5 669,17	81,17
TOTAL RECETTES	225 000,00	202 255,00	195 492,01	112 135,84	83 356,17	-29 507,99	-6 762,99

TOTAL RECETTES - DEPENSES	0,00	0,00	43 797,05	-1 985,42
----------------------------------	-------------	-------------	------------------	------------------

Annexe 7 : Répartition des sites culturels par pays en 2004 (source : CDT Charente-Maritime, *Schéma départemental de développement durable du tourisme*, 2006, p. 12).



Annexe 8 : Carte présentant le développement du réseau ferroviaire de la région Poitou-Charentes entre 1853 et 1930 (source : Service régional de l'inventaire de Poitou-Charentes, Zoé Lambert, 2007).



RÈGLEMENT DU PLAN DÉPARTEMENTAL DES CHEMINEMENTS

ARTICLE 1er. - Institution d'un Plan Départemental des Cheminements

Le Plan Départemental des Cheminements est instauré dans le but d'aider les groupements de communes, les communes, à réaliser des itinéraires offrant un maillage cohérent de réseaux pédestre, cyclable et équestre.

Ce projet s'inscrit dans les programmes départementaux des pistes cyclables et du cheminement littoral, mais également dans un contexte national voire européen tel que :

- les politiques européenne et nationale des Véloroutes, Voies Vertes et de valorisation du Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle (classement possible au patrimoine mondial de l'UNESCO) ;
- la mise en place d'itinéraires labellisés par les fédérations nationales :
 - la Fédération Française de Randonnée Pédestre (F.F.R.P.) pour les sentiers de petite et grande randonnée (label : GR et PR) ;
 - la Fédération Française de Cyclotourisme (F.F.C.T.) et la Fédération Française de Cyclisme (F.F.C.) pour les itinéraires cyclables type Vélo Tout Terrain (VTT) et Vélo Tout Chemin (VTC) ;
 - la Fédération Française de Tourisme Équestre pour les sentiers équestres.

Par ailleurs, le Département souhaite susciter la création d'itinéraires associant différents modes de déplacement (marche, bicyclette ou cheval).

Les ressources proviennent des dotations affectées annuellement par le Conseil Général dans le cadre du budget départemental, abondées par des aides de l'Europe, de l'Etat ou de la Région.

ARTICLE 2 - Bénéficiaires

Les bénéficiaires du Plan Départemental des Cheminements qui doivent être les maîtres d'ouvrage sont :

1°) Les communes :

- *l'ensemble des communes hors Communautés d'Agglomération*
- *les communes de moins de 2 000 habitants adhérentes à une Communauté d'Agglomération*

2°) Les communautés d'agglomération :

- *les demandes des communes et des communautés d'agglomération concernant un itinéraire proche du littoral*

3°) Les groupements et syndicats de communes

ARTICLE 3 - Objet des aides départementales - études et travaux subventionnables

1) Etudes

Les études de création, de rénovation d'itinéraires pédestres, cyclables et équestres ainsi que d'aménagements de signalétique font l'objet d'une aide départementale à un taux d'intervention de 20 %, le montant des études étant plafonné à 30 500 € par maître d'ouvrage.

2) Création de cheminement

a) Sites propres

La création d'itinéraires en site propre concerne :

- les pistes cyclables,
- les cheminements piétonniers, cyclables et équestres, revêtement en grave calcaire,
- la rénovation de chemins ruraux, de chemins de halage ou d'anciennes voies ferrées.

L'aide départementale pour la réalisation des travaux de la plate-forme s'élève à 40 % du montant total HT, plafonnés à 152 500 € par opération, si le projet s'inscrit dans un schéma d'ensemble ou à 76 225 € s'il s'agit d'une opération isolée.

L'itinéraire en site propre est interdit à tout véhicule (sauf service et sécurité). La largeur de voie maximum est fixée à 1,5 m par sens de circulation.

b) Voies partagées

Les voies partagées utilisent des voiries où la circulation est faible, et qui sont réservées à la desserte des riverains et des exploitants.

L'attribution d'une aide départementale est fixée à 20 % du montant HT des travaux, lesquels sont plafonnés à 76 225 € par opération.

Les itinéraires en voie partagée doivent être complétés par des aménagements sécuritaires. **Les aménagements de bandes cyclables sur la chaussée ne sont pas subventionnés.**

Après acquisitions des emprises nécessaires à la création des **cheminements littoraux**, le Conseil Général dans le cadre de sa politique des Espaces Naturels Sensibles réalise ces cheminements, avec une participation de 25 % des Communautés de Communes ou des communes. Celles-ci s'engagent par convention à assurer l'entretien ultérieur des réalisations.

3) Aménagements et mise en sécurité des cheminements

Les itinéraires peuvent faire l'objet d'aménagements complémentaires ou de mise en sécurité tels que :

- création de franchissements (passerelle, souterrain...) exclus aux véhicules ;
- pose d'aménagements sécuritaires (chicanes, barrières...) ;
- traitement de traversées de voirie départementale après avis de la Direction des Infrastructures Départementales.

L'aide départementale pour ces aménagements s'élève à 30 % du montant HT des travaux, lesquels sont plafonnés à 61 000 € par opération. Ces aides se cumulent à celles destinées à la création ou la rénovation d'itinéraires.

4) Signalétique et mise en place de mobiliers (parkings à vélo, tables, bancs, poubelles)

L'aide départementale correspondante est fixée à 30 % du montant HT des travaux, et plafonnée à 38 112 € par opération et par maître d'ouvrage.

ARTICLE 4 - Composition des dossiers de demande de subvention

Les dossiers de demande de subvention comprennent les pièces suivantes :

- un délibération sollicitant l'aide du Département ;
- une notice de présentation du projet ;
- un plan de localisation des travaux (ou du périmètre de l'étude) au 1/25 000e ;
- un plan, un profil et un croquis des travaux prévus au 1/1000e ;
- un détail estimatif de l'opération ;
- un plan de financement de l'opération.

et si possible les documents suivants :

- une délibération ou convention signée assurant la gestion et l'entretien des travaux réalisés ;
- une convention de passage signée avec les propriétaires des emprises utilisées, afin de garantir la continuité des itinéraires ;
- une délibération sollicitant l'inscription des cheminements au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée.

ARTICLE 5 - Modalités de versement des subventions

Le versement des subventions s'effectue selon les modalités suivantes :

- 30 % de la subvention sur présentation de l'ordre de service de lancement des opérations subventionnées ;
- 50 % de la subvention sur présentation des pièces attestant de la réalisation de la moitié des dépenses éligibles à la subvention ;
- le solde, soit 20 %, au vu des pièces justificatives étant entendu que les subventions ne présentent pas de caractères forfaitaire, et sont ajustées au montant exact des travaux réellement effectués dans la limite de la dépense subventionnable (certificat d'achèvement des travaux, factures acquittées et récapitulatif visés par le comptable de la collectivité.

Toute opération, dont la réalisation ou l'engagement des travaux ne seraient pas intervenus dans un délai de 2 ans à compter de la date d'approbation du programme, est annulée.

Annexe 10 : Entretien avec Mme Camille Thomé, secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), le 18/05/2012.

Entretien avec Mme Camille Thomé, secrétaire générale de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), le 18/05/2012

- 1) Quelles ont été les motivations premières qui ont concouru à la création de cette association ?

Des premières rencontres techniques entre ingénieurs, techniciens et élus de départements en 1996 et 1998 ont mis en évidence un besoin régulier d'échange, de porter-à-connaissance et de diffusion des savoirs et des pratiques. La Loi LAURE, entre autres, rendant obligatoire de prévoir des aménagements cyclables lors d'une rénovation ou d'une création de voirie urbaine nouvelle a rendu obligatoire le fait de se pencher sur les problématiques cyclables. D'informel, le réseau s'est constitué en association dédiée, l'Association des Départements cyclables (ADC), à l'époque, à l'initiative de 11 départements fondateurs.

- 2) Combien de km d'itinéraires le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) de 1998 prévoyait-il à l'origine?

Le schéma initial schématique, tel que publié dans le CIADT de 1998 mentionnait 8800 km environ sous forme de fuseaux rectilignes.

- 3) A terme de combien de kilomètres devrait-être constitué le réseau cyclable français (les itinéraires inscrits au réseau national et dans les schémas régionaux) ?

A terme, le schéma national des véloroutes et voies vertes, dans sa version actualisée dans un CIADT du 31 mai 2010 prévoit 19325 km d'itinéraire environ. Si on ajoute les 7350 km de déclinaisons régionales, ce chiffre atteint 26675 km. Mais ATTENTION, il ne s'agit là que de totaux relatifs aux véloroutes et voies vertes seules. Cela ne comptabilise pas, en effet, les boucles cyclables de découvertes, les schémas cyclables communaux, les schémas directeurs vélo en urbain, etc. Les chiffres livrés ici sont relatifs aux VVV nationales et régionales uniquement.

- 4) Combien de kilomètres d'itinéraires nationaux et régionaux sont-ils ouverts à ce jour ? et à combien environ estimez-vous le pourcentage de voies vertes sur ces itinéraires ?

Actuellement, on comptabilise :

- 7290 km d'itinéraires nationaux ouverts dont 4505 km en site propre
- 1766 km d'itinéraires régionaux ouverts dont 1034 km en site propre

Cf. atlas pour estimations de tout cela à juillet 2010 : http://www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php?file=158143842_Atlas2.pdf

- 5) Quels critères déterminent le choix du tracé d'un itinéraire en général ? Quelles en sont les priorités (voies structurantes, richesses patrimoniales...) ?

Il y a généralement, même s'il est difficile d'établir une règle, plusieurs notions croisées, qui permettent de déterminer un itinéraire. Tout d'abord, la notion de distance. Une véloroute est, par définition, de longue distance. Ensuite, la notion de desserte. Une véloroute relie deux pôles minimum entre eux.

- Généralement il s'agit de relier deux villes (EuroVelo 6 Nantes-Budapest par exemple ; Avenue Verte London-Paris ; Véloroute de Paris au Mt St Michel ; etc.). Mais il est également possible de relier deux pôles évocateurs (ViaRhôna du Léman à la Méditerranée par exemples).
- Le choix d'un tracé peut être plus thématique : les chemins de St Jacques pour la future EuroVelo 3 (véloroute des pèlerins), « l'Atlantique en roue libre » concernant La Véloodyssée/EuroVelo1 en France ; La Loire, dans le cas de la Loire à vélo ; le Rhône, dans le cas de la ViaRhôna du Léman à la Mer. Les plages du débarquement (Véloroute des plages du débarquement) ; la Manche dans le cas du Petit Tour ou du Tour de Manche à vélo ; les véloroutes des vins en Bourgogne, en Alsace, en Gironde, sont également très prisées des cyclotouristes.
- Il est également possible, au niveau régional, de valoriser une région entière, si tant est que cette dernière dispose d'une identité régionale reconnue. C'est le cas en Bourgogne avec le Tour de Bourgogne à vélo ; c'est le cas en Bretagne avec l'offre des Voies vertes de Bretagne ; l'Alsace s'apprête à structurer une offre régionale également.

Pour les véloroutes envisagées comme des itinéraires touristiques, soit dans la plupart des cas, la dimension patrimoniale bâtie, paysagère ou naturelle joue un rôle déterminant pour le choix d'un tracé. Les intentions touristiques sont croisées avec les faisabilités techniques du terrain : disponibilité des emprises, montant des investissements, mesures de protection ou conservatoire des sites, etc.

- 6) Dans quelle mesure cherchez-vous à établir un lien entre les aménagements cyclables (véloroutes et voies vertes) et la valorisation du patrimoine (notamment bâti et paysagé) ?

Il est évident pour les véloroutes à forte vocation touristiques. Si un site patrimonial (Harras ou Abbaye de Cluny par exemple) se situe près de l'itinéraire, alors il doit être indiqué, signalisé, mis en valeur depuis l'itinéraire. Et réciproquement si tout va bien. Les sites de visite et offices de tourisme peuvent, depuis très récemment, qualifier leur offre spécifiquement pour les touristes à vélo, par l'intermédiaire de la marque Accueil VÉLO.

- 7) Quelle évolution envisagez-vous pour l'itinérance à vélo sur ce type d'infrastructure ?

Mon point de vue, partagé par certains je pense, est que l'itinérance à vélo est un marché émergent qui va exploser dans les prochaines années. A l'instar de la consommation importante par les allemands d'itinérance à vélo « facile », le marché français domestique va s'ouvrir (et s'ouvre déjà) à ce tourisme de proximité qui remet l'idée « d'aventure près de chez vous » au goût du jour et à portée de main. La sortie, fin juin, du site www.francevelotourisme.com devrait donner aux itinérants à vélo qui souhaitent sillonner les véloroutes de France, une vitrine de choix pour la préparation de leur voyage et le choix de leur véloroute. L'ouverture de ce site devrait faire passer l'itinérance à vélo du stade « artisanal » au stade « professionnel ». J'espère que de telles vitrines permettront d'enclencher un cercle vertueux favorable au développement des itinéraires et à l'investissement public consacré à ces aménagements.

8) Quel(s) rôle(s) peuvent jouer ces types d'infrastructures et le tourisme itinérant à vélo dans le développement local ?

Ces infrastructures sont utilisées par les itinérants, certes. Ce sont d'ailleurs les itinérants qui dépensent le plus sur les véloroutes et voies vertes (de l'ordre de 65 à 67€/jour/itinérant à vélo !) Mais le gros de la fréquentation, en chiffres, est avant tout locale. Ce sont en effet les cyclistes locaux, pour le loisir, le déplacement utilitaire ou l'excursionnisme de proximité, qui constituent la grosse part des fréquentations sur les itinéraires. Donc le premier rôle joué par ces infrastructures est avant tout local : il étoffe l'offre de mobilité, il donne accès à un mode de déplacement doux, à une mobilité active, il apaise la ville et le trafic. En un mot, il améliore le cadre de vie locale.

Le passage du cycliste itinérant, lui, est à même de créer de l'économie locale et de l'emploi « non délocalisable » comme nous aimons à le rappeler aux DRC. En effet, l'itinérant dépense en hébergements toutes gammes, en restauration, en visites, en location de vélo, en réparations, en transferts de bagages, en commerce de proximité, etc. L'itinérance à vélo permet d'étaler la saison touristique aux mois d'avant et d'après période estivale. Ainsi, la saison touristique pour le cycliste itinérant peut s'étaler d'avril à fin octobre bien souvent. Ce qui double quasiment l'amplitude de la saison touristique pour les professionnels.

En milieu rural, l'itinérant à vélo peut également être synonyme de diversification d'activité pour un agriculteur qui pourrait faire de l'hébergement à la ferme par exemple, un vigneron qui peut proposer des tables d'hôte, etc.

9) Comment le tourisme à vélo s'inscrit-il selon vous dans la problématique du développement durable ?

On pourrait dissenter des heures sur l'intérêt du tourisme à vélo pour le développement durable. Mais en bref, la première explication réside dans le fait de mener des vacances peut émettrices de gaz à effets de serre. Sous réserve que le lieu de vacances à vélo soit accessible soit directement à vélo, soit par train, ce qui est loin d'être évident. (une grosse partie des cyclistes itinérants se rendent en train sur le départ de leur itinéraire). Le deuxième motif d'adéquation « développement durable » du tourisme à vélo est dû à la situation du cycliste lui-même. Le cycliste sent les choses, parcourt lentement, perçoit

l'environnement qu'il parcourt, comme un marcheur. Il aura donc tendance à être respectueux de son environnement. Le cycliste itinérant porte, bien souvent, ses affaires. Il sera donc sobre consommateur de produits inutiles et préférera la consommation de nourriture locale, sur place, dans des restaurants lorsque son portefeuille le lui permettra. Dans des épiceries, boulangeries supermarchés locaux le reste du temps.

Faire du vélo en vacances (itinérance ou pas) est susceptible, qui plus est, de faire franchir le cap de la pratique vélo au quotidien pour les trajets domicile-travail par exemple. Un cycliste en vacances est donc susceptible de le devenir dans la vie.

10) Quelles sont les actions prioritaires nécessaires à un véritable développement du tourisme à vélo en France ?

Très clairement, ce sont des budgets dont a besoin le tourisme à vélo en France. Ce sont des comités d'itinéraires mobilisés dont les véloroutes ont besoin. Cela passe par de la volonté politique des différentes collectivités Régions / Départements / intercommunalités / villes de travailler ensemble, ce qui est loin d'être facile. Ensuite, cela passe par une meilleure reconnaissance des effets du vélo en général, dont du tourisme à vélo. Les DRC œuvrent pour cela.

De tous les bons arguments pro-vélo qu'il est possible d'avancer, il s'avère que l'argument économique et emploi est celui qui fonctionne le mieux sur l'action publique.

Annexe 11 : Transcription de l'entretien avec Véronique Marchand, Directrice adjointe de Charente-Maritime Tourisme et experte conseil, le 25/05/2012.

Transcription de l'entretien avec Véronique Marchand, Directrice adjointe de Charente-Maritime Tourisme et experte conseil, le 25/05/2012.

Comment s'est déroulée la mise en place de la labellisation Accueil Vélo en Charente-Maritime?

En février 2012, un retard important était à constater au niveau national pour le développement du label. Après la mise en place d'un Comité Technique Départemental, chargé d'étudier et de valider les dossiers pour une possible labellisation des prestataires, le département a pu enfin débloquent la situation. Les professionnels²⁸⁰ travaillant sur le dossier ont pu alors commencer à définir des critères pour sélectionner des prestataires éligibles. Une présélection a été réalisée en amont par les offices du tourisme, les pays et partenaires depuis l'année dernière. Aussi le Comité de pilotage national réuni le 13 mars avait quasiment arrêté l'ensemble des critères²⁸¹. Le 19 mars dernier, une réunion départementale des prestataires a permis le lancement de la labellisation et des visites. Les

²⁸⁰ DIRECCTE Poitou-Charentes- Agnès Mathe, Charente-Maritime Tourisme-Véronique Marchand, Association Française Véloroutes et Voies Vertes-Philippe Aubert, Conseil Général 17- Julie Guitard, l'Union Départementale des Offices de Tourisme et des Syndicats d'initiatives- Pascale Hervouet, le référent vélo de chaque pays concerné, tête de réseau.

²⁸¹ Guide Pratique Accueil Vélo

grilles de contrôle permettant d'évaluer l'accueil et les services des prestataires lors de visites, viennent tout juste d'arriver²⁸².

Le label Accueil Vélo est payant sauf pour l'année de lancement 2012. La cotisation est de 200 euros pour trois ans. Pour inciter les prestataires, l'Agence Départemental du Tourisme a décidé de prendre en charge les cotisations jusqu'en 2015, ce qui a été bien perçu par les prestataires. D'autres départements n'ont pas fait le même choix, en particulier parce que ce nouveau label national remplacera les labels existants déjà efficaces et pérennes. Les Landes et la Loire Atlantique vont donc faire payer le label dès à présent.

A partir de mars, les premières visites ont commencées notamment dans le Pays Rochefortais qui était déjà prêt. Les prestataires ont été évalués selon une grille de contrôle provisoire mise en place par le département, spécifique à chaque catégorie²⁸³. Après la visite, il en va du ressort du Comité Technique Départemental, qui peut donner trois avis possibles, « favorable » dans ce cas le prestataire respecte tous les critères obligatoires ; « favorable sous conditions avec délai imposé », le prestataire est en train de réaliser des travaux ou compte réaliser les aménagements nécessaires très prochainement, dans ce cas une nouvelle visite de contrôle sera effectuée ; enfin « refus ». Si l'avis est favorable Charente-Maritime Tourisme rédige le courrier et l'envoie aux prestataires avec copie au référent vélo, à l'Office de Tourisme et au(x) tête(s) de réseaux concernée(s) confirmant la labellisation. Les prestataires signent ainsi un engagement, vis à vis du respect du label. Lors de la dernière réunion du Comité, 23 dossiers ont été analysés. Rochefort avait pris un temps d'avance, le Pays est prêt pour constituer son réseau d'accueil vélo. Depuis le début d'année, il a par exemple aménagé de nouveaux stationnements vélo aux abords des sites de visite. Du fait de la préférence par les vélotouristes de chambre d'hôte, ces types d'hébergement profitent d'une labellisation prioritaire. Lors de la prochaine réunion du Comité le 21 juin, l'objectif sera la visite des campings. Des dossiers sont en cours sur La Rochelle et Marennes, le plus long pour la labellisation va être en Pays d'Aunis (car c'est un secteur où il y a moins d'offre). Les campings manifestent un certain intérêt. Les hôtels rencontrent quelques difficultés car ils doivent construire le local pour accueillir les vélos.

La communication de l'itinéraire et des prestataires labélisés émanera des Offices de Tourisme puis de Charente-Maritime Tourisme puis du site de La Vélodyssée. L'objectif des Offices de Tourisme est d'amasser beaucoup d'information sur le réseau cyclables et La Vélodyssée du département. Il s'agit de bien regrouper l'affichage en termes d'accueil vélo et de structurer l'information. Le Pays rochefortais devrait éditer une carte et certains Offices de Tourisme essayent dans la mesure du possible d'intégrer l'itinéraire de La vélodyssée à leurs plans touristiques. Les clients dans les Offices de Tourisme font la demande d'une carte générale sur l'itinéraire, Véronique Marchand espère l'édition d'une carte pour 2013 avec l'itinéraire détaillé. Prochainement Charente-Maritime Tourisme compte faire une liste des prestataires ayant le label Accueil Vélo sur leur site internet, qu'elle actualisera régulièrement. L'idéal serait de faire une carte de La vélodyssée avec les sites labélisés et de la connecter avec une information générale. Une conférence de presse est prévue fin juin pour faire la promotion de l'itinéraire. Au mois d'août, lors de la semaine fédérale du cyclotourisme qui se déroulera à Niort, différents circuits seront organisés dans la région dont un autour du 3 ou 4 août sur La Rochelle. A l'occasion, un village d'animation à la médiathèque sera mis en place dans lequel le Conseil Général et Charente-Maritime

²⁸² Mi-mai 2012

²⁸³ Quatre catégories : hébergements touristiques ; loueurs et réparateurs professionnels de vélo ; Offices de Tourisme et Syndicats d'initiative ; sites de visite et de loisirs.

Tourisme tiendront un stand afin d'informer sur la pratique itinérante, sur le tourisme à vélo et de donner des informations et des documents sur La Vélodyssée. De plus tout au long de l'été des animations sont prévues sur l'itinéraire, destinées aux locaux pour leur faire découvrir La Vélodyssée mais également aux premiers voyageurs de La Vélodyssée. Au cours du mois de septembre, une grande inauguration de l'itinéraire aura lieu à l'occasion de l'ouverture de la passerelle qui relira les deux départements de Vendée et de Charente-Maritime.

Dès septembre, Charente-Maritime Tourisme souhaite animer le réseau des prestataires, comme point de départ de la nouvelle dynamique autour du vélo et peut-être les conseiller sur d'autres labels complémentaires (exemple : clé verte). Il y a également une forte demande des Tours opérateurs qui sont à la recherche de produits vélo. L'entreprise *Nature et découverte* souhaite monter un produit vélo. L'objectif est également de trouver des prestataires proches de chaque point d'hébergements labélisés qui puissent faire le transport des bagages jusqu'à la prochaine étape. Par exemple à Rochefort le loueur de vélo effectue le service mais le Pays Royannais recherche ce type de prestation, pour le moment le transfert des bagages s'effectue par les hébergeurs mais lors de la pleine saison ils n'en n'auront pas forcément le temps. Tout cela nécessite de l'organisation.

Pour conclure, Véronique Marchand constate une très bonne coopération sur le projet avec les Pays du département. Le projet se structure autour d'un réseau organisé dont le pilote est Charente-Maritime Tourisme et s'appuie sur un référent vélo par territoire connaissant très bien l'itinéraire. De plus de nombreux professionnels sont impliqués comme l'Union Départementale des Offices de Tourisme et des Syndicats d'initiatives, ce qui facilite l'avancée de la labellisation. Il y a donc une bonne mobilisation générale.

Les professionnels ont-ils bien reçu le projet de labellisation?

Au départ Véronique Marchand reconnaît qu'elle avait une certaine appréhension par rapport à la motivation des professionnels, finalement il s'est avéré que le projet a été très bien reçu et une mobilisation croissante s'est mise en place.

Quel plan de communication sur le site Internet de Charente-Maritime comptez-vous mettre en place à propos de cet itinéraire?

Dans un premier temps, l'équipe compte délivrer l'information par une marque blanche du site www.lavelodysee.com. Elle souhaite fournir une information générale sur l'itinéraire et une liste des sites labélisés et créer une newsletter. Par la suite il est envisagé de créer une information plus spécifique avec une description détaillée de l'itinéraire en Charente-Maritime.

Connaissez-vous l'état d'avancement de la labellisation dans les autres départements concernés ?

Dans les Landes, il y a une bonne mobilisation, la labellisation marche bien. Dans les Pyrénées-Atlantiques, une personne est chargée uniquement de ce projet donc cela avance bien. En revanche la labellisation en Vendée n'a pas encore commencé. La Loire-Atlantique ne rencontre aucune difficultés, tout comme la Bretagne qui est déjà pourvue d'un réseau dédié à l'accueil des randonneurs.

Qu'avez-vous comme projet pour drainer les touristes à l'écart du littoral, vers notamment des sites de visite ? Pensez-vous que les voies vertes peuvent contribuer à cet objectif ? Comment valoriser le petit patrimoine rural ?

L'an prochain en 2013, le Conseil Général et Charente-Maritime Tourisme espère flécher les pôles secondaires des sites touristiques intéressants du département qui sont reliés par des véloroutes et voies vertes à La Vélodyssée. Le label Accueil Vélo pourra ainsi être attribué aux prestataires situés à 5 km des ces voies cyclables. Les pôles secondaires mis en valeur seront en priorité toutes les îles du département. Par la suite, le but recherché sera d'inciter les touristes à visiter les territoires intérieurs de la Charente-Maritime. Face au processus Accueil Vélo, la première réaction de la Haute-Saintonge a été « et pourquoi pas nous aussi ? » au sujet de la voie verte longeant l'estuaire de la Gironde. Il y a donc une véritable demande de la part des Communautés de Communes, des Pays ainsi que des professionnels de valoriser les véloroutes et voies vertes et de développer le label sur ces territoires au-delà de La Vélodyssée. Le département cherchera donc à valoriser ces itinéraires existants une fois le projet de La Vélodyssée totalement lancé à partir du 30 juin 2012, il s'agit là d'un grand projet, déjà bien pensé. Comme le dit Véronique Marchand, il leur sera plus confortable de travailler sur de nouveaux projets notamment dans l'Accueil Vélo et les processus de labellisation une fois le 30 juin passé.

Annexe 12 : Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012.

Entretien avec Julie Guitard, responsable du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées du Conseil Général de Charente-Maritime, le 25/05/2012

1) Quels sont les projets d'itinéraires, ou de voies vertes ?

Sur le département, il existe plusieurs véloroutes, voies vertes, et autres grands itinéraires. Certains sont entièrement réalisés comme le chemin de Saint Jacques et comme les grands aménagements empruntés par La Vélodyssée®, d'autres sont en partie ouverts (comme il s'agit d'itinéraires longs, on avance par tronçons) comme le cheminement Rives de Gironde. Seul le projet d'itinéraire qui longera les Rives de la Boutonne n'est pas commencé, mais cela est prévu très prochainement (peut être septembre). Il s'agira de 169 km balisés une partie est en « pieds secs » sur route à faible trafic, accessible toute l'année par les cyclistes. Les piétons seront au plus près de la Boutonne sur une partie appelée pieds mouillés, et ne sera praticable qu'à la belle saison, en raison des crues hivernales de la Boutonne. Je n'ai pas beaucoup d'informations sur la Véloroute 43 car pour l'instant elle s'arrête à Marans. Je sais qu'elle permettra à terme de relier l'EV6 (Loire à vélo) et l'EV1 (Vélodyssée®). La partie Charente-Maritime est encore en projet, elle passera par le tracé définitif de la Vélodyssée® (tronçon commun) pour lequel nous avons encore beaucoup de démarche à faire : modification du PLU de la ville de Marans, permis d'aménager, étude d'incidence et travaux, elle longera le canal maritime.

Le projet rives de Charente est bien un projet du Conseil général, mais pour l'instant nous n'avons pas les moyens humains de travailler dessus. La CDA de Rochefort et la CDC du Pays

Santon ont recruté ensemble un stagiaire pour faire avancer le projet à leur niveau et ils ont le soutien du Conseil général.

2) Existe-t-il toujours des voies ferrées désaffectées non reconvertis à l'activité de loisir ?

Oui il existe des voies ferrées désaffectées non reconverties.

3) Quel budget est consacré chaque année par le Conseil Général au réseau cyclable ?

Pour le budget de la politique des cheminements, c'est très variable (selon les avancements des dossiers) mais pour faire une moyenne annuelle, tu peux parler d'environ 600 000 € de subventions à diverses collectivités pour de la création d'itinéraires ou la mise en place de signalétique et de 500 000 € pour les aménagements Conseil général, en plus de cela il y a un budget consacré à la communication et à l'édition d'environ de plusieurs dizaines de milliers d'euros (subventions pour l'édition de guide comme ceux de la FFR, édition de cartes, présence au salon de la randonnée...).

4) Quel est le plan vélo de la Charente-Maritime ?

Le plan départemental des cheminements comprenant 3 volets le PDIPR pour assurer la pérennité des itinéraires, un plan de subvention aux autres collectivités (en pièce jointe) et la création de grands axes structurants par le département.

5) Quant a été éditée la nouvelle brochure touristique « Mes balades nature » ?

CMT édite "Mes balades nature" tous les ans pour le salon de la Randonnée (vers Mars).

6) Quelle sera le plan de communication sur le projet Vélodyssée ?

Le Conseil Général devrait prochainement (avant le 30 juin) mettre en ligne sur le site Internet des cartes interactives sur l'itinéraire dont le tracé GPS sera téléchargeable. Une petite brochure est prévue mais il n'est pas possible pour le Conseil Général d'éditer un document précis comme pour le chemin de saint Jacques de Compostelle, sur La Vélodyssée, car le coût est tellement important, en raison du nombre d'exemplaires nécessaire sur cet itinéraire.

7) Comment a été accueilli le projet de la Vélodyssée au Conseil Général ?

Sur l'ensemble, le projet de La Vélodyssée a été bien reçu par le Conseil général de Charente-Maritime, il y a eu une volonté d'investissement dès le début.

8) Quel a été l'investissement total à ce jour par le département dans le projet Vélodyssée? Et quelles sont les prévisions budgétaires pour le futur ?

Il est impossible de dire combien représente l'investissement Vélodyssée® car l'itinéraire emprunte des aménagements réalisés sur plusieurs années. Mais pour l'année 2012 Vélodyssée® représente un budget de plus d'1.5 millions d'euros. Il y a des aménagements qui seront réalisés sur les années à venir. Les subventions de la part du Conseil Général sont les suivantes : 40% pour les aménagements en site propre et 20% pour les voies partagées et 30 % pour les infrastructures de sécurité. De plus en raison de sa politique des Espaces Naturels Sensibles, le Conseil Général réalise les cheminements littoraux, avec une participation de 25 % des Communautés de Communes ou des communes. Les travaux de la passerelle qui relira très prochainement la Vendée et la Charente-Maritime vont être cofinancés par les deux départements (50%) et subventionnés à 50% par l'Etat. De plus le département a subventionné le projet de La Vélodyssée® pour la campagne de communication à 15 000 €. Pour le moment la région Poitou-Charentes n'a pas souhaité subventionner le projet.

9) Quand le Conseil Général espère-t-il achever les aménagements de cet itinéraire ?

Pour cette année nous nous sommes engagés à avoir un itinéraire continu, sécurisé et entièrement balisé. Toutefois certains tronçons sont provisoires il y aura donc des aménagements dans les années à venir. Nous ne pouvons pas dire quand tous les travaux seront terminés.

10) Quel sont les projets en matière d'amélioration de la signalétique sur l'itinéraire ?

Le Conseil Général paye toute la signalétique de l'itinéraire soit un coût d'environ 350 000 €. Dans un premier temps le jalonnement concernera l'indication des pôles principaux, il y en a quatre sur La Vélodyssée : La Rochelle, Rochefort, Marennes, Royan, ainsi que les pôles secondaires (toutes les communes traversée en leur centre) à terme les sites touristiques labellisés devraient être signalisés, tout comme les rabattements touristique comme les îles du département. De notre côté nous allons travailler sur la mise en place de RIS (panneaux de Relais Informations Services).

11) Avez-vous eu à faire face à des conflits intercommunaux pour le tracé de l'itinéraire ?

Nous n'avons pas eu de problème pour la définition des tracés sur ce projet. Mais cela peut arriver. Nous rencontrons par contre quelques soucis quant à la gestion et l'entretien des chemins et de la signalétique.

Annexe 13 : Questionnaire Pratiques et profil sociologique des voyageurs itinérants (source Aurélie Brizou)

Pratiques et profil sociologique du voyageur itinérant à vélo

***Obligatoire**

Combien de jours/semaines/mois environ a duré votre dernier séjour itinérant ?*

Une fois sur votre itinéraire, à partir de combien de nuitées vous considérez-vous comme voyageur itinérant ? *

Quelles sont vos motivations ?*

	Oui	Plutôt oui	Plutôt non	Non
Découverte du patrimoine paysager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Découverte du patrimoine bâti et architectural	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Découverte du patrimoine culturel (tradition, gastronomie...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pratique sportive	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir à l'aventure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rencontre avec les locaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entretenir la santé physique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pratique d'un tourisme plus écologique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Se reconnecter avec la nature	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pratique d'une activité de plein air	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Plan de voyage : 1) Quels étaient vos objectifs en distance (km) pour tout le séjour ? *

Plan de voyage : 2) Quels étaient vos objectifs en durée (semaines) pour tout le séjour ? *

Plan de voyage : 3) Le nombre de km en moyenne par jour ? *

Plan de voyage : 4) Le nombre de jours en moyenne de repos sans avoir roulé ? *

Plan de voyage : 5) Le nombre d'heure journalière réservée aux loisirs (hors le déplacement en vélo) ? *

Dans quels types de structures avez-vous dormi durant votre séjour ? * Plusieurs réponses possibles

- ☐ Club, VV, résidence tourisme
- ☐ Résidence secondaire
- ☐ Refuge, gîte étape, Auberge de jeunesse
- ☐ Gîte rural, chambre d'hôte
- ☐ Hôtel
- ☐ Famille-amis
- ☐ Camping
- ☐ Camping-car
- ☐ Autre :

Durant votre séjour qu'avez-vous fait ? *

	Toujours	Beaucoup	Assez souvent	Parfois	Jamais
Pique-nique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bar, salon de thé, glacier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ravitaillement alimentaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Achats de produits locaux ou du terroir (consommable ou non)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Location de vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portage de bagages	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réparation sur le vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Recourir à un guide-accompagnateur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pratiques culturelles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Durant votre séjour quelles ont été vos pratiques culturelles ?*

	Toujours	Beaucoup	Assez souvent	Parfois	Jamais
Voir une cathédrale, une abbaye, un monastère, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir un château ou un autre monument ancien non religieux (palais, hôtel particulier, maison natale...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visiter un monument historique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visiter un quartier ancien dans une ville touristique ou un village de caractère	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visiter un site industriel (ancienne usine, exploitation minière...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visiter un parc ou un jardin historique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller dans un parc d'attractions comme Disneyland ou Parc Astérix	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller dans un parc comme Futuroscope ou Cité des sciences de la Villette	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller dans un zoo ou un parc avec des animaux en liberté	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir une exposition de peinture, de sculpture ou de photographie, aller dans une galerie d'art	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Assister à un spectacle son et lumière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visiter un site archéologique ou un chantier de fouilles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visiter un musée et écomusée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cinéma	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spectacle danse, opéra, concert de musique classique, théâtre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spectacle de danses folkloriques, cirque, music-hall, concert de rock, concert de jazz, autre concert, festivals, fêtes locales, arts de la rue	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dans quelle(s) région(s) avez-vous pratiqué le tourisme itinérant à vélo ? *Plusieurs réponses possibles

- ☐ Alsace
- ☐ Aquitaine

- ☐ Auvergne
- ☐ Basse-Normandie
- ☐ Bourgogne
- ☐ Bretagne
- ☐ Centre
- ☐ Champagne-Ardenne
- ☐ Corse
- ☐ Franche Comté
- ☐ Haute-Normandie
- ☐ Ile de France
- ☐ Languedoc
- ☐ Roussillon
- ☐ Limousin
- ☐ Lorraine
- ☐ Midi Pyrénées
- ☐ Nord-Pas-de-Calais
- ☐ PACA
- ☐ Pays de la Loire
- ☐ Picardie
- ☐ Poitou-Charentes
- ☐ Rhône Alpes

Sur quel(s) itinéraire(s) avez-vous voyagé ? (exemple : La Loire à vélo)*

Quel est votre sexe ?* Féminin ▼

Quel âge avez-vous ?* 1 ▼

Dans quel milieu habitez-vous ?* Urbain ▼

Dans quel département résidez-vous ?* 1 ▼

A quelle catégorie sociale appartenez vous ? *

- ☐ Etudiant
- ☐ Retraité
- ☐ Chômeur
- ☐ Ouvrier
- ☐ Employé
- ☐ Profession intermédiaire
- ☐ Cadre, profession libérale
- ☐ Artisan, commerçant, chef d'entreprise
- ☐ Agriculteur

A partir de quel âge avez-vous commencé l'itinérance à vélo ?*

Comment voyagez-vous en général ? *Plusieurs réponses possibles

- ☐ Seul(e)
- ☐ En couple
- ☐ En famille (adultes seulement)
- ☐ En famille (avec enfants de - 18 ans)
- ☐ Entre amis
- ☐ En club
- ☐ Avec un tour-opérateur
- ☐ Autre :

Quel est le budget moyen par personne et par jours consacré à ce type de séjour ?*

Par quel(s) moyen(s) de transport vous êtes vous rendu au départ de votre première étape ? *Plusieurs réponses sont possibles

- ☐ Voiture foyer, parents, amis
- ☐ Voiture de location
- ☐ Camping-car
- ☐ Train
- ☐ Avion
- ☐ Autocar
- ☐ Bateau
- ☐ A vélo
- ☐ Autre :

Avez-vous déjà fait appel à un tour-opérateur, une agence de voyage... (type séjour "clés en main") pour organiser votre séjour à vélo ? *

Par quel(s) moyen(s) avez-vous préparé votre séjour ? *Plusieurs réponses possibles

- ☐ Internet
- ☐ Office de tourisme
- ☐ Echange entre pratiquants
- ☐ Par les médias (radio/télévision)
- ☐ Professionnel du tourisme
- ☐ Brochures, guides
- ☐ Autre :

De manière générale quel type d'infrastructure recherchez-vous ? *

	Oui	Plutôt oui	Plutôt non	Non
Voies vertes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Véloroutes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pistes cyclables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chemins carrossables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sentiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Routes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En règle générale avez-vous une pratique régulière du sport? *

En règle générale avez-vous une pratique régulière d'activités culturelles? *

Si vous le souhaitez, n'hésitez pas à me faire part de vos suggestions :

Envoyer

Table des abréviations

- ADT : Agence Départementale du Tourisme
- AF3V : Association Française des Véloroutes et Voies Vertes
- AN3V : Atlas National des Véloroutes et Voies Vertes
- CDA : Communauté d'Agglomération
- CDC : Communauté de Communes
- CDT : Comité Départemental du Tourisme
- CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
- CRT : Comité Régional du Tourisme
- DRC : Départements et Régions Cyclables
- FFTC : Association Française de Cyclotourisme
- MN3V : Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes
- ON3V : Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes
- OT : Office de Tourisme
- SN3V : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
- SR3V : Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes
- TO : Tour-opérateurs

Table des matières

Remerciements.....	4
Sommaire	5
Introduction	7
Première partie : Le tourisme itinérant à vélo en France : Etat des lieux	10
1. Le tourisme itinérant.....	10
1.1. L'itinérance.....	10
1.2. L'itinérance à vélo : une façon de voyager à part entière	12
2. Les cyclistes itinérants.....	16
2.1. Profil sociologique de ces voyageurs	17
2.2. Leurs pratiques, leurs motivations et leurs attentes	19
3. Etat des lieux des aménagements français	25
3.1. Les infrastructures: véloroutes et voies vertes	26
3.2. Les grands itinéraires en France, un support idéal pour l'itinérance à vélo.....	28
4. L'implication des acteurs publics et associatifs dans la promotion du tourisme à vélo..	32
4.1. La politique vélo des collectivités publiques.....	33
4.2. Un réseau associatif dynamique	35
Deuxième partie : Une nouvelle forme de tourisme vecteur de développement local	40
1. Le rapport entre les nouveaux aménagements cyclables et la valorisation du patrimoine	40
1.1. Le tracé des véloroutes et voies vertes.....	41
1.2. La mise en valeur d'un autre patrimoine	43

2. La promotion en région par les acteurs du tourisme : analyse des brochures et des sites internet.....	45
2.1. Le contenu patrimonial	47
2.2. Quel public ciblé ?	51
2.3. Les propositions de services pour l'accueil des vélotouristes	53
3. L'offre des produits touristiques en matière d'itinérance à vélo : un marché en pleine expansion	57
3.1. Analyse des tour-opérateurs présents sur le marché	58
3.2. Comment encourager les tour-opérateurs à élaborer des produits vélo en France	60
4. Développement local et économie du vélo	62
4.1. Ecomobilité touristique et développement durable, une opportunité pour l'avenir du tourisme en milieu rural.....	62
4.2. Le coût des aménagements pour les collectivités locales	65
4.3. L'économie du vélo, des retombées significatives.....	68
Troisième partie : L'exemple concret de la situation du tourisme à vélo en Charente-Maritime	73
1. Etat des lieux en Charente-Maritime	73
1.1. L'offre touristique liée à l'activité vélo.....	73
1.2. La politique vélo en Charente-Maritime	75
1.3. Quelle valorisation du tourisme à vélo par les collectivités locales en Charente-Maritime ?	80
2. La Vélodyssée : nouvel enjeu dynamisant	84
2.1. Un projet français.....	84
2.2. Etat des lieux	87
2.3. Structuration de l'offre de service globale autour de La Vélodyssée : exemple de la Charente-Maritime.....	91

3. Potentiel de développement du tourisme à vélo en Charente-Maritime : forces, enjeux et perspectives	97
3. 1. Un territoire déjà très touristique	98
3.2. Perspectives pour la Charente-Maritime	101
Conclusion	105
Bibliographie	108
Table des annexes.....	115
Table des abréviations	142
Table des matières.....	143

Résumé

Le vélo comme outil de voyage est en phase avec les tendances touristiques actuelles de tourisme vert et durable. L'itinérance à vélo préfigure une nouvelle forme de tourisme soucieuse de découverte, de mobilité douce et de respect de l'environnement. Elle redéfinit le rapport au temps et aux territoires. L'itinérant à vélo bénéficie d'une liberté de déplacement et d'une disponibilité lui permettant de profiter des opportunités rencontrées sur l'itinéraire, à la découverte d'un patrimoine souvent ignoré des grands flux touristiques. Les voies vertes constituent des itinéraires à vocation culturelle et écologique, au long desquelles sont conservés à la fois du petit patrimoine et des écosystèmes particuliers. Le cycliste itinérant contribue à stimuler l'économie locale, il est amateur de produits culturels et consommateur de nombreux services. Le développement de l'itinérance constitue une démarche alternative qui permet de valoriser et d'enrichir tout un territoire. L'exemple de la Charente-Maritime, encore pauvre en équipement et qui à travers le projet d'itinéraire français La Vélodyssée semble prendre conscience de son potentiel, permet de comprendre l'intérêt que représente le tourisme à vélo en termes de diversification et de diffusion de l'offre touristique sur l'ensemble d'un territoire. Là où elles existent les infrastructures ont fait la preuve de leur rentabilité. Il reste à assurer les continuités de ces itinéraires et à enrichir l'offre de service.

Mots clés : Itinérance à vélo - Véloroutes et voies vertes - Patrimoine - Tourisme durable - Développement local - Charente-Maritime

Resumen

La bicicleta como instrumento de viaje es acorde con las nuevas tendencias turísticas, de turismo verde y sostenible. La itinerancia en bicicleta anuncia una nueva forma de turismo preocupada por el descubrimiento, la movilidad suave y el respeto del medio ambiente. Redefine la relación con el tiempo y con los territorios. El itinerante en bicicleta tiene una libertad de desplazamiento y una disponibilidad para disfrutar de las oportunidades encontradas en el camino y del descubrimiento de un patrimonio con frecuencia olvidado por los grandes flujos turísticos. Las vías verdes son itinerarios con vocación cultural y ecológica, donde se conservan al mismo tiempo el patrimonio local y ecosistemas excepcionales. El ciclista itinerante contribuye a estimular la economía local, le gustan los productos culturales y consume variados servicios. El desarrollo de la itinerancia constituye una forma alternativa que permite poner en valor y enriquecer todo un territorio. El ejemplo del departamento de Charente-Maritime, con unas infraestructuras todavía limitadas y que con el proyecto de itinerario francés La Vélodyssée parece tomar conciencia de su potencial, permite entender el interés que supone el turismo en bicicleta para la diversificación y difusión de la oferta turística en todo el territorio. Las infraestructuras que existen han demostrado su rentabilidad. Es necesario garantizar la continuidad de los itinerarios y a enriquecer la oferta de servicios.

Palabras claves: Itinerancia en bicicleta - Vías verdes - Patrimonio - Turismo sostenible - Desarrollo local - Charente-Maritime