



LES DOSSIERS DU RÉSEAU

JUIN 2026

Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires

© IBRAHIM HENDY

A l'heure où la France ambitionne d'être la première destination mondiale du tourisme à vélo, celui-ci offre une opportunité stratégique majeure pour les collectivités locales. À la croisée des politiques de mobilité, de développement touristique et de transition écologique, il répond à des attentes croissantes de déplacements plus durables à l'expérience de proximité et de découverte plus sensible des territoires. Le vélo n'est pas qu'un loisir, ni l'outil d'une mobilité quotidienne : il devient un véritable levier d'attractivité, de dynamisation économique et de valorisation des patrimoines locaux à travers le maillage structurant des 59 véloroutes du Schéma national, connectées à l'échelle européenne avec les 10 EuroVelo traversant l'hexagone. Dans ce contexte, les collectivités locales jouent un rôle déterminant. Qu'elles soient littorales, montagneuses, de plaine, rurales ou urbaines, elles impulsent, aménagent et coordonnent. De la création d'infrastructures sécurisées à

la structuration d'itinéraires, en passant par l'accompagnement des acteurs économiques et touristiques, leur action est essentielle pour garantir la qualité et la cohérence de l'offre de service en coordination avec des écosystèmes locaux d'acteurs engagés : offices de tourisme, associations, professionnels, réseaux territoriaux. Ce dossier s'inscrit pleinement dans cette ambition. Il propose des repères, des retours d'expérience et des leviers concrets pour accompagner les collectivités, de la commune à la région, dans leur passage à l'action. Le tourisme à vélo n'est pas marginal. Il est la promesse d'expériences singulières et marquantes pour les voyageurs ; il propose une trajectoire pour des territoires plus durables, plus vivants et plus résilients.

**Chrystelle Beurrier et Françoise Rossignol,
co-présidentes du Réseau vélo et marche**

Comprendre le tourisme à vélo

Tourisme à vélo, de quoi parle-t-on ?

Le tourisme à vélo peut se définir comme la pratique du vélo durant un séjour touristique, avec au minimum une nuit passée en dehors du domicile principal. Le tourisme à vélo désigne l'ensemble des pratiques touristiques ou de loisirs pour lesquelles le vélo est l'élément structurant pour se déplacer, découvrir un territoire ou pratiquer une activité. Qu'il s'agisse de découverte, de loisirs, de sport ou d'itinérance, le tourisme à vélo se distingue de son usage utilitaire par sa dimension expérientielle et récréative.

Le tourisme à vélo se situe souvent au **croisement des politiques** de tourisme, de mobilité, d'aménagement, et de transition écologique. Il suppose donc une **vision plurielle** comprenant infrastructures, services, accessibilité, promotion, animation de l'écosystème. Ces volets doivent être réfléchis ensemble, pour rendre l'expérience de l'usager la plus qualitative (et inoubliable) possible.

Cette vision est d'ailleurs l'essence même de la **Stratégie Nationale du Tourisme à Vélo**¹, élaborée entre 2022 et 2024, par une soixantaine d'organismes publics et privés, sous l'impulsion de Réseau vélo et marche et qui fixe un cap ambitieux : positionner la **France comme première destination mondiale pour le tourisme à vélo d'ici 2030**.

Le collectif a conduit ses travaux selon la « RAISON D'ÊTRE » suivante :

"Faire du vélo un incontournable du tourisme de la destination France, reconnu auprès des opérateurs économiques, des acteurs publics et du grand public, accessible à tous, pour toutes les pratiques, offrant une expérience de qualité et de bien-être. L'intégrer dans une démarche d'économie de proximité, de tourisme durable, mesurable et profitable à tous les territoires."



L'ambition de la stratégie nationale du tourisme à vélo, 2024

Articulée autour de **8 enjeux** et déclinés en **27 mesures** concrètes et réalistes, la stratégie nationale s'appuie sur plusieurs leviers – maillage, intermodalité, services et équipements, culture vélo, information, observation et gouvernance – pour **développer et promouvoir un tourisme à vélo durable, pour tous, sous toutes ses formes et pratiques**.



GRAVEL

© COTENTIN UNIQUE - VALENTIN ORANGE



LES GRANDS ITINÉRAIRES À VÉLO

© COTENTIN UNIQUE - VALENTIN ORANGE



BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES

© COTENTIN UNIQUE - AYMERIC PICOT



CYCLOSPORT

© COTENTIN UNIQUE - AYMERIC PICOT

Quel touriste à vélo êtes-vous ?

Les touristes à vélo sont avant tout des touristes. C'est-à-dire des personnes qui séjournent au moins une nuit en dehors de leur domicile principal. Leur mode d'hébergement peut être marchand (hôtel, camping, meublés...) ou non marchand (famille ou amis, résidences secondaires...). Au cours de leur séjour, ils ont la spécificité de pratiquer le vélo selon différentes motivations qui permettent de les regrouper en quatre grandes catégories :

- ▶ **Les touristes à vélo de loisirs** pédalent pour le plaisir de découvrir le territoire à la journée ou moins, généralement sur des distances inférieures à 50 km. Pour certains cette pratique est un élément essentiel du séjour. Pour d'autres c'est une composante parmi d'autres.
- ▶ **Les touristes à vélo sportifs** parcourent généralement des distances élevées (plus de 50 km) lors de sorties réalisées à la journée ou moins. C'est une pratique où la notion d'effort, voire de performance peut primer. Ces cyclistes utilisent généralement un équipement technique, léger (vélo de course, gravel, VTT, chaussures à cales...) et souvent coûteux.
- ▶ **Les touristes à vélo utilitaires** envisagent leur vélo comme moyen de transport principal sur leur lieu de séjour pour se déplacer (accès aux commerces, aux sites de loisirs, etc.).
- ▶ **Les touristes itinérants** se déplacent à vélo pour découvrir un territoire ou un itinéraire sur plusieurs jours et changent de lieu d'hébergement au fil de leur progression.

En réalité le tourisme à vélo recouvre une grande diversité d'usages que l'on peut aussi caractériser selon la typologie des vélos utilisés. Leurs gammes se sont enrichies ces dernières années. On peut caractériser la pratique selon le vélo utilisé :

- ▶ **Le vélo de randonnée** est la monture privilégiée du voyageur à vélo en itinérance mais souvent aussi du touriste de loisirs. Confortable et fiable il est idéal pour emprunter à la fois routes, voies vertes et chemins roulants.
- ▶ **Le vélo de route** s'adresse plutôt au cycliste sportif en quête de vitesse, de distance et de sommets. Constitué de matériau léger et performant, il est notamment utilisé pour l'ascension de routes sinueuses et de cols mythiques.
- ▶ **Le VTT** (vélo tout terrain) permet d'explorer les sentiers, chemins et parcours nature. Plus robuste, il est adapté aux terrains accidentés mais se structure aussi de plus en plus autour de bike parks et de stations VTT.
- ▶ **Le Gravel**, hybridation entre le vélo de route et le VTT, séduit les aventuriers en quête de polyvalence. Il permet de rouler aussi bien sur routes que sur pistes rustiques et offre un bon compromis entre confort, légèreté et rendement.
- ▶ **Le VAE (Vélo à Assistance Électrique)** aplanit les côtes et raccourcit les distances. Il facilite les déplacements et rend accessible une multitude de parcours à un public plus large. Il permet souvent de regrouper des pratiquants aux niveaux hétérogènes.
- ▶ **Les vélos-cargo, les remorques ou les vélos adaptés** démocratisent le tourisme à vélo auprès des familles avec de jeunes enfants et des personnes en situation de handicap.

1 - www.reseau-velo-marche.org/ressources/etudes-et-publications/strategie-nationale-du-tourisme-a-velo/



Différents profils de touristes à vélo et de types de vélo.

Quel que soit le vélo utilisé, le tourisme à vélo attire une **grande variété de publics** : familles avec enfants, couples, groupes d'amis, seniors actifs, jeunes adultes, sportifs aguerris ou néopraticants en quête d'activité de loisirs accessible. Les **motivations** combinent souvent envie de nature, activité physique et découverte touristique (patrimoine, culture, loisirs), mais aussi recherche de convivialité et de liberté, dans un budget maîtrisé. Cette diversité de pratiques se traduit sur le terrain par une hybridation des usages : un même itinéraire peut servir le week-end à des sorties loisirs ou sportives, et

en semaine à des déplacements domicile-travail, ce qui renforce la nécessité de penser **conjointement tourisme à vélo et mobilités actives du quotidien**. L'ensemble de ces publics ont en revanche des attentes fortes en matière de sécurité, de lisibilité des parcours, de qualité des services et de cohérence de l'offre. Le développement du tourisme à vélo repose donc sur la capacité des territoires à proposer des expériences adaptées à cette pluralité de pratiques et de profils : de la boucle familiale au bord d'une voie d'eau à l'itinéraire longue distance en montagne ou au parcours VTT en forêt.

→ DU QUOTIDIEN À L'ITINÉRANCE : LE PARI DU COTENTIN

La Communauté d'agglomération du Cotentin, dans le Département de La Manche, cherche à structurer son offre pour répondre à cette diversité de pratiques et de publics. À travers son **Plan vélo 2023-2028 & Schéma Directeur Cyclable²**, l'agglomération entend « Affirmer le Cotentin comme une destination cyclotouristique et cyclosportive pour les Français et les étrangers. » Concrètement, l'offre combine déjà un réseau de pistes cyclables urbaines, des voies vertes sécurisées issues du déclassement de routes secondaires ou d'anciennes lignes ferroviaires, un tronçon de La Vélomaritime, portion française de l'EuroVelo 4, le Tour du Cotentin en Gravel, des circuits VTT, une station gravel ainsi que des boucles accessibles aux familles. Ces aménagements, qui empruntent des zones 30 et relient les pôles d'équipements et de services, répondent simultanément aux attentes des cyclistes de loisirs, des familles, des sportifs et des itinérants, tout en servant aussi les déplacements utilitaires, ce qui traduit concrètement l'hybridation des usages. En misant à la fois sur la sécurité des itinéraires, la lisibilité des parcours et le développement de services (location de vélos et VAE, stationnement,

information touristique, label Accueil Vélo), la Communauté d'agglomération du Cotentin montre comment un territoire peut adapter son offre aux différents profils de cyclistes et faire du vélo un vecteur de découverte touristique autant qu'un outil de mobilité du quotidien.

Plan Vélo 2023-2028

&

Schéma Directeur Cyclable

Communauté d'agglomération du Cotentin



2 - www.storage.googleapis.com/is-wp-74-prod/uploads-prod/2025/03/02_Plan-velo-et-Schema-Directeur-Cyclable.pdf

Touristes à vélo : des profils variés, un potentiel fort



Profils de cyclistes

Touristes

1

Touristes sportifs

2

Touristes loisirs

3

Touristes utilitaires

4

Itinérants

Excursionnistes

5

Excursionnistes sportifs

6

Excursionnistes loisirs

7

Excursionnistes utilitaires

La variété et le nombre croissant de pratiquants témoignent de la capacité du tourisme à vélo à conquérir de nouveaux publics et à renouveler sa clientèle. Grâce aux **données nationales**³ et aux **études conduites entre 2021 et 2023**⁴ sur plusieurs véloroutes et dans trois régions françaises, nous pouvons en dresser le portrait. La **méthodologie ÉVA-VÉLO**⁵, portée par le Réseau vélo et marche, permet d'évaluer la fréquentation et les retombées économiques des itinéraires cyclables et segmente sept profils de cyclistes. Les données chiffrées évoquées dans cette rubrique concernent uniquement les quatre typologies de touristes.

Une clientèle majoritairement française et de proximité : en ce qui concerne les Français, comme déjà constaté par le passé, **les premières clientèles d'un itinéraire** sont issues des départements traversés par l'itinéraire étudié et sont donc une clientèle de proximité. Les clientèles étrangères sont aujourd'hui avant tout des **clientèles européennes**. Il s'agit de Britanniques, Allemands, Belges et Néerlandais principalement. L'ordre de prépondérance de ces clientèles varie d'une véloroute à l'autre. Selon les itinéraires, on peut également voir des Suisses ou des Espagnols.

ITINÉRAIRES / DESTINATIONS	ANNÉE D'ÉTUDE	NOMBRE KM ITINÉRAIRES ÉTUDIÉS	TAUX DE TOURISTES	DÉPENSE DES TOURISTES EN SÉJOUR €/JOUR / PERS.	DÉPENSE DES ITINÉRAIRES €/JOUR/PERS.	RETOMBÉE NIV. II*/AN	RETOMBÉE NIV. II* RATIO €/KM/AN
Bretagne	2023	2 700	22 %	49 €	55 €	91,4 M€	44 700 €
Grand Est	2022	2 486	26 %	69 €	71 €	53,8 M€	48 900 €
Normandie	2023	1 731	39 %	70 €	69 €	45,3 M€	28 200 €
La Vélodyssée [EV1]	2023	1 275	55 %	56 €	59 €	124,6 M€	97 800 €
La Vélomaritime [EV4]	2021 à 2023	1 456	51 %	62 €	60 €	47,7 M€	32 800 €
ViaRhôna [EV17]	2022	815	19 %	74 €**	70 €**	43 M€	53 000 €
La Véloscénie [V40]	2023	548	9 %	56 €	68 €	17,4 M€	31 800 €
La Vélo Francette [V43]	2023	622	40 %	56 €	66 €	21,3 M€	34 300 €
La Voie Bleue [V50]	2022	716	40 %	70 €	68 €	21,4 M€	29 900 €
Le Canal des 2 mers à vélo [V80]	2023	787	52 %	56 €	83 €	64,2 M€	81 500 €
La Loire à vélo [tronçon de l'EV6]	2022	845	55 %	69 €	66 €	54,5 M€	64 500 €

* Retombées économiques de niveau II : dépenses générées par les cyclistes sur les seuls km parcourus sur l'itinéraire et quel que soit le poids du vélo dans le choix de la destination.

** Dépenses retraitées par Réseau vélo et marche.

Source : études de fréquentation et de retombées économiques menées par Indiggo-Symetris pour le compte des itinéraires ou destinations.

➤ **Des dépenses et des retombées significatives** : les dépenses quotidiennes des touristes en séjour (qui regroupent les sportifs, loisirs, utilitaires) se situent entre **56 € et 74 €** par personne et par jour ; ce niveau monte entre **59 € et 83 € pour les itinérants**. Ces données confirment que les touristes à vélo constituent une clientèle à fort pouvoir de consommation locale. Ces dépenses concernent principalement l'hébergement, la restauration, les visites et les services liés au vélo. **À l'échelle des territoires,**

ces pratiques se traduisent par **des retombées économiques importantes** : certains itinéraires dépassent 100 millions d'euros de retombées annuelles, tandis que d'autres itinéraires génèrent plusieurs dizaines de millions d'euros chaque année. Rapportées à la longueur des itinéraires, ces retombées représentent en moyenne **30 000 € à 100 000 € par kilomètre et par an**. Le tourisme à vélo irrigue donc l'économie locale, notamment dans les territoires ruraux.

3 - Fréquentation des véloroutes : www.reseau-velo-marche.org/observatoires/outils-et-chiffres-cles/frequentation-des-veloroutes/

4 - Fréquentation et retombées des véloroutes : www.reseau-velo-marche.org/observatoires/frequentation/frequentation-et-retombees-des-veloroutes/

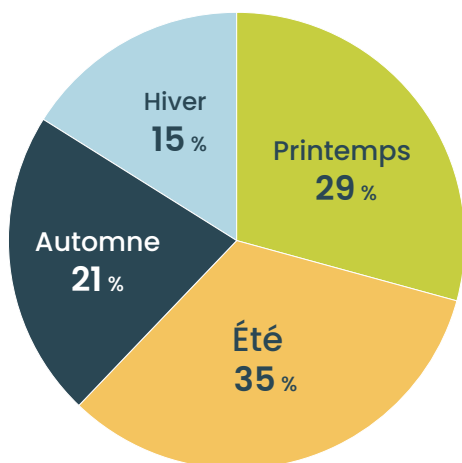
5 - Guide ÉVA-VÉLO - Méthode nationale pour l'évaluation des retombées des véloroutes : www.reseau-velo-marche.org/ressources/etudes-et-publications/guide-eva-velo-methode-nationale-pour-levaluation-des-retombees-des-veloroutes/

- **Des hébergements qui diffèrent selon le profil du touriste :** si les itinérants privilégient le camping, suivi par les hôtels et les chambres d'hôtes, pour presque « délaissé » les autres types d'hébergements, les touristes en séjour affichent des habitudes différentes. Pour ces derniers, le camping et le camping-car sont choisis par plus de la moitié des cyclistes sur la plupart des itinéraires. Le reste de la fréquentation se partage ensuite entre l'hébergement chez des proches et les locations de type gîtes ou meublés.
- **Le Vélo à Assistance Électrique, une tendance qui perdure :** le VAE est plébiscité par 25% des touristes en séjour qui en font l'usage sur l'ensemble des itinéraires. Pour certains parcours, la part d'utilisateurs de VAE peut même dépasser

les 45%. Les itinérants y ont moins recours que la clientèle de séjour mais on dénombre tout de même, selon les itinéraires, entre 15 et 30% d'itinérants qui utilisent le Vélo à Assistance Électrique.

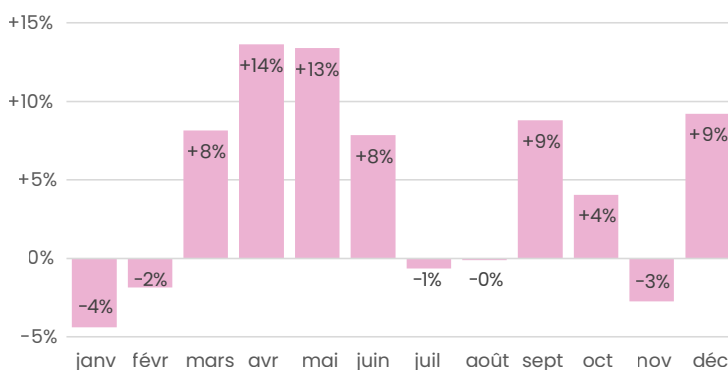
- **L'itinérance attire toujours de nouvelles clientèles :** la part des néo-itinérants dépasse 15% sur chaque itinéraire étudié.
- **Une saisonnalité marquée mais étalée :** les données de comptage automatique issus de la Plateforme Nationale des Fréquentations révèlent que la pratique mesurée sur les itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes (SNV) s'étale sur les quatre saisons avec un pic estival et un poids conséquent au printemps et à l'automne.

Répartition annuelle par saison sur les itinéraires EuroVelo



Source : Réseau vélo et marche (2025)

Évolution de la fréquentation vélo 2024/25 sur le réseau du SNV (EuroVelo inclus)



Source : Réseau vélo et marche (2025)

Quand l'offre cyclable fait la destination

Le développement du tourisme à vélo, de l'échelle européenne à l'échelle locale, repose systématiquement sur un maillage cohérent. De différentes natures, répondant à la diversité des pratiques et des publics, cette offre cyclable s'est considérablement structurée ces dernières années, avec une articulation croissante entre les itinéraires de longue distance et les réseaux locaux.

- **Le réseau EuroVelo** porté par la Fédération Européenne des Cyclistes, structure un maillage de 17 itinéraires transnationaux, représentant 91 800km de réseau. En France, 10 itinéraires EuroVelo traversent le territoire sur 8 990 km, dont 94,1% sont réalisés en 2025.

- **Le Schéma national des véloroutes (SNV)**, dont le suivi et l'actualisation est assuré par le Réseau vélo et marche, a été adopté en 1998 et fait l'objet d'une révision tous les 3 ans. Il structure un réseau de 26 323 km de véloroutes dont 21 900 km sont ouverts en 2025, soit 83,2% de réalisation. Les 59 itinéraires nationaux (dont les 10 EuroVelo) inscrits au SNV constituent les axes structurants de l'offre cyclable française.

- **Les schémas régionaux ou départementaux** déclinent le schéma national et créent un maillage en reliant les itinéraires nationaux entre eux. À ce jour, l'ensemble des Régions métropolitaines, à l'exception des régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Réunion, dispose d'un schéma régional des véloroutes. En 2022, 92% des Régions avaient déjà intégré des objectifs pro-vélo dans leur Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs⁶. Les Départements jouent également un rôle majeur dans la structuration de l'offre. En 2022, 75% des Départements disposaient d'un plan vélo ou d'un document en vigueur définissant les grandes orientations

de la politique cyclable⁵. Pour une grande majorité d'entre eux, les orientations stratégiques vélo ont longtemps porté sur le tourisme. Cette échelle de collectivité a largement investi sur le tourisme à vélo avant d'également porter ses efforts sur le vélo du quotidien.

- **Les grandes traversées VTT et les itinéraires sportifs** structurent progressivement le territoire national d'une offre complémentaire aux véloroutes du SNV pour répondre aux attentes des plus aguerris.

- **Les réseaux de proximité et les boucles** locales constituent souvent un support de tourisme à vélo pour des excursions à la journée ou 1/2 journée. Elles permettent de découvrir les intérêts touristiques du territoire (site culturel, site naturel, site patrimonial, etc.).

- **Les cols cyclables et routes de montagne** constituent une offre spécifique mais importante pour les territoires. Les initiatives de « cols réservés aux cyclistes » se développent partout en France et démontrent qu'aujourd'hui, proposer des fermetures de routes au trafic motorisé pour permettre une ascension sécurisée de cols mythiques, est un argument touristique.

- **Les réseaux points nœuds**, inspirés du modèle flamand et néerlandais, proposent un système de jalonnement numéroté et offre aux cyclistes de composer leur parcours de manière autonome et sur-mesure en reliant des points de passage.

- **Les bases, stations, espaces**, sont souvent associés à des services dédiés et structurés autour de départs matérialisés vers des parcours sur chemins ou sentiers pour différents niveaux. On les compare parfois au modèle des stations de sports d'hiver.

6 - Selon l'enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022.

→ L'ISÈRE (38), UN MODÈLE D'ARTICULATION DES ÉCHELLES ET DES PRATIQUES

La stratégie de l'Isère s'appuie en réalité sur plusieurs décennies d'investissement dans l'offre cyclable. Dès les années 1990-2000, l'Isère a été l'un des premiers départements français à structurer une offre cyclosportive autour de ses cols mythiques en lien étroit avec les territoires de l'Oisans, du Vercors, de Vienne Condrieu, des Balcons du Dauphiné, qui ont développé leurs propres politiques vélo en cohérence avec l'échelon départemental. Pour le reste de l'offre, la complémentarité entre la **stratégie opérationnelle Cycles**⁷ et le **schéma Départemental des sports de nature**⁸ maintient et améliore la qualité d'axes structurants comme la ViaRhôna ou La Belle Via, décline des boucles et enrichit la destination d'offres gravel et VTT, comme dans le Vercors ou le Trièves qui ont su tirer parti de leurs nombreux chemins et routes secondaires. Enfin depuis plusieurs années, l'Isère est parvenue à articuler des politiques historiquement orientées vers le tourisme et les sports de nature avec les enjeux de mobilités du quotidien. Le territoire ne se limite pas à juxtaposer des infrastructures, mais construit un véritable maillage où itinéraires longue distance, boucles locales, aménagements utilitaires et services associés se renforcent mutuellement en cohérence.



Saisir les opportunités du tourisme à vélo

Le secteur du tourisme à vélo incarne un enjeu central pour le **développement des territoires** car il répond à la fois aux défis de dynamisation économique locale, aux leviers d'attractivité touristique et aux attentes en matière de transition écologique.

Un levier économique à toutes les échelles

Si les territoires ne considèrent plus le tourisme à vélo uniquement comme une activité de loisirs c'est parce qu'ils ont pris pleinement conscience de son potentiel **économique**.

➤ **À l'échelle nationale**, le tourisme à vélo s'affirme désormais comme une filière économique à part entière : en France, ses retombées économiques directes sont estimées à 4,2 milliards d'euros par an, soit une progression de 46% en 10 ans. Du côté des emplois, 40 000 équivalents temps plein seraient liés au tourisme à vélo dans la restauration et l'hôtellerie.

➤ **À l'échelle des véloroutes**, l'impact est tout aussi concret : on estime, selon les itinéraires, les retombées économiques entre 29 900€ et 97 800€ par kilomètre et par an, prouvant l'efficacité économique pour les localités traversées par ses itinéraires grande distance.

Ces bons résultats tiennent notamment au profil **des touristes à vélo dont la dépense moyenne est 24% supérieure à celle d'un touriste classique**. La dépense des itinérants⁹ répartie entre hébergement, restauration et activités ou services annexes, irrigue directement l'économie locale. C'est là une force majeure du secteur : en favorisant des flux touristiques réguliers, le tourisme à vélo dynamise des centres bourgs et centres-villes et soutient le développement d'emplois locaux ancrés territorialement et par nature non délocalisables. Enfin, par leur **recours aux hébergements marchands**, les touristes à vélo contribuent de manière significative aux recettes fiscales locales, via la taxe de séjour.

Un levier d'attractivité

Au-delà de son poids économique, le tourisme à vélo constitue un outil stratégique de **valorisation et d'attractivité pour les territoires**. Il répond aux nouvelles attentes des voyageurs, prolonge les saisons touristiques et diffuse les flux touristiques au-delà des zones de forte concentration.

Avec plus de **22 millions de Français** pratiquant le vélo en vacances, la France se place au deuxième rang mondial du tourisme à vélo, derrière l'Allemagne. Cette attractivité repose sur plusieurs facteurs :

- **Une offre cyclable diversifiée**. Le territoire français propose une grande diversité de pratiques : ascensions sportives en montagne, itinéraires VTT ou gravel en forêt, longues traversées en itinérance ou balades familiales le long des rivières. Cette richesse paysagère et patrimoniale permet de répondre à toutes les envies.
- **Une contribution à l'allongement de la saison**. Les cyclotouristes voyagent plus volontiers hors des périodes estivales. Sur les itinéraires EuroVelo, seuls 34 % des passages ont lieu en été : la fréquentation est également forte au printemps (29 %), à l'automne (21 %) et même en hiver (15 %). Le vélo favorise donc une saison touristique plus étalée.
- **Un vecteur de diffusion des flux**. Les véloroutes traversent aussi bien les grandes destinations que des zones rurales peu fréquentées. Elles permettent ainsi de dynamiser des espaces éloignés des circuits touristiques traditionnels. Les territoires non desservis par une véloroute peuvent, quant à eux, s'appuyer sur des réseaux de boucles ou de circuits VTT pour attirer des visiteurs.
- **Une réponse aux aspirations des voyageurs**. Si les années COVID n'ont finalement pas bouleversé durablement les habitudes de consommation touristiques, les voyageurs aspirent de plus en plus à vivre des expériences immersives inoubliables et à tenter l'aventure de proximité et d'authenticité qu'offre le tourisme à vélo.

7 - www.isere.fr/sites/default/files/2024-11/brochure_aide-aux-projets-velo_2024.pdf

8 - www.isere.fr/sites/default/files/2024-12/schema-apn-isere_2024-2029.pdf

9 - Cf. rubrique profils des touristes à vélo.

→ LOCHES SUD TOURAINE (37) ALLIE VÉLO, CULTURE ET PATRIMOINE

La Communauté de Communes Loches Sud Touraine, dans le département d'Indre-et-Loire, a pleinement intégré le tourisme à vélo dans sa stratégie globale pour renforcer l'attractivité et le développement de la destination. Ce territoire rural, concerné par une « antenne » de La Loire à vélo et une véloroute nationale a complété cette offre de départ avec un réseau de 19 boucles balisées et l'aménagement d'une voie verte de 42 km. Au-delà de l'infrastructure, la stratégie repose sur un chargé de mission vélo à temps plein et le développement de services dédiés : accompagnement des porteurs de projets (location de vélos), consignes individuelles, station d'auto-réparation, bornes de recharges VAE, déploiement du label Accueil Vélo. Et pour aller encore plus loin, la Communauté de Communes articule tourisme à vélo, culture et patrimoine pour mettre en valeur les châteaux, les lieux historiques et les paysages naturels au fil des boucles. Sur [cette vidéo présentant le cyclotourisme](#)¹⁰ en Sud Touraine.



© VILLE DE LOCHES

En vidéo, les élus du territoire confirment que le tourisme à vélo est un maillon essentiel de la diversification et de l'activité économique et que c'est un atout indéniable pour leur territoire.

Une réponse aux défis climatiques

À l'heure où le secteur du tourisme doit impérativement réduire son empreinte environnementale, le tourisme à vélo incarne une **alternative concrète et vertueuse**.

Pour relever ce défi, de nombreuses destinations font du vélo un outil central pour **réduire la pollution** liée aux trajets touristiques et encourager les visiteurs à laisser leur voiture au profit du vélo, que ce soit pour arriver sur place ou pour circuler une fois arrivés. Les acteurs locaux transforment ainsi le déplacement en une **expérience simple**, sobre, agréable et respectueuse de l'environnement.

Les territoires les plus dynamiques vont plus loin en accordant leur stratégie «vélo» avec leurs **engagements pour le climat** via des actions concrètes : ils créent des tracés qui servent aussi bien aux touristes qu'aux habitants pour leurs trajets ; facilitent le transport des vélos dans le train, ou encore limitent le nombre de passages sur les sites naturels fragiles.

Au-delà de ces engagements, la provenance même des visiteurs constitue une réalité concrète. Répondre aux engagements climatiques, c'est plutôt **viser un tourisme de proximité**. Cela tombe bien, plus de 50% des touristes à vélo ont leur résidence principale dans les départements traversés par l'itinéraire. Une proximité qui réduit considérablement

l'impact carbone de ses vacances.

Cependant, arborer une image de destination vélo ne suffit pas à la transformer instantanément en modèle de durabilité. La réussite d'une destination durable repose sur de nombreux engagements spécifiques : préservation de la biodiversité lors du tracé des parcours, choix de matériaux nobles pour les revêtements, la signalétique, les aires de services, implantation de végétalisation le long des aménagements, gestion des flux touristiques dans les sites les plus fréquentés, sensibilisation aux espaces traversés.

→ GRANVILLE TERRE ET MER (50) : LE VÉLO AU CŒUR DE LA TRANSITION



© OTGTM - LÉA GUILLOTEM

La réflexion portée par la Communauté de Communes Granville Terre et Mer sur les défis climatiques s'est traduite dans trois documents de planification. À travers son **Plan Climat Air Énergie Territorial**¹¹, la collectivité s'est fixé des objectifs explicites de réduction des émissions liées aux transports, avec une fiche action dédiée à la pratique du vélo (n°2) et une autre dédiée au tourisme (n°44). En parallèle, en 2024, le Schéma de Mobilité Simplifiée, travaillé conjointement avec le Schéma d'Équilibre Touristique, prévoit des solutions de déplacements pensés à la fois pour les habitants et les visiteurs : renforcement des lignes de bus, solutions en milieu rural, développement d'aménagements cyclables. Enfin, le **Schéma d'Équilibre Touristique**¹² renforce cette dynamique en affirmant (Axe 1 - action 1) le développement de mobilités bas carbone comme un levier stratégique au service de l'attractivité et de la qualité de vie locale. En articulant planification climatique, stratégie de mobilités et vision touristique dans un même élan politique, le territoire fait du vélo un levier structurant de sa transition écologique.



10 - www.youtube.com/watch?v=n29GtuctRNI

11 - www.granville-terre-mer.fr/transition-ecologique-environnement/transition-ecologique-et-energetique/plan-climat.html

12 - www.tourisme-granville-terre-mer.com/app/uploads/granville/2024/11/schema-equilibre-touristique-2024-2030.pdf

Appréhender l'écosystème du tourisme à vélo : une pluralité d'acteurs coordonnés

La qualité de l'expérience client repose sur la **solidité de chaque maillon d'une chaîne d'acteurs locaux publics ou privés**. Les acteurs publics jouent un rôle clé : ils facilitent l'appropriation des stratégies en associant le secteur privé de la phase de réflexion à celle de mise en œuvre, en favorisant l'accès à l'information, en accompagnant la montée en compétence et en encourageant la mise en réseau des acteurs locaux.

L'écosystème vélo et tourisme



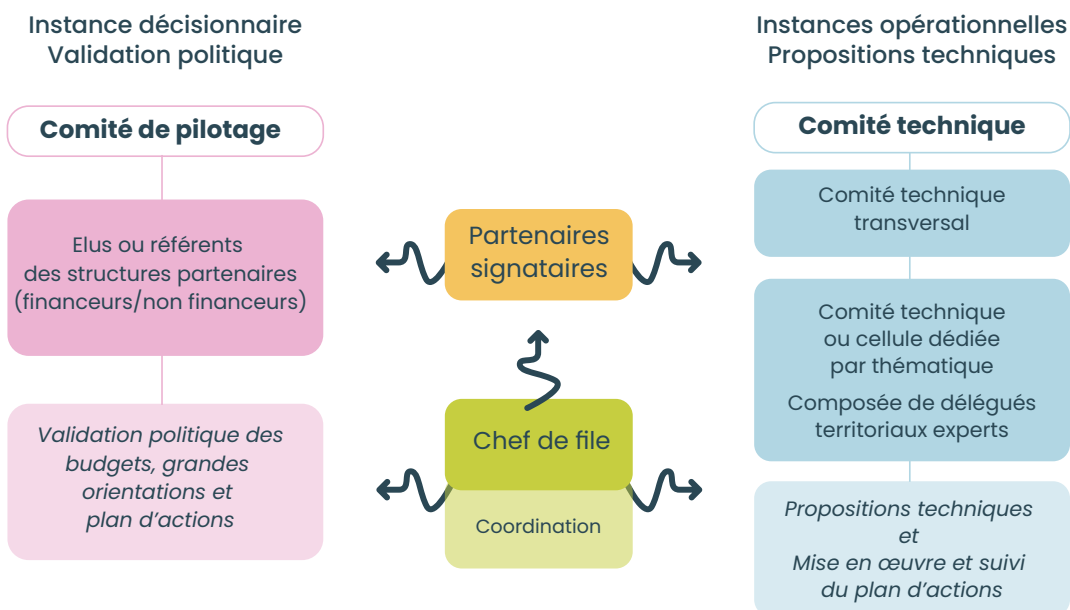
Les acteurs à l'échelle nationale

A l'échelle nationale, plusieurs acteurs¹³ sont impliqués dans la structuration du tourisme à vélo. Un grand nombre d'entre eux a participé à l'élaboration de la stratégie nationale du tourisme à vélo.

Comité d'itinéraire

En complément de ces entités nationales, la structuration des itinéraires de dimension inter-régionale a vu émerger une forme d'organisation collaborative et agile : le **comité d'itinéraire**. Cette instance coordonne des partenaires pour conduire des actions collectives au-delà des frontières administratives autour d'un même itinéraire. Grâce à un budget constitué

de l'agrégation de participations de chaque collectivité et/ou de son organe touristique, le comité d'itinéraire permet de s'engager sur une **feuille de route commune**, de conduire des actions à l'échelle de l'itinéraire. En 2026, le Réseau vélo et marche dénombre plus de 30 comités d'itinéraires ou démarches similaires couvrant, ce faisant, le territoire.



Consultation de partenaires associés ou de structures non-financeuses tels que l'État, RVM, AF3V/CTE, VNF, Départements et Régions non partenaires et autres associations, à la discrétion du comité de pilotage.

13 - www.tinyurl.com/ecosysteme-velo-et-tourisme

Rôle des collectivités territoriales et leurs organes touristiques (OGD)

Le tourisme à vélo s'inscrit dans un **cadre de compétences partagées**. La répartition des rôles est parfois complexe mais une bonne **articulation entre les différents niveaux** de collectivités, entre les services d'une même collectivité, en lien également avec leurs organes touristiques et les acteurs privés est déterminante pour la **réussite d'une politique de tourisme à vélo**. De l'échelle régionale à l'échelle communale, la **planification constitue un levier central** de structuration. Quelle que soit sa forme, schéma directeur cyclable, plan vélo, intégration dans les documents obligatoires...), la planification

repose sur une hiérarchisation des axes ; une vision pluriannuelle ; un budget adapté et réaliste. Le tableau ci-dessous présente une **vision d'ensemble** des pratiques couramment observées au sein des collectivités territoriales. Il met en lumière **l'interdépendance entre les acteurs**. Bien que chaque territoire puisse adapter cette organisation selon ses spécificités locales, cette lecture transversale permet d'identifier les piliers opérationnels nécessaires au déploiement d'une destination vélo cohérente et attractive.

Missions assurées par les collectivités territoriales ou leurs OGD sur le tourisme à vélo

Echelle territoriale Missions / Acteurs	Régionale		Départementale		Locale		Autres acteurs	
	Région	CRT	Département	CDT / ADT	EPCI ou Commune	Office de Tourisme	Fédération	Association
Cadre stratégique (tourisme, mobilité, durable...)	✓	✓	✓	✓	✓	○		
Subventions - Financements	✓		✓					
Structuration de l'offre - Maillage	✓		✓		○			
Intermodalité	✓							
Observation et évaluation		✓		✓				
Comptages vélo		○	✓		✓			○
Système d'Informations Géographiques	✓		✓					
Système d'Informations Touristiques		✓		✓		✓		
Aménagements et Infrastructures			✓		✓			
Jalonnement - Signalisation			✓		✓			
Entretien (voirie, équipements...)			✓		✓			
Equipements			✓		✓			
Accompagnement au développement de services				✓	○	○	○	○
Qualification de l'offre (déploiement d'Accueil Vélo)				✓		✓		
Animation du réseau d'acteurs				✓		✓	○	○
Promotion digitale (site web réseaux sociaux, appli...)		✓		✓		✓	✓	○
Créations de support print		○		✓		✓	○	○
Valorisation via des prescripteurs (Médias, Editeurs, Tours Opérateurs...)		✓		✓		○		
Événementiel (salon, Mai à vélo...)		✓		✓		✓	✓	✓
Acculturation, sensibilisation			✓	✓	✓	✓	✓	✓
Expertise d'usage							✓	✓

✓ La collectivité ou son OGD agit principalement

○ La collectivité ou son OGD agit éventuellement

LA HALTE, UN OUTIL DE COOPÉRATION INTERTERRITORIALE

La Halte, projet co-construit par les acteurs de **l'Espace Nordique Jurassien** et des **Grandes Traversées du Jura** illustre comment les activités de pleine nature peuvent devenir un outil de coopération interterritoriale. Derrière ce nom, une même ambition : accompagner les pratiquants, en toutes saisons. Concrètement La Halte est un réseau d'aires de bivouac, de cabanes et de pauses repos éco-conçues en bois du Jura, implantées le long des itinéraires Grandes Traversées du Jura (GTJ) et des sites nordiques du Massif du Jura. Dans un territoire réparti entre deux Régions et trois Départements, les deux associations ont su porter un projet fédérateur, pour structurer une offre cohérente répondant aux enjeux du territoire :

➤ La GTJ pilote historiquement l'itinérance douce sur plus de 400 km de traversées du massif jurassien – à pied, vélo, VTT, gravel, raquettes et ski ;

➤ L'ENJ coordonne les domaines nordiques de l'Ain, du Doubs et du Jura.

L'articulation entre une vision portée à l'échelle du massif du Jura et une mise en œuvre des équipements portée localement par les communes ou intercommunalités fait la force de la gouvernance de projet.



© LYDIABERTHOMIEU

Premier lauréat du Plan Avenir Montagnes, le projet est soutenu par le Commissariat à l'aménagement du massif du Jura, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, la Banque des Territoires, les régions Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que les départements du Doubs, du Jura et de l'Ain. La capacité à embarquer les acteurs privés et locaux révèle une autre force du projet La Halte : les modules sont fabriqués par des artisans du massif, en sapin et épicéa du Jura, dans le cadre d'une collaboration avec l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon pour la conception. Les sites sont aujourd'hui devenus des lieux de vie partagés, où les habitants eux-mêmes se retrouvent pour profiter de la nature et d'un moment convivial, parfois entre itinérants et locaux. La Halte démontre qu'une politique bien articulée peut dépasser son objet premier : en structurant des services pour l'itinérant, elle crée du lien et de la coopération entre territoires, acteurs, habitants et pratiques.

Les réseaux de socio-professionnels font la différence avec des services

Au-delà des acteurs nationaux et des collectivités territoriales, le tourisme à vélo repose largement sur les **acteurs privés** qui accueillent, accompagnent ou équippent les touristes à vélo lors de leur séjour. Ils jouent un rôle déterminant dans l'expérience vécue par les pratiquants.

Les hébergeurs, restaurateurs, sites de visite, loueurs et réparateurs de cycles se structurent de plus en plus autour de démarches qualité, telles que le label **Accueil Vélo**¹⁴, qui fédère

aujourd'hui plus de 10 000 prestataires engagés à offrir des services adaptés aux besoins spécifiques des touristes à vélo. Parallèlement à ces établissements, de **nouveaux métiers émergent** et participent à la structuration de la filière : conciergeries spécialisées, transporteurs de bagages, plateformes de location ou de réservation en ligne, agences réceptives dédiées au voyage à vélo, location de vélo en aller simple, dit one-way.

➔ ANIMER ET FÉDÉRER LES ACTEURS LOCAUX

Les territoires ont compris que la mobilisation des acteurs économiques n'est efficace qu'avec des outils adaptés, une animation régulière et une culture du réseau construite dans la durée. Les initiatives ne manquent pas pour accompagner et fédérer le réseau :

- ▶ Plusieurs territoires mettent à disposition des boîtes à outils à l'attention des socio-pro. Par exemple, celles du **Calvados**¹⁵ ou de **La Gironde**¹⁶ proposent des ressources utiles et concrètes pour aider les pros à mieux appréhender l'offre et le tourisme à vélo et à mieux en parler.
- ▶ Pour animer « physiquement » le réseau, notamment les établissements Accueil Vélo, un grand nombre de destinations organise des journées techniques, formations ou rencontres pour fédérer les acteurs et partager avec eux les actualités ou les enjeux majeurs de la filière. Ainsi, l'After Bike Season, portée par Vélo Loisirs Provence chaque année en arrière-saison, offre aux pros et collectivités d'échanger sur leurs expériences, leurs initiatives, de dresser un bilan de la saison passée et se projeter ensemble vers l'année suivante.



© SERVANE GREGOARD - CREACOMIS

Dans ce chapitre, le travail mené par Ardennes Tourisme constitue un exemple abouti. À travers le développement de La Meuse à Vélo et son implication dans le projet transfrontalier Destination Ardenne, le territoire a fait du tourisme à vélo un levier de coopération entre acteurs publics et privés, à différentes échelles. Le comité d'itinéraire de La Meuse à vélo, piloté par Ardennes Tourisme et Meuse Attractivité, est particulièrement engagé dans

l'animation de son réseau d'acteurs à qui elle propose une lettre d'informations trimestrielle et une série de webinaires pour renforcer leur connaissance de l'itinéraire et des actions en cours. En parallèle, le « comité vélo en Ardenne » réunit régulièrement les socio-professionnels, collectivités et partenaires institutionnels des Ardennes françaises et belges, afin de partager les orientations stratégiques, suivre les actions engagées et co-construire les projets. Le **guide pratique « Accueillir les cyclotouristes en itinérance »** est un outil directement issu de cette dynamique collective, construite grâce aux connaissances consolidées de ce réseau transfrontalier.



Guide Accueillir les cyclotouristes de la destination Ardenne

14 - www.francevelotourisme.com/devenir-accueil-velo

15 - www.calvados.fr/calvados-attractivite/nos-expertises/univers/boite-outils-velo

16 - www.gironde-tourisme.com/espace-pro/itinérance/boite-a-outils-pour-les-pros/

Les acteurs associatifs, l'autre maillon du secteur

Les associations et fédérations constituent également un rôle important de l'écosystème. Ils agissent à la fois comme forces de propositions, relais d'usagers, formateurs, évaluateurs qualité, animateurs de terrain et acteurs de la structuration de l'offre, notamment pour la plus sportive.

→ LOIRE : QUAND LES COLLECTIVITÉS ET ASSOCIATIONS PÉDALENT ENSEMBLE

De nombreuses collectivités entretiennent une relation dans la durée à travers des conventions ou des contrats d'objectifs passés avec leurs comités départementaux de la Fédération Française Vélo et de la Fédération Française de Cyclisme. Ces outils sécurisent un financement pluriannuel, définissent des missions précises et rendent les associations pleinement actrices de la politique cyclable territoriale, bien au-delà du seul rôle de lobby ou de vigie. Le Département de la Loire est allé un peu plus loin. Son **plan vélo « Loire, terre de vélo 2027 »**¹⁷ (2022-2027) formalise une charte commune avec les acteurs associatifs. Le Département s'engage à échanger régulièrement avec ces acteurs et à partager ses actualités et initiatives, tandis que les associations et fédérations signataires s'engagent à contribuer à la définition des projets cyclables portés par le Département, remonter les anomalies observées sur le réseau, informer sur les attentes et les besoins des usagers et à prendre part activement à la réalisation du plan vélo.



17 - www.loire.fr/upload/docs/application/pdf/2023-01/planveloloire2022-2027.pdf

L'offre de tourisme à vélo se structure et se développe

L'offre de tourisme à vélo proposé par une destination ne se limite pas à ses parcours cyclables. Elle suppose en plus d'un maillage cohérent, des infrastructures de qualité, des services et équipements adaptés, une communication efficace et une mobilisation des acteurs concernés.

Du maillage à la **planification**

Historiquement, le tourisme à vélo s'est structuré autour des grands itinéraires. Ces épines dorsales ont souvent joué le rôle de locomotive. Mais en créant de nouveaux parcours, en boucle par exemple, et en reliant les tracés de la façon la plus directe possible, aux pôles d'échanges multimodaux, aux centres ville ou centre bourgs, aux sites touristiques et aux services, les territoires créent de véritable maillage cyclable cohérent et lisible. Ce dernier devient alors un outil d'attractivité et d'aménagement du territoire. Cette structuration s'effectue de manière rigoureuse à travers la réalisation d'études de faisabilité, souvent associée à des études d'impact, permettant ainsi de s'assurer de la faisabilité technique, réglementaire et financière des projets.

L'infrastructure : le tourisme au service de la mobilité quotidienne

Des aménagements cyclables de qualité constituent le socle indispensable à une destination vélo. Mais qu'entend-on vraiment par infrastructure de qualité ? Cinq critères sont incontournables :

- **La sécurité, une priorité absolue.** C'est le premier critère d'appréciation des touristes à vélo, en particulier des familles avec enfants. La sécurité passe par une séparation physique du trafic motorisé, la limitation des vitesses sur les voies partagées et la sécurisation des intersections.
- **La continuité, une exigence de fluidité.** Une seule rupture, et un itinéraire peut être source de danger pour les usagers. Lors de la définition du tracé, il faut donc s'assurer que la faisabilité de son aménagement est possible à 100% et opter pour un itinéraire provisoire si certaines portions sécurisées sont plus longues à mettre en place.
- **Le confort, un gage de sérénité.** Pour que la pratique du vélo reste un plaisir, les infrastructures doivent offrir une largeur suffisante (pour permettre le dépassement), un revêtement roulant et un faible dénivelé.
- **L'attractivité, une invitation à la découverte.** Si le velotafeur est vigilant au temps et à la sécurité de son parcours à vélo en s'assurant d'emprunter le chemin le plus direct possible, le touriste à vélo porte une grande importance au paysage, patrimoine et site touristique dont il pourra profiter durant son parcours, même si pour cela, il doit faire un (raisonnable) détour.
- **Le jalonnement, un outil d'orientation.** Même si le GPS est un compagnon de route pour le touriste à vélo, la signalétique demeure essentielle. Implantée à la bonne hauteur, elle doit indiquer direction, distance et le cas échéant, temps de parcours restant pour garantir au touriste à vélo la bonne voie. Le Réseau vélo et marche a édité un **guide dédié au jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables**¹⁸ pour construire un maillage de qualité.

- **L'entretien.** La qualité d'une destination se mesure à la pérennité de ses aménagements. Un entretien rigoureux et régulier est indispensable pour garantir que la sécurité et le confort initial ne se dégradent pas sous l'effet du temps, de la végétation et du vandalisme.

Pour faciliter le suivi de la qualité des itinéraires, le Réseau vélo et marche met à la disposition des collectivités, un portail cartographique, **Velodatamap**¹⁹, qui permet de naviguer et télécharger des données d'itinéraires et d'aménagements cyclables ainsi qu'un outil de signalement qui vise à améliorer la circulation de l'information sur les anomalies cyclables, en s'appuyant sur les observations des usagers et les acteurs de terrain.

➔ DE LA VIARHÔNA AU GRAND COLOMBIER (01) : MAILLAGE, PARTENAIRES ET VISION PLURIANNUELLE

Le territoire de Bugey Sud, situé dans le Département de l'Ain, niché entre Rhône, montagne et vignobles, dispose d'atouts cyclables exceptionnels et complémentaires en matière de tourisme à vélo : la ViaRhôna, qui relie le lac Léman à la Méditerranée, le traverse sur environ 50 km ; les itinéraires cyclables et VTT de la Grande Traversée du Jura le parcourent au nord ; et le Grand Colombier, dont la notoriété cyclo sportive ne cesse de croître grâce aux passages réguliers du Tour de France, en fait un point d'attraction majeur pour les cyclistes de toute l'Europe. Sur la base de cette offre, depuis 2016, la Communauté de Communes Bugey-Sud avec l'appui de l'Office de Tourisme Bugey Sud Grand Colombier déploient une politique de développement touristique axée autour du vélo. Elle s'est fixée l'objectif de créer un réseau cyclable efficace, cohérent et attractif de 200 km, s'appuyant sur la ViaRhôna, de nouveaux aménagements, de petites routes jalonnées et sur l'apaisement des bourgs. En s'appuyant sur de multiples acteurs, membres du Club Vélo, partenaires et acteurs économiques, la Communauté de Communes est parvenue à co-construire **le Schéma Directeur des Mobilités Actives**²⁰. Adopté en 2021, ce dernier traduit une logique de maillage rigoureuse : il définit une stratégie de développement des usages cyclables à horizon 2030/2035 via une programmation pluriannuelle d'investissement sur 10/15 ans, associant vision de long terme et logique d'opportunité sur des axes non programmés mais identifiés comme stratégiques.



© CC BUGEY SUD - LAURENT MADELON

18 - www.reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/09/Jalonnement-des-reseaux-et-itineraires-cyclables.pdf

19 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/outils-et-chiffres-cles/velodatamap/

20 - www.ccbugeysud.com/nos-services/a-velo/

→ LE GERS FAIT DE LA VOIE VERTE DE L'ARMAGNAC UN OUTIL STRUCTURANT DU TERRITOIRE

La Voie verte de l'Armagnac, aménagée par le Département du Gers, est un projet structurant pour le territoire. Elle réhabilite une ancienne voie ferrée en un itinéraire dédié aux mobilités douces, entre Condom et Eauze sur plus de 33 kilomètres. Le Département a déjà ouvert deux sections offrant un parcours sécurisé et agréable pour les cyclistes et les piétons.

3 kilomètres restent à finaliser pour assurer la continuité entre les deux sections existantes. Historiquement, l'ancienne ligne SNCF traversait le tunnel de Pomiro. Désormais, ce site est classé en raison de la présence de chauves-souris en Espace Naturel Sensible (ENS) pour préserver cet écosystème. De fait, pour finaliser la Voie Verte, le Département, en lien avec le Conservatoire d'Espaces Naturels de Toulouse, a donc dû opter pour un contournement du tunnel et de l'ENS, via des acquisitions foncières auprès de propriétaires viticoles.

Débutée en mars 2026, la première phase de travaux consiste en la réhabilitation des ouvrages d'art. Conformément aux prescriptions des études environnementales 4 saisons réalisées en amont du projet, la seconde phase concernera l'aménagement d'une future voie verte, commune avec l'itinéraire du GR65, comme cela est déjà le cas pour la section située entre Cazeneuve et Eauze. L'aménagement est réalisé pour permettre l'ensemble des usages avec une voie verte revêtue de 2.5 mètres de large, une bande d'un mètre en sente



© CDT GERS THEBAULT PATRICE

naturelle pour les pèlerins du GR et un accotement suffisant pour le passage des chevaux.

À terme, la Voie verte de l'Armagnac est appelée à s'étendre au-delà du Gers, avec un projet de liaison vers le Lot-et-Garonne, pour se raccorder à une voie verte inaugurée en 2025. Cette extension, de 7 km, permettrait de créer un itinéraire continu et attractif pour les usagers, renforçant ainsi l'attractivité touristique et la cohérence des réseaux de mobilités douces entre les deux départements. Le Département du Gers finalise actuellement la Convention de Transfert de Gestion de ce tronçon, en lien avec SNCF Réseau Occitanie. Il

s'agit de l'étape préalable à la conduite des études environnementales et de faisabilité technique.

La finalisation du contournement du tunnel de Pomiro et la future liaison avec le Lot-et-Garonne marqueront une étape décisive dans l'achèvement de ce projet structurant, offrant aux habitants et aux visiteurs un parcours unique au cœur de l'Armagnac et au-delà : connexion à la V82 « Vélo route de la Baïse », à Agen et à la V80, Canal des 2 mers à vélo, faisant de la Voie Verte de l'Armagnac un maillon stratégique de l'itinérance douce et du slow tourisme dans le Grand Sud-Ouest.

→ CANAL DE BOURGOGNE À VÉLO : GARANTIR LA QUALITÉ DANS LA DURÉE



Canal de Bourgogne

© VALENTIN JOUBERT

Si construire une infrastructure de qualité est essentiel, en garantir la qualité dans la durée l'est tout autant. Cette conviction qui a conduit le Département de l'Yonne, en partenariat avec les intercommunalités et les offices de tourisme du linéaire, à mener un audit technique interne de la section Canal de Bourgogne du Tour de

Bourgogne à vélo, dans la continuité d'un premier audit réalisé en 2023 sur la section Canal du Nivernais avec les Départements de la Nièvre et de l'Yonne et le Syndicat mixte d'équipement du canal du Nivernais. Ce qui distingue cet audit, c'est sa méthodologie participative : le groupe, composé d'une dizaine de personnes issues des services départementaux – tourisme, mobilité, infrastructure –, des offices de tourisme du linéaire, de Voies Navigables de France et de l'AF3V, a alterné des phases terrain d'observation à vélo et des échanges locaux avec des professionnels du tourisme et des élus. Parcourir l'itinéraire en conditions réelles, avec des profils d'acteurs variés – techniciens, usagers, élus, socio-professionnels – permet de produire un diagnostic ancré dans la réalité vécue par le cycliste, bien au-delà de ce qu'une inspection administrative ou un rapport de bureau d'études pourrait révéler. Les résultats de cet audit ont mis en lumière plusieurs axes de travail prioritaires à mettre en œuvre par les entités qui en détiennent la compétence (Départements, EPCI ou **Voies Navigables de France**²¹). Cette approche progressive, portée collectivement par des acteurs aux compétences complémentaires et animée par une logique d'amélioration continue, illustre ce que devrait être la gestion d'un itinéraire cyclable de qualité.

L'accessibilité ou la première impression : porte d'entrée ou de sortie de la destination

Les possibilités d'accès (aller ou retour) aux itinéraires et destinations cyclables peuvent conditionner leur fréquentation. Certains usagers choisiront des destinations facilement accessibles en train ou en bus, pour s'affranchir de la voiture. Quant aux itinérants, les transports en commun sont souvent l'unique moyen de retourner à leur point de départ et peuvent constituer une alternative pour sauter une section plus difficile ou non aménagée.

Même si les Régions demeurent les cheffes de files en matière d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport, les collectivités locales disposent de certains leviers pour répondre au mieux aux 6 grands temps de la chaîne de déplacement des cyclistes :

- › **L'information et la billettique** : l'expérience commence en amont du trajet. Le touriste doit accéder facilement à une information multilingue claire sur l'offre de transport, les tarifs, la réservation des emplacements vélos et les services disponibles en gare.
- › **L'accessibilité aux pôles d'échanges multimodaux** : pour rejoindre ou quitter une gare en toute sécurité, des itinéraires

de rabattement adaptés et continus doivent relier les grands axes cyclables aux pôles d'échanges.

- › **Le stationnement** : il est primordial de proposer des solutions de stationnement de qualité et sécurisé (consignes fermées, arceaux) aux points de départ et d'arrivée mais également aux abords des sites touristiques et des offices de tourisme.
- › **La circulation au sein des pôles d'échanges multimodaux** : une fois dans le pôle d'échange, le cheminement doit être fluide. L'utilisateur, vélo à la main, doit pouvoir accéder aux quais et aux services grâce à des aménagements dédiés (rampes, ascenseurs dimensionnés) et un environnement accueillant.
- › **L'embarquement des vélos** : pour l'itinérance, l'emport du vélo non démonté est crucial. Cela nécessite des équipements à bord suffisamment nombreux et bien conçus, soutenus par un personnel de transport sensibilisé à l'accueil des cyclistes, le cas échéant. La réservation payante n'est pas problématique.
- › **Les services en gare** : pour répondre aux besoins immédiats, le pôle d'échange doit devenir un véritable «hub» et proposer des services complémentaires tels que la location de vélos touristiques, des consignes à bagages ou des bornes de réparation rapide.

RENDRE LES DESTINATIONS CYCLABLES RÉELLEMENT ATTRACTIVES : TROIS EXEMPLES D'INTEROPÉRABILITÉ ENTRE VÉLO ET TRANSPORTS COLLECTIFS

Les trois exemples ci-dessous montrent comment information, équipements et intermodalité peuvent se combiner pour améliorer l'expérience cycliste, soutenir l'itinérance et encourager le choix de vacances durables.

→ COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE L'HÉRAULT (34)

Née de la volonté de promouvoir un tourisme et des mobilités durables, la Maison du Tourisme et des Mobilités de la CCVH ouvrira ses portes en mai 2026, au cœur du Pôle d'Échanges Multimodal de Gignac pour réunir en un seul lieu l'office de tourisme et un espace mobilité dédié à l'information, aux services et à la sensibilisation aux nouvelles mobilités. Concrètement, les visiteurs arrivant en transport en commun pourront, sans quitter le pôle d'échanges, obtenir des conseils touristiques, déposer ses bagages en consigne, stationner leur vélo dans une consigne sécurisée ou contrôler leur vélo sur la station de réparation.

Ce lieu permet ainsi d'accompagner visiteurs et habitants et leur offre la possibilité de réserver une activité ou un hébergement ainsi que la bonne solution de transport pour s'y rendre. Cela réduit les frictions à l'entrée de la destination et incarne concrètement ce que devrait être un véritable hub de mobilité touristique.

→ RÉGION SUD – EMPORT DES VÉLOS SUR LES LIGNES DE BUS

La Région Sud a équipé 18 lignes de cars réguliers de système d'emport de vélos. La ligne 707 Avignon - St Rémy-de-Provence - Arles, particulièrement pertinente pour les cyclistes désireux de rejoindre ou quitter la Méditerranée à vélo, la ViaRhôna et La Durance à vélo, a été dotée de rack avec assistance au levage. Cette solution résout les « derniers kilomètres » entre la gare et le début d'un itinéraire, ou offre une alternative pour les sections non aménagées ou difficiles. Elle répond également à une demande croissante des cyclotouristes itinérants, qui cherchent à combiner souplesse de déplacement et absence de voiture sur l'ensemble de leur séjour.

→ ALSACE – RELAIS INFORMATION SERVICES (RIS) DANS LES GARES TER ET SUR LES ITINÉRAIRES EUROVELO

Les Relais Informations Services fournissent un maillage d'informations cohérent entre les gares et les itinéraires cyclables. Chaque panneau présente une cartographie de l'EuroVelo à la boucle locale, les services vélo et touristiques à proximité, les QR codes pour télécharger traces GPS et carnets de route. Ces dispositifs permettent aux cyclistes d'identifier facilement les points de départ, sécuriser leur parcours et accéder aux services nécessaires, tout en renforçant la continuité entre itinéraire cyclable et transport en commun. Le déploiement récent des RIS gares (2022-2023) complète la signalétique et rend l'accessibilité aux gares plus intuitive, illustrant l'importance d'une information claire et actualisée pour encourager l'itinérance.



© TRANSDEV

Pour une offre de services et d'équipements adaptés pour les cyclistes et leurs vélos

Au-delà des infrastructures, les touristes à vélo attendent aujourd'hui **un socle de services** répondant à leurs besoins. Le **label Accueil Vélo** joue un rôle de premier plan en la matière en fédérant hébergeurs, loueurs, réparateurs, restaurateurs, sites de visite et offices de tourisme autour d'un cahier des charges commun. Le label rassure les cyclotouristes sur la qualité de l'accueil qui leur sera réservé et structure l'offre en créant un réseau d'établissements engagés. La progression du nombre d'établissements labellisés constitue un indicateur clé du développement du tourisme à vélo. Estimés à plus de 10 000 services vélo en 2025, pour atteindre les 20 000 établissements en 2030, une dynamique d'accompagnement et de formation des professionnels doit s'intensifier.

Pour répondre à l'ensemble des besoins des touristes à vélo, cette offre « de base » doit être complétée par une **offre complémentaire** : stationnements sécurisés, points d'eau et sanitaires, aires de pique-nique, abris, bornes de réparation, de gonflage, de recharge, information claire sur le réseau cyclable et les commerces, parfois transport de bagages, de vélos ou conciergerie, des services qui ont émergé avec l'augmentation et l'évolution des pratiques.

L'identification et la cartographie précise de ces services ne doit pas être négligée car ils garantissent leur visibilité auprès de tous les publics.

Le tourisme à vélo, une histoire de séduction et de marketing

Une promotion efficace repose d'abord sur une **stratégie marketing claire** qui valorise la singularité du territoire. Il s'agit d'identifier les cibles prioritaires, d'affirmer un positionnement pour se différencier et adapter les messages en fonction de son identité et des besoins spécifiques des cibles identifiées. Une fois définie, pour faire connaître sa destination auprès du grand public, il existe une diversité d'outils :

- › **Le site internet, la mise à disposition des tracés et l'intégration des itinéraires dans les applications de guidage** constituent la base indispensable à la préparation et à la navigation, offrant aux usagers l'outil technique nécessaire à leur autonomie avant ou pendant le voyage. **France Vélo²² Tourisme** propose également aux territoires de valoriser leur destination sur sa plateforme nationale, offrant ainsi une alternative ou un complément à un site internet dédié.
- › **Le reportage photographique et la présence sur les réseaux sociaux** permet à l'imaginaire de se projeter. Ils traduisent l'ambiance et transforment une destination en une promesse d'évasion.
- › **Les supports, cartes et guides**, sont un outil rassurant, infaillible et tangible qui s'offre et se transmet.
- › **Les médias, les tour-opérateurs et les éditeurs spécialisés** constituent des relais précieux qui permettent souvent de belles retombées sur les territoires.
- › **Les produits dérivés et objets de communication** (affiches, goodies) prolongent l'expérience. Ils permettent au voyageur d'emporter un souvenir de son séjour, renforçant ainsi son attachement.

22 - www.francevelotourisme.com

→ BINIC-ÉTABLES-SUR-MER (22), LE LABEL ACCUEIL VÉLO COMME SOCLE DE SERVICES

Cette commune des Côtes d'Armor, illustre comment construire un socle de services cohérent autour du label Accueil Vélo. L'office de tourisme, lui-même labellisé, joue un rôle central d'animation pour repérer des prestataires potentiels, conseiller sur les équipements, promouvoir des boucles locales. Le camping municipal a rejoint la marque en 2023 et la municipalité y a investi dans quatre cabanes-étapes couvrant ainsi le déficit d'offre identifié sur La Vélomaritime entre Saint-Brieuc et le nord de la côte. Les équipements complémentaires forment un ensemble lisible à l'échelle de la commune : 70 appuis vélos supplémentaires, abris, casiers consignés, station de réparation publique et aire de services complète à proximité de l'office de tourisme. La commune travaille par ailleurs à la reconversion d'un local communal en espace vélos partagé pour les hôtels du port, afin de faciliter leur future labellisation. Dans cette approche portée en lien avec l'association locale Goélo-Cyclette et financée grâce au programme ADEME « AVélo 3 », chaque service s'adresse à la fois au résident et au visiteur.



© ALINE TRIBALLIER - BINIC-ÉTABLES-SUR-MER

→ ANGERS (49) ET MAZAMET (81) SONT ALLÉS AU-DELÀ D'ACCUEIL VÉLO

Cette offre de base, une fois structurée, peut être enrichie par des services plus spécialisés comme des conciergeries vélo. C'est le cas à Angers, sur La Loire à vélo et La Vélo Francette ou à Mazamet, sur La Véloccitanie. Les conciergeries y proposent une découverte de la ville en toute tranquillité : informations aux voyageurs, stationnements sécurisés, consignes fermées ou service de gardiennage pour les bagages, plus des casiers pour la recharge des VAE à Mazamet, là où Angers propose une station de gonflage et de la location de vélo. Pour ces deux villes, la conciergerie est le meilleur moyen de transformer une simple étape en une véritable expérience de destination !



→ CLAUDE MONET À VÉLO : UN TOURISME CULTUREL À LA FORCE DES MOLLETS

À l'occasion du centenaire de la mort de Claude Monet en 2026, Normandie Tourisme et Choose Paris Region ont co-construit six séjours bas-carbone avec les partenaires territoriaux. Une démarche qui illustre parfaitement ce qu'une stratégie de promotion innovante peut apporter au tourisme à vélo : partir d'un événement culturel de portée internationale pour promouvoir des mobilités douces auprès de publics qui ne se définissent pas spontanément comme des « cyclotouristes ». Deux cibles sont volontairement visées : les amateurs de culture impressionniste se voient proposer de découvrir les sites en mobilités douces ; les adeptes d'escapades actives, se voient offrir une entrée culturelle inédite. Cette double adresse est au cœur du positionnement : elle permet de toucher deux communautés distinctes avec un seul projet, en évitant l'écueil d'une communication trop segmentée.



© IBRAHIM HENDY

Voyager autrement : l'importance de sensibiliser les acteurs et le grand public

Le tourisme à vélo se développera pleinement si l'ensemble des acteurs en comprennent les enjeux et s'engagent dans sa promotion et si le grand public est plus largement sensibilisé à cette forme de tourisme.

Pour chacune des cibles, les outils varient mais sont souvent complémentaires.

- **Pour les élus**, le voyage d'étude (ou éductour) constitue souvent l'évènement déterminant avant le passage à l'action. Il répond à une définition précise : il s'agit d'un déplacement de plusieurs personnes choisies pour approfondir une thématique, apprendre d'une autre expérience et rencontrer d'autres acteurs concernés par une problématique commune. En faisant l'expérience directe du terrain, sur des territoires plus avancés, ils perçoivent mieux les bénéfices pour leur territoire et les besoins réels des usagers. En complément de cette action phare, les **données chiffrées**²³, et en particulier les retombées économiques, facilitent leur appropriation et leur permet d'argumenter auprès de leurs pairs.
- **Pour les techniciens et les équipes des collectivités ou de leurs organes touristiques**, l'appropriation passe par la formation des équipes aux spécificités du tourisme à vélo. Leur fournir un livret d'accueil détaillant l'offre existante,

les projets majeurs réalisés ou à venir, les contacts utiles facilitent leur montée en compétence et leur permet de relayer plus facilement l'information.

- **Pour les professionnels du tourisme**, la sensibilisation repose sur l'animation et l'accompagnement. Il s'agit de leur démontrer l'intérêt à accueillir une clientèle cyclotouristique, les former à l'offre proposée par le territoire ainsi qu'aux services spécifiques attendus par cette clientèle.
- **Pour les habitants**, la sensibilisation vise 2 objectifs : favoriser la cohabitation entre habitants et touristes à vélo mais également transformer les résidents en prescripteur de leur territoire. Les actions de proximité – telles que les fêtes du vélo, les parcours découverte du réseau local ou les évènements hybrides (ciné vélo, ciné concert) permettent de faire adhérer la communauté locale autour de son offre touristique. En parallèle, un territoire qui favorise la pratique du vélo récréatif dès le plus jeune âge (sortie à la journée, séjour en itinérance) transmettra aux jeunes le goût de la découverte et participera à en faire des ambassadeurs du tourisme à vélo.
- **Pour le grand public**, l'enjeu est de lever les freins à la pratique et de démystifier cette forme de tourisme. Le rendez-vous « Mai à Vélo » ou certains évènements emblématiques comme le SlowUp illustrent concrètement comment les territoires peuvent créer des rendez-vous festifs. Ces moments de partage transforment les espaces en lieux de convivialité. Le vélo devient prétexte à la découverte du terroir, la gastronomie ou des arts. La barrière psychologique selon laquelle « le vélo c'est pour les sportifs » est surmontée à ces occasions.

MAI à Vélo

Un mois pour adopter le vélo... pour la vie du 1^{er} au 31 mai partout en France

→ GRAND COGNAC (16) VOYAGER POUR MIEUX DÉCIDER

La sensibilisation des élus locaux au tourisme à vélo constitue souvent le premier maillon d'une chaîne décisionnelle : sans conviction politique, pas de budget et donc pas de projet. C'est précisément pour lever ce frein que la Communauté d'Agglomération Grand Cognac a organisé en octobre 2024 un voyage d'étude de trois jours en Anjou et en Sarthe, réunissant élus et techniciens dans une démarche transversale associant les services mobilités et tourisme. C'est précisément dans cet esprit que le programme alternant pratique du vélo et rencontres avec les acteurs de 5 itinéraires a été construit. Bonnes pratiques en matière de financement, gouvernance, services, animation figurent parmi les enseignements directement mobilisables.

23 - Pour aller plus loin, Chiffres clés du tourisme à vélo, Réseau vélo et marche :

www.reseau-velo-marche.org/ressources/etudes-et-publications/chiffres-cles-du-tourisme-a-velo-2024/

Au sein des équipes de Hautes Terres Communauté, dans le Cantal, la montée en compétences des techniciens et des agents est autant une priorité que les aménagements ou la promotion. L'impulsion du Président de la CDC, lui-même pratiquant, a eu une valeur d'entraînement. Une fois le **plan vélo**²⁴ adopté, en 2023, il est apparu évident d'acculturer les équipes techniques au sujet. Des membres de l'équipe ont suivi une formation dédiée proposée par l'organisme de formation régional, des outils (tuto, supports) présentant les profils et les pratiques sont aujourd'hui à disposition des équipes de l'office de tourisme. Le fonctionnement en « équipe unique » entre la collectivité et l'office de tourisme, fondé sur des échanges réguliers et des projets co-construits favorisent une acculturation progressive et partagée. Cette organisation repose sur un cadre formalisé – avec l'ajustement des statuts de l'EPIC en 2022 et une convention d'objectifs pluriannuelle – mais aussi, et surtout, sur une forte dimension humaine, déterminante pour diffuser une culture vélo au sein des organisations.



© HAUTES TERRES COMMUNAUTÉ

➔ LE VÉLO AU SERVICE DES RÉCITS ET DE LA CULTURE

Pour toucher un public élargi, habitants, touristes et professionnels du tourisme de plus en plus de territoires s'appuient sur des **événements hybrides et festifs mêlant culture et pratique cyclable**.

Sur **La Véloscénie**, Cinécyclo, projections itinérantes de films alimentées par l'énergie produite en pédalant, ont été proposées en 2022 et 2023 le long de la véloroute. L'occasion de **sensibiliser de manière ludique aux mobilités actives et à la transition énergétique**, tout en valorisant la véloroute et les territoires traversés. Une animation nouvelle qui implique les habitants et les (vélo)touristes dans une expérience partagée.

En Ardèche, les Concerts en Roues Libres s'inscrivent dans la même dynamique en associant **musique et itinérance à vélo**. Les spectateurs sont invités à se déplacer à vélo entre différents lieux de représentation, favorisant une **appropriation douce du territoire** et une découverte des paysages en cheminant. Ces formats ancrent le vélo dans les pratiques de loisirs et renforcent l'attractivité touristique locale.

D'autres initiatives, comme « L'itinérance » portée par la compagnie professionnelle de théâtre Les Gaillardes, explorent des formes artistiques itinérantes mêlant spectacle vivant, engagement écologique et déplacement à vélo sur le territoire de la Charente-Maritime.

Ces démarches participent à une **démocratisation du vélo**, et le rendent accessible à des publics parfois éloignés de la pratique.



© AL-ADT07



© VALENTIN JOUBERT

24 - www.hautesterres.fr/vivre-et-habiter/decouvrir-le-territoire/a-velo-a-pied/

Passer à l'action grâce aux programmes d'aides

Si de nombreux territoires identifient désormais le vélo comme un levier d'attractivité touristique, le passage à l'action reste souvent conditionné à la capacité d'ingénierie et de financement. Études préalables, structuration stratégique, aménagements, services aux usagers : autant d'étapes qui nécessitent

des moyens parfois hors de portée des collectivités. Face à cet enjeu, les programmes d'aides de l'État, des agences publiques et des collectivités territoriales jouent un rôle décisif pour transformer les intentions en réalisations concrètes.

➔ L'ÉTAT, PREMIER DE CORDÉE POUR PLANIFIER UNE STRATÉGIE GLOBALE DE TOURISME À VÉLO ?

En mai 2021, le premier ministre présente le **Plan Avenir Montagne**. Son ambition : construire un modèle touristique à la fois plus diversifié, résilient et durable en lien étroit avec les acteurs des territoires de montagne confrontés à des défis structurels liés au réchauffement climatique et accentués par la crise sanitaire, Tous volets confondus, le programme a soutenu plus de 160 lauréats. Parmi eux, le territoire de Serre-Ponçon, situé entre les départements des Hautes-Alpes (05) et des Alpes-de-Haute-Provence (04), ce territoire réunit les Communautés de Communes de Serre-Ponçon (CCSP) et de Serre-Ponçon Val d'Avance (CCSPVA), les communes du Lauzet Ubaye et d'Ubaye Serre-Ponçon, ainsi que le Syndicat Mixte d'Aménagement et de Développement du Lac de Serre-Ponçon (SMADESEP), soit au total 35 communes.

Le plan Avenir Montagne Ingénierie a constitué pour ce territoire un acte fondateur pour repositionner sa destination montagnarde face aux mutations en cours. Le tourisme, pilier historique de l'économie locale, est aujourd'hui confronté à des aléas majeurs de raréfaction de l'enneigement, tensions sur la ressource en eau, dépendance à une forte saisonnalité. Cela lui impose une diversification rapide de l'offre. Le territoire avait jusqu'alors construit sa notoriété principalement autour des sports d'hiver et des activités nautiques liées au lac, laissant le vélo en retrait, faute d'infrastructures adaptées, d'une offre de services

structurée et d'une véritable volonté de positionnement sur cette filière. Dans ce cadre, le vélo apparaît comme une filière d'avenir, pour répondre simultanément aux enjeux de décarbonation, d'attractivité et de développement économique.

Là où de nombreux territoires évoquent le vélo comme une opportunité parmi d'autres, le territoire couvert par le programme a fait le choix d'une stratégie dédiée, fondée sur un diagnostic précis avec la construction d'une vision à court, moyen et long terme. Cette approche permet d'engager des actions concrètes et de les séquencer. À court terme, il s'agit de s'appuyer sur les atouts existants pour affirmer une pratique sportive déjà présente, en tirant notamment parti du retour du Tour de France sur le territoire en 2024. À moyen terme, l'effort porte sur le développement d'une infrastructure cyclable sécurisée et la montée en qualité des services, avec l'ambition d'achever le tour du lac en voie verte dans un délai de dix ans. À long terme, c'est une véritable identité collective qui doit émerger, incarnée par le projet de la marque « Serre-Ponçon à Vélo », fédérant l'ensemble des acteurs du territoire autour d'une destination vélo reconnue, capable d'accueillir toutes les pratiques (VTT, Gravel, Cyclotourisme...) et tous les profils de cyclistes.

Les financements alloués par l'État ont permis au territoire de Serre-Ponçon de se doter d'une vision claire, d'objectiver les choix et de passer d'un potentiel « oublié » à un outil de transformation de territoire, essentiel pour l'avenir de la destination touristique.



© RÉMI MOREL - OT SERRE-PONÇON



L'ÉPREUVE DU RÉEL : RÉALISER UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ D'AMÉNAGEMENT

Des destinations ou itinéraires vélo peuvent être freinés dans leurs projets d'aménagement cyclable à cause de discontinuités importantes. Pour résoudre ces difficultés, l'outil le plus efficace reste l'étude de faisabilité, souvent chère et longue. Deux territoires sont parvenus à mobiliser des moyens pour résoudre des points bloquants sur leurs territoires.

➤ À Épernay, en Champagne, pour résoudre une liaison d'une dizaine de kilomètres entre la ville-centre et les communes viticoles de l'est, sur un axe qui cumulerait déplacements quotidiens vers une zone industrielle et découverte touristique du vignoble champenois classé à l'UNESCO

➤ Au Grand Narbonne, pour adresser 13 kilomètres de discontinuité sur l'EuroVelo 8 entre Port-la-Nouvelle et Leucate.

Dans les 2 agglomérations, des contraintes techniques importantes : à Épernay, le tracé doit franchir un axe routier à 10 000 véhicules par jour, composer avec des contraintes Natura 2000 et l'absence de voies secondaires réutilisables. Au Grand Narbonne, deux variantes sont en balance de part et d'autre d'un étang – l'une longeant la piste SNCF côté mer, l'autre contournant l'étang par l'ouest – dans un environnement lagunaire soumis à des contraintes hydrauliques, environnementales et foncières importantes. Dans les deux cas, cette complexité aurait pu suffire à décourager toute initiative, sans moyens pour en mesurer précisément les contours.

Mais c'est là qu'intervient les programmes d'aides proposées par les opérateurs de l'État. À Épernay, l'AMI « Transformation durable de l'économie touristique » porté par Atout France a permis de financer une étude de faisabilité de 48 000 euros. Au Grand Narbonne, c'est le programme national « Développer le vélotourisme » qui a rendu possible une mission équivalente d'un montant de 30 000 euros. Des montants modestes au regard des investissements à venir, mais décisifs : sans eux, les élus champenois n'auraient pu visualiser les retombées locales du projet, et les techniciens narbonnais n'auraient pu proposer des scénarios de tracé chiffrés et comparables. Ces études ne constituent pas seulement des phases déterminantes pour résoudre les points noirs : à Épernay, le travail du cabinet d'études a progressivement convaincu les communes traversées, en leur montrant concrètement le passage de l'itinéraire sur leur territoire et les bénéfices associés. Au Grand Narbonne, la confrontation au terrain – enjeux paysagers, sécurité aux carrefours, état des chemins – a fait émerger des propositions réalistes là où tout semblait bloqué. Dans les deux cas, l'étude est l'acte fondateur du projet : celle qui transforme un chaînon manquant en chantier désormais possible.



© EPERNAY AGGLO CHAMPAGNE



DES PROGRAMMES D'AIDES DE COLLECTIVITÉS POUR DÉPLOYER DES AIRES DE SERVICES

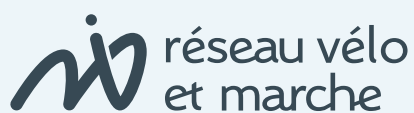
Les programmes d'aides ne se limitent désormais plus à l'ingénierie ou à l'infrastructure mais prennent de plus en plus en compte la notion de services. Parmi eux, les aires de services, qui concentrent des fonctions essentielles pour le touriste à vélo, sont de plus en plus présentes dans les dispositifs d'accompagnement des collectivités. Deux Départements, avec deux approches différentes, ont soutenu leur déploiement et joué un rôle de facilitateur. Ils ont apporté une ingénierie financière et technique et permis à de petites communes de franchir le pas de l'investissement.

En Vendée, l'approche s'est d'abord concrétisée sur La Vélodyssée avant de s'affiner sur un autre itinéraire national traversant le territoire, la V95. L'objectif du Département est de déployer un réseau structurant d'aires de services à destination des touristes comme des habitants, en s'appuyant sur l'existant. Après un diagnostic précis, les futurs sites d'implantation sont identifiés. Une fois validés, le règlement d'aide départemental permet d'accompagner les territoires concernés dans le financement de l'aménagement des aires. Chaque aire doit répondre à un cahier des charges précis et disposer du socle minimal d'équipements²⁵. Pour La Vélodyssée, le Département a instauré un dispositif d'aide dès 2018, proposant une subvention de 50% des dépenses. Des modalités identiques ont été définies fin 2025 pour la V95. Le Var adopte une logique différente, d'appel à projets ouvert. Dans le cadre de son Plan Vélo 2023-2027, cinq axes déclinés en 47 actions concrètes – le Département a lancé un appel à projets à destination des communes et intercommunalités pour créer des aires d'arrêt équipées le long des itinéraires cyclables varois. L'objectif est de créer un réseau d'aires d'arrêt équipées (stationnement sécurisé, points d'eau, sanitaires, mobilier de repos) qui s'intègre harmonieusement dans le patrimoine naturel local. En outillant ainsi les collectivités locales, le Var mise sur une amélioration globale du confort pour encourager tant la pratique touristique que l'usage quotidien du vélo. Quant au financement, le Département utilise le levier des fonds européens FEDER et des fonds d'État pour cofinancer ces aménagements.



© PATRICK TRECUL

25 - Pour plus d'informations et aller plus loin dans l'implantation d'aires de services, le Réseau vélo et marche a édité 2 documents : **Fiche action : Équipements, aires de services et haltes-repos** et le **Panorama des aires de services vélo** (ressources réservées aux collectivités adhérentes au Réseau vélo et marche) . .



Collectivités engagées pour les mobilités actives

09 72 56 85 05
info@reseau-velo-marche.org
www.reseau-velo-marche.org



QUI SOMMES-NOUS ?

Le Réseau vélo et marche regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives. Ce réseau unique de collectivités œuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement. Le Réseau vélo et marche anime également un club transpartisan d'élus parlementaires pour intégrer les mobilités actives dans une politique nationale ambitieuse.

La collection des dossiers du Réseau fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par



Dossier réalisé par Sophie Rapinel,
Réseau vélo et marche