

LE TOURISME À VÉLO DANS LES VILLES FRANÇAISES



CRÉDITS

« Le tourisme à vélo dans les villes françaises »

©Départements & Régions Cyclables (DRC), juin 2017

Réalisation et rédaction : Dorothee Franke, DRC

Correction : Véronique Brizon, Agathe Daudibon, Nicolas Jabaudon, Camille Thomé

Cartographie : Thomas Montagne, DRC

Sources des données géographiques : ON3V ©DRC

Crédits photos : ADT de Touraine, AF3V Centre-Val de Loire, S. Andréj, J.-D. Billaud, Bordeaux Métropole, Bordeaux à vélo, C. Chereau, J. Damase, doc Tour(s) plus, La Bicycletterie, La Compagnie des Canotiers Rhône & Saône, D. Darrault, DRC, Inddigo, H. Lagarde, Le Voyage à Nantes, L. Maisant, C. Martelet, J.-B. Menges, Mulhouse Alsace Agglomération, OTC Bordeaux Métropole, OTC Nice Côte d'Azur, P. Merce, Ville de Nantes, Ville de Nice

Remerciements : Benoît Artige, Sébastien Baholet, Alexandre Balerin, Gabi Bangel, Hadrien Bedok, François Berger, Jean-Paul Berthelot, Magali Berthelot, Isabelle Billey-Quéré, Aurélien Cabotse, Mylène Casado, Gérard Chausset, Philippe Coupy, Isabelle Defoly, Guillaume Delacour, Florence Delaunay, Marie-Laure Desmet, Émilie Dudt, Victor Dugain, Didier Feneron, Jesus Freire, Richard Gessner, Michel Gillot, Candice Girardet, Sébastien His, Dorothee Laot, Romain Le Pemp, Marc Linsig, Nicolas Mercat, Mathieu Meylan, Marylène Millet, Éric Nijland, Olivier Occelli, Nicolas Pinson, Jean-François Pronovost, Virginie Rivain, Véronique Ropp, François Sarrazin, Laurent Savignac, Clémence Saycocie, Claire Schreiber, Sara Soullignac, Paul-André Striffler, Cédric Theoule, Agnès Thibald, Florent Tijou, Eugénie Triebel, Jacqueline Van Der Zalm-Monthus

CONTACTS

www.departements-regions-cyclables.org

info@departements-regions-cyclables.org

SOMMAIRE

Introduction : Le tourisme à vélo en ville, un sujet porteur ?	4
I. Panorama du tourisme à vélo en ville	6
1. Tourisme à vélo en ville en France : l'offre	7
2. Tourisme à vélo en ville : la demande	9
II. Six agglomérations françaises à la loupe	20
1. Pourquoi ces choix ?	21
2. Méthodologie.....	21
3. Bordeaux Métropole.....	22
4. Grand Lyon - la Métropole.....	29
5. Mulhouse Alsace Agglomération	38
6. Nantes Métropole.....	46
7. Métropole Nice Côte d'Azur	54
8. Tours Métropole Val de Loire	62
III. Recommandations	71
1. Aménagements cyclables	72
2. Jalonnement	72
3. Connexion de l'itinéraire cyclable avec le réseau cyclable urbain	72
4. Intermodalité	72
5. Positionnement touristique	73
6. Offre de tourisme à vélo	73
7. Offre combinée	74
8. Services	74
9. Communication.....	74
10. Gouvernance.....	75
11. Suivi et évaluation.....	76
Conclusion : Le tourisme à vélo en ville, un fleuron du tourisme français !	77
Définitions	78
Glossaire	79
Bibliographie	80

INTRODUCTION : LE TOURISME À VÉLO EN VILLE, UN SUJET PORTEUR ?

Les agglomérations dans le contexte des véloroutes et voies vertes en France

En France, **102 agglomérations** de plus de 100 000 habitants sont traversées par une véloroute du Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V). **14 800 km sur 22 000 km du SN3V**, soit 67 %, traversent une intercommunalité de plus de 25 000 habitants d'après les données de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V).

Pratique touristique, de loisirs et utilitaire du vélo, les grands itinéraires cyclables peuvent être le support d'une pratique variée en traversée d'agglomérations. Mais comment répondre à cette demande ? Comment intégrer l'itinéraire cyclable dans l'offre globale de tourisme et de mobilité de l'agglomération ?

Mais aujourd'hui, les dangers qui menacent le climat et la santé conduisent à repenser ce modèle. Effet de serre, pollution aux particules fines, désagréments sonores... les multiples externalités négatives obligent les villes à chercher des **alternatives plus vertes** aux déplacements en voiture particulière.

Dès lors, le vélo dont l'efficacité pour les déplacements inférieurs ou égaux à 5 km est comparable à celui de la voiture, voire supérieure avec l'avènement du vélo à assistance électrique (VAE), se pose comme une solution de report modal très crédible. Mode de déplacement, le vélo participe au renouvellement de l'aménagement urbain pour des villes apaisées.

Dans ce contexte, dès le début des années 1990 les modes doux (re)trouvent progressivement leur place dans les villes. Copenhague et Amsterdam sont données en exemple avec des parts modales vélo de 50 % et 40 %. Avec une part modale loin de ces chiffres, **les premiers bénéfices du vélo sur la physionomie des villes françaises sont visibles**. Avec le développement des aménagements cyclables, l'usage du vélo augmente et de nouvelles technologies permettent à l'utilisateur de composer et de calculer son trajet à vélo.

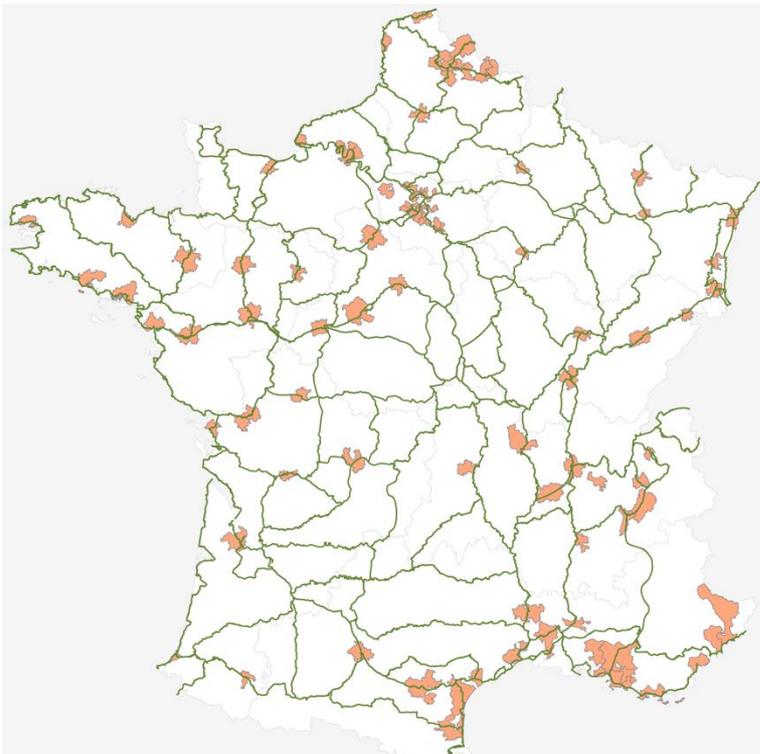
Mais, l'engagement des villes en faveur du vélo favorise-t-il aussi le développement du tourisme à vélo en ville ? La montée de la pratique utilitaire du vélo se reflète-t-elle dans la pratique touristique ?

L'essor du tourisme urbain

Jusqu'à l'apparition des congés payés dans les années 1930, le phénomène touristique était presque exclusivement urbain. Avec la démocratisation du tourisme, la montagne, la campagne et le littoral sont devenus des destinations de vacances plus attractives.

Depuis les années 1980, la pratique du tourisme urbain se renouvelle d'une manière spectaculaire. L'engouement pour le tourisme en ville est porté par la multiplication des offres de transport, l'accroissement de l'offre culturelle, l'évolution des modes de consommation touristique, notamment à la faveur des courts séjours. Les **escapades urbaines** sont aujourd'hui l'un des produits les plus florissants du tourisme.

L'enjeu lié au tourisme urbain est fort « *tant en termes d'image qu'en termes économiques* », souligne Philippe Violier, professeur de Géographie à l'Université d'Angers. Longtemps perçu comme une



Le Schéma national et les agglomérations > 100 000 habitants

La place du vélo dans l'espace urbain

Autoroutes urbaines, grands boulevards à plusieurs voies et vastes parkings en centre-ville... dans les années 1960 / 1970 la voiture est devenue reine des villes et l'aménagement urbain conçu pour elle. Un choix général résumé par le Président Pompidou : « *Il faut adapter la ville à la voiture* ». La publicité lui confie une image de liberté et de modernité.

composante complémentaire du tourisme d'affaires les villes commencent à promouvoir leur destination sur le plan du **tourisme d'agrément**. Les politiques urbaines jouent un rôle pivot dans l'essor du tourisme urbain. La rénovation du cadre de vie urbain contribue fortement à la revalorisation de l'image des villes.

Attraits touristiques en termes de patrimoine bâti, culturel et paysager ; évolution architecturale au fil des siècles ; projets urbains, vivre ensemble et offres de services... le tourisme urbain est un phénomène qui considère la ville dans sa globalité.

Comment le vélo peut-il s'insérer dans ce phénomène global de l'essor du tourisme urbain ? Le vélo contribue-t-il à redorer l'attrait touristique des villes ?

Convaincus de l'intérêt du développement du tourisme à vélo en ville, les DRC ont dirigé cette étude dans le but d'en révéler le potentiel, les enjeux et les besoins. Cette étude n'est pas exhaustive. Elle prend le parti d'observer à la loupe quelques agglomérations françaises. Elle veut apporter un éclairage et révéler des pistes de travail favorables à cette facette du tourisme et / ou du vélo en France, deux éléments peu ou pas pris en considération au moment de cette étude.

Qui fait quoi ?

Commune et intercommunalité	Gestion de la voirie sur son domaine ; élaboration de documents de planification et d'aménagement du territoire (PLU(i), PDU, schémas directeurs)
Intercommunalité	Développement économique ; promotion et développement touristique local
Département	Gestion de la voirie sur son domaine ; accompagnement financier et expertise aux communes ; élaboration du PDIPR, d'un schéma départemental ; développement touristique du département
Région	Cofinancement infrastructures d'intérêt régional ; élaboration et suivi du SRADDET dont volet SR3V ; schéma régional de développement touristique (SRDT)

I. PANORAMA DU TOURISME À VÉLO EN VILLE

1. Tourisme à vélo en ville en France : l'offre

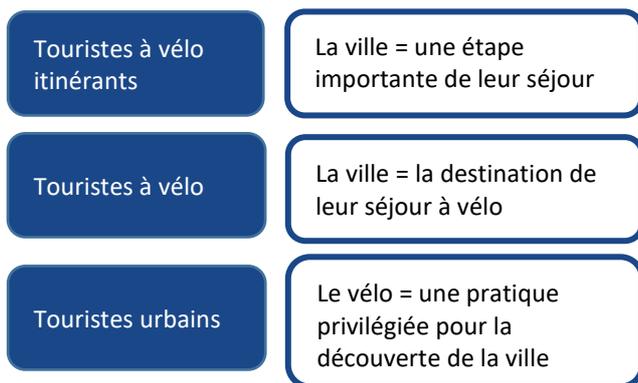
1.1. Méthodologie

Pour ce sujet nouveau, il semblait important de dresser un premier panorama de l'offre du tourisme à vélo en ville en France. Collectivités territoriales, fédérations, institutions et acteurs de l'ingénierie touristique, associations cyclistes et opérateurs privés, une multitude d'interlocuteurs a été interrogée sur ce sujet et a facilité la compréhension des potentialités, des enjeux et des besoins liés au développement du tourisme à vélo en ville. Les informations qui suivent reprennent les principaux enseignements de ces entretiens.

Les résultats sont à considérer avec précaution en raison des contextes variés selon les villes. De plus, la forte présence d'adeptes du vélo parmi les répondants a probablement influencé les résultats. Notons également que les interviews avec les acteurs clés ont été conduites au cours de l'année 2016.

1.2. Le tourisme à vélo en ville, de quoi s'agit-il ?

Le phénomène du tourisme à vélo en ville ne se résume pas une définition simple car il provient de la réunion de deux notions : le **tourisme urbain** et le **tourisme à vélo**. Comment définir un touriste à vélo en ville ? Les DRC proposent d'en distinguer trois différents types.



Du fait de l'**hétérogénéité de la pratique touristique du vélo en ville** des cibles clientèles diverses peuvent être concernées, et pas uniquement les aficionados du vélo. Ouvrir le tourisme à vélo à tous, dont aux non-initiés, implique de très bonnes conditions de circulation à vélo et de prendre en compte les

diverses attentes exprimées par ces clientèles touristiques.

1.3. Pourquoi la ville joue-t-elle un rôle pivot et stratégique pour l'itinérance à vélo ?

Hébergements, restauration, services dédiés aux cyclistes et points d'intérêt touristiques, la ville concentre dans un périmètre limité beaucoup d'attraits touristiques.

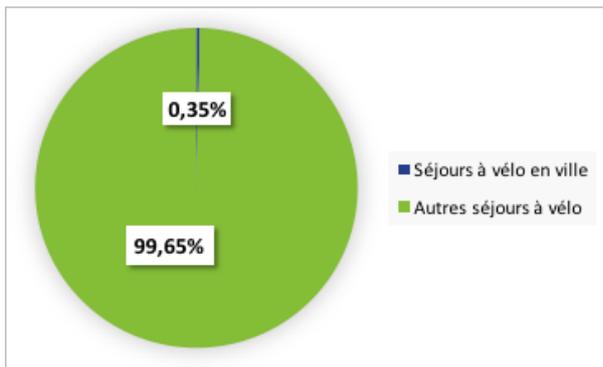
La ville est également l'entrée et la sortie privilégiée des trajets intermodaux. Les touristes peuvent y accéder et en repartir facilement en transports collectifs. À cela s'ajoutent la notoriété et l'image de la ville. Elle est donc un point de départ, lieu d'arrivée ou de séjour pour le touriste à vélo... si la possibilité lui est donnée.

	Touristes urbains	Touristes à vélo	Touristes à vélo itinérants
Restauration / alimentation			
Relais-vélo			
Information internet			
Location de vélos			
Transport collectif			
Signalisation			
Guides, carnets de route			
Hébergement spécialisé			
Transport de bagages			

L'intérêt de la ville pour les différents types de clientèle

1.4. Programmation des séjours à vélo en ville des tour-opérateurs

Près de 300 tour-opérateurs français ou étrangers programment la destination « France à vélo ». Les grands itinéraires cyclables et les destinations vélo telles que la Provence, la Bourgogne, le Val de Loire et l'Alsace sont prisés. À *contrario*, l'offre de **city-breaks à vélo** est très peu développée à ce jour en France. En 2014, l'étude de la Direction Générale des Entreprises (DGE) recensait 14 séjours à vélo en ville, dont 13 séjours à Paris et un séjour à Lyon. Même si elle se développe, l'offre reste très marginale pour le moment. Par exemple le tour-opérateur français *Le*



La programmation de séjours à vélo en ville en France dans l'ensemble de l'offre de séjours vélo (2014)

Source : DGE, 2014

Vélo Voyageur a mis en marché, à titre expérimental, un city-break à vélo à Paris en début d'année 2016. Et pourtant, la ville est un élément important des séjours à vélo, notamment de l'itinérance. Demi-journée de découverte de la ville (à vélo ou à pied), hébergement en centre-ville, prolongement d'un séjour en ville, élément attractif pour promouvoir le séjour à vélo... l'intérêt d'intégrer la ville dans l'offre de séjours à vélo est fort.

1.5. Le label *Territoire vélotouristique*

Le concept de " Ville vélotouristique " a été lancé en 2007 sous l'égide du Comité de promotion du vélo qui regroupait alors l'ensemble des acteurs clés du vélo en France. En 2009, la FFCT reprend le développement de ce label et le renomme " Ville et Territoire vélotouristiques " et depuis " Territoire vélotouristique " en écho aux compétences et au portage des projets par les collectivités. L'ambition ? Accompagner les collectivités désireuses de développer et de structurer le tourisme à vélo sur leur territoire. En 2017, 32 communes ou établissements publics de coopération intercommunale (ECPI) sont labellisés.

Au-delà de la structuration de l'offre vélotouristique, une ville ou agglomération adhérente à ce label bénéficie d'une **visibilité** via les outils de communication et promotion de la FFCT : le panneau d'indication en entrée de ville, le site internet de la FFCT, veloenfrance.fr, le magazine « Cyclotourisme » et les différents salons. Par ailleurs, la labellisation offre la possibilité d'intégrer un réseau d'échanges avec les autres villes labellisées. Des visites techniques veillent à la conformité des aménagements cyclables avec la charte cyclable élaborée par la commission sécurité de la FFCT.

Pour ouvrir la labellisation à des collectivités de toutes tailles, le cahier des charges est assez souple. Un réseau cyclable urbain sécurisé et continu sera le défi majeur des grandes villes, alors qu'il sera demandé aux plus petites villes de travailler à leur développement touristique.

La labellisation " *Territoire vélotouristique* " veut garantir un niveau de qualité pour les touristes à vélo, accompagner la structuration de l'offre dans la collectivité, mobiliser des acteurs locaux autour du tourisme à vélo. Cependant, la FFCT manque de données quantitatives et qualitatives pour évaluer les effets de cette labellisation sur l'offre et la demande à ce jour.

1.6. Le potentiel du tourisme à vélo en ville

Le potentiel du tourisme à vélo en ville est à rapprocher des **tendances touristiques** dans leur globalité. Le « nouveau » touriste est à la recherche de « sens ». Les attentes des touristes urbains ne se limitent plus à l'accès à un patrimoine et à une culture préservés. Rencontre avec les habitants, sens de l'accueil, convivialité, art de vivre, gastronomie, découverte du patrimoine architectural ou paysager, le touriste veut vivre une expérience touristique à forte dimension émotionnelle, simple et vraie.

Cela tombe bien. À vélo, la ville se visite et se (re)découvre différemment : en dehors des sentiers battus et plus proche des habitants. Par rapport à la marche, le vélo élargit le périmètre de la visite au-delà du centre historique. Il offre plus de liberté de mouvements et affranchit des contraintes horaires des transports collectifs. Le touriste devient acteur de son déplacement, se représente mieux la ville dans sa réalité physique et géographique. Pour l'itinérant, la ville diversifie le voyage à vélo : la richesse de l'étape urbaine ponctue le calme et les paysages des étapes rurales.

La découverte à vélo d'une ville s'inscrit dans les nouvelles tendances touristiques : alternance de paysages, proximité des cyclistes « autochtones », découverte en dehors des sentiers battus. Le tourisme à vélo offre de (re)découvrir les destinations urbaines à un nouveau rythme, avec un autre regard.

Les agglomérations y ont-elles un intérêt ?

Assurément, oui. Et son développement a vocation à faire tâche d'huile. Une ville qui se visite à vélo est valorisée et gagne ses galons de ville durable et verte. L'enjeu se pose également en termes de **développement économique** pour la ville. Rappelons que les

touristes à vélo sont nettement plus dépensiers que les touristes « classiques ». Hébergement, restaurant, boulangerie, visite des musées, activité culturelle, dégustation, location, réparation,... les dépenses sont appréciables pour la ville et les cyclistes enrichissent directement les commerces locaux. Sous condition d'aménagements adaptés, le touriste à vélo peut s'arrêter et se stationner pratiquement n'importe où, à deux pas d'un commerçant.

Par ailleurs, le tourisme à vélo est un **tourisme diffus** qui répartit les flux touristiques sur l'ensemble du territoire de la ville. Concevoir et promouvoir des circuits thématiques à vélo, c'est valoriser toute la richesse patrimoniale et culturelle de l'agglomération. Tourisme diffus, développement de l'économie locale, notoriété, sensibilité « verte », valorisation de la ville dans sa globalité... les atouts du tourisme à vélo en ville sont évidents pour les agglomérations.

1.7. Les défis à surmonter

En dépit de toutes ces vertus, les villes sont souvent le maillon faible des grands itinéraires cyclables. Le manque de signalisation, de continuité, de sécurité et de connexions avec le réseau cyclable urbain est particulièrement montré du doigt. Au point où des touristes à vélo itinérants éviteront les villes et où certains topoguides déconseilleront de les traverser à vélo.

Effectivement en ville, la pratique du tourisme à vélo ne fait pas face aux mêmes défis qu'ailleurs. Le tourisme à vélo est plus complexe en ville qu'en espace rural notamment en raison des **conflits d'usage** : cohabitation des cyclistes avec les autres modes de déplacement dans un périmètre réduit. À cela s'ajoutent parfois le manque d'aménagements cyclables, les coupures urbaines, la signalisation déjà dense, les zones périurbaines et la forte circulation routière encore très présente dans la plupart des villes françaises.

Comme évoqué précédemment, la ville est un point de départ et d'arrivée privilégié des touristes à vélo. Son accessibilité est un atout indéniable, mais ne peut résumer un positionnement touristique fort. L'enjeu est de la construire comme point d'accueil et point d'attractivité majeur sur l'itinéraire cyclable. La mise en place d'un réseau de boucles cyclables dédiées à la découverte de l'agglomération et de sa richesse patrimoniale semble un élément essentiel. Crucial mais souvent négligé, **l'aménagement du réseau cyclable urbain** dans sa dimension également touristique doit être pris en compte. Comment

promouvoir la destination urbaine à vélo si les principaux points d'intérêt touristique ne sont pas ou mal desservis à vélo ?

2. Tourisme à vélo en ville : la demande

Nous manquons d'études et de chiffres sur la demande de tourisme à vélo en ville. En complément des entretiens et de l'étude de cas, les DRC ont soumis un questionnaire en ligne à plus de 1000 internautes cyclistes pour recueillir leur avis sur les besoins et les potentiels du tourisme à vélo en ville.

Ils ont relayé le questionnaire :

FVT, FUB, FFCT, AF3V, Club des villes et territoires cyclables, ViaRhôna, La Véloscénie, La Véloodyssée, Le Vélo Voyageur, Bourgogne Tourisme, OnlyLyon, Vélib', Elles font du vélo, Voyageons Autrement, Le Pouvoir de la pédale, Cyclable, Weelz, L'Heureux Cyclage, Roulons à Vélo

Avertissement : la liste ci-dessus n'est probablement pas exhaustive car elle mentionne les partenaires qui nous ont informé de leur relais.

2.1. Analyse de l'enquête

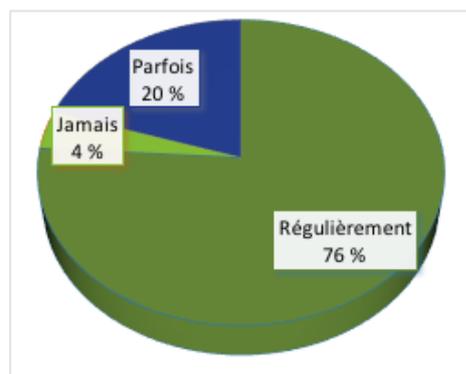
Plus de 1000 cyclistes et touristes interrogés

(i) Qui êtes-vous ?

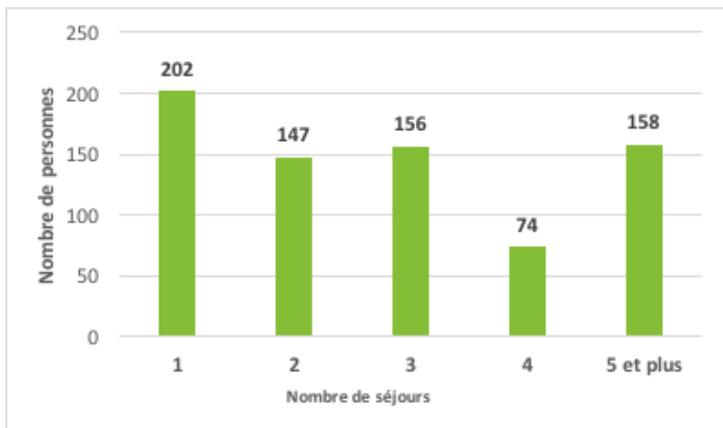
Au total, 1082 personnes, dont 1047 personnes réparties sur le territoire français et 35 personnes vivant à l'étranger, ont participé à cette enquête.

76 % des répondants sont des **usagers réguliers du vélo** et **4 %** des répondants déclarent ne jamais en faire. **69 %** ont déjà effectué un **séjour touristique à vélo** (en ville ou ailleurs) et parmi eux, 158 personnes, soit **21 %**, déclarent même en avoir fait plus de 5 ces trois dernières années.

Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements quotidiens ?

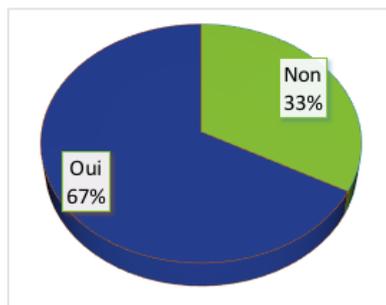


Combien de séjours touristiques à vélo avez-vous réalisé les trois dernières années ?



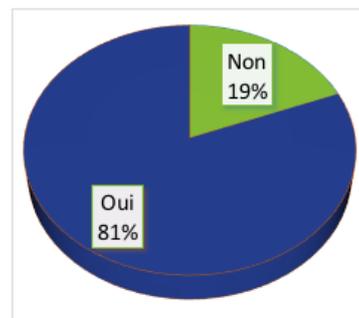
67 % de l'ensemble de personnes ayant fait du tourisme à vélo ont déjà pédalé pendant plusieurs jours sur l'un des grands itinéraires cyclables français. L'EuroVelo 6 – La Loire à Vélo est la plus grosse destination enregistrée.

Avez-vous déjà pratiqué l'itinérance à vélo ? (parmi les personnes ayant déjà fait du tourisme à vélo)

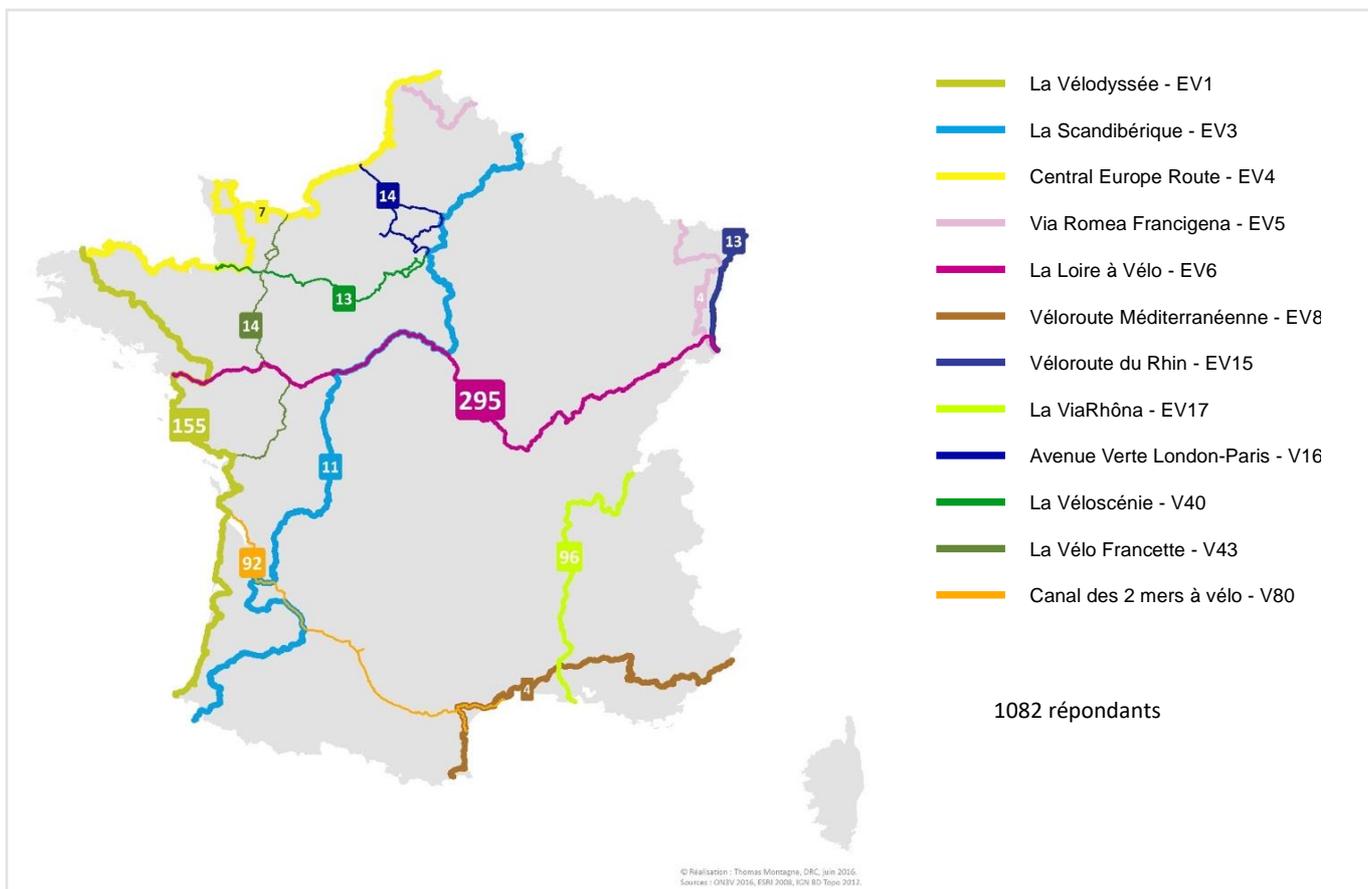


Les résultats de l'enquête montrent également que l'engouement pour les séjours touristiques à vélo se poursuit. 81 % des répondants envisagent de réaliser un séjour touristique à vélo cette année ou l'année prochaine.

Envisagez-vous de réaliser un séjour touristique à vélo cette année ou l'année prochaine ?



Sur quel itinéraire avez-vous déjà pratiqué de l'itinérance à vélo ?



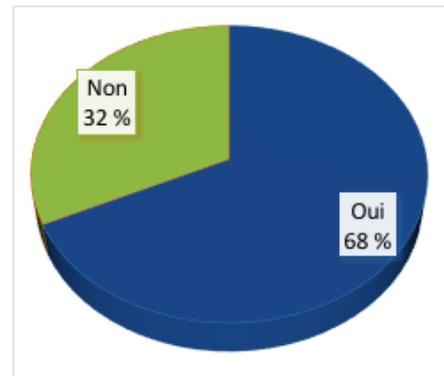
À RETENIR

- 1) Forte corrélation entre pratique quotidienne du vélo et tourisme à vélo.
- 2) Le tourisme à vélo est répété et fait des adeptes.

(ii) Attrait de la destination urbaine pour les touristes à vélo

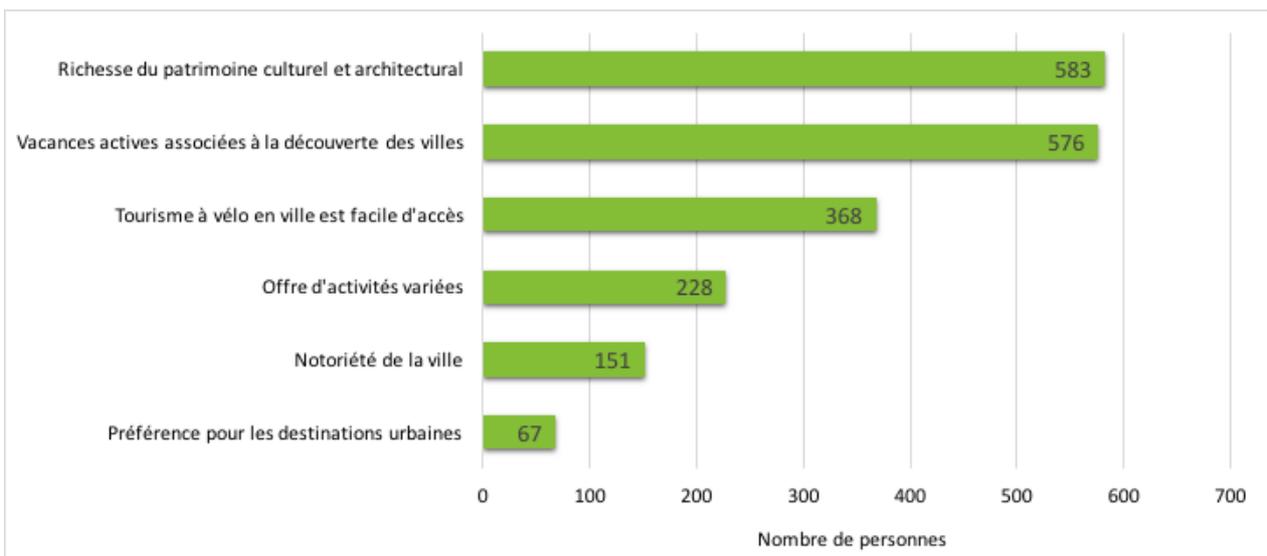
Plus de deux tiers des répondants considèrent la ville comme attractive pour le tourisme à vélo. Les attraits pour la ville diffèrent très peu selon les types (âge, situation familiale, lieu de résidence). Globalement, les cyclistes quotidiens trouvent plus d'attraits à une destination urbaine à vélo que les personnes qui ne font jamais du vélo dans la vie quotidienne.

La ville, est-elle attractive pour vous en tant que touriste à vélo ?



cyclables, de difficulté d'accès tant en entrée qu'en sortie de ville et de forte circulation entraînant la mauvaise qualité de l'air dans les villes. Très peu de participants considèrent l'offre touristique des villes comme n'étant sans attraits pour les touristes à vélo.

Pourquoi la ville est-elle attractive pour vous en tant que touriste à vélo ?

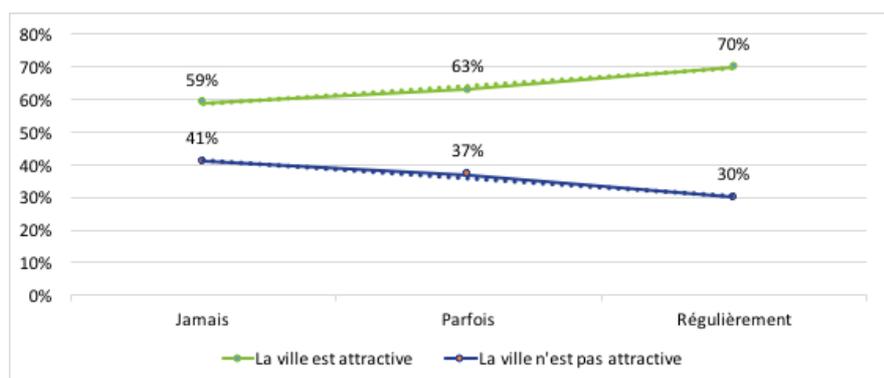


La **richesse du patrimoine culturel et architectural**, la possibilité de **combinaison des vacances actives avec la découverte urbaine** contribuent à positionner la ville comme destination attractive pour les touristes à vélo.

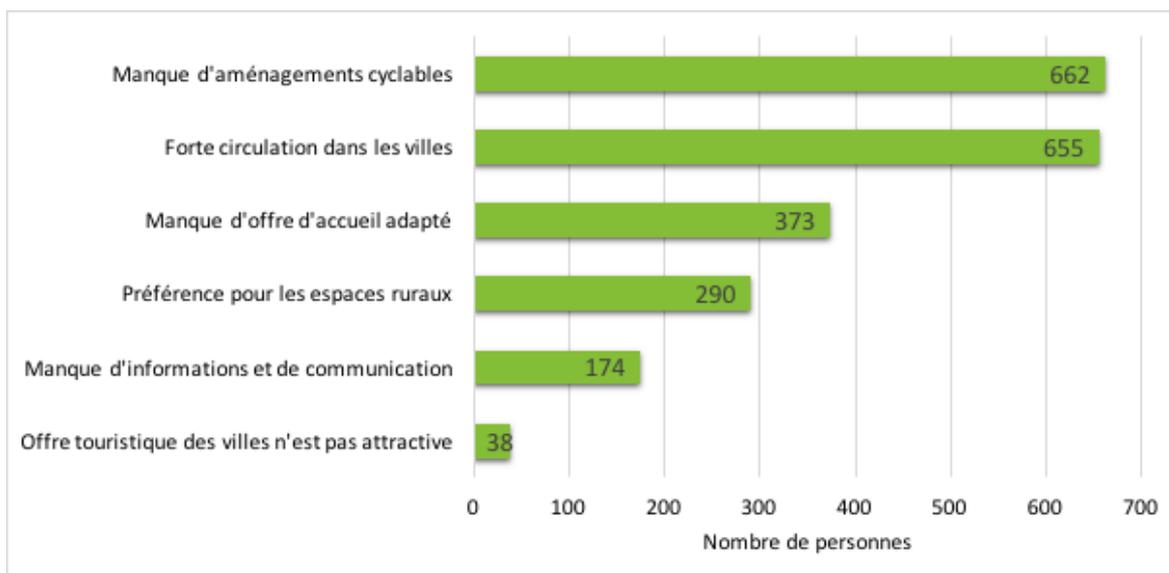
« *La ville c'est un moyen de diversifier les vacances et d'alterner les paysages* » témoigne un répondant.

À *contrario*, quelles sont les raisons pour lesquelles la ville n'est pas vue comme une destination attractive pour les touristes à vélo ? Ce n'est pas la préférence pour des espaces ruraux ou la proximité avec la nature qui est la raison principale associée à la **non-attractivité de la ville**. Il est avant tout question de manque d'aménagements

Corrélation entre pratique quotidienne du vélo et intérêt pour le tourisme à vélo en ville



Pourquoi la ville n'est-elle pas une destination attractive pour vous en tant que touriste à vélo ?



À RETENIR

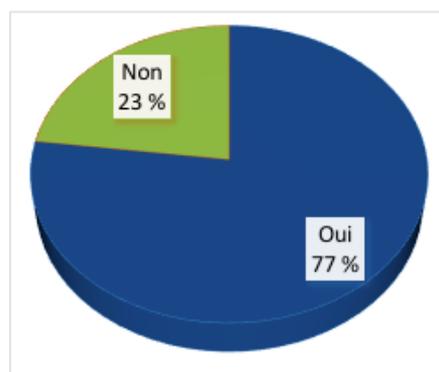
- 1) L'importance des aménagements cyclables pour développer le tourisme à vélo en ville.
- 2) L'attrait touristique de la ville repose sur son patrimoine et la synergie entre vacances actives et découverte culturelle.

(iii) Expériences du tourisme à vélo en ville

Les réponses recueillies par rapport à la visite à vélo d'une ville sont parlantes : **77 %** des répondants affirment avoir **déjà visité une ville à vélo**. De plus, la répartition des personnes ayant déjà visitées une ville à vélo diffère peu selon la situation familiale, le lieu de résidence et l'âge. **Le lien entre la pratique utilitaire et la pratique touristique du vélo est très clair** : 81 % de l'ensemble des participants qui font régulièrement du vélo quotidien ont déjà visité une ville à vélo pour du tourisme.

Chez les urbains interrogés, on note un lien significatif entre la pratique utilitaire et la pratique touristique du vélo.

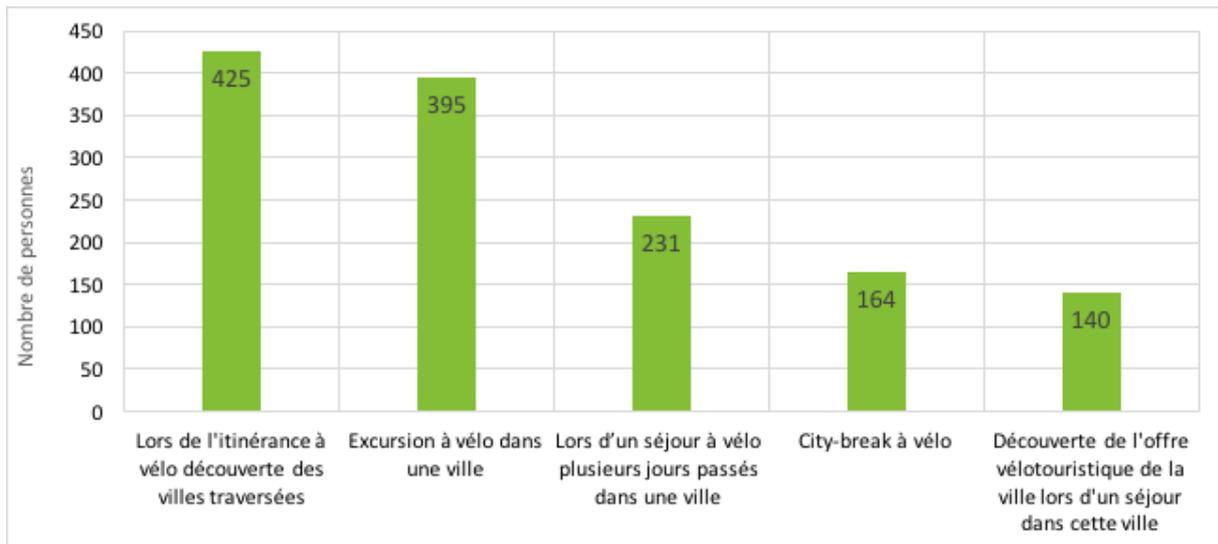
Avez-vous déjà visité une ville à vélo ?



Quel lien entre tourisme à vélo en ville et pratique utilitaire du vélo pour les urbains ?

Lieu de résidence		Pratique du vélo dans la vie quotidienne		Déjà visité une ville à vélo	
Urbain	784	Jamais	25 (3%)	Oui	14 (56%)
				Non	11 (44%)
		Parfois	129 (17%)	Oui	82 (64%)
				Non	47 (36%)
		Régulièrement	630 (80%)	Oui	522 (83%)
				Non	108 (17%)

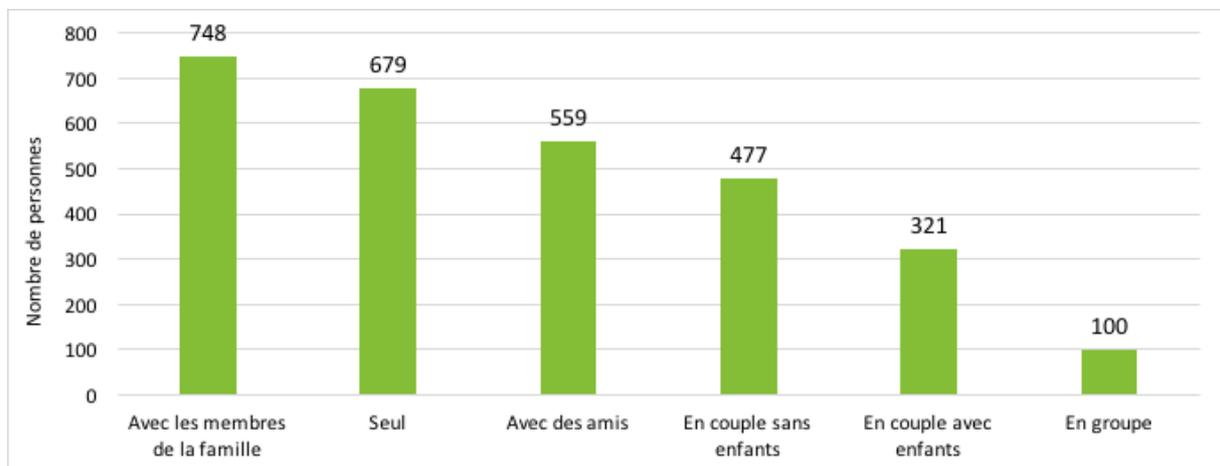
À quelle occasion avez-vous visité une ville à vélo ?



L'enquête révèle que c'est surtout **au cours de l'itinérance à vélo** que les répondants ont visité des villes à vélo. Les excursions à vélo dans une ville sont également très appréciées. Même s'ils sont minoritaires, un certain nombre de répondants ont déclaré avoir déjà réalisé un city-break à vélo.

Les réponses recueillies distinguent les villes françaises déjà visitées à vélo. Paris est en tête du top 10 des villes mentionnées comme « déjà visitées » par les répondants. Fortes de leur image de villes attractives pour les cyclistes Amsterdam, Copenhague et Berlin se trouvent bien évidemment également dans le peloton de tête.

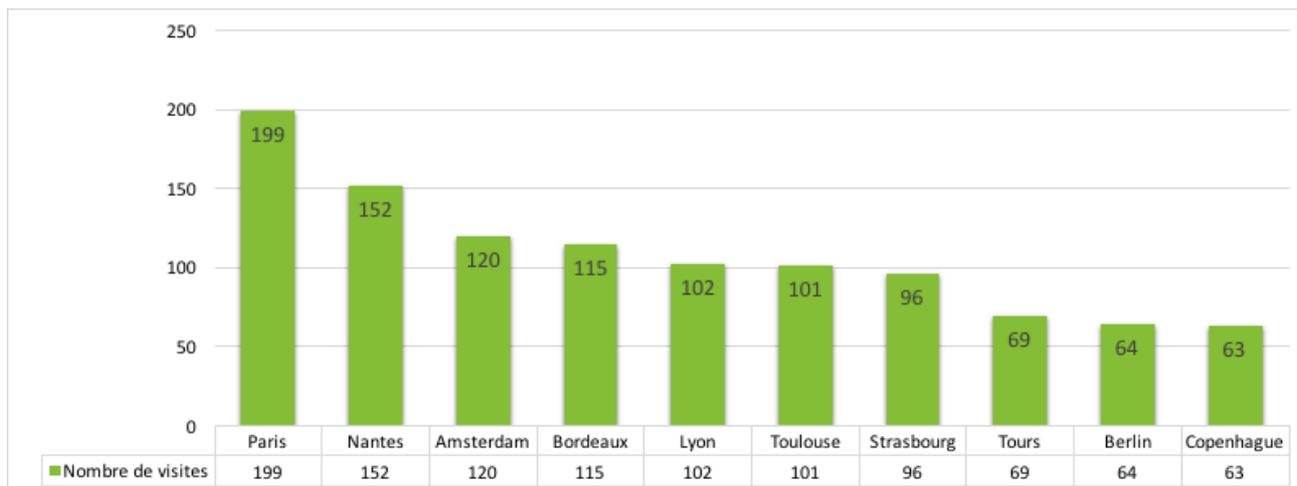
Avec qui avez-vous visité une ville à vélo ?



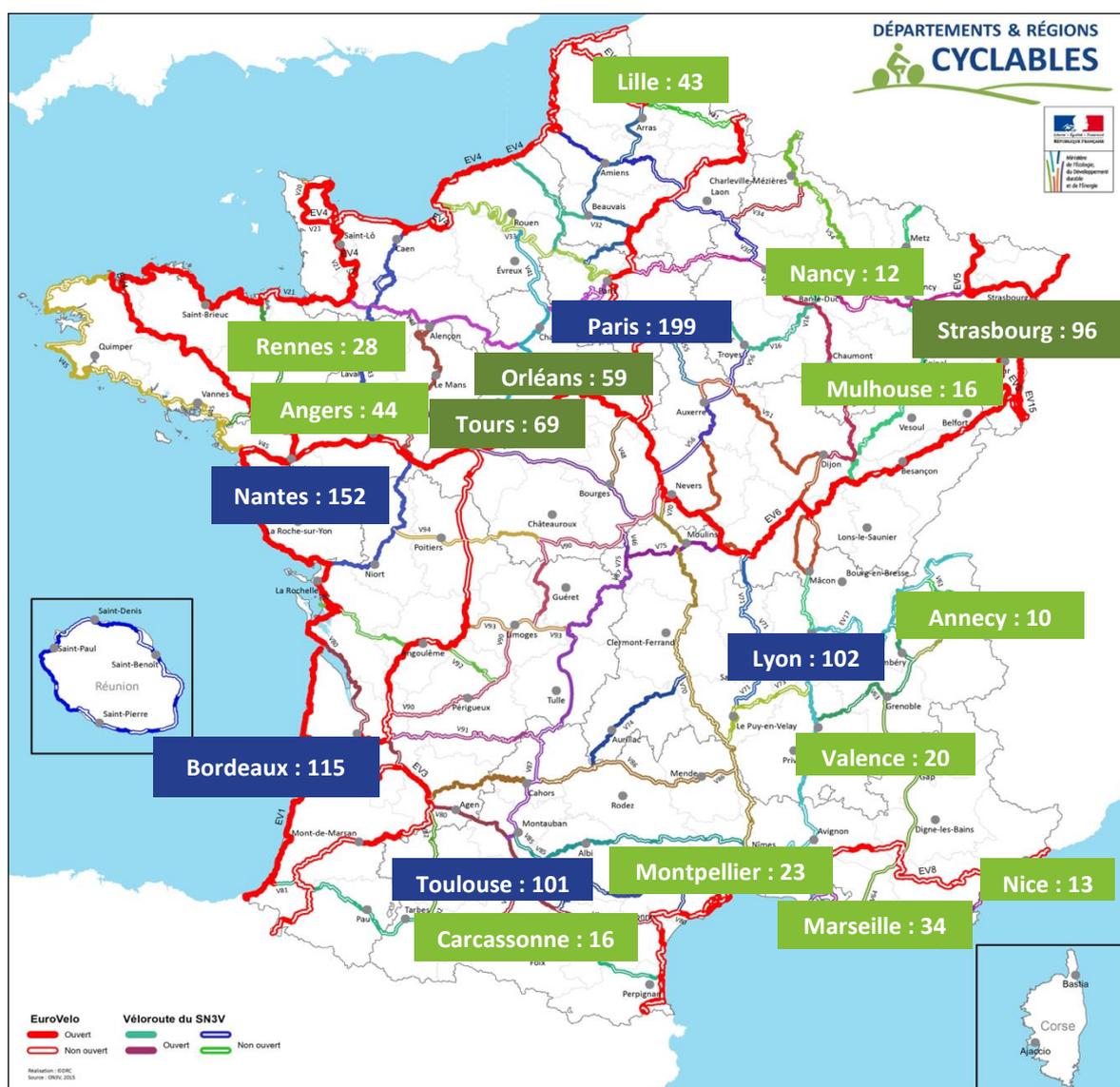
Si l'on regarde de plus près comment la ville est découverte à vélo, on constate que la **balade à vélo en toute autonomie prime** sur toute forme de visite (accompagnée par un professionnel ou un Greeters par exemple). Les résultats de l'enquête mettent en lumière le caractère familial du tourisme à vélo en ville. Le plus souvent la ville est visitée à vélo en compagnie des membres de la famille.

Une cartographie des villes françaises mentionnées comme « déjà visitées à vélo » met en évidence que l'ensemble des villes se trouvent sur un itinéraire cyclable inscrit au SN3V. L'un des objectifs prioritaires de l'élaboration du SN3V était en effet de relier les villes entre elles et de les traverser.

Top 10 des villes visitées à vélo

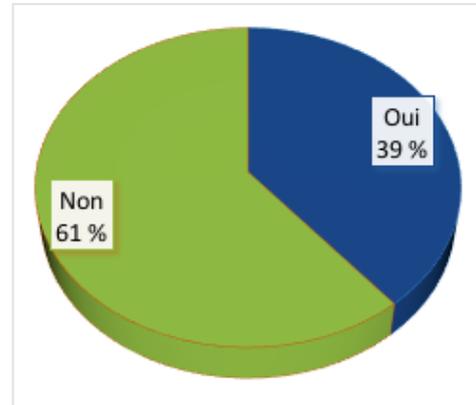


Les villes françaises visitées à vélo

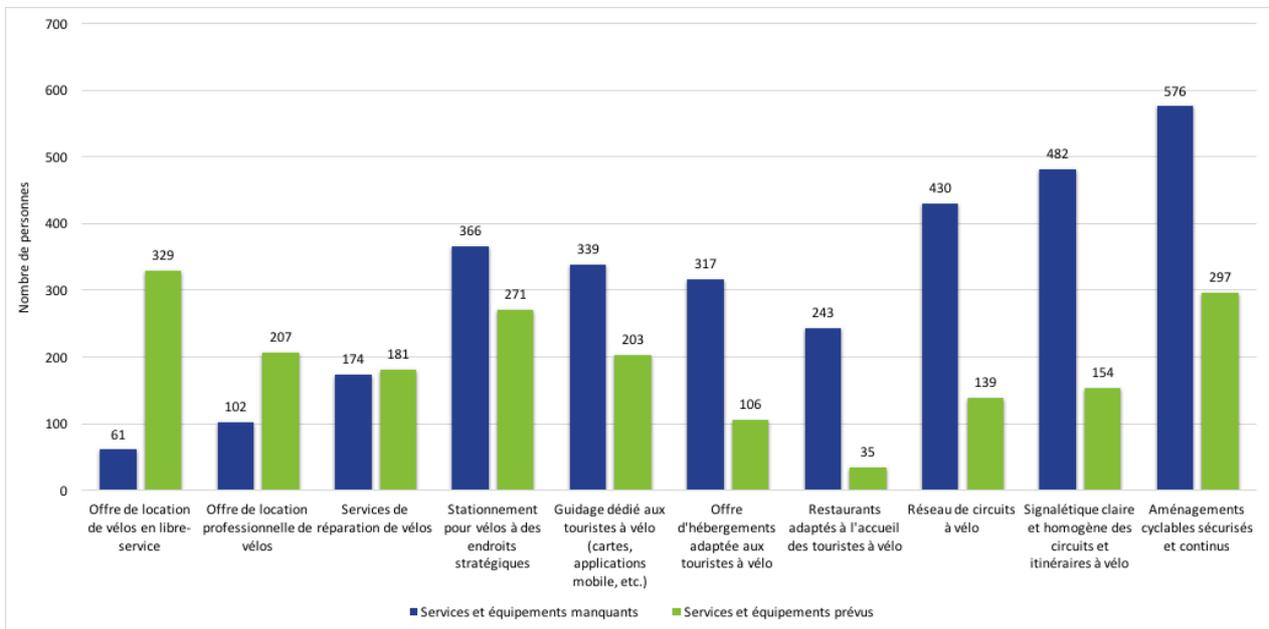


L'enquête montre aussi qu'il y a le temps de la pratique touristique à vélo dans les villes et celui de l'adaptation des villes à l'accueil des touristes à vélo. Sur la base de leur expérience personnelle, les répondants mettent en exergue qu'il y a de grands progrès à faire en termes d'accueil des touristes à vélo dans les villes. Ainsi, **61 % des répondants ayant déjà visité une ville à vélo affirment que l'accueil des touristes à vélo est délaissé dans les villes.** Ils regrettent le manque d'aménagements cyclables sécurisés et continus et le manque de signalétique claire et homogène des circuits et itinéraires cyclables. En revanche, les services de location de vélos (professionnelle et en libre-service) suscitent globalement la satisfaction des répondants.

Avez-vous l'impression que la ville est équipée pour accueillir les touristes à vélo ?



Comment étiez-vous accueilli dans les villes visitées à vélo ?



À RETENIR

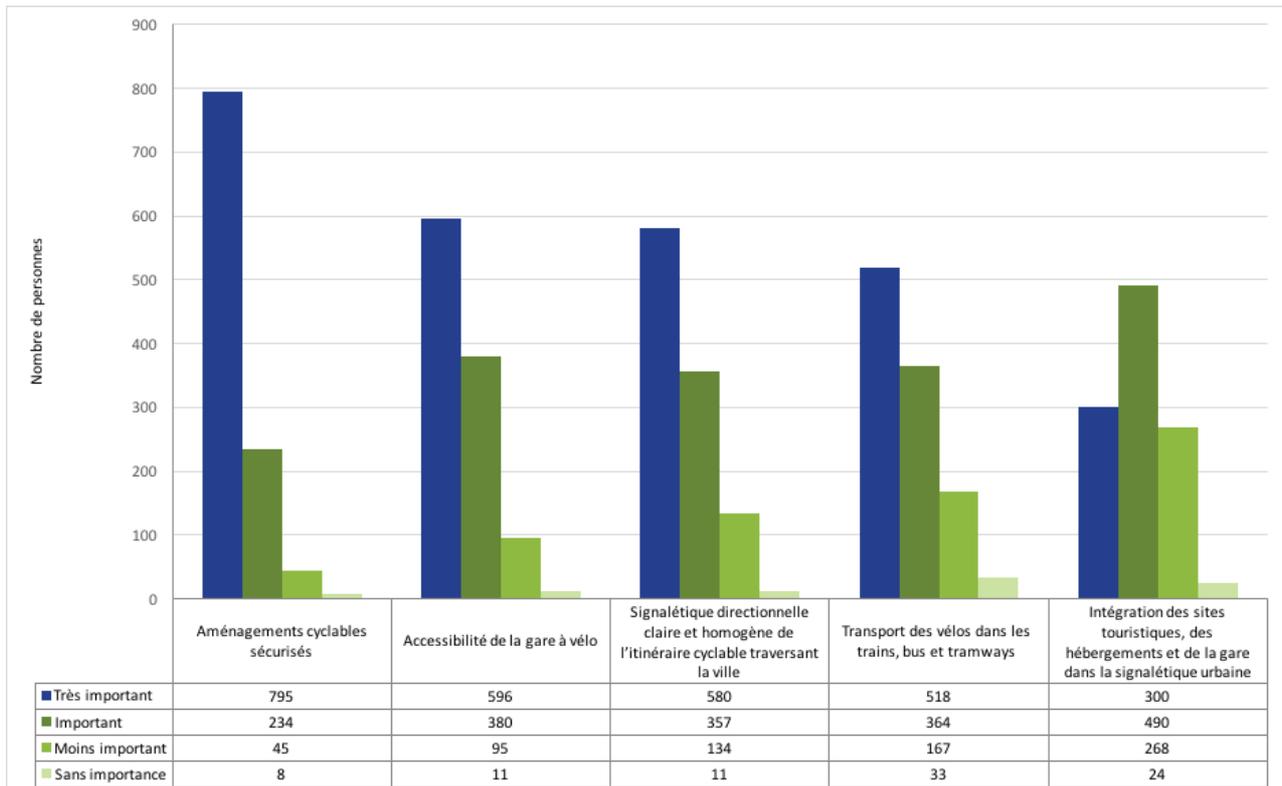
- 1) Forte majorité de répondants a déjà fait du tourisme à vélo en ville.
- 2) Progrès à faire sur : maillage, continuité et sécurité des aménagements cyclables, jalonnement des itinéraires, offre d'hébergements et de restaurants adaptés, services de guidage.
- 3) Satisfaction sur l'offre de location de vélos (professionnelle et libre-service).
- 4) Des villes de taille moyenne peuvent rivaliser avec Paris, si l'offre se structure.
- 5) Tourisme à vélo en ville = une pratique en famille, en autonomie.
- 6) Forte corrélation entre itinérance à vélo et tourisme à vélo en ville.

(iv) Comment positionner une destination urbaine attractive pour les touristes à vélo ?

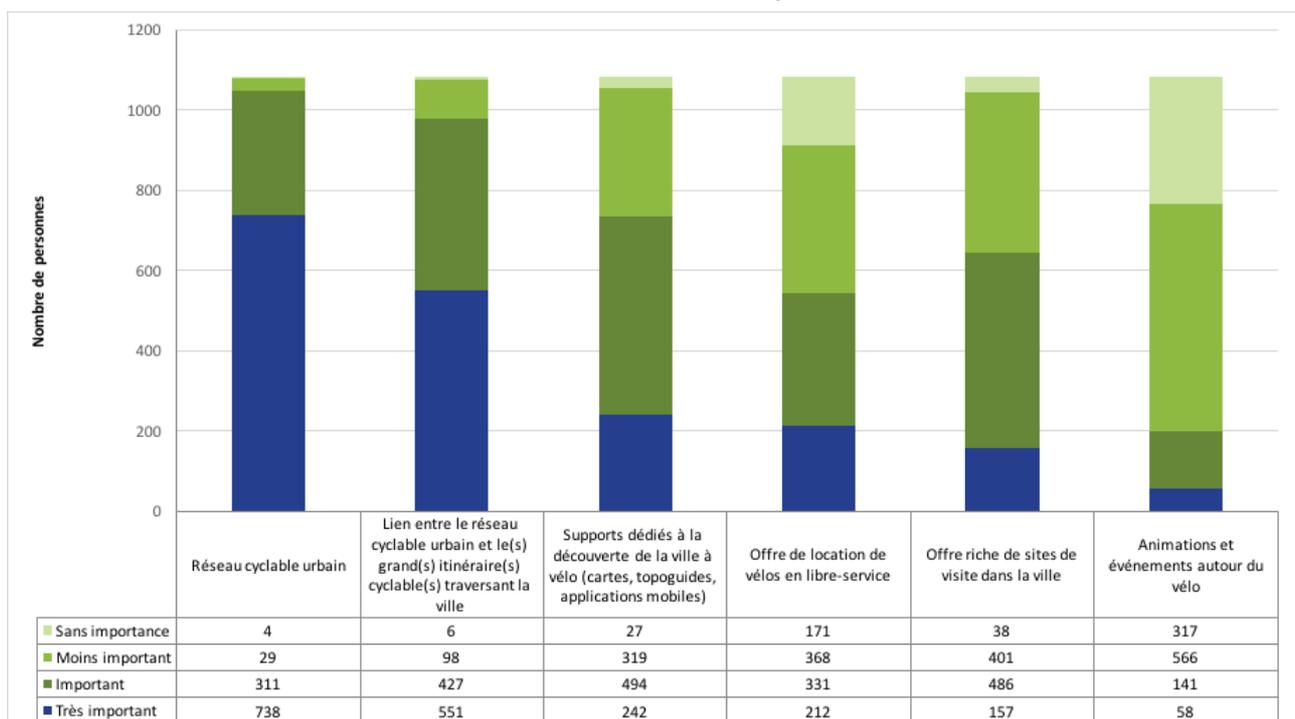
Les réponses recueillies sont parlantes : pour 73 % des répondants, **les aménagements cyclables sécurisés sont déterminants** pour l'attractivité d'une ville aux yeux des touristes à vélo. Plus de la moitié des répondants attachent également une grande importance à **l'accessibilité de la gare à vélo**.

La qualité des aménagements cyclables conditionne tout positionnement d'une ville comme destination attractive pour les touristes à vélo.

Quels sont les éléments d'accessibilité de la ville pour les touristes à vélo ?



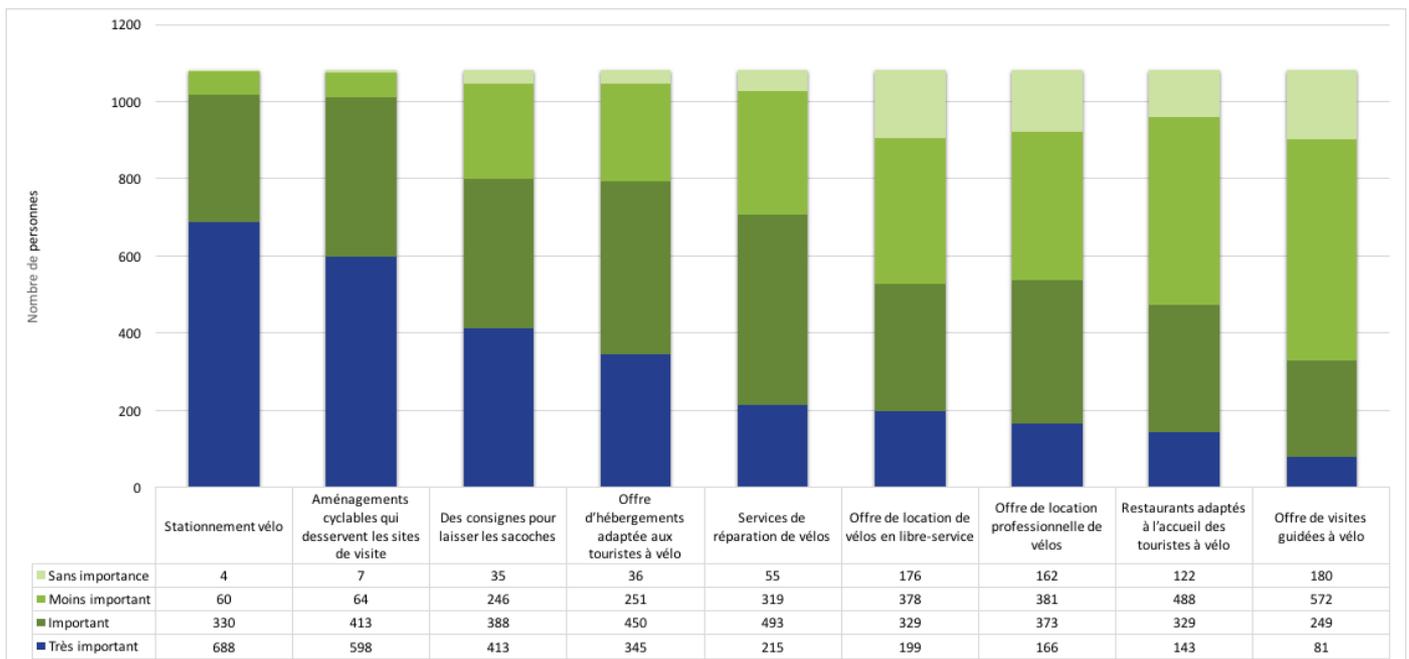
Quels sont les éléments d'attractivité de la ville pour les touristes à vélo ?



L'attrait de la ville pour les touristes à vélo est surtout associé à l'existence d'un **réseau cyclable urbain sécurisé, cohérent et connecté** avec le(s) grand(s) itinéraire(s) cyclable(s) traversant la ville. À *contrario*, l'enquête révèle que les animations et les événements autour du vélo ne sont pas des éléments prioritaires pour positionner la ville comme une destination attractive pour les touristes à vélo.

Pour accueillir les touristes à vélo au mieux, il est essentiel de proposer du **stationnement adapté aux besoins des touristes à vélo** (sécurisé et pour différents types de vélos, dont des vélos chargés). Des aménagements cyclables qui desservent les points d'intérêt, des **consignes** permettant d'entreposer les sacoches pendant la visite, une offre d'hébergements adaptée aux attentes des touristes à vélo sont également retenus comme des éléments nécessaires pour l'accueil des touristes à vélo.

Quels sont les éléments nécessaires pour accueillir les touristes à vélo en ville ?



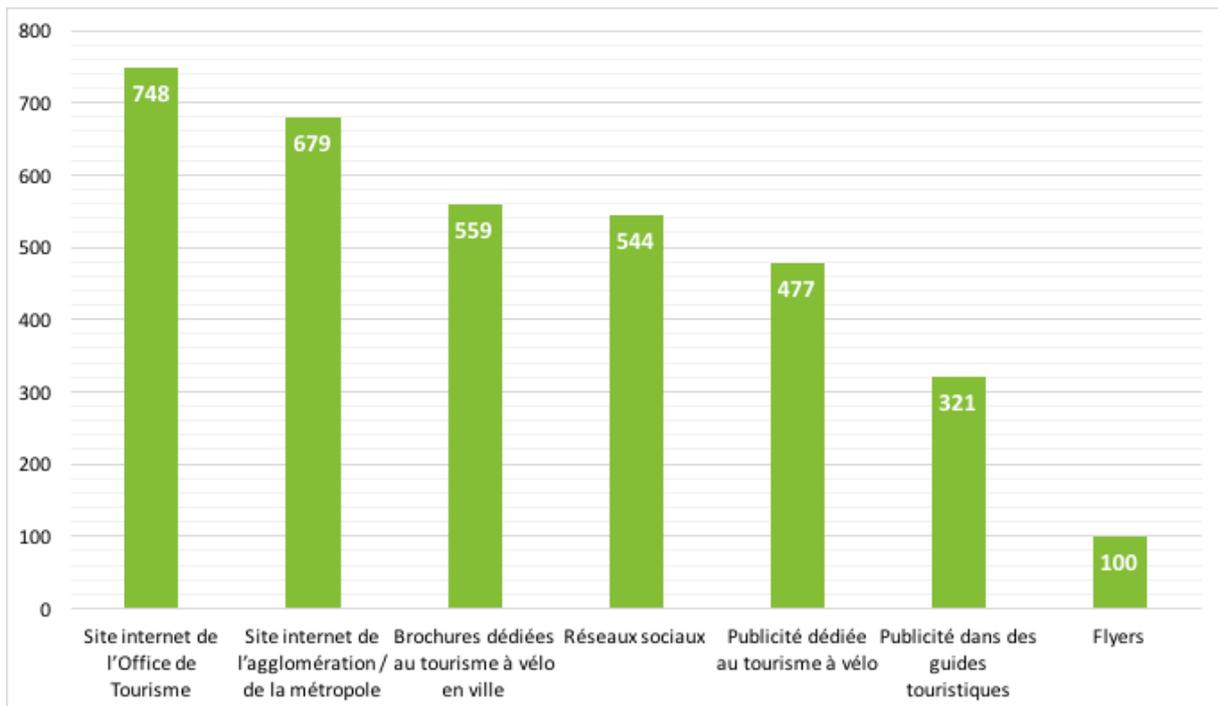
À RETENIR

- 1) Le positionnement en tant que destination attractive pour les touristes à vélo repose sur l'accessibilité de la ville, son offre d'accueil et son attractivité touristique.
- 2) Ce positionnement nécessite : un réseau cyclable urbain qualitatif et la desserte, des stationnements vélos, des consignes et hébergements adaptés.
- 3) Les animations autour du vélo ne sont pas un élément prioritaire.

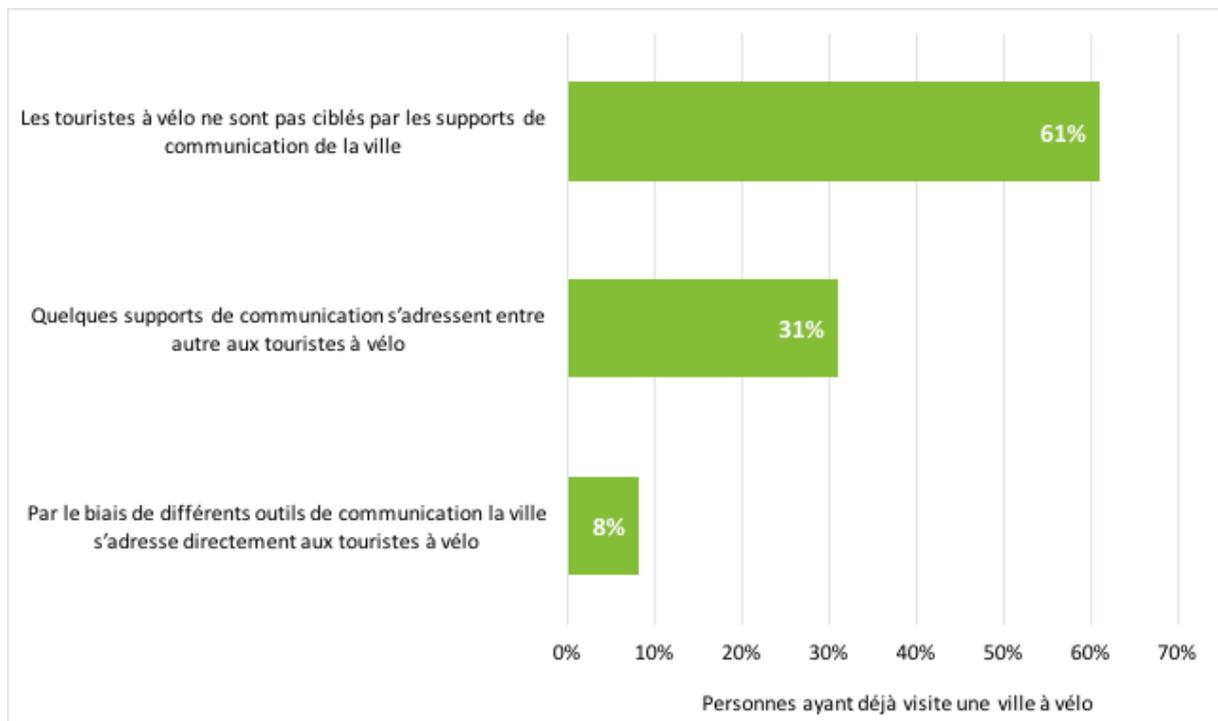
(v) La communication touristique des villes

Positionner la ville comme une destination attractive pour les touristes à vélo, c'est aussi **communiquer de manière cohérente et homogène**. Mais l'enquête montre que la marge de progrès concernant les stratégies de communication des villes est énorme. **61 % de toutes les personnes ayant déjà visité une ville à vélo ne se sont pas senties interpellées en tant que touriste à vélo** par la communication de la ville visitée.

Selon vous, quels outils de communication promeuvent au mieux l'offre vélotouristique de la ville ?



Comment considérez-vous la communication actuelle de la ville à destination des touristes à vélo ?



À RETENIR

La communication des villes est encore peu adaptée aux touristes à vélo.

2.2. Les principaux enseignements de l'enquête

Aujourd'hui, la ville constitue déjà une destination attractive pour les touristes à vélo.

Cette enquête met en lumière que la ville peut devenir une destination attractive pour différents types de clientèle. L'attrait touristique de la ville repose surtout sur son patrimoine et la synergie entre vacances actives et découverte culturelle.

Les villes sont déjà visitées à vélo lorsqu'elles se trouvent sur un itinéraire cyclable inscrit au SN3V. Des villes de taille moyenne peuvent rivaliser avec Paris en termes de fréquentation de touristes à vélo à condition que l'offre soit structurée.

La ville peut être rendue attractive pour les touristes à vélo à certaines conditions.

L'attrait est fort, mais l'accueil adapté à des touristes à vélo est encore trop souvent délaissé comme en témoignent les expériences des répondants. Pour positionner la ville, il convient de capitaliser sur l'accessibilité de la ville à vélo, ses services et son attractivité vélotouristique. Un réseau cyclable sécurisé, continu, jalonné et connecté avec le(s) grand(s) itinéraire(s) cyclable(s) traversant la ville ; relié aux gares ; assurant la desserte des points d'intérêt se présente comme un élément incontournable. À cela s'ajoute la nécessité de développer des services et équipements adaptés : offre d'hébergements et de restaurants, services de guidage, stationnement vélo et consignes. L'offre de location de vélos dans les villes, que ce soit la location professionnelle ou en libre-service, semble satisfaire les touristes.

Une clientèle plutôt cycliste, en autonomie, en famille.

Une forte majorité des répondants a déjà fait du tourisme à vélo en ville. L'intérêt pour cette forme touristique dépend peu de la situation familiale, du lieu de résidence et de l'âge. La ville est une étape importante au cours de l'itinérance à vélo et elle est surtout visitée sous forme de balades en autonomie, en famille.

Forte corrélation entre pratique quotidienne et intérêt pour le tourisme à vélo en ville.

Plus les gens font du vélo au quotidien, plus ils seront enclins à faire du tourisme à vélo en ville. Avec l'augmentation des cyclistes dans les villes françaises

la clientèle potentielle pour le tourisme à vélo dans les villes s'accroît aussi.

Une communication des villes encore peu adaptée au touriste à vélo.

La mise en avant de la thématique « vélo » sur le site internet de l'office de tourisme et de l'agglomération accompagnée d'une communication à l'échelle départementale, régionale et nationale semblent être les clés du succès.

II. SIX AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES À LA LOUPE

L'étude de cas suivante livre le portrait de six agglomérations françaises, leur développement du tourisme à vélo et leur manière de le connecter avec l'offre de grands itinéraires cyclables.

1. Pourquoi ces choix ?

L'étude de cas a pour objectif d'analyser en profondeur le phénomène du tourisme à vélo dans les villes françaises et leur contexte respectif. L'échantillon est volontairement limité à six agglomérations françaises pour assurer une analyse qualitative à l'échelle de la France. Pour la sélection, la priorité a été mise sur l'hétérogénéité des agglomérations. Le choix repose sur cinq éléments.

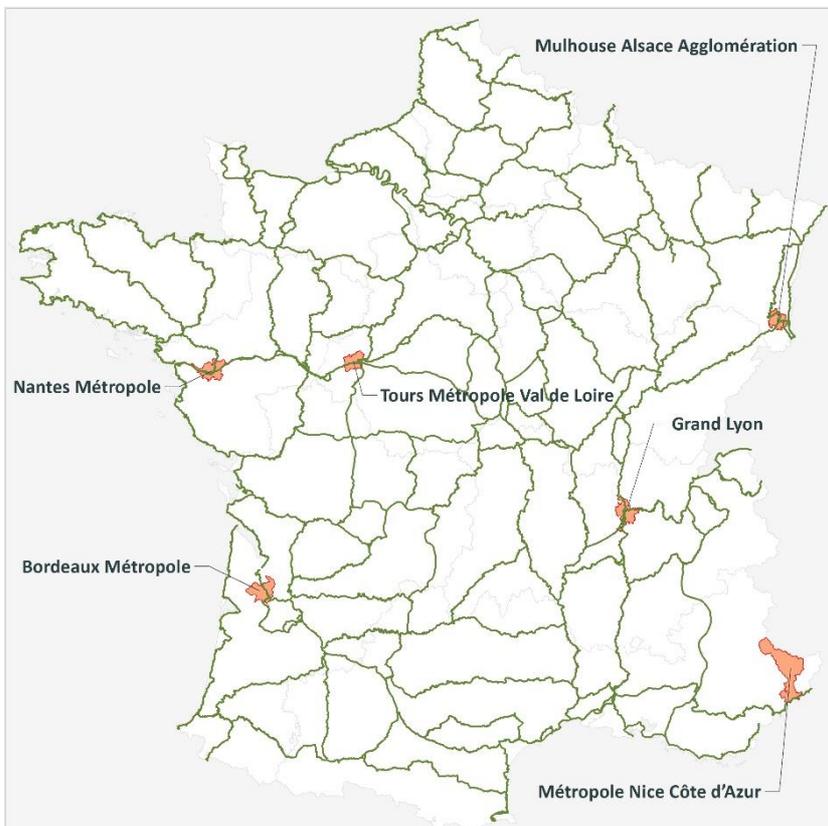
- **Diversité du nombre d'habitants de l'agglomération**
- **Répartition géographique**
- **Une ville littorale**
- **Chaque agglomération traversée par un grand itinéraire cyclable**
- **Quelques villes propices à la combinaison tourisme à vélo et tourisme fluvial**

2. Méthodologie

Cette étude de cas est réalisée sur la base des entretiens semi-directifs avec les acteurs clés identifiés dans chaque agglomération, sur l'observation du contexte et des recherches webographiques et bibliographiques complémentaires. Tirer parti des différents points de vue pour mettre en relief les potentialités et enjeux associés au tourisme à vélo dans les agglomérations sélectionnées semble être essentiel. Pour cela, des interviews avec les interlocuteurs suivants, dans la mesure du possible, ont été menées dans chaque agglomération sur la base d'un guide d'entretien élaboré au préalable : responsable modes doux / vélo ; élu référent vélo ; office de tourisme ; prestataire privé (visites guidées à vélo, location de vélos) ; association de cyclistes urbains ; tour-opérateur / agence de voyage / agence réceptive.

Six aspects clés se trouvent au cœur de l'état des lieux réalisé pour chaque agglomération.

L'état des lieux établi grâce aux entretiens est suivi d'une phase de diagnostic pour mettre en lumière les forces, faiblesses et potentiels associés au panorama actuel du tourisme à vélo dans l'agglomération.

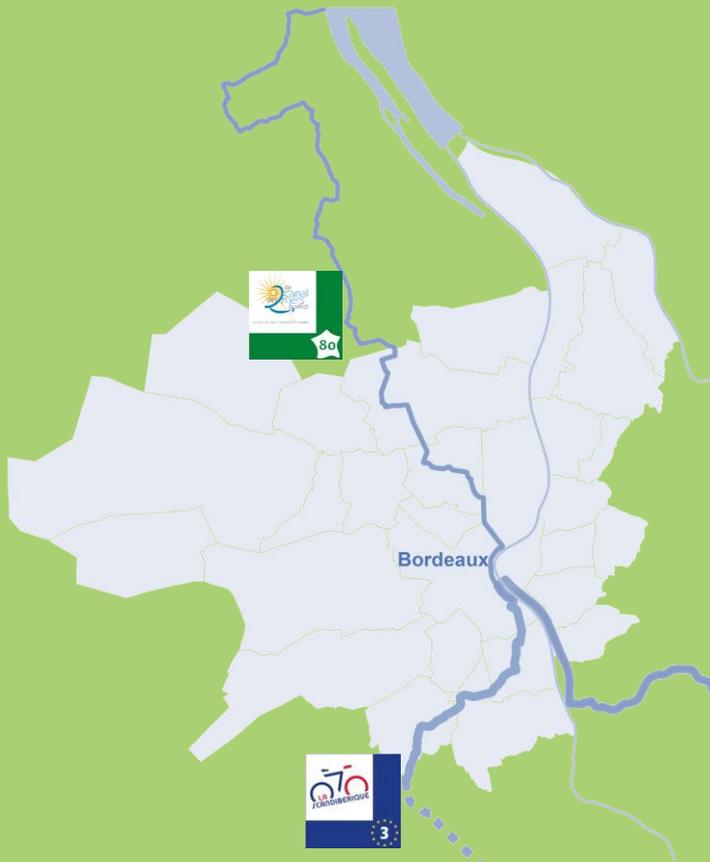


Les six agglomérations françaises étudiées

Six aspects étudiés pour chaque agglomération :

- **Attraits touristiques**
- **Accessibilité à vélo**
- **Éléments d'attractivité pour les touristes à vélo**
- **Fréquentation actuelle et potentielle des touristes à vélo**
- **Communication et promotion de l'offre vélotouristique**
- **Gouvernance autour du tourisme à vélo**

BORDEAUX MÉTROPOLE



© Ludovic Malsant

3.1. Le tourisme sur Bordeaux Métropole

Portée par l'aménagement des tramways et des quais de la Garonne, l'inscription sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO en 2007, la requalification des espaces verts, ainsi que l'ouverture de la Cité du Vin en juin 2016, Bordeaux est une ville dynamique, vivante et attractive qui conjugue patrimoine et modernité.

L'offre touristique de Bordeaux Métropole est exceptionnelle avec son patrimoine architectural et naturel, ses vignobles, son patrimoine fluvial de la Garonne et de l'estuaire de la Gironde et l'art de vivre du Sud-Ouest. Un *Contrat de Destination* la désigne comme « destination à résonance internationale » selon trois thématiques : **l'itinérance fluviale, l'œnotourisme et le patrimoine.**



Le réaménagement des quais de la Garonne a réintégré le fleuve dans le paysage urbain. Aujourd'hui, les quais représentent un espace emblématique de la Métropole par leur taille, leur qualité paysagère et par le patrimoine architectural qu'ils représentent. Ces 4,5 km réservés aux modes doux proposent une promenade idyllique qui connecte le centre-ville et le fleuve.

3.2. La place du vélo dans la métropole

Réseau cyclable : 1162 km
Part modale vélo : 7 %
VCub : 1700 vélos répartis sur 172 stations

Le vélo se positionne comme une alternative à la voiture dans Bordeaux Métropole avec une part modale vélo à 7 %, un réseau cyclable de 1162 km, dont 380 km en pistes cyclables et voies

vertes. En décembre 2016, la Métropole a adopté son nouveau plan vélo auquel seront consacrés 70 millions d'euros d'ici 2020. L'objectif phare est de porter la part modale vélo à 15 % en 2020.

¹ Index des villes les plus « vélo-compatibles »
<http://copenhagene.eu/index/>

- 28 communes
- 749 595 habitants
- 31 096 lits touristiques
- 5,8 millions de visiteurs (2014), dont 77 % français | 69 % touristes
- 5,4 millions de nuitées marchandes (2014)
- 926 millions d'euros de retombées économiques liées au tourisme
- 6300 emplois (directs et indirects, hors institutionnels et collectivités) liés au tourisme

Les efforts commencent à porter leurs fruits : + 7 % de cyclistes entre 2014 et 2015 ; le VCub (système de location de vélos en libre-service depuis février 2010) est apprécié pour les courtes distances en zone urbaine dense. Bordeaux se trouve dans le top 20 du célèbre classement international « Copenhagenize Index »¹ depuis 2013. Dévolue au « tout voiture » dans les années 1950 à 1990, **Bordeaux est dans une dynamique de renouveau qui lui confère l'image d'une ville attractive pour les cyclistes et le vélo utilitaire.**

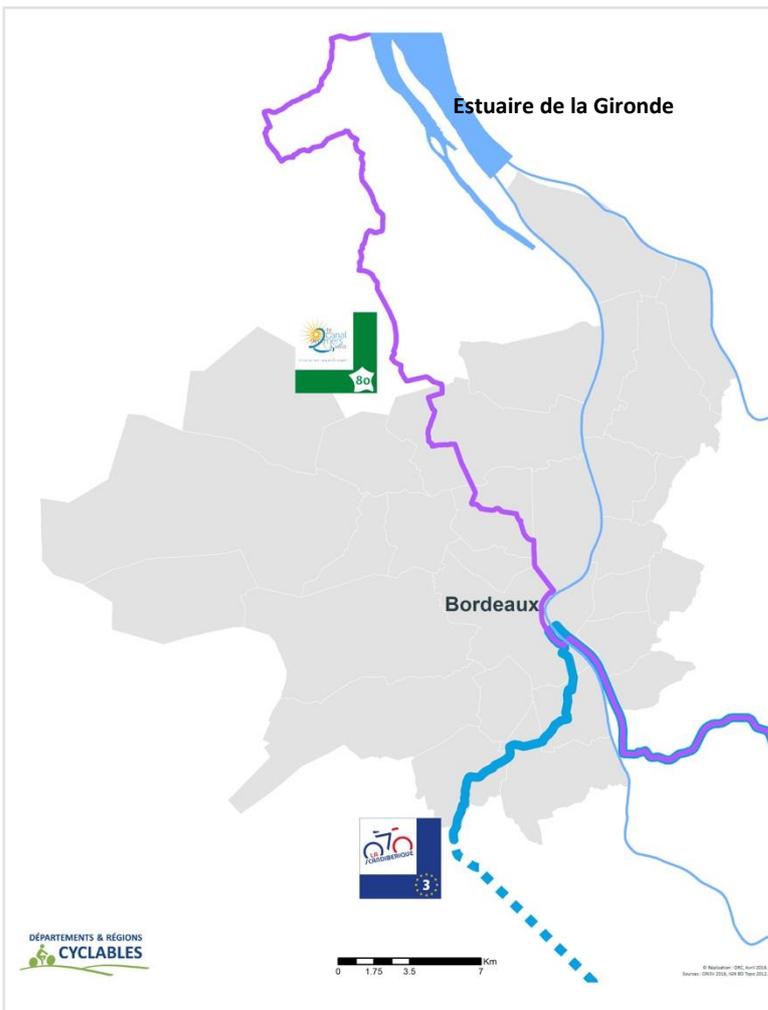
3.3. Le tourisme à vélo dans la métropole

(i) Accessibilité à vélo

Bordeaux Métropole est une étape importante de la V80 / le

Itinéraires cyclables inscrits au SN3V dans Bordeaux Métropole
EuroVelo 3 / La Scandibérique : 20 km
V80 / le Canal des 2 mers à vélo : 24 km

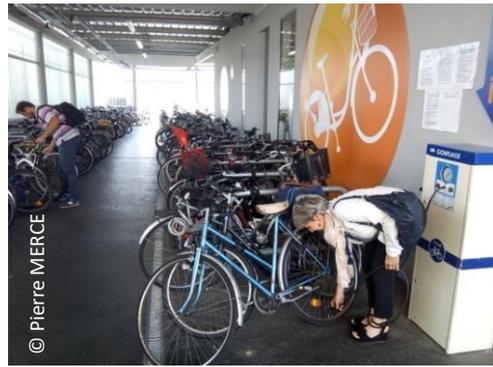
Canal des 2 mers à vélo qui traverse la métropole du nord au sud sur 24 km et de l'EuroVelo 3 / La Scandibérique sur la partie sud-est de la métropole avec une section de 20 km. Ces deux itinéraires cyclables sont connectés au réseau cyclable métropolitain et traversent la métropole en empruntant en partie le Réseau Express Vélo (REVe). Le jalonnement des deux itinéraires est désormais assuré pour la liaison gare Saint-Jean - quais de la Garonne communs aux deux grands itinéraires cyclables du territoire métropolitain. Si certains points d'intérêt sont intégrés dans la signalétique directionnelle le long des quais, tous ne le sont pas de



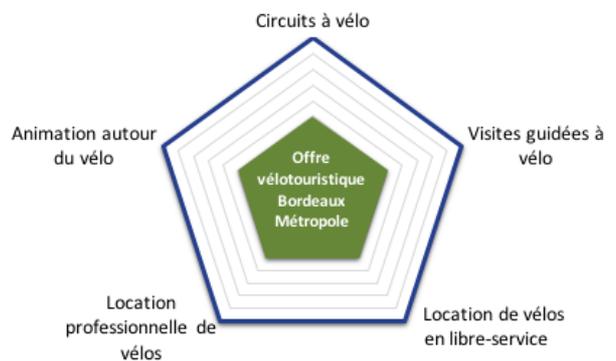
manière homogène et continue sur l'ensemble de la métropole.

Aujourd'hui, la gare Saint-Jean est équipée d'un parc de stationnement de vélos de 250 places pour l'accueil des usagers quotidiens plus que des touristes à vélo. Un équipement complémentaire sera essentiel pour les touristes à vélo.

L'émergence des lignes aériennes low-cost a fortement facilité l'accessibilité de Bordeaux depuis l'étranger. Par ailleurs, la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Paris, dont la mise en service est prévue pour juillet 2017, mettra Bordeaux à environ 2 heures de Paris augmentant l'accessibilité pour les Parisiens, mais aussi pour les clientèles touristiques étrangères. Si les emplacements réservés aux vélos dans les TGV augmentent et si la location à l'arrivée en gare est possible, le vélo et le tourisme à vélo en ville dans et au départ de Bordeaux en bénéficieront.



(ii) Offre



En complément de son positionnement au croisement de la V80 / le Canal des 2 mers à vélo et l'EuroVelo 3 / La Scandibérique, Bordeaux Métropole propose une offre vélotouristique riche. Cette dernière repose sur cinq éléments majeurs : le VCub, système de vélos en libre-service ; 7 circuits thématiques à vélo mis en place suite à la labellisation « Ville et Territoire vélotouristiques » en 2011 ; l'offre de visites guidées à vélo complétée par de nouveaux opérateurs privés ; 9 loueurs professionnels de vélos répartis sur le territoire métropolitain et l'animation autour du vélo, dont l'emblématique festival itinérant « Ouvre La Voix » le long de la piste cyclable de Roger Lapédie (le Canal des 2 mers à vélo) entre Sauveterre-de-Guyenne et Latresne. Alliant balades à vélo, musique et découverte de produits locaux, le festival permet d'explorer l'Entre-deux-Mers à vélo au grès de découvertes gustatives musicales.

Depuis 2009, l'association *Guidons futé* propose des visites guidées à vélo de Bordeaux agrémentées de visite d'un chai, de dégustations et pique-nique. *Guidons futé* offre de **découvrir et vivre la ville et ses alentours en dehors des sentiers battus**. La demande croissante confirme l'intérêt pour une découverte de Bordeaux autrement.



Le marché des visites guidées à vélo, a-t-il pour autant le vent en poupe ? L'arrivée d'autres opérateurs privés sur le marché laisse présager un potentiel de développement significatif. Art de vivre à la française, street art,

histoire séculaire dans la vieille ville, découverte en vélo électrique... **L'offre de visites guidées à vélo dans Bordeaux Métropole est riche et propose des balades pour tous les goûts.**

Côté séjours à vélo, notons l'exemple d'*Evazio*, une agence réceptive basée à Bordeaux. Cette dernière propose des séjours à vélo dans les alentours de Bordeaux pour la découverte des vignobles bordelais, du Bassin d'Arcachon, de l'Entre-deux-Mers. Bordeaux Métropole bénéficie par ailleurs de sa position stratégique par rapport à la V80 / Canal des 2 mers à vélo. Elle est point de départ ou d'arrivée des séjours itinérants des tour-opérateurs sur la V80 comme *Grand Angle* qui propose le Canal des 2 mers à vélo de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Agde.

(iii) Services

7 établissements Accueil Vélo® dans Bordeaux Métropole
3 hébergements
3 loueurs de vélos
OTC de Bordeaux Métropole

Les initiatives privées dans Bordeaux Métropole sont nombreuses. Sous l'égide de Gironde Tourisme, la marque Accueil Vélo

est déployée dans Bordeaux Métropole. À ce jour, 7 établissements sont labellisés. À cela s'ajoutent les services des prestataires non-labellisés sur la location ou la réparation de vélos. En gare de Bordeaux Saint-Jean, une antenne de l'Office de tourisme & congrès (OTC) de Bordeaux Métropole propose un accueil stratégique mais assez peu visible.

Circuits thématiques à vélo

- Circuit 1 - "Les quatre ponts", découverte de Bordeaux entre deux rives (17 km | 32 km)
- Circuit 2 - "Entre parcs & vignes", découverte du sud de la métropole (34 km)
- Circuit 3 - "La campagne au cœur de la ville", découverte de la rive droite (29 km)
- Circuit 4 - "De vert et de pierre", découverte de Pessac et Mérignac (21 km)
- Circuit 5 - "Un avant-goût de vacances", découverte de Bordeaux Lac et Blanquefort (19 km | 30 km)
- Circuit 6 - "Bordeaux UNESCO" (10 km)
- Circuit 7 - "Bordeaux tout en lumière" (6 km)

Pour les VAE, les 15 parcs relais répartis sur le territoire métropolitain sont équipés d'une prise de recharge, mais leur accès nécessite un abonnement auprès du réseau de transports en commun de Bordeaux Métropole (TMB). Un service peu adapté aux touristes à vélo en l'état.



(iv) Communication

La communication de l'offre vélotouristique de Bordeaux Métropole se fait au travers de divers supports. Une carte du réseau cyclable métropolitain disponible à l'OTC et téléchargeable sur le site internet de Bordeaux Métropole. La nouvelle arborescence du site de l'OTC met en avant une rubrique spécifique à la thématique vélo.

Trois topoguides dédiés à la découverte de Bordeaux à vélo sont vendus à la boutique de l'OTC. La page destination « Bordeaux à vélo » sur le site de France Vélo Tourisme enregistre 13 701 pages vues en 2016. Ces supports visent à positionner Bordeaux comme destination pour les touristes à vélo à l'échelle nationale, voire internationale. L'exposition « Bordeaux, destination vélo », conçue en 2012 par l'association Vélophonie en collaboration avec des étudiants en arts graphiques de l'école bordelaise LIMA, Bordeaux Métropole, Gironde Tourisme et le CRT Aquitaine entend **faire découvrir à l'étranger l'art de vivre « à la française » et plus particulièrement « à la bordelaise » au travers de la culture vélo.** Traduite en espagnol, anglais, portugais et arabe, l'exposition a été présentée au Canada, en Autriche, en Slovaquie et à Taïwan.

Supports de communication de l'offre vélotouristique



- 1) **Guide vélo** de Bordeaux Métropole compilant tous les conseils pratiques pour les cyclistes.
- 2) www.bordeaux-tourisme.com informe sur les établissements Accueil Vélo®, les visites de Bordeaux à vélo, les circuits vélo, la location de vélos et le VCub.
- 3) www.bordeaux-metropole.fr propose une **thématique « tourisme à vélo »** avec des suggestions de balades et itinéraires à vélo.
- 4) www.bordeaux.fr met en avant les **7 circuits thématiques à vélo** (fiche descriptive et carte à télécharger).
- 5) L'application mobile **itiAQUI** dédiée à l'itinérance douce dans l'Aquitaine propose des circuits d'une heure à 3 jours et présente des points d'intérêt le long des parcours.
- 6) Page « Bordeaux à vélo » sur www.francevelotourisme.com

(v) Gouvernance

Le développement du tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole est peu fédéré et structuré à ce jour. Les acteurs impliqués sont pourtant nombreux : Bordeaux Métropole, l'OTC métropolitain, Gironde Tourisme, les associations de cyclistes urbains, les opérateurs privés et les professionnels de la filière vélo. Des initiatives voient le jour preuve de l'intérêt pour développer le tourisme à vélo. Pour y parvenir réellement, **une synergie et une coordination entre les différents acteurs semble à ce stade indispensable.**

Engagée dans les comités d'itinéraire de la V80 / le Canal des 2 mers à vélo et de l'EuroVelo 3 / La Sandibérique, Bordeaux Métropole s'inscrit déjà dans des dynamiques interrégionales sur l'infrastructure, les services, la communication et la promotion. L'espace de dialogue entre les acteurs du tourisme à vélo à l'échelle métropolitaine reste lui à construire. **Le tourisme à vélo peut résolument diversifier et renforcer l'attractivité touristique de Bordeaux.**

3.4. Forces, faiblesses et potentiel

(i) Les forces

La métropole bordelaise peut capitaliser sur de sacrés atouts sur le vélo : topographie et climat favorables à la pratique, efforts significatifs engagés au niveau des aménagements cyclables, volonté politique en faveur du développement de l'usage du vélo sous toutes ses formes, richesse patrimoniale et naturelle parfaite pour le tourisme à vélo.

Progressivement, l'offre vélotouristique de Bordeaux Métropole s'enrichit. De nombreux opérateurs privés proposent des visites guidées alliant balade à vélo, découverte culturelle, produits de terroir et dégustation. La demande est manifeste. **Le tourisme à vélo a une place à prendre à Bordeaux.**

Consciente de la nécessité de structurer la filière vélo au niveau métropolitain, la ville de Mérignac a accueilli le premier forum de la filière vélo de Bordeaux Métropole le 9 mai 2016. 80 participants, élus, techniciens, représentants de centres de formation, d'associations, d'institutions touristiques, vélocistes, fabricants et distributeurs de vélos s'y sont réunis, preuve de l'intérêt général et partagé. Reste à savoir si cette dynamique profitera à la structuration du tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole.

(ii) Les faiblesses

Aujourd'hui, si l'offre vélotouristique dans la Métropole est riche, elle est **peu structurée et manque de lisibilité.** La labellisation « Ville et Territoire vélotouristiques » de Bordeaux en 2011 n'a contribué ni de manière significative à fédérer les acteurs clés ni à agir sur la communication. Les circuits thématiques à vélo élaborés dans le cadre de cette labellisation fort intéressants pour les touristes, mériteraient d'être actualisés, eu égard aux aménagements cyclables réalisés ces cinq dernières années, et d'être mieux valorisés.

Pour le moment, ni l'OTC de Bordeaux Métropole, ni la Métropole n'ont de référent ou de chargé de mission sur le tourisme à vélo. Bien que l'activité vélotouristique se mêle parfaitement avec les filières phares de l'OTC (œnotourisme, patrimoine et itinérance fluviale), elle n'est pas considérée comme une filière en tant que telle. Des efforts importants ont été engagés sur le stationnement vélo : parc de stationnement vélos à la gare Saint-Jean pour les

abonnés VCub, garages à vélos collectifs au centre historique avec accès sur abonnement ou abris vélos du réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM). Mais ces services ne s'adressent pas aux touristes à vélo.

(iii) Le potentiel

Bordeaux figure au rang des destinations urbaines touristiques et des villes où il fait bon-vivre. Mais Bordeaux n'est pas encore reconnue comme ville « verte ». Le développement du tourisme à vélo pourrait contribuer à construire une notoriété de cet ordre pour la métropole. **S'investir dans le développement du tourisme à vélo lui permettrait de valoriser tout le territoire métropolitain.**

Les investissements réalisés pour le développement du tourisme à vélo ont toujours un effet positif sur l'usage utilitaire du vélo et réciproquement. Tirer parti des différents usages du vélo pour soutenir son développement dans Bordeaux Métropole semble être la meilleure stratégie.

Le tourisme à vélo couplé avec l'œnotourisme ou la découverte du patrimoine est une offre en plein essor. Croisières fluviales sur la Garonne, la Dordogne et l'Estuaire de la Gironde avec balade à vélo... Progressivement des produits touristiques combinant tourisme fluvial et tourisme à vélo émergent et Bordeaux Métropole sert de point de départ et d'arrivée. L'offre de tourisme combinée est un vrai phénomène. Le potentiel de développement du tourisme fluvestre, à savoir de toute activité touristique organisée sur une voie d'eau ou les espaces terrestres à proximité, est particulièrement fort pour Bordeaux Métropole. **Il peut contribuer à amplifier l'interconnexion entre la Garonne et le centre-ville, à dynamiser l'attractivité fluviale de Bordeaux et à faire vivre au touriste une expérience touristique à double facettes.** Mais, les produits combinant tourisme fluvial et tourisme à

Boat & Bike Tours

Un nouveau produit touristique associé au tourisme fluvestre, lancé en 2016 en Gironde. Balade en bateau, découverte à vélo des vignobles, dégustation de vins d'appellations mondialement connues, découverte des lieux emblématiques de Bordeaux à vélo et dégustation de produits locaux sont au menu de ce séjour. Pendant une semaine le bateau s'arrête chaque jour dans une autre ville. L'offre de tourisme fluvestre est complétée par la navette fluviale *BatCub* du réseau TBM. Pour franchir la Garonne, la navette autorise le transport des vélos, dans la limite de six vélos par traversée.

Tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole



Gérard Chausset

Adjoint au Maire de Mérignac -
Président de la Commission Transport
de Bordeaux Métropole (EELV)

Quelle est la place du vélo dans Bordeaux Métropole ?

Outil de mobilité, de loisirs, de tourisme, d'économie et de développement durable, le vélo se positionne comme une vraie alternative à la voiture dans Bordeaux Métropole. Au cours des dernières années, de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés. Porte d'entrée et permettant de connecter le fleuve avec le centre historique, les quais de la Garonne réservés aux modes doux représentent aujourd'hui un élément phare de l'attractivité de Bordeaux.

D'ailleurs la politique liée à l'aménagement des tramways a fortement contribué à la restructuration de l'agglomération tout en partageant mieux l'espace entre les piétons, les cyclistes et les véhicules. Il reste à poursuivre les efforts et à assurer la continuité du réseau cyclable urbain notamment en diminuant les coupures périurbaines telles que les rocares ou les centres commerciaux.

Quel est l'enjeu pour le développement du tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole ?

Le patrimoine vert, la culture et la gastronomie, tout est propice au développement du tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole. Par ailleurs, Bordeaux est un point de départ idéal pour des boucles de découverte à vélo du Bassin d'Arcachon, du Médoc, de la Charente-Maritime ou de la côte atlantique. L'enjeu majeur, c'est d'impliquer les divers acteurs, que ce soit toute la filière du vélo, la chaîne du tourisme ou la filière viti-vinicole, dans le développement du tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole.

Quels sont les leviers d'action les plus efficaces pour développer davantage le tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole ?

L'idée est simple, mais ambitieuse : il faut développer toutes les pratiques du vélo. Effectivement, un nombre plus important de cyclistes constitue un contexte favorable au développement des aménagements cyclables. De plus, pour accueillir les touristes à vélo, il est nécessaire de développer les services adaptés : stationnement sécurisé pour vélos et consignes pour les bagages se présentent comme deux éléments essentiels.

En parallèle et en complémentarité avec l'offre d'accueil, sont à élaborer des produits touristiques tels que des circuits cyclotouristiques dédiés à la découverte du patrimoine de Bordeaux. Et puis, c'est une communication cohérente et claire qui doit assurer la visibilité de l'offre vélotouristique. Des freins ? Il n'y a pas de freins au développement du tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole. Il faut tout simplement le développer.

vélo restent à démocratiser car ils s'adressent encore majoritairement à des touristes aisés.

3.5. Comment agir ?

Pour développer davantage le tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole, huit domaines d'action mériteraient d'être traités dans le cadre d'une stratégie d'ensemble.

① Coordonner et structurer la filière tourisme à vélo dans Bordeaux Métropole

Construire un espace de dialogue entre les acteurs privés et publics impliqués dans la démarche de développement du tourisme à vélo pour donner lisibilité, cohérence et transversalité à la filière.

② Jalonner des itinéraires et circuits cyclables

Assurer une meilleure lisibilité et interconnection entre la V80 / le Canal des 2 mers à vélo et l'EuroVelo 3 / La Scandibérique avec le réseau cyclable métropolitain en lien avec les 7 circuits thématiques vélo.

③ Valoriser les points d'intérêt

Intégrer les points d'intérêt dans la signalétique urbaine de manière continue et homogène sur tout le territoire métropolitain pour valoriser auprès des cyclistes la richesse patrimoniale de Bordeaux Métropole.

④ Développer le stationnement vélo adapté

Proposer du stationnement sécurisé pour les vélos des touristes à des endroits stratégiques, adaptés aux clientèles en itinérance, en city-break ou autre.

⑤ Développer l'offre d'accueil

Développer le nombre d'hébergements, de loueurs de vélos et de sites de visite labellisés Accueil Vélo® pour proposer des services adaptés aux touristes à vélo en étroite collaboration avec Gironde Tourisme.

⑥ Développer l'offre de tourisme fluvestre

Dynamiser et démocratiser l'offre touristique combinant bateau & vélo pour diversifier les possibilités et pour élargir la clientèle touristique.

⑦ Développer l'offre combinée

Enrichir et rendre plus lisible l'offre combinée vélo & vin, vélo & gastronomie, vélo & culture pour valoriser les attraits touristiques phares de Bordeaux Métropole.

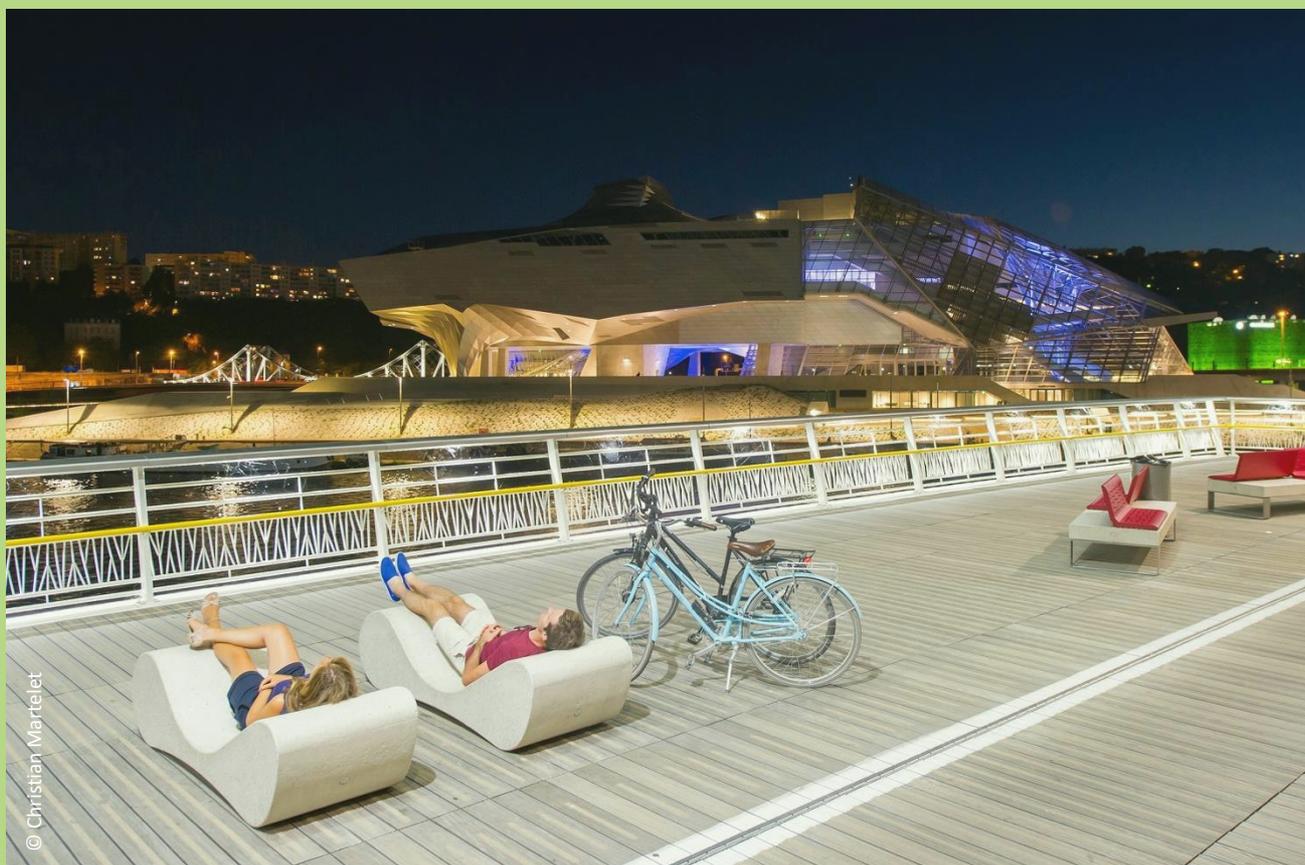
⑧ Assurer une communication claire et cohérente

Communiquer sur l'offre vélotouristique de Bordeaux Métropole via les outils numériques et print de manière claire et homogène pour assurer une meilleure lisibilité de l'offre. Articuler la communication avec celle de Gironde Tourisme et du CRT d'Aquitaine.





GRAND LYON LA MÉTROPOLE



© Christian Martelet

4.1. Le tourisme dans le Grand Lyon

Pendant longtemps Lyon était une ville d'affaires et de transit plus qu'une destination touristique à part entière. Mais Lyon s'est embellie de façon spectaculaire : espaces publics, thème des lumières, Vieux Lyon, réintégration des fleuves dans le paysage urbain...

La labellisation UNESCO en 1998 marque une étape primordiale dans l'internationalisation et la mise en tourisme de Lyon. Grâce à cette labellisation le tourisme culturel s'est développé, même si les touristes d'affaires gardent un poids important dans la fréquentation touristique.

Le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO fait écho au caractère exceptionnel du territoire lyonnais avec ses deux fleuves, sa confluence et ses collines, ses 2000 ans d'histoire, de l'époque gallo-romaine à nos jours et ce site historique qui continue à vivre au rythme des quartiers qui le composent. Lyon a réussi à éviter l'effet de muséification lié à la labellisation UNESCO de son cœur historique en privilégiant le développement d'un patrimoine vivant.

De nombreux projets concilient conservation du patrimoine et modernisation de la ville : reconquête des berges du Rhône, re-conversion de l'Hôtel Dieu, requalification des rives de Saône, développement de nouveaux quartiers comme Confluence et son musée. Les aménagements urbains accordent une place importante à la requalification des berges des deux fleuves longtemps laissés à l'abandon à

Lyon. Le but ? Réintégrer le Rhône et la Saône dans le paysage urbain, dans les pratiques quotidiennes des Lyonnais et dans les pratiques touristiques.

Lyon a aussi développé des événements emblématiques et de grande renommée : Fête des Lumières, les Biennales de la danse et d'art contemporain, Nuits de Fourvière... ces événements culturels constituent un levier d'attractivité touristique pour Lyon.

- 59 communes
- 1 281 971 habitants
- 6 millions de visiteurs (2014), dont 78 % visiteurs français
- 4,4 millions de nuitées marchandes (2015)
- 40 % tourisme d'agrément, 60 % tourisme d'affaires
- 30 255 emplois liés au tourisme (2014)

En outre, Lyon est une ville emblématique de la gastronomie française. Un Contrat de Destination intitulé « Lyon et Paul Bocuse fêtent 50 ans d'excellence gastronomique » et le projet d'une Cité internationale de la gastronomie au cœur du Grand Hôtel-Dieu résonnent parfaitement avec l'ambition de Lyon de se promouvoir comme la « Capitale de la gastronomie ».

La marque de destination partagée via le réseau des ambassadeurs *OnlyLyon* et le city pass numérique font preuve que l'OTC du Grand Lyon est très performant dans sa mission de promotion pour faire exister Lyon sur la scène française et internationale. Lyon est parée d'une offre touristique riche et variée.

4.2. La place du vélo dans le Grand Lyon

Le réseau cyclable se développe progressivement et les déplacements à vélo ne cessent d'augmenter selon les comptages du Grand Lyon : multiplication par 3 depuis 2005 et +15 % par an en moyenne sur les cinq dernières années pour la fréquentation vélo selon les comptages de la Métropole ; réseau cyclable métropolitain de 670 km, dont 22 % en voie verte et 31 % en piste cyclable.

Le vélo, un véritable mode de déplacements ? Selon la dernière enquête ménages déplacements du Sytral (Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) de 2015, la part modale du vélo s'élève à 2 % sur tout le territoire du Grand Lyon

Réseau cyclable : 670 km
Part modale vélo : 2 % dans le Grand Lyon
Comptages automatiques : +15 % par an en moyenne sur les cinq dernières années
Vélo'v : 4000 vélos sur Lyon et Villeurbanne



© Christian Martelle

et à 3 % sur Lyon et Villeurbanne. Des résultats comparables à l'enquête précédente réalisée en 2006 qui ne corroborent pas les indicateurs du Grand Lyon des comptages automatiques.

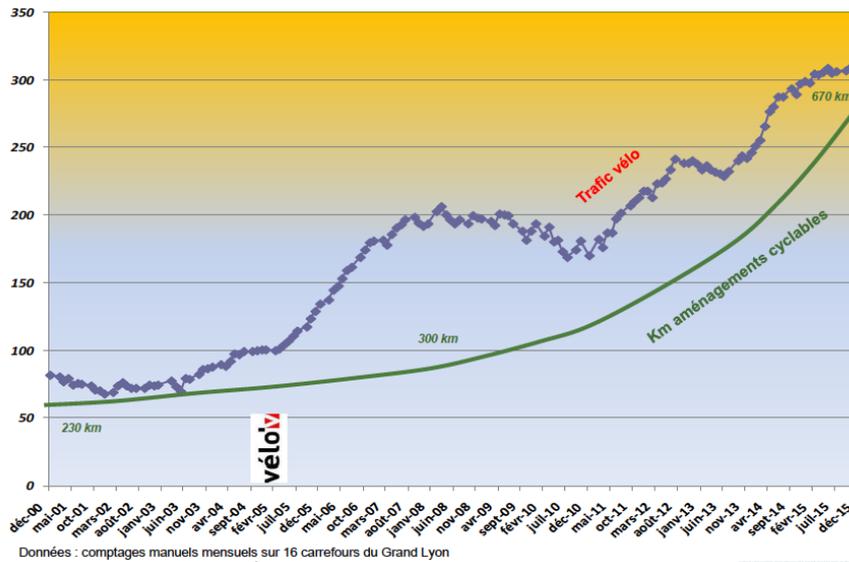
Soucieuse de donner un cadre de vie agréable pour ses habitants et d'attirer des entreprises,

le vélo se pose en excellent outil de mobilité, d'économie et de développement durable pour le Grand Lyon. **Le plan oxygène confirme d'ailleurs la nécessité pour l'agglomération d'améliorer sa qualité de l'air.**

Le Grand Lyon s'engage depuis plusieurs années dans une politique en faveur des modes doux avec un premier plan de déplacements urbains en 1997 révisé en 2005 ; une première charte du vélo en 1998 ; et un plan modes doux en 2003 amendé en 2009. Quelques réalisations phares ont été menées au cours des dernières années comme par exemple le Tube modes doux du tunnel de la Croix-Rousse, long de 1,7 km, est l'un des plus importants ouvrages européens réservés aux déplacements doux.

Le plan d'actions pour les mobilités actives 2016 – 2020 a pour objectif d'établir un réseau cyclable métropolitain de 1000 km d'ici 2020 et de tripler l'usage du vélo pour atteindre une part modale vélo de 7,5 % à horizon 2020. Pour y parvenir, 400 projets sont retenus avec un budget de 160 millions d'euros pour le développement des modes actifs sur le mandat 2015 - 2020. Quels en sont les grands axes ? Infrastructure, services, communication et concertation sont les trois volets du plan d'actions. De plus, le déclassement de l'autoroute A6 / A7 se présente comme une chance pour la renaissance urbaine de Lyon.

Les objectifs sont très ambitieux pour le vélo en termes de mobilité. Mais quelle place occupe le tourisme à vélo dans le Grand Lyon ? La délibération cadre du plan d'actions pour les mobilités actives



Évolution de la pratique du vélo et du réseau cyclable urbain Grand Lyon

Source : Le Grand Lyon

2016 - 2020 montre que le sujet n'est pas complètement absent de ses préoccupations.

4.3. Le tourisme à vélo dans le Grand Lyon

(i) Accessibilité à vélo

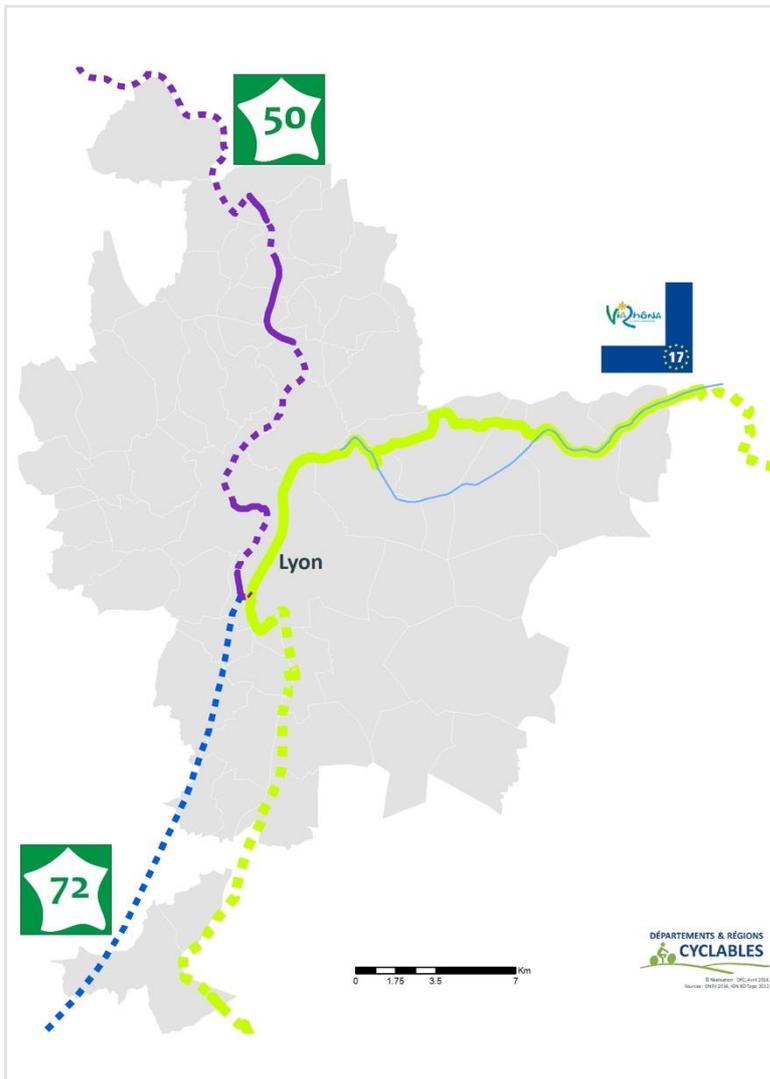
Ville étape majeure de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna qui traverse l'agglomération de l'est

Itinéraires cyclables inscrits au SN3V dans le Grand Lyon

EuroVelo 17 / ViaRhôna : 45 km
V50 : 26 km
V72 : 12 km

au sud sur 45 km, Lyon se trouve également au croisement de deux itinéraires cyclables nationaux : la V50 relie le Luxembourg à Lyon en passant par les vallées de la Moselle et de la Saône et la V72 permet de connecter le Rhône à la Loire. Le Grand Lyon est concerné respectivement par 26 km et 12 km de ces itinéraires. À ce jour, ils sont discontinus à Lyon et notamment la traversée de la V72 reste méconnue. Cependant un zoom sur le plan d'actions pour les mobilités actives du Grand Lyon montre que les aménagements cyclables le long de la Saône figurent au rang des futurs chantiers.

Pour ce qui est de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna, le tronçon entre le Grand Parc Miribel Jonage et Lyon est achevé, jalonné et réalisé entièrement en site propre. En revanche, la sortie de Lyon en direction de Givors fait face à plusieurs contraintes : zone industrielle, périmètre de risques technologiques, topographie importante, forts trafics routiers, plusieurs franchissements du Rhône... **Une solution définitive reste à trouver avant 2020.** D'ici là, l'itinéraire est interrompu.

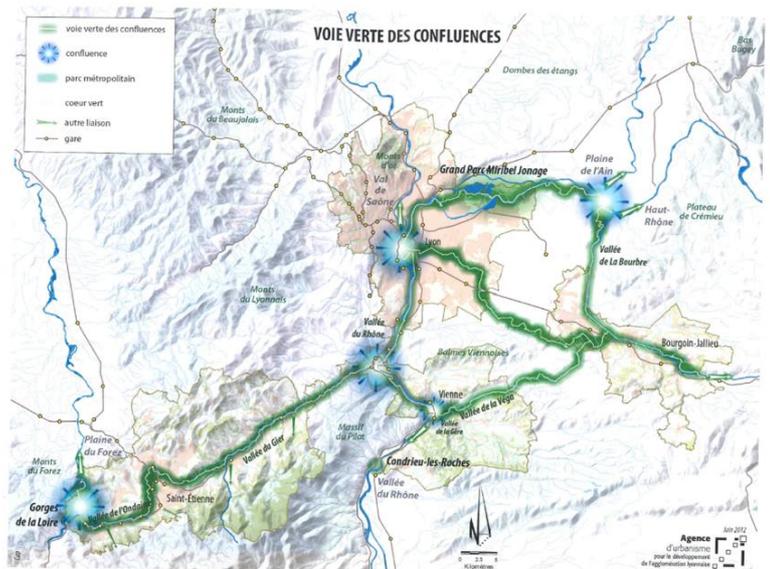


La ville de Lyon est collinaire. Certains points d'intérêt comme la colline de Fourvière et la Croix-Rousse sont moins facilement accessibles à vélo. Conscient de cette contrainte liée au relief, les deux lignes du funiculaire de Fourvière et la ligne du métro qui relie la Croix-Rousse autorisent le transport de vélos en dehors des heures de pointe.

Quid du **rabattement** de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna depuis la gare Part-Dieu ? Il est prévu que la gare Part-Dieu soit desservie par deux axes cyclables Est-Ouest avant 2020 : le cours Lafayette et l'axe rue Bouchut – rue de la Part-Dieu. Alors que les panneaux de jalonnement seront progressivement mis en place au cours du mandat actuel, il n'est pas prévu d'indiquer l'itinéraire via un pictogramme depuis l'intérieur de la gare Part-Dieu.

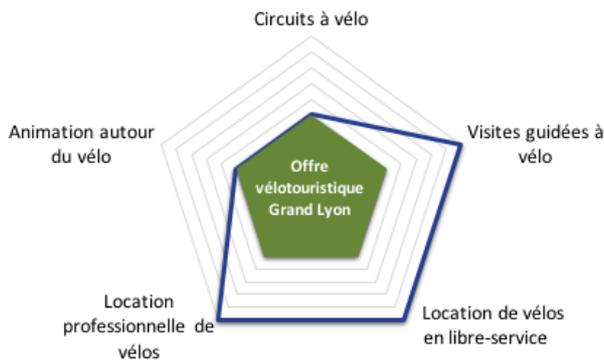
Progressivement, le réseau cyclable métropolitain se structure. **Le Grand Lyon a également pour ambition de connecter son réseau cyclable au-delà du territoire métropolitain par le biais de la Voie verte des confluences.** S'inscrivant dans le projet de création d'un pôle métropolitain, cette voie verte a pour objectif de former un maillage cyclable avec les quatre agglomérations traversées (Grand Lyon, Saint-Etienne Métropole, CAPI Porte de l'Isère, ViennAgglo) en appui sur la ViaRhôna et les boucles locales. Ce projet ambitieux a émergé en 2012, mais n'a pas d'échéance de réalisation fixée.

Côté jalonnement, les premiers panneaux de balisage de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna ont été installés en 2015. L'ensemble des grands axes cyclables sera doté d'un jalonnement au cours du mandat actuel. Le Grand Lyon a fait le choix de ne pas indiquer les temps de parcours sur les panneaux de signalétique urbaine et privilégie les applications mobile telles que Géovélo ou Optymod qui calculent le temps de parcours selon le profil du cycliste.



Projet Voie verte des confluences
Source : Pôle métropolitain

(ii) Offre



Sans conteste, le réaménagement des berges du Rhône, auparavant encombrées par des parkings voiture, a changé le visage de Lyon : porte d'entrée de la ViaRhôna à Lyon mais aussi axe majeur pour les déplacements des cyclistes quotidiens. En complément des berges du Rhône, Lyon s'est dotée d'un panel d'aménagements emblématiques réservés aux modes doux.

Fort de la progression des aménagements cyclables au cours des dernières années, l'opérateur privé *Lyon Bike Tour* a lancé des visites guidées en vélo électrique en 2014. Le but ? Créer une offre originale et insolite dans l'offre touristique de Lyon. Découverte culturelle, anecdotes insolites, magnifiques vues, pauses dégustation et balade en Lyon City Boat sont au rendez-vous des visites guidées. Le VAE se présente comme un excellent mode de déplacement pour découvrir les multiples facettes touristiques de Lyon sans le moindre effort. De 1h30 à la journée, l'offre de *Lyon Bike Tour* est assez large et **touche surtout un public** (touristes d'agrément et d'affaires) **qui fait rarement du vélo dans la vie quotidienne**. Les chiffres montrent que la demande pour découvrir Lyon autrement est en forte progression, même si les visites guidées en VAE restent une offre haute de gamme. Les tarifs réservés aux particuliers vont de 30 euros à 90 euros. L'offre de balades accompagnées à vélo est complétée par deux autres prestataires : *Orientation vélo* propose des balades accompagnées à vélo pour des groupes et des entreprises ; *Saint Georges Découverte et Animation* offre des balades culturelles en VAE.

Le Vélo'v, un objet culte de Lyon ? Mis en place en mai 2005, le système des Vélo'v dispose aujourd'hui de 4000 vélos répartis sur Lyon et Villeurbanne. En moyenne, le Vélo'v enregistre 23 000 trajets par jour.

Le plan d'actions pour les mobilités actives du Grand Lyon prévoit d'ailleurs l'accroissement de la flotte de vélos et l'extension du service aux communes limitrophes. En réponse à la topographie particulière de Lyon, la mise en place d'un système de Vélo'v électrique est en cours de réflexion. Sur la courte durée, le Vélo'v est un outil apprécié pour les déplacements quotidiens, ainsi que pour l'usage touristique en dépit d'une certaine complexité à appréhender les conditions d'utilisation pour les touristes.



Lyon, une ville qui figure dans la programmation de séjours à vélo ? L'offre de city-breaks à vélo proposée par des tour-opérateurs est peu développée en France pour le moment. **Il est d'autant plus intéressant de constater que Lyon est l'une des rares villes françaises qui fait l'objet de cette programmation**. Le tour-opérateur belge *ZuiDERHuis* propose un city-break à vélo de 5 jours à Lyon. Entre découverte du patrimoine architectural et des espaces verts comme Gerland, Parc de la Tête d'Or et Miribel-Jonage, ce séjour à vélo met en valeur les différentes facettes touristiques de Lyon. Preuve que son positionnement le long de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna a un fort potentiel, plusieurs tour-opérateurs programment Lyon comme ville d'arrivée pour leurs séjours itinérants à vélo sur la ViaRhôna.

(iii) Services

La demande pour du tourisme à vélo dans le Grand Lyon est forte. Mais comment les touristes à vélo sont-ils accueillis ? **Les établissements labellisés Accueil Vélo® sont peu nombreux** - deux prestataires très exactement - à ce jour sur le territoire de Lyon **en raison d'absence d'un organisme pilote sur la ViaRhôna et d'un organisme évaluateur à Lyon**. Pour ce qui est de la location de vélos, le Grand Lyon compte 14 loueurs répartis sur l'agglomération, dont

un prestataire, *Wheel Free by Cycletic*, dans la zone de la gare Part-Dieu. Ce dernier est par ailleurs labellisé Accueil Vélo®. Le Grand Hôtel des Terreaux et l'Hôtel Charlemagne, proche de la gare Lyon Perrache, proposent quelques vélos à leurs clients.

Côté stationnement vélo, le Grand Lyon est doté de près de 11 000 arceaux vélo. Consciente de l'enjeu d'améliorer l'offre de stationnement vélo, Lyon a pour objectif d'augmenter le nombre de parcs relais vélo pour arriver à 24 d'ici 2020 contre 7 aujourd'hui. Dans le cadre de la rénovation du quartier Part-Dieu, des vélostations seront aménagées à la gare avec 2000 places de parkings réservées aux vélos. Une future vélostation à la gare de Perrache complétera l'offre de stationnement sécurisé avec 1000 places vélo. **Le besoin en termes de stationnement sécurisé pour vélos est clairement identifié.** Reste à s'assurer que ces parkings vélos seront accessibles aux touristes à vélo.

Au regard de sa topographie, l'engouement pour le VAE est fort dans le Grand Lyon. Quels équipements prévus pour la recharge des VAE ? Les 100 stations *Bluely*, le système d'autopartage électrique de Lyon, disposent de bornes permettant de recharger les VAE, sous réserve d'être abonné au service. Ce qui, en l'état, n'est pas adapté à un usage touristique.

(iv) Communication

Quelle est la communication de Lyon en faveur du tourisme à vélo ? Que ce soit le site internet du Grand Lyon, d'*OnlyLyon* ou le site « mon weekend à Lyon », il n'y a pas de rubrique dédiée à la thématique « vélo ». Les informations sur le Vélo'v, l'offre de *Lyon Bike Tour*, la location de vélos et les aménagements cyclables sont recensées dans les diverses thématiques.

Plusieurs outils numériques permettent de calculer son itinéraire à vélo : carte interactive Onlymoov, application Géovélo et Optymod'Lyon. Mais, ces outils sont utiles pour les déplacements quotidiens plus que pour un usage touristique.

Autre support de communication : le site internet de la SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes. Dans le cadre d'un partenariat de communication entre Auvergne Rhône-Alpes Tourisme et la SNCF Auvergne-Rhône-Alpes des balades vélo & TER sont mises en avant dans la rubrique « Visiter la région » du site. L'une des balades proposées se concentre sur le territoire du Grand Lyon : des berges du Rhône jusqu'au Grand Parc Miribel Jonage.

À l'échelle nationale, la page « Lyon à vélo » sur le site de France Vélo Tourisme recense 15 492 pages vues en 2016 et deux topoguides proposent la découverte de Lyon à vélo. Ces supports assurent une certaine visibilité de la destination « Lyon à vélo » en France, voire à l'international.

(v) Gouvernance

Tout comme dans sa communication, le développement du tourisme à vélo à Lyon manque de globalité. **Il n'existe pas à ce jour de démarche fédérée et d'ambition commune autour de cette filière.** Le Grand Lyon s'engage surtout pour le développement de la mobilité douce. Bien que la ViaRhôna et la Voie verte des confluences, deux projets emblématiques du Grand Lyon, aient également une vocation touristique.

Les associatifs de cyclistes urbains confirment le potentiel du tourisme à vélo dans le Grand Lyon. Leur vœu est simple : développer l'usage quotidien ET touristique du vélo.

Les premières réflexions autour du tourisme à vélo émergent même s'il est encore considéré comme un marché de niche. **Son développement passe surtout par la sensibilisation, l'accompagnement et la coordination des acteurs publics et privés de la filière.**



Comment offrir à Lyon l'occasion aux cyclistes de se côtoyer ? C'est la découverte d'un lieu destiné aux cyclistes à Londres qui a donné aux créateurs de la *Bicycleletterie* l'envie d'ouvrir un tel lieu à Lyon. Créée en janvier 2013, la Bicycleletterie est un endroit empreint de culture vélo où la partie café côtoie le magasin-atelier avec services de location et de réparation de vélos.

4.4. Forces, faiblesses et potentiel

(i) Les forces

L'intérêt est fort pour engager Lyon dans une démarche de mobilité douce et la positionner comme une métropole attractive et durable. De nombreux projets émergent pour donner une vraie place au vélo (aménagements cyclables sur les grands axes, rénovation de la Part-Dieu, reconquête du Rhône et de la Saône) et progressivement le réseau cyclable métropolitain se développe. Le Grand Lyon est paré de plusieurs aménagements emblématiques réservés aux modes doux. Ainsi, les berges du Rhône ont déjà permis de se réappropriier le Rhône. **Grâce à ces divers projets de rénovation urbaine l'image de Lyon a changé.**

Est-elle pour autant devenue une destination pour les touristes à vélo ? **La programmation d'un tour-opérateur confirme l'attractivité de Lyon comme city-break à vélo.** Lyon bénéficie aussi de son positionnement comme point d'arrivée sur l'EuroVelo 17 / ViaRhôna. Une chose est donc certaine : le Grand Lyon dispose de belles opportunités en matière de tourisme à vélo.

(ii) Les faiblesses

La demande pour visiter Lyon à vélo est significative, mais le tourisme à vélo n'y est pas vu comme une activité en soi pour le moment. Les berges du Rhône sont un élément d'attractivité phare que ce soit pour les déplacements quotidiens, l'usage de loisirs ou l'usage touristique. Pourtant, l'appropriation de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna qui passe sur les berges du Rhône reste faible. La discontinuité de l'itinéraire sur le territoire du Grand Lyon dans sa section sud Lyon –

Givors constitue un blocage majeur pour développer pleinement le tourisme à vélo. Lyon, un carrefour d'itinéraires cyclables ? Il y a peu ou pas de prise en compte de la traversée de la V50 et la V72 dans le Grand Lyon. La faute au manque de continuité de ces deux itinéraires sur le territoire métropolitain et au-delà et, plus largement, à l'absence de structuration sur ces itinéraires pour le moment de manière générale.

Le projet de Voie verte des confluences est ambitieux : relier les quatre agglomérations par un maillage cyclable. Cependant, des faiblesses sont identifiées. 70 % du tracé de la voie verte se situe sur les quatre agglomérations du pôle métropolitain, mais 30 % de l'itinéraire se trouve sur le territoire d'intercommunalités et communes en dehors du pôle. Cela pose la question de l'intégration de ces « maillons de la voie verte » dans le projet. Entre Lyon et Vienne, la Voie verte des confluences emprunte le même tracé que la ViaRhôna. Elle fait donc face aux mêmes problématiques de continuité.

L'offre vélotouristique du Grand Lyon ne fait l'objet d'aucune communication claire. Côté offre, **Lyon manque de services adaptés à l'accueil des touristes à vélo alors que ceux-ci conditionnent largement le développement du tourisme à vélo** : large gamme d'hébergements, pôle information vélotouristique, services de consignes, équipements divers tels que points d'eau potable et points de gonflage, services pour un accueil qualitatif,...

À ce jour, Lyon ne se considère pas véritablement comme une porte d'entrée de la ViaRhôna. La faute notamment aux blocages liés à la discontinuité de l'itinéraire cyclable sur le territoire métropolitain et



Le lancement d'une offre balades vélo et bateau sur le Rhône et la Saône par la *Compagnie des Canotiers Rhône & Saône* en 2016 confirme la complémentarité entre l'itinérance à vélo et en bateau. Au programme : balade en bateau sapine en bois, balade en VAE, visite des musées gallo-romains, dégustation de vin, de chocolat, pique-nique. La Compagnie des Canotiers Rhône & Saône propose « *des excursions inoubliables en harmonie avec le fleuve et la nature au fil de l'eau. Une découverte dans le temps et l'espace permettant de vivre les divers éléments : le vent, l'eau et les paysages* » selon Véronique Ropp. Une preuve que le tourisme fluvestres est dans l'air du temps, en phase avec le tourisme expérientiel.

en amont du Grand Lyon dans l'Ain. *OnlyLyon* manque également de moyens pour prospecter de nouveaux touristes sur ce segment. En même temps, les cyclistes s'ancrent de plus en plus dans le paysage de l'agglomération et Lyon constitue déjà une destination attractive pour le tourisme à vélo.

(iii) Le potentiel



Un marché local du cycle qui se développe progressivement, de nombreux aménagements emblématiques réservés aux modes doux et une situation pri-

vilégiée au croisement de trois itinéraires cyclables qui permettront de relier Lyon au Luxembourg, à l'Allemagne, à la Suisse et à la Loire. Lyon peut tirer son épingle du jeu, si elle parvient à s'approprier ses atouts. Une offre de circuits à vélo serait un excellent moyen pour valoriser les nombreux aménagements emblématiques dédiés aux modes doux et l'éclectisme de l'agglomération entre patrimoine bâti, culturel, fluvial et espaces verts.

Une chose est certaine : Lyon ne peut laisser de côté cette facette du vélo. **En tant que métropole européenne, tirer parti des différents usages du vélo pour soutenir son développement en ville durable et attractive semble être la meilleure stratégie pour le Grand Lyon.** Une ville traversée par des touristes à vélo émet un signal positif en direction des habitants.

Fort de son positionnement à la confluence du Rhône et de la Saône, les cours d'eau sont un emblème de Lyon. **Symbole de rencontre, convergence, hybridation et métissage, la confluence est indissociable de l'histoire et du futur de Lyon.** Le projet de réaménagement des berges est d'autant plus emblématique de la réinscription des fleuves dans le paysage urbain. Le tourisme fluvestre, alliant vélo et bateau, serait-il une chance pour le développement du tourisme à vélo à Lyon ? Force est de constater que cette offre fluvestre commence à se développer.

L'enjeu pour le Grand Lyon est d'arriver à se façonner une conscience vélotouristique pour se positionner à la fois comme halte pour les touristes itinérants à vélo et destination de city-break à vélo. Le développement du tourisme à vélo ne nécessite pas de lourds

Tourisme à vélo dans le Grand Lyon



Marylène Millet

Conseillère du Grand Lyon et élue de la commune Saint-Genis-Laval
Présidente de l'association
l'ACEMEL - l'Amicale des Cyclistes
Élus dans la Métropole de Lyon et ses environs
(Centristes et indépendants)

Selon vous, y a-t-il un enjeu pour le développement du tourisme à vélo à Lyon ?

Le développement du tourisme à vélo à Lyon s'associe à un enjeu vocationnel. Pendant longtemps Lyon n'a pas été perçue comme une ville touristique. C'était plutôt une ville d'affaires, de transit et une ville fermée plus qu'une destination touristique à part entière. La labellisation UNESCO en 1998 marque une étape primordiale dans la mise en tourisme de Lyon. Effectivement, suite à cette labellisation le tourisme d'agrément a commencé à s'y développer et un nombre croissant de touristes viennent visiter Lyon. Le vélo leur permettrait de découvrir l'agglomération à un autre rythme et sous un autre regard. De plus, associé à une image conviviale et familiale, le tourisme à vélo est un outil pour redynamiser l'attrait touristique de Lyon.

À cela s'ajoute le fait que Lyon reste jusqu'à aujourd'hui une ville confrontée à un vrai problème de qualité de l'air. Le développement du vélo, que ce soit son usage touristique ou utilitaire, est au service de la ville durable. Valorisation de l'ensemble du territoire métropolitain, atout touristique, amélioration du cadre de vie et du vivre ensemble, l'enjeu pour développer le tourisme à vélo à Lyon est fort.

Quels sont les leviers d'action les plus efficaces pour développer davantage le tourisme à vélo dans le Grand Lyon ?

Lyon pâtit d'un manque d'accueil de plein air notamment proche du centre-ville. Aujourd'hui, uniquement deux campings se situent sur le territoire du Grand Lyon : camping Indigo Lyon à Dardilly et camping des Barolles à Saint-Genis-Laval. Et pourtant, le cyclo-camping fait partie de nombreux voyages à vélo. En particulier les touristes néerlandais et scandinaves qui sont davantage attirés par l'hôtellerie de plein air. Alors à quand un camping proche du centre de Lyon ?

investissements. Concevoir une offre vélotouristique claire, cohérente et attractive et accompagner les professionnels du secteur à adapter leur accueil semble être les clés du succès du tourisme à vélo à Lyon.

4.5. Comment agir ?

Le tourisme à vélo est un moyen pour mettre en valeur les multiples attraits touristiques du Grand Lyon. Mais, c'est aussi un moyen d'amplifier l'image d'une métropole attractive et durable. Ce développement passe par huit domaines d'actions identifiés.

① Améliorer la qualité de l'infrastructure cyclable

Poursuivre les efforts en matière d'aménagements cyclables pour assurer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé qui s'étend sur tout le territoire du Grand Lyon et se connecte au-delà.

② Intégrer l'EuroVelo 17/ la ViaRhôna, la V50 et la V72 dans le paysage urbain

Développer le tourisme à vélo à Lyon, c'est s'approprier les itinéraires cyclables nationaux qui la traversent. Cela passe par la connexion des itinéraires avec le réseau cyclable urbain, le jalonnement et l'indication des itinéraires dans les supports de guidage (carte réseau cyclable métropolitain, carte touristique, outils numériques).

③ Sensibiliser les acteurs clés

Comme évoqué dans la délibération cadre du plan d'actions pour les mobilités actives 2016 – 2020, « *les grands itinéraires cyclables tels que la ViaRhôna sont, par ailleurs, porteurs de retombées économiques importantes (...)* ». Le développement du tourisme à vélo ne nécessite pas de lourds investissements, mais d'une vraie volonté politique.

④ Structurer la filière tourisme à vélo dans le Grand Lyon

Fédérer et mettre en cohérence la chaîne d'acteurs (publics et privés) et de services autour d'un positionnement et d'une feuille de route.

⑤ Développer une offre attractive pour le tourisme à vélo

Créer des circuits thématiques pour mettre en valeur l'éclectisme de Lyon et permettre aux touristes à vélo de circuler dans l'agglomération.

⑥ Capitaliser sur l'offre d'accueil

Proposer une variété et une bonne densité de services à destination des touristes à vélo. Enrichir l'offre et la gamme d'hébergements adaptés aux touristes à vélo. Assurer des services touristiques de qualité en délivrant la marque Accueil Vélo. Accueillir

les touristes à vélo au mieux, c'est aussi valoriser les gares comme des lieux stratégiques (location et gardiennage de vélos, services de consignes, point d'information touristique).

⑦ Communiquer et promouvoir l'offre vélotouristique

Assurer une communication claire, cohérente et une promotion commune à l'échelle de l'agglomération. Créer une rubrique dédiée à la thématique « visiter Lyon à vélo » pour compiler toutes les informations utiles. Compléter la démarche de communication existante de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna et celle de la V50 en cours de structuration.

⑧ Développer l'offre fluvestre

Poursuivre la dynamique en matière de réappropriation du Rhône et de la Saône à Lyon. Le vélo et l'eau, deux éléments qui devraient systématiquement faire l'objet des futurs projets métropolitains.





MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION



© Mulhouse Alsace Agglomération

5.1. Le tourisme sur Mulhouse Alsace

Agglomération

Ville charnière située entre le Rhin et le massif des Vosges, Mulhouse Alsace Agglomération est au cœur de trois frontières européennes. Connue pour son épopée industrielle qui lui a donné sa physionomie bien particulière, Mulhouse Alsace Agglomération a su requalifier son passé au travers d'ambitieux projets. De nombreux musées techniques de renommée nationale, voire internationale permettent une réappropriation du patri-

- 33 communes
- 267 759 habitants
- 6399 lits touristiques
- 2,5 millions de visiteurs (2015), dont 40 % touristes
- 740 000 nuitées marchandes (2015)
- 204 millions d'euros de retombées économiques liées au tourisme

moine industriel : Musée EDF Électropolis, Cité du Train, Cité de l'Automobile, Écomusée d'Alsace (plus grand écomusée de France et l'un des plus grands d'Europe), Musée de l'Impression sur Étoffes.

De la cité médiévale aux bâtisses industrielles du XIXème siècle, Mulhouse Alsace Agglomération est dotée d'une diversité architecturale remarquable labellisée « Ville d'art et d'histoire » en 2008 par le ministère de la culture. Les différents quartiers racontent le riche passé de Mulhouse : la Cité ouvrière ; le quartier Rebberg (lieu de villégiature devenu quartier résidentiel qui a vu éclore nombre de maisons de maîtres vers la fin du XIXème siècle) ; le centre historique avec des façades colorées de la place de la Réunion et du Temple Saint-Étienne abritant des vitraux du XIVème siècle et des ensembles manufacturiers.

Mulhouse, l'Alsace Créative ? La culture alsacienne est ancrée dans la ville du Haut-Rhin à travers les spécialités culinaires et les traditions alsaciennes. Mulhouse est aussi une ville moderne via l'art moderne et le street art. Elle est en outre la première ville du Grand Est à avoir mis en place le réseau Greeters en 2011. En bref, Mulhouse est une ville sans tradition touristique qui a su transformer son riche passé industriel, capitaliser sur le savoir-faire, l'art contemporain et la rencontre entre les habitants et les visiteurs pour amplifier son attractivité toute alsacienne.

5.2. La place du vélo dans l'agglomération

Pendant très longtemps Mulhouse était une ville où la voiture était reine. En complément du passé industriel, la voiture a fortement marqué la physionomie de la ville. Alors comment renouveler la ville et redonner une place aux vélos ?

Réseau cyclable : 320 km
7 axes cyclables structurants
VéloCité : 240 vélos répartis sur 40 stations à Mulhouse

La prise de conscience des limites de l'ancien modèle urbain selon lequel l'espace public est entièrement voué à la circulation automobile a conduit Mulhouse à s'engager dans une politique en faveur du vélo. Premier plan de déplacements urbains de l'agglomération mulhousienne en 2001 amendé en 2005, premier plan d'actions vélo 2010 - 2015, deuxième plan d'actions vélo de la ville de Mulhouse en cours d'étude après une large enquête publique, schéma directeur cyclable sur toute l'agglomération... **la volonté politique est forte de faire de Mulhouse Alsace Agglomération une agglomération cyclable.** Fruit d'un important travail de concertation avec les communes de Mulhouse Alsace Agglomération, les associations d'usagers et le département du Haut-Rhin, le schéma directeur de 2012 constitue le cadre de référence pour la réalisation des itinéraires cyclables sur le territoire communautaire. Le but ? Assurer la cohérence



Schéma directeur cyclable Mulhouse
Source : Mulhouse Alsace Agglomération
(décembre 2012)

et la continuité des aménagements cyclables en reliant les différents pôles d'intérêt de l'agglomération et en créant une connexion avec le réseau des transports collectifs pour favoriser l'intermodalité. Dans ce contexte, 7 grands axes traversant l'agglomération de part en part ont été identifiés. L'EuroVelo 6 y figure comme l'un d'eux.

L'engagement porte ses fruits : 320 km d'aménagements cyclables, dont 192 km de pistes cyclables et voies vertes, permettent de silloner l'agglomération ; une part modale du vélo aujourd'hui à évaluer en raison de l'augmentation significative de l'usage du vélo (estimée à 3 %) ; généralisation progressive des double-sens cyclables dans les zones 30. **À l'image du travail conduit pour requalifier son passé industriel, Mulhouse a fait des efforts importants pour se positionner comme ville dynamique et agréable à vivre.**

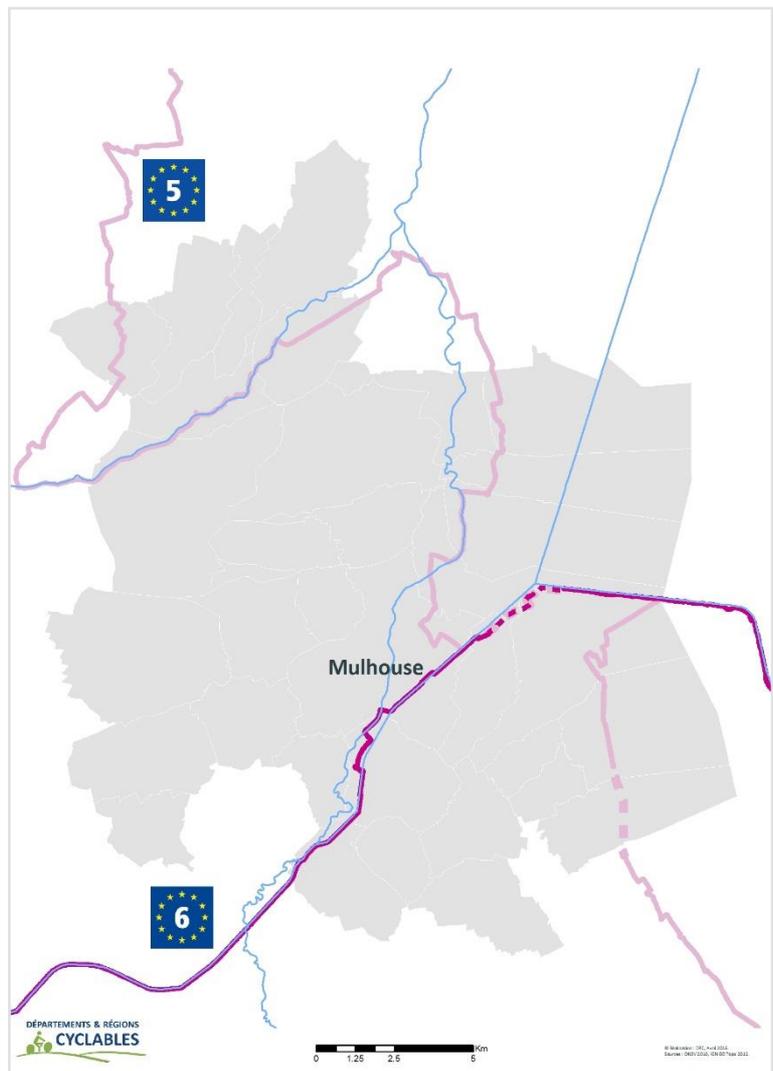
Et sur le tourisme à vélo ? Depuis 2012, la ville de Mulhouse est labellisée *Ville vélotouristique* et depuis mai 2016, le label est étendu à l'agglomération.

5.3. Le tourisme à vélo dans l'agglomération

(i) Accessibilité à vélo

Itinéraires cyclables inscrits au SN3V dans Mulhouse Alsace Agglomération
EuroVelo 5 / Via Romea (Francigena) : 51 km
EuroVelo 6 : 18 km

Mulhouse Alsace Agglomération se trouve au croisement de deux grands itinéraires cyclables : l'EuroVelo 6 traverse l'agglomération sur 18 km en longeant le canal du Rhin au Rhône et l'EuroVelo 5 / Via Romea (Francigena) la parcourt du nord-ouest au sud-est sur 51 km. L'EuroVelo 6 est-elle intégrée dans le paysage urbain de Mulhouse Alsace Agglomération ? À l'exception d'une section de 2,3 km entre Mulhouse et l'Île Napoléon, l'EuroVelo 6 est entièrement aménagée en site propre sur le territoire mulhousien comme dans le reste du département du Haut-Rhin où l'itinéraire cyclable est à 99 % en site propre. La véloroute est jalonnée dans Mulhouse Alsace Agglomération depuis 2012. Au centre-ville de Mulhouse,



les principaux points d'intérêt sont intégrés dans la signalétique urbaine. L'itinéraire passe à proximité immédiate de la gare Mulhouse-Ville. **Mulhouse Alsace Agglomération accorde donc une attention particulière à la traversée de l'EuroVelo 6.** Le constat est-il identique sur l'EuroVelo 5 ? L'EuroVelo 5 / Via Romea (Francigena) semble rester dans l'ombre de l'EuroVelo 6 en ce qui concerne la traversée de Mulhouse Alsace Agglomération pour le moment. Conscient de son manque de visibilité, les premiers travaux de jalonnement de l'EuroVelo 5 dans l'agglomération sont prévus pour cette année pour la section entre Wittelsheim et Mulhouse.

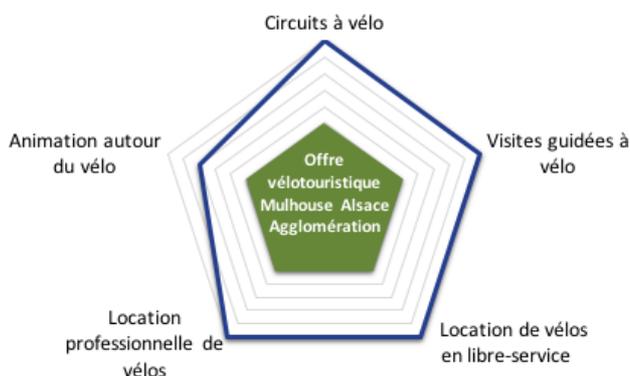
La traversée de deux grands itinéraires cyclables européens est complétée par la Véloroute des 3 pays. Créé en 1996 par des associations de cyclistes de

France, d'Allemagne et de Suisse avec l'appui des collectivités de ces trois pays, ce projet propose différentes boucles passant par l'Alsace, le sud de la Forêt Noire en Allemagne et le nord-ouest de la Suisse. L'itinéraire est actuellement en cours d'aménagement.

Un des objectifs du schéma directeur est de créer une connexion entre les aménagements cyclables et le réseau des transports collectifs. Des solutions d'intermodalité sont déjà proposées aujourd'hui avec notamment la possibilité de transporter les vélos dans les TER Alsace en dehors des heures de pointe, et la présence de porte-vélos dans les tramways. L'articulation vélo et transports publics commence donc à être prise en compte.



(ii) Offre



Mulhouse bénéficie donc d'une situation privilégiée au croisement de l'EuroVelo 6, de l'EuroVelo 5 et de la véloroute des 3 pays. L'enjeu est alors d'attirer et de faire rester les touristes à vélo dans l'agglomération. Suite à l'obtention du label « *Ville d'art et d'histoire* » en 2008, six circuits thématiques à vélo, longs de 13 à 15 km, ont été conçus et mis en œuvre sur le territoire communautaire. Ils visent à valoriser la diversité du patrimoine et faire (re)découvrir Mulhouse Alsace Agglomération d'une

Circuits thématiques à vélo

- Circuit 1 - "Les cités ouvrières"
- Circuit 2 - "Les établissements scolaires"
- Circuit 3 - "Les édifices culturels"
- Circuit 4 - "Les cheminées"
- Circuit 5 - "Les parcs et jardins"
- Circuit 6 - "Les rivières et canaux"

autre manière. Cette offre est complétée par trois boucles locales, longues de 25 à 50 km, créées dans le cadre de la démarche Alsace à vélo.

Faire découvrir Mulhouse, c'est aussi proposer des moments de partage et de rencontre entre les habitants et les visiteurs. Le concept de Greeters fait écho à cette ambition. À ce jour, 9 Greeters font découvrir Mulhouse à vélo. En complémentarité avec cette offre de visites accompagnées, l'OTC de Mulhouse propose, sur demande, des visites guidées à vélo pour des groupes.

Circuits à vélo animés lors de la Fête du Vélo, nombreuses actions autour du vélo pendant la semaine européenne de la mobilité, parcours à vélo dans le cadre des Journées d'Architecture, l'objectif de ces animations est simple : faire découvrir ou redécouvrir aux Mulhousiens les bienfaits du vélo.

Quelle est l'offre de location de vélos dans Mulhouse Alsace Agglomération ? Avec VéloCité en 2007, elle est la première ville de l'est de la France ayant mis en place un système de vélos en libre-service (VLS). Aujourd'hui, 240 VéloCités répartis sur 40 stations dans la ville de Mulhouse sont en service. Mais ce système de VLS se présente avant tout comme un outil de pratique utilitaire. Dans le même temps l'association Médiacycles, loueur de vélos en gare de Mulhouse, connaît une forte demande pour un usage touristique, surtout en période estivale.

Mulhouse trouve-t-elle sa place dans la programmation des séjours à vélo des tour-opérateurs ? À l'évidence oui, puisque certains d'entre eux l'intègrent comme **ville d'étape ou ville d'arrivée dans les séjours à vélo de l'Alsace**. À l'instar du tour-opérateur allemand *Bike-touring* qui propose un séjour itinérant à vélo de Strasbourg à Mulhouse en empruntant l'EuroVelo 5 / la Véloroute du Vignoble d'Alsace.

(iii) Services

Charte d'accueil vélotouristique ; Gardiennage de vélos proposé par Médiacycles

Initiée par la labellisation *Ville et Territoire vélotouristiques*, Mulhouse commence à se doter de services adaptés aux touristes à vélo.

Exemple : un point d'information touristique avec mise à disposition de documentation vélo et d'un kit de réparation dans l'agence Soléa (transports de l'agglomération mulhousienne) à la gare ; une station de gonflage de pneus de vélo en libre accès au centre-ville ; un point de lavage au camping de l'Ill, situé à proximité du centre historique de Mulhouse.

Pour sensibiliser les prestataires à l'accueil des touristes à vélo, une charte d'accueil a été rédigée. Une trentaine de professionnels l'ont signée à ce jour avec l'OTC de Mulhouse. Parmi ces prestataires, on trouve : des hébergeurs, des restaurateurs et des sites de visite. Chaque signataire s'engage à proposer un accueil adapté aux touristes à vélo, conforme au cahier des charges. Une dizaine de réparateurs de vélos complète l'offre de services dédiés aux cyclistes sur l'agglomération.

Conscient de la nécessité de proposer du stationnement vélo sécurisé, l'association Médiacycles propose du gardiennage de vélos à la journée, à la semaine ou au mois. Une offre intéressante pour les touristes à vélo désireux de laisser leur vélo en sécurité le temps d'une visite de Mulhouse.

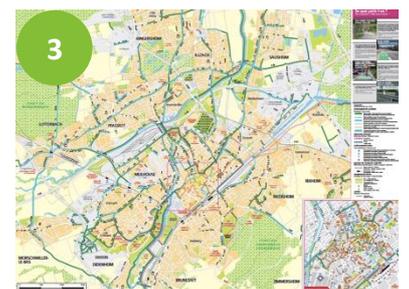
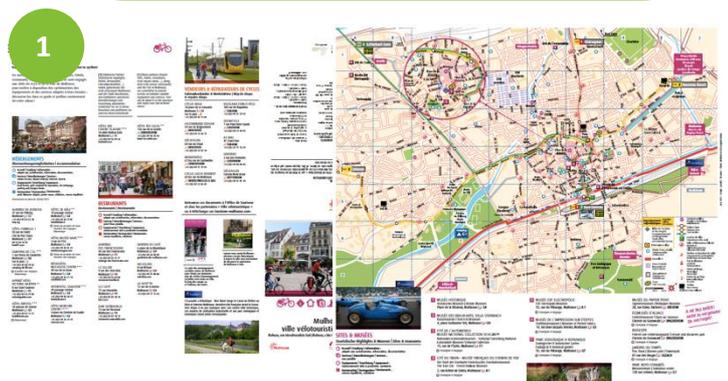
(iv) Communication

L'idée est simple : pour attirer les touristes à vélo sur le territoire mulhousien l'offre vélotouristique doit faire l'objet d'une communication et promotion claire et homogène. Quels sont alors les outils sur lesquels la stratégie de Mulhouse Alsace Agglomération s'appuie ?

Les documents mentionnés ci-après sont mis à disposition à l'OTC de Mulhouse, chez les signataires de la charte et sont téléchargeables sur le site de l'OTC. La communication numérique est portée par une rubrique dédiée au vélo sur le site internet de l'OTC de Mulhouse et de l'agglomération. Par ailleurs, le site web et l'application *Vialsace* sont des outils facilitateurs pour les trajets intermodaux sur tout le territoire alsacien.

Supports print

- 1) **Plaquette cyclotourisme**, traduite en anglais et en allemand : recensement des prestataires signataires de la charte d'accueil et plan de Mulhouse Alsace Agglomération avec indication du tracé de l'EuroVelo 6, des points d'intérêt, points d'eau potable, loueurs de vélos, stations VéloCité, vélocistes et réparateurs de vélos, stations de gonflage et de lavage, sanitaires publics
- 2) **Brochure « Laissez-vous conter Mulhouse »** : description et plan pour chacun des 6 circuits thématiques à vélo
- 3) **Carte des aménagements cyclables** de Mulhouse Alsace Agglomération avec indication du tracé de l'EuroVelo 6, de l'EuroVelo 5 et celui de la Véloroute des 3 Pays, ainsi que des points de stationnement vélo et des stations VéloCité



Mulhouse Alsace Agglomération est aussi partenaire du dispositif d'Alsace à vélo. Son site internet www.alsaceavelo.fr et ses actions de communication et promotion donnent une meilleure visibilité à l'offre vélo de Mulhouse.

(v) Gouvernance

La labellisation *Ville et Territoire vélotouristiques* a initié la mobilisation des acteurs et la structuration de

l'offre vélotouristique à Mulhouse. Mandaté par la ville, l'OTC a créé du lien entre les différents prestataires impliqués dans le développement du tourisme à vélo. La charte d'accueil sensibilise ces derniers aux enjeux associés à la démarche dans Mulhouse Alsace Agglomération. Les investissements en termes du tourisme à vélo sont le fruit d'un travail de coopération entre l'agglomération, la ville et l'OTC de Mulhouse ; de nombreux hôteliers, restaurateurs et sites de visite de l'agglomération ; ainsi que quatre clubs cyclotouristes locaux affiliés à la FFCT.

Autre volet essentiel de la gouvernance : l'organisation à l'échelle de l'Alsace. Impliquée dans la dynamique Alsace à vélo, Mulhouse s'inscrit dans une logique de coopération dont l'objectif premier est de promouvoir la destination Alsace pour les touristes à vélo. **Pour Mulhouse Alsace Agglomération, cette implication est un moyen de donner une dimension plus large à sa propre promotion.**

5.4. Forces, faiblesses et potentiel

(i) Les forces

L'agglomération mulhousienne conçoit le tourisme comme un outil de promotion de la culture alsacienne, de valorisation de son patrimoine existant tout comme un moteur de créativité pour de nouveaux projets. L'offre de circuits à vélo s'inscrit parfaitement dans cette démarche qui vise à la fois la réappropriation de friches industrielles et la mise en valeur de la richesse patrimoniale, souvent méconnue, de Mulhouse Alsace Agglomération.

Mulhouse, terre de vélo ? Fort de son positionnement au croisement de deux grands itinéraires cyclables européens et de la véloroute des 3 pays, les touristes itinérants à vélo font partie du paysage urbain de Mulhouse Alsace Agglomération. **Les circuits à vélo sont un excellent outil pour les inciter à rester dans l'agglomération mulhousienne.**

Désireuse de se positionner comme destination de tourisme à vélo, l'agglomération a engagé des efforts importants pour se « mettre en tourisme » autour de l'EuroVelo 6. Ces engagements se traduisent par : l'identification comme axe structurant dans le schéma directeur cyclable, aménagement en site

propre, connexion avec le réseau cyclable mulhousien, jalonnement et valorisation des points d'intérêt au centre-ville de Mulhouse via la signalétique urbaine. Ces investissements s'accordent avec la volonté politique de redonner une place aux vélos dans Mulhouse Alsace Agglomération.

De plus, **Mulhouse Alsace Agglomération cherche à dépasser le simple accès à un patrimoine par un accompagnement qualitatif.** L'art contemporain qui rythme la ville, les moments de rencontre et de partage via l'offre de balades à vélo accompagnées par des Greeters en sont l'exemple.

(ii) Les faiblesses

L'EuroVelo 6 et l'EuroVelo 5 ne sont pas réellement prises en compte de la même manière sur Mulhouse Alsace Agglomération. La priorité est mise sur l'EuroVelo 6 et des efforts importants restent à réaliser en termes de jalonnement et de mise en tourisme de l'EuroVelo 5.

Un autre chantier est celui de la continuité et de la sécurité des aménagements cyclables. Le point stratégique de la gare et la liaison vers le centre-ville figurent parmi les points durs à gommer.

Il est également crucial de mobiliser les acteurs autour du développement du tourisme à vélo dans Mulhouse Alsace Agglomération. La charte d'accueil qui a vu le jour suite à la labellisation *Ville et Territoire*

vélotouristiques est un moyen de sensibiliser les professionnels à l'accueil des touristes à vélo. Cependant, des questions se posent sur sa capacité à **fédérer les acteurs dans la durée.** L'ambition de créer une offre d'accueil homogène et visible à l'échelle nationale interroge sur la pertinence de maintenir une charte locale sans lien avec la

marque nationale Accueil Vélo.

Enfin, la gouvernance de l'offre vélotouristique à Mulhouse manque de dialogue, d'animation et de coordination à ce jour. Cela pose aussi la question de l'investissement humain dans ce projet.



(iii) Le potentiel

Son positionnement sur le tourisme à vélo permet de dynamiser l'image touristique de Mulhouse Alsace Agglomération, largement associée au patrimoine industriel. **Développer cette forme de tourisme, c'est miser sur le développement durable, l'innovation et la valorisation de Mulhouse en tant que ville attractive.** Son offre touristique conjugue patrimoine industriel, architectural et modernité. Et le vélo se présente comme le moyen idéal pour le faire découvrir.

Située au cœur d'un bassin européen tri-national, **Mulhouse Alsace Agglomération enregistre une forte fréquentation de clientèles touristiques transfrontalières**, pour la plupart aisées et adeptes du vélo. La dépense moyenne des touristes à vélo en Alsace mesurée sur l'EuroVelo 5 et l'EuroVelo 15 en 2013 est parlante : 105 €/personne/jour contre une dépense de 68 €/personne/jour en moyenne dans les autres destinations ou itinéraires vélo français². Afin de bénéficier de ces retombées économiques importantes, Mulhouse Alsace Agglomération doit être en mesure d'inciter les touristes à s'arrêter sur son territoire en proposant des services de qualité.

Autre potentiel de développement fort : la traversée de l'EuroVelo 5. Cette dernière parcourt Mulhouse Alsace Agglomération du nord-ouest au sud-est sur 51 km. Objet d'attrait touristique et moyen pour les déplacements quotidiens, l'EuroVelo 5 pourrait enrichir considérablement l'offre vélotouristique et le maillage cyclable de l'agglomération sans parler des éventuelles retombées économiques pour les communes traversées. Pour y parvenir, il faut donner de la visibilité à l'itinéraire dans les supports de communication et développer les services le long de l'itinéraire.

² Direction Générale des Entreprises (DGE), 2016

Tourisme à vélo dans Mulhouse Alsace Agglomération

Trois questions à Paul-André Striffler



Assesseur Mulhouse Alsace Agglomération en charge des mobilités douces et président de la commission aménagement et mobilités (LR)

Quelle est la place du vélo dans Mulhouse Alsace Agglomération ?

Le vélo est une composante de la vie urbaine de Mulhouse. Depuis 2005, Mulhouse s'engage dans une politique en faveur du vélo. Pour poursuivre les efforts issus du premier plan vélo de 2005 à 2015, un deuxième plan vélo est en cours d'étude. Au-delà des aménagements cyclables, il reste à redorer l'image associée au vélo. Les jeunes mulhousiens voient encore trop souvent le vélo comme un objet « de pauvre », un objet utilisé par ceux qui ne peuvent pas se payer une voiture.

Sur le plan du tourisme à vélo, Mulhouse peut bénéficier de sa situation géographique : au croisement de deux grands itinéraires cyclables, l'EuroVelo 6 et l'EuroVelo 5, et au cœur d'un bassin européen tri-national incluant la France, l'Allemagne et la Suisse, Mulhouse est idéalement placée pour développer le tourisme à vélo sur son territoire.

Quel est l'enjeu pour le développement du tourisme à vélo dans Mulhouse Alsace Agglomération ?

L'enjeu est fort. Mulhouse est une ville parée d'une offre riche de musées. La visite des musées se marie parfaitement avec la pratique vélotouristique. Effectivement, les touristes à vélo sont attirés par la découverte des patrimoines. Progressivement, Mulhouse Alsace Agglomération gagne à être connue et, dans cette évolution, le tourisme à vélo a clairement une carte à jouer notamment pour positionner Mulhouse comme une destination touristique attractive. Les circuits de découverte à vélo permettent à la fois aux touristes, mais aussi aux Mulhousiens de (re)découvrir les différentes facettes de la ville alsacienne. D'ailleurs, le label « Ville et Territoire vélotouristiques » qui est attribué depuis 2012 à la ville de Mulhouse et depuis mai 2016 à toute l'agglomération est source de valorisation de Mulhouse Alsace Agglomération en termes de notoriété à l'échelle nationale.

Quels sont les leviers d'action les plus efficaces pour développer davantage le tourisme à vélo dans Mulhouse Alsace Agglomération ?

Pour ce faire il est indispensable d'élargir l'offre d'hébergements, que ce soit la gamme de l'offre ou sa densité sur tout le territoire de l'agglomération. Plus dépensiers que les touristes « classiques », il ne faut pas oublier que les touristes à vélo sont aussi attirés par l'hôtellerie haut de gamme. En parallèle et en complémentarité, on devrait capitaliser sur les atouts touristiques de Mulhouse afin de redorer son image et donner envie aux touristes à vélo de venir à Mulhouse. Pour y parvenir, l'écho médiatique paraît un support important.

5.5. Comment agir ?

Positionner encore mieux Mulhouse Alsace Agglomération comme destination de tourisme à vélo est un projet ambitieux. Pour y parvenir, six domaines d'action ont été identifiés.

① Mobiliser les acteurs privés du tourisme à vélo

Créer un espace de dialogue commun entre Mulhouse Alsace Agglomération, l'OTC de Mulhouse et les prestataires signataires de la charte d'accueil pour inscrire le développement du tourisme à vélo dans l'agglomération dans une démarche fédérée. Coupler cette démarche avec la dynamique nationale en rejoignant la marque Accueil Vélo.

② Mobiliser des ressources humaines sur ce dossier

Positionner Mulhouse Alsace Agglomération comme destination de tourisme à vélo nécessite une augmentation des moyens humains dédiés pour assurer la coordination et l'animation autour du tourisme à vélo.

③ Miser aussi sur l'EuroVelo 5

Assurer une meilleure lisibilité de l'itinéraire dans Mulhouse Alsace Agglomération et en faire un axe structurant. Accroître son attractivité touristique en valorisant les points d'intérêt qui se trouvent le long du parcours et en proposant des services et équipements d'accueil adaptés. Exemple : installation de Relais Informations Services (RIS) à des endroits stratégiques avec indication des circuits à vélo, hébergements, sites touristiques et des divers services dédiés aux touristes à vélo.

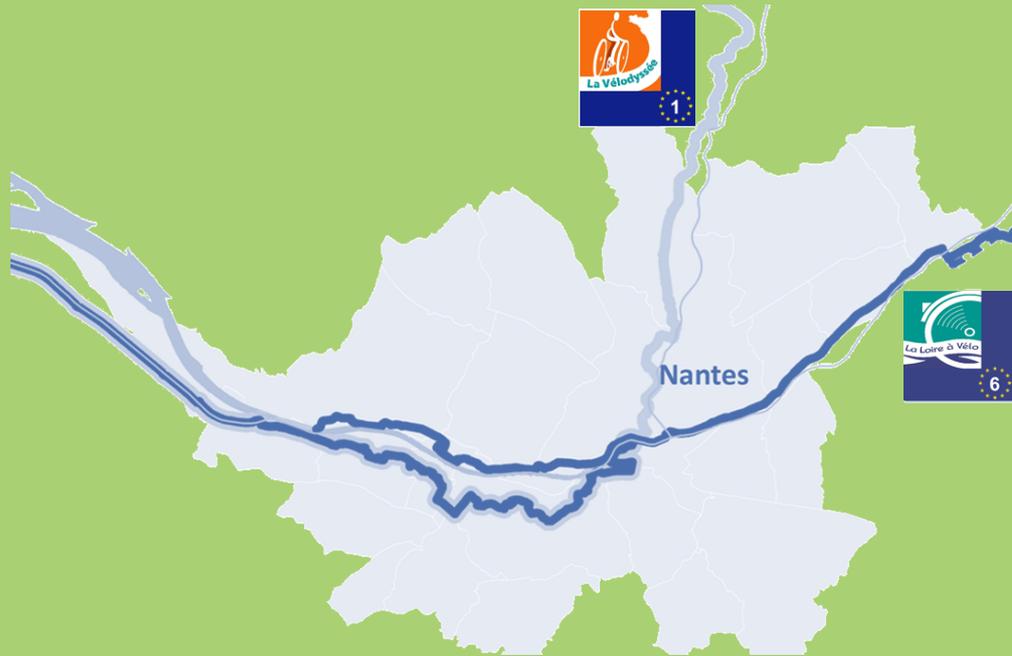
④ Communiquer sur l'offre vélotouristique

Renforcer la promotion de Mulhouse Alsace Agglomération comme destination à vélo à l'échelle nationale et internationale (notamment dans les pays limitrophes) pour donner envie de visiter Mulhouse à vélo. Articuler cette promotion avec la démarche de l'Alsace à vélo pour donner une meilleure visibilité. Un positionnement comme « Mulhouse Alsace Agglomération à vélo » nécessite aussi la communication autour de l'offre vélotouristique intramuros.

⑤ Promouvoir une culture partagée du vélo

Développer la « culture vélo » chez les Mulhousiens. Cela passe par une communication active et positive du vélo comme alternative bénéfique et accessible à tous, des manifestations festives sur le thème du vélo et le soutien aux associations d'usagers.





NANTES MÉTROPOLE



© Jean-Dominique Billaud – LVAN

6.1. Le tourisme sur Nantes Métropole

- 24 communes
- 600 000 habitants
- 33 640 lits touristiques
- 2,7 millions de nuitées marchandes (en 2015)

Nantes Métropole, « ville verte et bleue », conjugue nature et développement urbain. Nantes Métropole est parée d'une offre patrimoniale, artistique et culturelle dense associée à

des espaces verts et naturels, omniprésents dans la métropole, ainsi qu'à des lieux de convivialité propices aux rencontres, à l'instar des stations gourmandes.



Nantes base son projet de rénovation urbaine sur la culture. Les anciennes installations industrialo-portuaires sont transformées en lieux d'art ou de loisirs, avec notamment la création des « Machines de l'île » et du nouveau quartier « Île de Nantes ». Depuis 2007, la biennale d'art contemporain « Estuaire », composée d'œuvres d'art contemporain d'artistes de renom, mêle nature, art et patrimoine industriel sur les 129 km de l'estuaire de la Loire en partie sur Nantes Métropole. **Dans l'esprit de réappropriation de la Loire, les rives font l'objet d'une reconquête dans la métropole.**

« Le Voyage à Nantes », organisé et promu depuis 2012 par la Société Publique Locale du même nom, incite les visiteurs à déambuler dans Nantes. Il s'agit d'un parcours urbain d'une quarantaine d'étapes, de propositions d'œuvres d'art et d'espaces de convivialité, temporaires ou définitives dans l'espace public qui se réactivent et s'enrichissent chaque année. Une ligne verte tracée au sol invite à découvrir à vélo ou à pied les incontournables de cet événement culturel emblématique durant la période estivale.

Nantes Métropole joue pleinement la carte de l'attractivité touristique. **Visiter Nantes promet l'expérience d'un moment inoubliable.** La ville de

Jules Verne se valorise par une offre diffuse, organisée autour de repères incontournables.

6.2. La place du vélo dans la métropole

Nantes Métropole, « Capitale verte » de l'Europe en 2013 et deuxième ville la plus verte de France en 2017, veut développer la mobilité douce et le vélo commence à y prendre sa place.

L'engagement pour l'organisation de l'ensemble des déplacements sur le territoire nantais n'est pas récent : un

premier plan de déplacements urbains, approuvé en 1991, a été suivi d'un deuxième schéma 2000 - 2010, d'un troisième 2010 - 2015 avec des perspectives 2030 aujourd'hui. En complément, le premier plan vélo de l'agglomération nantaise voit le jour en 2009. Il vise l'amélioration du réseau cyclable avec la création de deux grands axes cyclables structurants. Les 6 km de l'axe sud-nord ont été inaugurés en novembre 2013 et les 5 km de l'axe est-ouest ont été mis en place un an plus tard. Progressivement, le réseau cyclable urbain se structure et le vélo s'affirme comme un mode de déplacement alternatif à la voiture qui ne se limite pas aux seuls loisirs. Le plan vélo, amendé en 2015, a pour objectif une part modale vélo de 12 % en 2030. Aujourd'hui, la part modale vélo s'établit à 6 % dans le cœur de Nantes (un niveau identique à celui de 1980) et à 3 % dans toute la métropole. Pour augmenter l'usage du vélo, quatre orientations sont fixées dans le plan vélo 2015 - 2020 : porter le réseau cyclable à 700 km à l'horizon 2020, développer l'offre de stationnement vélo, amplifier les aides pour l'acquisition de VAE, vélo cargo ou familial et sécuriser les abords des écoles. Pour le moment, 500 km d'aménagements réservés aux cyclistes permettent de sillonner Nantes Métropole, dont 100 km en pistes cyclables. Cyclotan (vélo pliant mis à disposition en complément de l'abonnement transports publics) et Vélocampus (système de location de vélos pour les étudiants) complètent la démarche pour redonner la place aux vélos dans les déplacements quotidiens.

Fort de ces efforts engagés pour l'apaisement des circulations, Nantes Métropole s'est hissée au rang des villes attractives pour les cyclistes. Elle figure septième au classement internatio-

Réseau cyclable : 500 km
Part modale vélo : 6 % à Nantes,
3 % dans Nantes Métropole
23 pompes en libre-service
Bicloo : 1000 vélos répartis sur
une centaine de station

nal « Copenhagenize Index » et a été distinguée au niveau international par l'accueil du congrès Velo-city en 2015. Pour la première fois, une ville de taille intermédiaire accueillait ce congrès mondial organisé par European Cyclists' Federation (ECF).

6.3. Le tourisme à vélo dans la métropole

(i) Accessibilité à vélo

Itinéraires cyclables inscrits au SN3V dans Nantes Métropole

EuroVelo 1 / La Vélodyssée : 50 km
EuroVelo 6 / La Loire à Vélo : 70 km

Deux grands itinéraires cyclables européens se croisent sur le territoire de Nantes Métropole. L'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo traverse la métropole d'est en ouest sur 70 km et l'EuroVelo 1 / La Vélodyssée la parcourt du nord à l'ouest sur 50 km. Sur une grande partie, les deux itinéraires se superposent dans Nantes Métropole. En dehors de quelques zones 30, l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo est quasiment entièrement en site propre (voie verte et piste cyclable).

Côté jalonnement, l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo est entièrement jalonnée et la finalisation des travaux de jalonnement de l'EuroVelo 1 / La Vélodyssée est prévue pour 2017.

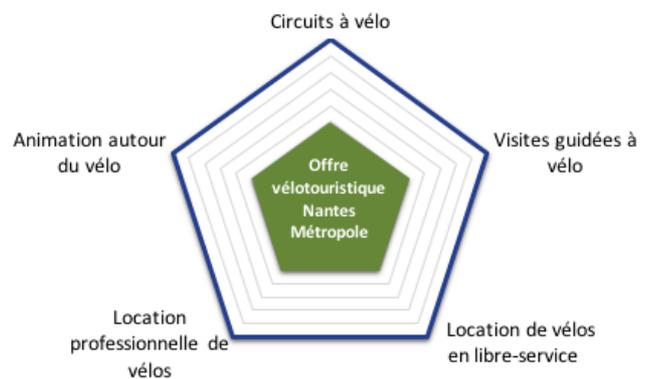
Quid de la connexion de ces deux itinéraires avec le réseau cyclable métropolitain ? Dotés de dispositifs de sécurité spécifiques, les deux axes cyclables métropolitains permettent aux cyclistes de se déplacer rapidement, confortablement et en toute sécurité sur des distances moyennes. L'axe est-ouest connecte le réseau cyclable de la métropole à l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo. Conscient de l'intérêt de cette information pour les utilisateurs, les temps de parcours sont indiqués sur les deux axes cyclables. Pour un réseau cyclable métropolitain parfaitement continu et sécurisé, Nantes Métropole doit encore éliminer certains points durs, comme par exemple soigner les entrées et sorties de la métropole depuis les deux grands itinéraires.

Pour ces deux axes européens, Nantes Métropole est un point de départ et d'arrivée stratégique. **D'où l'importance de l'intermodalité et du rabattement depuis la gare de Nantes.** Durant la période estivale,



Nantes est desservie par l'Interloire. Opéré depuis 2011 par les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire en partenariat avec la SNCF, ce train accueille les vélos dans des voitures spécifiquement aménagées sur l'axe ferroviaire Interloire Orléans - Le Croisic. Le projet de réaménagement de la gare de Nantes améliorera les équipements dédiés aux cyclistes : accès vélo, stationnement vélo, services de location et de réparation de vélos. Le rabattement pour les deux grands itinéraires cyclables est déjà assuré depuis la gare de Nantes.

(ii) Offre



Fort de sa richesse patrimoniale, de ses espaces verts et de sa position sur deux itinéraires nationaux majeurs, Nantes Métropole est incontestablement un territoire attractif pour les touristes à vélo. **Les œuvres d'art de l'estuaire ne sont qu'une manière**

de (re)découvrir à vélo cet espace à la fois sauvage et industrialisé.

L'enquête sur le tourisme à vélo menée par les DRC révèle que Nantes, ville de taille moyenne, peut rivaliser avec Paris sur le plan du tourisme à vélo. Les chiffres montrent que Nantes Métropole bénéficie de la notoriété de l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo. Selon une étude de fréquentation menée par les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire sur La Loire à Vélo, la fréquentation sur le tronçon Nantes – Angers a augmenté de 70 % en 4 ans et celle sur le tronçon Nantes – océan a doublé en 4 ans. Sans conteste, **les touristes à vélo sont de plus en plus nombreux dans le paysage urbain de Nantes Métropole.**

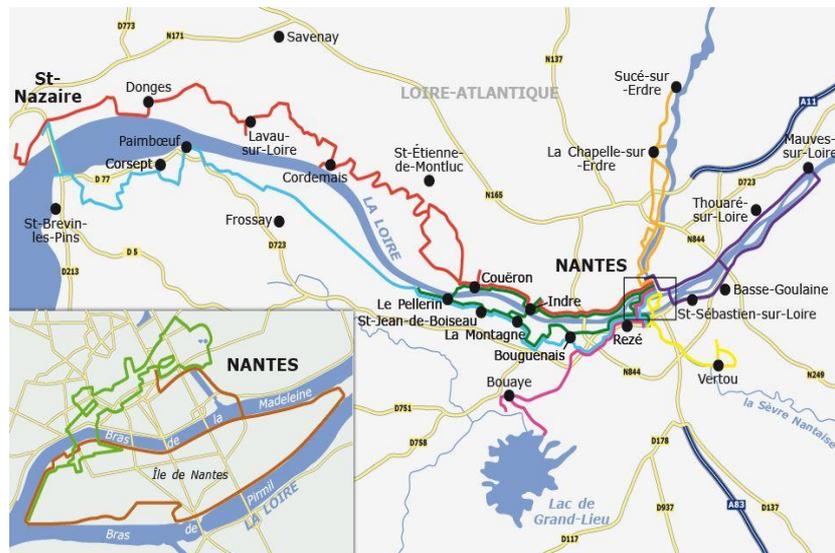
Consciente de son potentiel de destination pour les touristes à vélo, Nantes Métropole a signé une convention fin 2015 avec Le Voyage à Nantes et France Vélo Tourisme. Le but ? Créer une offre de balades à vélo métropolitaines qui s'appuie sur l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo et l'EuroVelo 1 / La Véloodyssée et faire de Nantes une ville de référence européenne pour les city-breaks à vélo. Ce projet ambitieux s'est réalisé en deux temps :

- 1) lancement de la destination « Nantes Vélo Tourisme » sur le site national de France Vélo Tourisme.
- 2) conception d'un mini site web mobile spécifique à Nantes dont la sortie est prévue pour 2017.

Neuf balades à vélo sont conçues pour découvrir le centre et ses alentours. Ces circuits à vélo de 81 km à 12 km démarrent de l'OT, en face du Château des Ducs de Bretagne, véritable point de repère en centre-ville labellisé Accueil Vélo®. L'offre est variée pour toucher tous types de publics : familles, amateurs ou adeptes du vélo. Les principaux points d'intérêt, les œuvres d'art du parcours Estuaire, les différentes offres

du Voyage à Nantes et l'intermodalité avec les transports publics sont au menu de ces balades à vélo. Il n'est pas prévu d'ajouter une signalétique propre à ces balades à vélo car la **géolocalisation** sur le site web mobile est privilégiée. « Le Voyage à Nantes à vélo » propose de suivre la ligne verte et hors centre-

ville, les parcours empruntent exclusivement des itinéraires balisés.



Les 9 balades « Nantes Vélo Tourisme »
Source : France Vélo Tourisme

Balades à vélo de « Nantes Vélo Tourisme »

- Balade 1 - "L'Erdre à vélo" (37 km)
- Balade 2 - "Le pavillon Guerlain" (21 km)
- Balade 3 - "Nantes Mauves" (37 km)
- Balade 4 - "Balade des 2 bacs de Loire" (56 km)
- Balade 5 - "Estuaire Nantes St. Nazaire" (81 km)
- Balade 6 - "Estuaire Nantes St. Brevin" (70 km)
- Balade 7 - "De Nantes au vignoble" (21 km)
- Balade 8 - "Tour de l'île de Nantes" (15 km)
- Balade 9 - "Le Voyage à Nantes à vélo" (12 km)

Cette offre assez complète de balades métropolitaines à vélo est enrichie par des visites guidées à vélo. Depuis avril 2017 le prestataire Bike'N tour propose la découverte de Nantes en VAE, accompagnée de guides locaux passionnés et agrémentée d'anecdotes historiques et contemporaines, ainsi que de pauses dégustation. Bike'N tour s'adresse à la fois aux entreprises pour l'organisation de séminaires, de team building, mais également aux particuliers.

Depuis 2008, les vélos en libre-service Bicloo s'intègrent au paysage urbain de Nantes. Conçus comme un outil de déplacements intra-métropolitains pour les Nantais, ils sont moins adaptés à un usage touristique. À *contrario*, des systèmes de location de vélos (vélos classiques et VAE), mis en place par les opérateurs publics Nantes Gestion Equipements (NGE) et Effia, le sont. Cette offre est d'ailleurs intégrée au



© Le Voyage à Nantes

Pass Nantes, le passeport touristique de découverte de la ville.



Pendant 4 jours en 2015, Nantes Métropole est devenue la « capitale mondiale du vélo » avec l'accueil du congrès mondial Velo-city. Celui-ci a largement contribué à amplifier l'image cyclable de Nantes à l'échelle nationale et internationale.

Au rang des événements marquants, on peut noter la Fête du vélo en bords de Loire organisée chaque année par l'association *Place au Vélo* pour promouvoir les bienfaits du vélo auprès des Nantais.

Preuve que Nantes bénéficie de sa situation privilégiée au croisement de l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo et l'EuroVelo 1 / La Vélodyssée, plusieurs tour-opérateurs programment la métropole nantaise comme ville de départ, d'arrivée ou d'étape pour leurs séjours itinérants à vélo. C'est le cas du tour-opérateur français Abicyclette qui propose un séjour à vélo sur l'EuroVelo 1 / La Vélodyssée de Nantes à la Rochelle ou de Roscoff à Nantes.

(iii) Services

33 établissements Accueil Vélo®
dans Nantes Métropole
28 hébergements
2 loueurs de vélos
2 sites de visite
OT de Nantes Métropole

Désireuse d'accroître son attractivité, Nantes Métropole s'engage dans le développement de services adaptés aux touristes à vélo. Cofinancés par la région

Pays de la Loire, des aménagements dédiés à la mise en tourisme de La Loire à Vélo sur le territoire nantais ont été mis en œuvre dès 2009 avec par exemple la création d'aires principales (toilettes) et secondaires (tables de pique-nique).

En juin 2016, la métropole comptait 33 établissements Accueil Vélo® : 28 hébergements, 2 loueurs de vélos, 2 sites de visite (le Château des Ducs de Bretagne et les Machines de l'Île) et l'OT de Nantes Métropole.

Cette offre est complétée par 23 pompes en libre-service réparties sur le territoire métropolitain ; des services de consignes en gare, à la gare routière via l'agence Détours de Loire et au Château des Ducs de

Bretagne ; du stationnement sécurisé vélo à la gare de Nantes, le long des lignes structurantes des transports publics et dans les parkings NGE et Effia. Bien qu'initialement conçus pour les cyclistes nantais, certains stationnements vélo sont aussi accessibles aux touristes à vélo : véloparcs collectifs et individuels sont en accès libre et les parkings NGE ou Effia proposent des tarifs pour du stationnement à la journée.

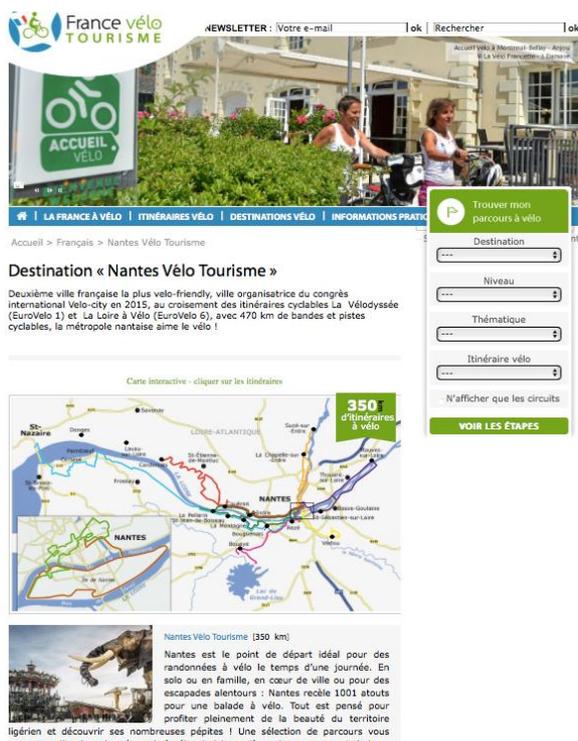
Nantes compte également des points de rencontre pour les cyclistes à l'instar du Café vélo « La Musette » près de la gare de Nantes qui combine atelier de réparation de vélos et café.

Sans conteste, les professionnels nantais sont largement sensibilisés à l'accueil des touristes à vélo. L'intérêt est fort et des initiatives émergent. Nantes Métropole estime cependant manquer d'un lieu phare pour les touristes à vélo. C'est pourquoi la création d'une halte vélo, ouverte 7j/7, est en cours de réflexion. Le croisement de l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo et l'EuroVelo 1 / La Vélodyssée proche de la gare serait un emplacement idéal. **L'objectif est de proposer tous les services pour l'accueil des touristes à vélo en un seul endroit** : location et réparation de vélos, informations adaptées, café, restauration et éventuellement hébergement. En bref, un endroit où les touristes à vélo pourraient se ressourcer quelle que soit leur provenance et le motif de leur voyage.



(iv) Communication

Pour valoriser son offre et ses services Nantes Métropole s'est lancée dans le projet « Nantes Vélo Tourisme ». Depuis fin mai 2016, la **première destination urbaine « Nantes Vélo Tourisme » est accessible sur le site internet de France Vélo Tourisme pour une promotion à l'échelle nationale**. Première étape : les 9 balades à vélo dans Nantes Métropole et ses alentours sont présentées sur une carte interactive affichant l'itinéraire, ses services, les prestataires Accueil Vélo®, des points d'intérêt et des gares SNCF le long du parcours.



Deuxième étape : la création d'un mini site web mobile spécifique à Nantes est prévue pour 2017. Ce projet positionne Nantes comme destination urbaine de référence pour les touristes à vélo.

Deux autres outils sont à mentionner : le site de l'OT Nantes Tourisme pour des informations d'ordre touristique et celui de Nantes Métropole qui renseigne sur le réseau cyclable, ainsi que sur les services et équipements dédiés aux cyclistes.

Nantes Métropole privilégie la communication de son offre de tourisme à vélo via les supports numériques. Certains supports print gratuits sont toutefois distribués via l'OT : le plan mobilité Nantes et la Loire-Atlantique à vélo. À cela s'ajoutent les guides de balades à vélo payants tel que « Le Grand Nantes à Vélo ».

www.nantes-tourisme.com thématique « vélo »

- 1) Renseignement sur les établissements labellisés Accueil Vélo
- 2) Location de vélos
- 3) Stationnement vélos
- 4) Adresses et bons plans dédiés aux cyclistes
- 5) Consignes pour bagages
- 6) Informations pratiques portant sur les différents services

Enfin, Nantes Métropole se positionne comme une destination de city-breaks à vélo et participe à des salons spécialisés sur le tourisme à vélo aux Pays-Bas et en Allemagne, ainsi qu'à l'accueil de journalistes internationaux en partenariat avec l'agence régionale.

(v) Gouvernance

Le développement du tourisme à vélo dans Nantes Métropole est clairement engagé. Sur quelle gouvernance s'appuie-t-il ? Premier constat, Nantes Métropole participe indirectement aux comités d'itinéraire de La Loire à Vélo et de La Vélodyssée via la région Pays de la Loire. Deuxième constat, la convention de Nantes Métropole et du Voyage à Nantes avec France Vélo Tourisme pose les jalons d'une **coopération commune visant à positionner Nantes Métropole comme destination de tourisme à vélo**. Conscients de l'intérêt de concilier tourisme et mobilité douce en espace urbain, le **service tourisme** et le service déplacements doux de Nantes Métropole travaillent en étroite collaboration. L'association de cyclistes urbains, *Place au Vélo*, souhaite jouer son rôle pour une meilleure prise en compte du vélo, de meilleurs aménagements cyclables et une sensibilisation des Nantais aux bienfaits du vélo. Reste à déterminer si *Place au Vélo* peut également appuyer la démarche de développement du tourisme à vélo dans Nantes Métropole.

La dynamique est donc clairement lancée à Nantes Métropole. La prochaine étape consistera très probablement dans la mise en réseau de l'ensemble des acteurs privés et publics autour du tourisme à vélo à l'échelle de la métropole.

6.4. Forces, faiblesses et potentiel

(i) Les forces

L'offre touristique de Nantes Métropole est en phase avec les attentes des touristes à vélo. **Entre nature et urbain, espace sauvage et espace industrialisé, la métropole dispose d'une offre vélotouristique variée et diffuse**. L'ambition est désormais de dépasser le simple accès au patrimoine et de proposer une véritable expérience touristique.

Pour augmenter l'usage du vélo, Nantes Métropole a réalisé de nombreuses infrastructures cyclables au cours des dernières années. Renaissance urbaine, volonté politique et création d'une nouvelle identité urbaine sont les principes suivis par la Métropole.



Côté tourisme à vélo, les chiffres de l'étude de fréquentation sur La Loire à Vélo menée par les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire montrent qu'un nombre croissant de touristes à vélo passent par Nantes Métropole. Sa situation est privilégiée car au croisement de deux grands itinéraires cyclables européens. La Loire à Vélo est l'itinéraire le plus abouti sur la métropole.

Nantes Métropole accueille les touristes à vélo avec considération : de nombreux prestataires Accueil Vélo®, la location privée et publique de vélos adaptée à un usage touristique et le stationnement sécurisé accessible pour les touristes à vélo. Les services et la promotion sont développés à leur attention, comme le démontre le projet « Nantes Vélo Tourisme ». Ce projet, premier du genre en France, positionne Nantes comme ville de référence française et européenne des city-breaks à vélo. Mais, c'est aussi **un outil de structuration de l'offre**.

La communication claire de l'offre vélotouristique via la rubrique « À vélo » sur le site web de l'OT de Nantes Métropole et le dossier de candidature déposé pour la labellisation « *Ville et territoire vélotouristiques* » confirment la prise en compte du tourisme à vélo comme une filière à part entière dans la métropole.

(ii) Les faiblesses

La traversée de La Vélodyssée n'est pas encore aussi performante que celle de La Loire à Vélo, notamment en termes de signalisation.

Côté communication, la priorité est mise sur les supports numériques, en plein essor. Mais, le développement des outils de communication, à la fois numériques et papier, complétés par l'installation de Relais informations service (RIS) s'avère crucial pour la promotion de l'offre et des services.

L'offre vélotouristique commence à se structurer via la convention entre Nantes Métropole, Le Voyage à Nantes et France Vélo Tourisme. Cependant, il n'existe pas à ce jour de mise en réseau des nombreux acteurs publics et privés autour du tourisme à vélo. **Une animation dédiée à la structuration de la filière tourisme à vélo à l'échelle de Nantes Métropole pourra donc à terme s'avérer utile.**

(iii) Le potentiel

Nantes, ville de taille moyenne, peut rivaliser avec l'attractivité des grandes villes. Elle a une belle carte à jouer pour se positionner comme destination urbaine d'excellence pour les touristes à vélo. Initiée par la convention entre Nantes Métropole, Le Voyage à Nantes et France Vélo Tourisme, la démarche Nantes Vélo Tourisme devrait soutenir la notoriété de la destination en regroupant l'ensemble des acteurs clés de la métropole.

Destination de city-break à vélo, mais aussi terre d'accueil pour les touristes itinérants, compte tenu de son positionnement au croisement de deux grands itinéraires cyclables européens, l'intérêt de Nantes à proposer un accueil privilégié aux touristes à vélo est fort. La perspective de création d'une halte vélo compilant l'ensemble des services nécessaires aux touristes à vélo est clairement identifiée. Reste à affiner le projet et à y associer les différents acteurs.

La Loire, un symbole fort pour Nantes Métropole ? Emblématique et fédératrice, la Loire a très longtemps été délaissée à Nantes. Consciente de cet enjeu, Nantes Métropole s'engage dans une démarche de reconquête du fleuve. **Le tourisme fluvestre alliant vélo et bateau pourrait être un moyen de booster son attractivité.** Au niveau régional, l'Agence régionale Pays de la Loire travaille sur le développement de l'offre fluvestre sur le fleuve. Certains bateaux font partie du réseau Accueil Vélo® ou proposent l'embarquement de vélos. Un zoom sur l'offre de séjours bateau & vélo montre que Nantes fait déjà l'objet d'une programmation de ce type. Le tour-opérateur allemand *Terranova* propose un séjour vélo & bateau sur la Loire et Nantes y figure comme ville de départ et d'arrivée.

6.5. Comment agir ?

Pour réussir le positionnement de Nantes Métropole comme destination urbaine de référence pour les touristes à vélo, cinq domaines d'action sont identifiés. Ces axes de travail complètent les efforts déjà engagés en termes de développement du tourisme à vélo.

① Structurer la filière tourisme à vélo dans Nantes Métropole

Mobiliser et mettre en réseau les acteurs publics et privés clés autour d'une démarche commune et partagée.

② Miser aussi sur l'EuroVelo 1 / La Véloodyssée

Assurer la visibilité de l'itinéraire sur le territoire nantais via un balisage clair et continu, à l'instar de La Loire à Vélo. Valoriser les points d'intérêt le long de l'itinéraire et mettre en place des aménagements dédiés.

③ Augmenter l'offre d'hébergements

Développer les hébergements adaptés le long de La Loire à Vélo et de La Véloodyssée dans Nantes Métropole. Assurer une offre diversifiée conforme aux différents types de touristes à vélo.

④ Créer une halte vélo

Affiner le projet de création d'une halte vélo pour les touristes à vélo en associant les acteurs clés.

⑤ Développer l'offre fluvestre

Diversifier les activités et faire du vélo un levier de revalorisation de la Loire dans Nantes Métropole.



MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

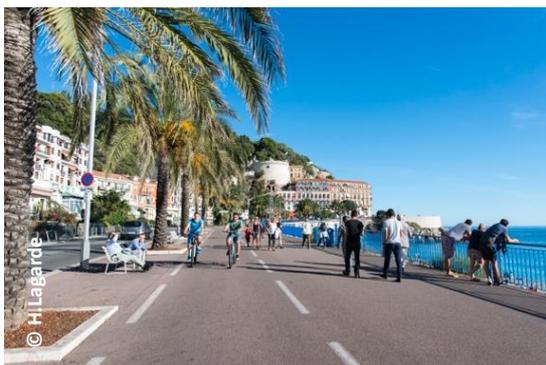


© OTC Nice Côte d'Azur

7.1. Le tourisme sur la Métropole Nice Côte d'Azur

Synonyme par excellence de soleil, de littoral et d'art de vivre méditerranéen, la Métropole Nice Côte d'Azur est non seulement une station balnéaire mondialement connue, mais aussi une ville d'art, d'histoire et de patrimoine culturel. Riche de musées et d'une grande diversité architecturale avec les maisons colorées du vieux Nice, des églises baroques, des immeubles haussmanniens, d'élégantes constructions Belle Époque ou arts déco, la métropole a des atouts et jouit d'une forte attractivité touristique que son importante fréquentation touristique vient confirmer. Des villes du littoral aux stations de ski du Mercantour, la Métropole Nice Côte d'Azur offre une topographie contrastée, composée à 80 % d'espace montagnard. Grâce à cette diversité, la métropole niçoise se présente comme terre privilégiée pour la pratique de nombreuses activités de plein air en raison de climat doux et ensoleillé.

Nice, terre des premiers voyageurs ? La Côte d'Azur était une des premières régions d'attraction touristique. Dès la seconde partie du XVIII^{ème} siècle, avec le début du « Grand Tour », Nice devient objet de découverte pour les jeunes aristocrates anglais, initiateurs de tout un mouvement touristique. Suivront des représentations littéraires et des récits de voyages. Dès les années 1760, de nombreux Britanniques sont séduits par les bienfaits du climat méditerranéen et se rendent à Nice pour se guérir. Les premières colonies d'hivernants y viennent et Nice devient capitale de la villégiature. Son originalité réside dans la double influence italienne et britannique de l'architecture balnéaire.



Quelle est l'ambition touristique de la Métropole Nice Côte d'Azur pour les années à venir ? Devenir la ville « verte » de la Méditerranée, la capitale de l'art de vivre méditerranéen et assurer la préservation de la richesse du patrimoine naturel, bâti et culturel. Le terrorisme qui a frappé l'Europe, la France et, en particulier, Nice le 14 juillet 2016 a ralenti le tourisme

- 49 communes
- 550 000 habitants
- 42 144 lits touristiques
- 5 millions de visiteurs par an dont 20 % touristes d'affaires | 40 % visiteurs français
- 1,5 milliard d'euros de retombées économiques liées au tourisme

de masse sur les grandes destinations, dont la Côte d'Azur, mais pas le tourisme diffus dans les territoires. Les Français et les clientèles internationales transforment leurs habitudes touristiques vers plus de lenteur, l'expérientiel et le lien humain.

7.2. La place du vélo dans la métropole

2008 marque l'année du changement de paradigme pour la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur dont l'espace public était principalement voué à la circulation automobile. La collectivité niçoise engage un travail de requalification de l'agglomération. Le but ? Reconquérir l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture. Projet ambitieux porté par plusieurs grandes actions : développement du tramway et d'un schéma de transport pour 2030, mise en place d'une tarification incitative pour les transports publics de la métropole et du département, mise en œuvre du service d'autopartage *Autobleue* dont la métropole était ville pionnière. À cela s'ajoute la requalification totale de la Promenade des Anglais, artère mythique de Nice, de 2015 à 2020. L'amélioration de la sécurité et la cohabitation des piétons et cyclistes sont les pierres angulaires de ce projet. L'espace mixte actuel sera élargi à 3,50 m et réaménagé en site propre, séparant piétons et vélos.

Réseau cyclable : 160 km
Vélobleu : 1750 vélos répartis sur 175 stations

Pour structurer les engagements en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle, un schéma directeur de transports urbains de Nice Côte d'Azur a été validé en 2009 pour les 20 ans à venir et un premier plan vélo a vu le jour en 2011. Ce dernier veut ancrer le vélo dans les modes de déplacement des niçois et quadrupler la part modale du vélo d'ici 2020. Selon la

dernière enquête ménage déplacements datant de 2008 / 2009 la part modale du vélo s'élève à 1,4 % à Nice et à 1 % sur tout le territoire métropolitain. Reste donc 3 ans pour la porter à 5,6 %. Les grandes lignes du plan vélo Nice 2020 ? Trois domaines d'action : infrastructure cyclable, services dédiés, information et sensibilisation au vélo.

Fort de ces investissements, la Métropole Nice Côte d'Azur est dotée d'un réseau cyclable de 160 km à ce jour, dont 75 km desservent la ville de Nice avec 37 % du réseau cyclable métropolitain en site propre (pistes cyclables). Nice a accueilli le 20^e congrès du Club des Villes et Territoires cyclables en 2013.

Pourquoi une part modale vélo si faible ? Il faut relativiser le constat. La dernière enquête ménage déplacements a été réalisée avant la mise en place du système de vélos en libre-service, Vélobleu. Son inauguration en juillet 2009 a donné un grand tour de roue à la pratique cyclable à Nice et en 2011 le service a été étendu aux communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. Sans oublier que la Métropole Nice Côte d'Azur est très collinaire. 500 à 1000 mètres de bande relativement plate longe le littoral, puis commencent les collines.



7.3. Le tourisme à vélo dans la métropole

(i) Accessibilité à vélo

Itinéraires cyclables inscrits au SN3V dans la Métropole Nice Côte d'Azur
EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo : 33 km

L'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo traverse la Métropole Nice Côte d'Azur sur 33 km en longeant le littoral. La continuité de l'itinéraire est pour le moment garantie sur 14 km entre le port de Nice et Marina Baie des Anges, à Villeneuve-Loubet, piste cyclable aussi connue sous le nom de « La Littorale ». Restent 19 km à aménager sur le territoire métropolitain avec de fortes contraintes liées au trafic et au relief. La bande littorale de Nice fait les frais de la grande urbanisation de la Côte d'Azur. Pour cela, il n'est pas toujours évident d'aménager des espaces réservés au vélo. Des projets d'aménagement en collaboration avec la région

Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) sont en cours d'étude pour la section manquante de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo en vue de sa **continuité sur la Métropole Nice Côte d'Azur d'ici 2020**. Côté jalonnement, la signalétique directionnelle de l'EuroVelo 8 est mise en place dans la métropole.

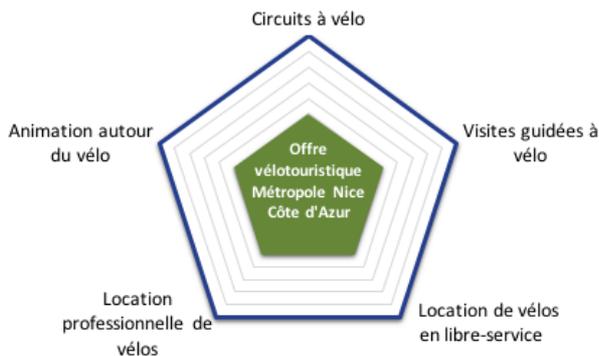
Quelle connexion entre le réseau cyclable métropolitain et l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo ? La prise de conscience de la traversée par l'EuroVelo 8 est récente. Le réseau cyclable métropolitain est pour l'instant partiellement connecté avec l'itinéraire européen. Exemple : la liaison gare Thiers de Nice - EuroVelo 8 n'est pas encore jalonnée. De manière générale, l'EuroVelo 8 est encore largement discontinu, mais son ouverture est prévue dès l'été 2018. Dans le cadre de la rénovation de la gare, un



stationnement vélo fermé et sécurisé est prévu sous le parvis de la gare Thiers. Il faudra vérifier si cette vélostation s'adresse également à un usage touristique.

Privilégier l'intermodalité est l'une des trois grandes orientations assignées du cadre d'intervention de la région PACA. Elle soutient les collectivités qui équipent les gares, pôles d'échanges et équipements publics de stationnement pour les vélos. Ainsi, la Métropole Nice Côte d'Azur assure le stationnement vélo le long de la ligne du tramway ainsi qu'aux abords des gares ferroviaires. En écho à cet objectif régional, le transport de vélos, dans la limite des places disponibles, est possible dans les TER de PACA. Mais, la priorité est mise sur le stationnement en gare.

(ii) Offre



Ville étape de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo, point de départ de boucles cyclosporives et point d'arrivée de la Route des Grandes Alpes, le potentiel pour attirer et accueillir les touristes à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur est fort. Son offre vélotouristique est à l'image de la diversité paysagère dont la métropole est dotée. L'ambition de la métropole ? **Proposer une offre attractive aux différentes clientèles touristiques : cyclosporive, familiale ou touristes urbains.** Avec la Promenade des Anglais et « la Littorale » de Nice à Cagnes-sur-Mer, le parcours à vélo le long du littoral, accessible à tous, offre une belle vue dégagée sur la côte méditerranéenne.

Par le biais du département des Alpes-Maritimes, des boucles cyclotouristiques jalonnées ont été mises en place dont certaines se situent (partiellement) sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur. Ces parcours à vélo, dédiés à la découverte de l'arrière-pays de Nice, vont de quelques heures à 2 jours. Construire une offre aboutie de boucles cyclo est d'ailleurs une particularité de la région PACA qui cible ainsi principalement un public sportif. Peut-être que l'engouement croissant pour les vélos électriques ouvrira l'offre de boucles cyclotouristiques à un public plus large. Outre ces boucles à vélo, le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur est propice à la pratique du VTT avec une multitude de sentiers et pistes de différents niveaux.



Depuis l'été 2014 l'opérateur *Ebike Riviera Tour* propose des visites guidées en VAE des panoramas et collines niçoises entre autres. Pour *Ebike Riviera Tour*, le vélo, et d'autant plus le VAE, est un excellent moyen pour visiter et promouvoir la ville de Nice et ses alentours. L'opérateur cherche à dépasser la simple balade à vélo pour la combiner avec diverses activités : dégustation de spécialités niçoises, sortie en kayak de mer ou en paddle... Ces visites guidées en VAE permettent aux touristes de découvrir les multiples facettes de la Métropole Nice Côte d'Azur. Les tarifs vont de 17 euros à 50 euros. La clientèle ? Il y a une forte majorité de touristes étrangers, notamment des Américains, Canadiens, Anglais et Australiens et très peu de Français. En complément de l'offre de visites guidées en VAE, *Ebike Riviera Tour* propose la location de vélos depuis 2015. Vélos urbains, vélos de route et VAE sont mis à disposition tout au long de l'année.

7 boucles cyclotouristiques du département des Alpes-Maritimes

Balade familiale : La Villeneuve (10 km, 84 m de dénivelé)

Boucles cyclosporives : Autour du Col de Vence (55 km, 1034 m de dénivelé | 86 km, 1737 m de dénivelé)

Boucles de découverte touristique : La Route des Balcons d'Azur (114 km, 1253 m de dénivelé), Les Gorges du Loup (35 km, 553 m de dénivelé), Sur la Route des Peintres (37 km, 688 m de dénivelé), Les Boucles de Levens (16 km, 374 m de dénivelé | 60 km, 809 m de dénivelé), Les Balcons de l'Estéron (88 km, 1679 m de dénivelé)

Position**	Origine	Nombre de clients**
1.	France	49 337 (-2 715)
2.	Royaume-Uni	2 775 (+375)
3. (+1)	Allemagne	1 765 (+125)
4. (-1)	Italie	1 759 (+84)
5.	Amérique du Nord/Centrale	1 319 (+132)
6.	Suisse	1 145 (-23)
7.	Pays-Bas	921 (+136)
8.	Irlande	638 (-142)
9. (+1)	Suède	631 (+21)
10. (-1)	Belgique	586 (-43)

**Entre parenthèse, évolution p/r à 2014

Clients Vélobleu (2015)

Source : Métropole Nice Côte d'Azur

Avec 1750 vélos répartis sur 175 stations, **Vélobleu incarne le coup d'accélérateur au programme d'aménagements cyclables, un mode de déplacement pour les Niçois, mais aussi un objet d'attrait touristique.** Sept ans après son inauguration, le bilan de Vélobleu est très positif : 7 752 430 locations ont été réalisées entre 2009 et avril 2016 et 98 différentes nationalités de clients.³ Depuis septembre 2010, il est possible de louer jusqu'à cinq vélos depuis un seul compte créé. En réflexion, la mise en place d'un système de VAE en libre-service pourrait apporter une réponse à la topographie particulière de la Métropole Nice Côte d'Azur.



Quid de l'événementiel vélo ? Outre la Fête du Vélo avec des animations sur Nice et Cagnes-sur-Mer et les activités autour du vélo pendant la semaine européenne de la mobilité au mois de septembre, des grands événements sportifs tels que la course cycliste Paris – Nice amplifient la notoriété de Nice dans le monde du vélo. Cet écho médiatique fort lui confère une image très largement cycloportive.

³ Métropole Nice Côte d'Azur, 2015

La Métropole Nice Côte d'Azur est également une étape des séjours à vélo programmés par des tour-opérateurs. Un zoom sur la programmation de séjours à vélo montre que Nice figure déjà comme ville de départ ou d'arrivée ; à l'instar de *France Bike*, tour-opérateur allemand qui propose un séjour itinérant à vélo sur la Côte d'Azur de Saint-Raphaël à Nice.

(iii) Services

Progressivement les prestataires privés sont sensibilisés à l'accueil des touristes à vélo. Le département des Alpes-Maritimes a mis en place le dispositif *Charte Accueil Alpes-Maritimes à Vélo*. Son objectif ? Engager les professionnels à adapter leurs services et équipements aux besoins des touristes à vélo. Actuellement, 9 hébergeurs niçois sont signataires de cette charte. La Métropole Nice Côte d'Azur, terre potentielle pour le déploiement de la marque Accueil Vélo ? Forte de sa volonté la région PACA a signé la convention en février 2017 pour déployer Accueil Vélo® le long de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo.

La Métropole Nice Côte d'Azur dispose d'une offre riche de location et réparation de vélos : à ce jour, 23 prestataires y sont recensés. Reste à assurer que leurs services proposés correspondent aux attentes des touristes à vélo. Le *Café du cycliste*, situé en plein cœur du vieux port, constitue un espace de convivialité pour les cyclistes et touristes à vélo. L'occasion de prendre un verre, utiliser les consignes et faire réviser le vélo. Quid du **stationnement** ? Pour l'instant, la Métropole Nice Côte d'Azur dispose uniquement d'arceaux avec 3300 places de stationnement pour les deux-roues (vélos et motos) disponibles sur la commune de Nice. L'objectif est d'installer 11 000 places pour les deux-roues à horizon 2020 à l'échelle de la métropole.

Les clientèles vélo sont très diverses dans la Métropole Nice Côte d'Azur : touristes itinérants à vélo, clientèle familiale, cycloportifs, **d'où une vraie complexité à développer une offre vélotouristique riche et attractive qui réponde aux différentes attentes des clientèles.**

9 hébergeurs niçois signataires de la Charte Accueil Alpes-Maritimes à Vélo

(iv) Communication

La couverture médiatique des grands événements cycloportifs assure une notoriété à la Métropole Nice Côte d'Azur dans le monde du cyclisme. Mais, la métropole communique-t-elle sur son offre vélotouristique ? La rubrique « Nice à vélo » sur le site web de l'OTC de Nice Côte d'Azur recense les hébergements engagés dans la « Charte Accueil Alpes-Maritimes à Vélo » et les informations portant sur Vélobleu. Tous les documents téléchargeables sur le site sont disponibles en version papier à l'accueil de l'OTC. Le site web de la métropole a lui aussi une rubrique dédiée où le vélo est affiché comme mode de déplacement à part entière. Preuve que le territoire niçois est une terre d'exception pour la pratique du VTT, un site web de la métropole dédié au VTT a vu le jour en 2015.

Au-delà de la communication à l'échelle métropolitaine, le département des Alpes-Maritimes cherche à assurer une meilleure visibilité de l'offre vélotouristique départementale et, plus précisément, des boucles cyclotouristiques dont celles qui concernent la Métropole Nice Côte d'Azur.



La traversée par l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo commence à être prise en compte dans les supports de communication et l'itinéraire figure sur la carte des boucles cyclotouristiques des Alpes-Maritimes.

Quid de la communication nationale ? La labellisation *Ville vélotouristique* en 2012 a créé un effet vitrine pour Nice et a réussi à augmenter la visibilité de la destination « Nice à vélo » par le biais du site et des supports de communication de la FFCT. Un topoguide « Nice à vélo » a également vu le jour en 2009. Sous l'angle découverte du patrimoine et de l'histoire de Nice, 20 circuits à vélo y sont présentés.

L'offre vélotouristique de la métropole niçoise fait l'objet d'une communication auprès des professionnels. Des accueils presse de Nice ou de la Côte d'Azur autour du vélo sont organisés et ciblent principalement la presse cycloportive.

(v) Gouvernance

La Métropole Nice Côte d'Azur participe au **comité d'itinéraire** de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo piloté par la région PACA. **L'intérêt d'une étroite collaboration entre la métropole niçoise et la région PACA sur le vélo est fort.** Mais, quelle est la structuration à l'échelle métropolitaine ? Pour le moment, la métropole ne dispose ni d'un service référent pour le tourisme à vélo, ni d'un service pour la mobilité à vélo et l'OTC n'a pas de référent spécifique sur le tourisme à vélo. Si la Charte Accueil Alpes-Maritimes à Vélo est un outil important pour sensibiliser les professionnels aux enjeux associés au développement du tourisme à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur, elle n'assure pas de coordination autour de cette marque. Élus ou professionnels (hébergeurs, restaurants, loueurs de vélos, réparateurs de vélos, etc.) sont chacun le maillon d'une chaîne qu'il s'agit de fédérer.

« Alpes-Maritimes à vélo » sur www.departement06.fr

- 1) Carte des boucles cycloportives, cyclotouristiques et des balades famille
- 2) Description, fiche téléchargeable et carte téléchargeable pour chaque boucle
- 3) Informations sur l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo

7.4. Forces, faiblesses et potentiel

(i) Les forces

Le climat doux et ensoleillé de la Métropole Nice Côte d'Azur est favorable à la pratique du vélo. La métropole est dotée de nombreux attraits touristiques grâce à sa diversité paysagère entre littoral et arrière-pays, avec le croisement des cultures, l'influence architecturale britannique et italienne, l'art de vivre méditerranéen et le vélo est un excellent moyen de les découvrir.

De par la volonté de redonner une place aux modes alternatifs à la voiture dans la métropole, des projets ambitieux émergent. Le vélo y trouve sa place en tant que mode de déplacement à part entière. Est-ce que le paysage collinaire est une contrainte ? Consciente de sa topographie particulière, la métropole s'engage à développer l'usage du VAE : via l'aide à l'achat d'un VAE depuis 2011 et une réflexion sur la mise en place d'un système de VAE en libre-service. Si le système Vélobleu a donné un coup d'accélérateur à la politique et aux aménagements cyclables pour la mobilité dans la métropole, les données de location montrent que c'est aussi un vrai outil d'attrait touristique et un moyen de découvrir Nice autrement.

En termes d'accueil des touristes à vélo, les prestataires, notamment les hébergeurs, commencent à être sensibilisés à l'intérêt d'investir dans des services adaptés aux touristes à vélo. Reste à poursuivre les efforts.

Avec une large offre de boucles cyclotouristiques, de sentiers et pistes VTT la métropole est incontestablement une terre de vélo. La prise de conscience de la traversée par l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo est récente, mais la volonté de l'intégrer dans le paysage de la Métropole Nice Côte d'Azur est forte.

(ii) Les faiblesses

Sans surprise, la métropole niçoise, mondialement connue, connaît une forte affluence touristique. L'augmentation de la fréquentation touristique n'est pas un enjeu pour elle. Dans ce contexte, le développement du tourisme à vélo apparaît comme une possibilité, mais pas comme une thématique prioritaire.

À ce jour, la métropole manque d'un réseau cyclable continu et sécurisé qui desserve ses principaux points d'intérêt. C'est un frein essentiel au développement de la pratique du vélo, utilitaire ou touristique. Les associations de cyclistes urbains auraient un rôle à jouer pour soutenir et formuler des propositions sur les aménagements cyclables. Si nombreux sont les clubs cyclosporifs dans la Métropole Nice Côte d'Azur, il lui manque en revanche une association de cyclistes urbains forte et structurée.

De grands progrès restent à faire en matière de stationnement sécurisé vélo. Dans le cadre de sa rénovation, la gare Thiers de Nice sera dotée d'une vélostation. Sera-t-elle adaptée aux touristes à vélo ?

Et quid du stationnement sécurisé pour vélos à proximité des points d'intérêt ?

Autre faiblesse : la structuration de la filière tourisme à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur. **L'offre vélotouristique existe, mais elle est dispersée et sa gouvernance manque de globalité et de coordination.** Développer le tourisme à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur reviendrait donc à créer une démarche commune autour des diverses cibles touristiques du vélo en associant les acteurs publics et privés.

(iii) Le potentiel

Arpenter Nice à vélo, c'est la découvrir sous un nouvel angle. Un positionnement sur le tourisme à vélo permettrait de développer une nouvelle facette pour la destination Nice Côte d'Azur et de diversifier l'image actuelle, très largement associée à une pratique cyclosporive. Certes, Nice connaît une forte affluence touristique, mais le développement du tourisme à vélo est un moyen d'étaler la fréquentation touristique aux ailes de saison. Au vu de la météo clémente de Nice, l'activité vélotouristique peut facilement s'envisager du mois d'avril au mois d'octobre, voire plus longuement encore.

L'enjeu pour l'intégration de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo dans le paysage urbain de la Métropole Nice Côte d'Azur est fort. Étant la seule métropole traversée par l'EuroVelo 8 sur le littoral français, Nice a un rôle à jouer en tant que porte d'entrée et de sortie de ce grand itinéraire cyclable. **Positionner Nice comme point majeur de l'EuroVelo 8, c'est l'inscrire dans sa tradition d'accueil des touristes itinérants.** Également support pour la mobilité quotidienne des Niçois, l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo représentera à n'en pas douter un axe structurant du réseau cyclable métropolitain et des boucles cyclotouristiques. Reste à assurer la continuité de l'itinéraire et sa mise en tourisme sur le territoire niçois.

Aujourd'hui destination touristique mondialement connue, quelle place Nice veut elle occuper dans l'imaginaire touristique dans les années à venir ? L'ambition est d'en faire une ville « verte » de la Méditerranée et la capitale de l'art de vivre méditerranéen. Le vélo, n'est-il pas un excellent outil pour y répondre ? Certes, la Métropole Nice Côte d'Azur est dotée d'une topographie capricieuse, mais

l'engouement croissant pour le VAE ouvre l'accès au vélo pour un public plus large.

7.5. Comment agir ?

Les six domaines d'action suivants semblent la clé du succès pour développer davantage le tourisme à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur.

① Structurer l'offre

Coordonner une démarche commune et animée autour du développement du tourisme à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur en ciblant les diverses clientèles touristiques vélo. Mobiliser et impliquer les acteurs clés du tourisme et de la filière vélo dans ce projet collectif.

② Sensibiliser les acteurs publics et privés

Poursuivre les efforts en matière de sensibilisation des acteurs au potentiel du tourisme à vélo. La prise de conscience et la volonté des acteurs sont indispensables pour développer le tourisme à vélo dans la Métropole Nice Côte d'Azur.

③ Développer les aménagements cyclables

Assurer la sécurité et la continuité cyclable sur l'ensemble du territoire métropolitain. Desservir les principaux points d'intérêt touristique via le réseau cyclable métropolitain.

④ Assurer une meilleure visibilité de l'EuroVelo 8 / La Méditerranée à vélo

Achever la réalisation et amplifier la visibilité de ce grand itinéraire cyclable traversant la métropole que ce soit auprès des touristes (Français et étrangers) ou des Niçois. Soigner la mise en tourisme de l'EuroVelo 8 en indiquant les points d'intérêt via la signalétique touristique et assurer sa connexion avec les boucles à vélo (si possible).

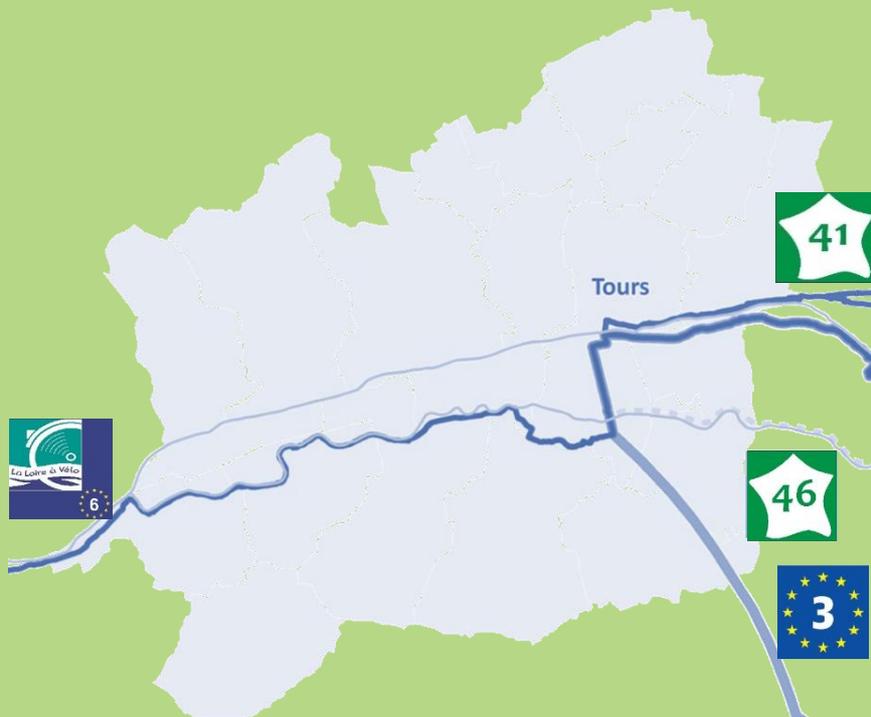
⑤ Développer l'accueil

Amplifier une offre et des services d'accueil adaptés (hébergements, sites de visite, stationnement sécurisé vélo) sur l'ensemble du territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur. Assurer une offre conforme aux besoins des différents types de clientèle vélo (familiale, cyclosportive, itinérants à vélo).

⑥ Communiquer sur l'offre vélotouristique

Assurer une communication claire, homogène et rassemblée de l'offre vélotouristique en valorisant sa diversité. Communiquer au travers d'images inhabituelles pour diversifier l'image touristique pour le moment très cyclosportive de la Métropole Nice Côte d'Azur.





TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE



© David Darrault / Agence Départementale du Tourisme de Touraine

8.1. Le tourisme sur Tours Métropole Val de Loire

"Tours a été et sera toujours les pieds dans la Loire, comme une jolie fille qui se baigne et joue avec l'eau [...] : cette ville est rieuse, amoureuse, fraîche, fleurie, parfumée mieux que toutes les autres villes du monde" Honoré de Balzac, Les Contes drolatiques.

- 22 communes
- 294 134 habitants
- 20 745 lits touristiques
- 1,2 million de nuitées marchandes (2014)
- 6000 emplois liés à l'activité touristique (au plus fort de la saison)

Tours Métropole Val de Loire bénéficie d'une situation privilégiée. Elle est la porte d'entrée d'une destination touristique prestigieuse : le Val de Loire. Une ville étape importante pour les touristes itinérants. Intramuros, l'agglomération est empreinte d'époques et de styles variés qui forment un patrimoine d'une grande richesse. Ville d'art et d'histoire, cité gallo-romaine, capitale du royaume de France aux XV^{ème} et XVI^{ème} siècles... grâce à une politique de restauration urbaine au début des années soixante, Tours a su conserver ses trésors.

Dotée d'une offre touristique riche et variée entre urbain et nature, **Tours Métropole Val de Loire conjugue patrimoine bâti, culturel, gastronomique, vitivinicole et espaces verts.** Ses nombreux jardins et parcs conservent son statut de « Jardin de la France ». Les jardins remarquables du Château de Villandry sont en harmonie avec l'élégance sobre de l'architecture du château. L'ancien palais de l'Archevêché, ouvert au public en tant que musée, est entouré d'un somptueux jardin.

La Loire est l'atout touristique indéniable de Tours Métropole Val de Loire. À l'instar des guinguettes ligériennes, balades dans les embarcations traditionnelles des bateliers sur la Loire ou le Cher, **des initiatives émergent pour mettre en valeur le patrimoine fluvial et pour réinscrire les rivières dans le paysage urbain de l'agglomération tourangelle.**

8.2. La place du vélo dans l'agglomération

Le vélo tient une place importante dans les politiques de l'agglomération tourangelle. Le premier plan de déplacements urbains a vu le jour en 2003 et a été amendé en 2013 suite à une enquête publique. Ce plan actualisé vise à diminuer la place de la voiture

particulière et privilégier les transports collectifs. Le vélo se présente donc comme l'un des grands objectifs.

L'agglomération a pour objectif une part modale vélo de 9 % en 2023 ce qui correspond à une augmentation de 5,5 % par an. Selon la dernière enquête ménage réalisée en 2008, la part modale du vélo sur l'ensemble du territoire communautaire s'élève à environ 4 %. Plus on se rapproche du cœur de l'agglomération, plus l'usage du vélo augmente.

Pour développer l'usage du vélo et les déplacements en transports publics, le plan de déplacements urbains prévoit 66 actions réparties en 5 axes : privilégier les modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle, garantir la mobilité pour tous, construire la ville des courtes distances, mieux organiser la mobilité motorisée et partager une culture de la mobilité.

Parallèlement, Tours Métropole Val de Loire a pour ambition de développer des grands axes pour amplifier le maillage cyclable. En complément de l'aménagement de ces axes rapides, le projet de location de VAE de longue durée est en cours de réalisation. Le but ? Encourager l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Pour ce faire, le VAE semble plus adéquat car l'agglomération est vallonnée avec les pentes raides des Coteaux de la Loire au nord et au sud de la plaine.

Depuis 2005, à l'occasion de la Fête du vélo, Tours Métropole Val de Loire et l'agence d'urbanisme de l'agglomération éditent un plan recensant tous les aménagements cyclables de l'agglomération. Le réseau cyclable de l'agglomération tourangelle comprend les zones 30, très présentes sur la presqu'île de Tours entre la Loire et le Cher, et compte 400 km à ce jour.

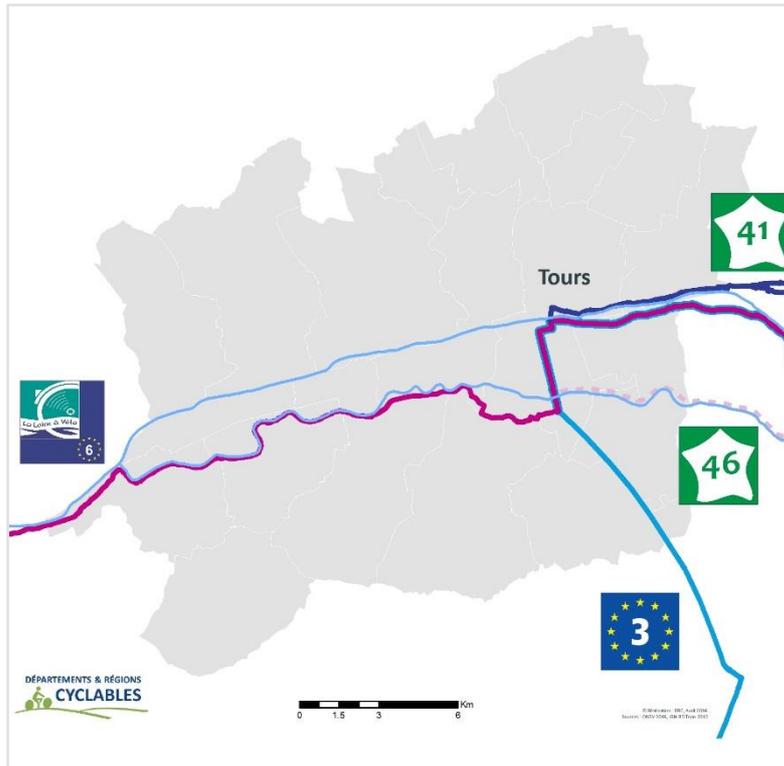
Les engagements de Tours Métropole Val de Loire visent à développer la pratique quotidienne du vélo d'une part et la pratique vélotouristique en plein essor d'autre part : structuration de la politique cyclable à l'échelle de l'agglomération via le plan de déplacements urbains et le schéma directeur cyclable, poursuite des efforts en matière de mise en tourisme de La Loire à Vélo. Les réalisations menées à bien ces dernières années sont nombreuses. Ainsi, le pont

Réseau cyclable : 400 km
Part modale vélo : 4 % dans Tours Métropole Val de Loire
Vélociti : location de vélos de longue durée

Wilson, un des plus vieux ponts de Tours auparavant voué à la voiture, a fait l'objet d'une requalification dans le cadre de la construction de la première ligne de tramway.

8.3. Le tourisme à vélo dans l'agglomération

(i) Accessibilité à vélo



L'agglomération tourangelle se présente comme un vrai carrefour d'itinéraires cyclables. L'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo traverse l'agglomération d'ouest en est sur 34 km. Elle longe la Loire jusqu'au centre de Tours et, après avoir traversé la ville de Tours du nord au sud, file vers le Maine-et-Loire. L'EuroVelo 3, dont le tracé est en partie superposé avec celui de La Loire à Vélo, notamment dans la partie du centre-ville de Tours, parcourt l'agglomération d'est en sud-est sur 21 km. La V41, dont 9 km se trouvent sur le territoire communautaire, et les 6 km de la V46 complètent l'offre de grands itinéraires cyclables de l'agglomération. L'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo est la plus fréquentée par les touristes à vélo. **L'agglomération tourangelle est l'une des premières agglomérations à avoir aménagé La Loire à vélo**, entre 2004 et 2007. Le co-financement et le rôle moteur de la région Centre-Val de Loire ont porté les fruits. Aujourd'hui, la question du renouvellement des aménagements cyclables de La Loire à Vélo

Itinéraires cyclables inscrits au SN3V dans Tours Métropole Val de Loire
EuroVelo 6 / La Loire à Vélo : 34 km
EuroVelo 3 : 21 km
V41 : 9 km
V46 : 6 km

commence à se poser en particulier après les épisodes de crue de la Loire ou du Cher.

L'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo, un axe structurant pour le réseau cyclable de l'agglomération ? Même si le réseau cyclable préexistait, **La Loire à Vélo est devenue une colonne vertébrale du réseau cyclable** en lui conférant une meilleure lisibilité. Outil de tourisme, certes, l'aménagement de La Loire à Vélo a aussi donné un coup de pouce à la pratique utilitaire du vélo dans l'agglomération tourangelle. L'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo est entièrement jalonnée sur le territoire communautaire. Preuve que l'itinéraire est pensé dans une perspective touristique, il dessert les principaux points d'intérêt touristique de Tours Métropole Val de Loire. La signalétique combinée EuroVelo 6 / La Loire à Vélo et EuroVelo 3 dans la ville de Tours assure la lisibilité des itinéraires dans l'agglomération. Pour ce qui est de la V41, sa continuité est garantie sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire et les panneaux de jalonnement ont été installés courant 2016. À *contrario*, la V46 manque de continuité.

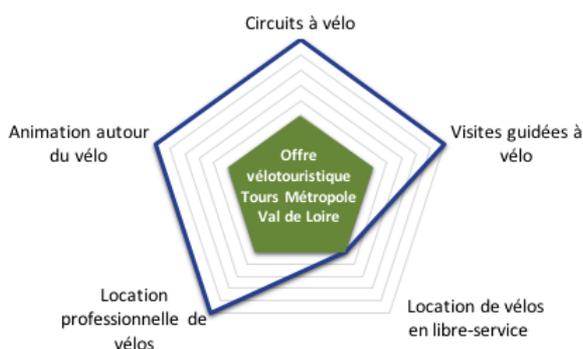
En raison de l'intérêt du tourisme à vélo, les points d'intérêt sont majoritairement desservis par des aménagements cyclables. Mais le centre de Tours est assez contraint ce qui complique l'aménagement des espaces réservés au vélo. Dans le respect de la signalisation réglementaire sur l'information locale, les principaux points d'intérêt sont intégrés dans la signalétique urbaine. L'agglomération tourangelle étant ville carrefour de quatre itinéraires cyclables, il est d'autant plus important d'y assurer l'intermodalité avec les trains. L'opération Interloire permet d'embarquer



gratuitement et sans réservation les vélos dans les trains régionaux pendant la période estivale entre Orléans - Le Croisic. Il s'agit d'un cas unique en France. L'opération connaît un grand succès, même si les places réservées aux vélos sont limitées. D'où la nécessité de créer une offre alternative au transport de vélos dans les trains. Le développement du stationnement sécurisé dans le périmètre de la gare de Tours est un enjeu identifié par Tours Métropole Val de Loire. Pour le moment, la gare Tours centre, ainsi que la gare TGV de St-Pierre-des-Corps ne sont pas adaptées à l'accueil des touristes à vélo. Le manque d'une vélo-station sécurisée adaptée à un usage touristique est particulièrement montré du doigt.

Pour ce qui est du rabattement depuis la gare de Tours centre, La Loire à Vélo est indiquée via une signalétique extérieure et des panneaux d'informations le long de la station du tram à côté de la gare. D'ailleurs, Tours se situe au cœur d'un axe ferroviaire français : à 55 minutes en TGV de Paris et liaison directe avec Roissy en 1h35. Positionnement fort en termes d'accessibilité de Tours pour les Parisiens, mais aussi pour les clientèles touristiques étrangères. Est-ce que ce positionnement est adapté au vélo ? Oui, si les emplacements réservés aux vélos dans les TGV augmentent et si la location de vélos sur Tours en sortant du train est possible.

(ii) Offre



La Loire à Vélo est un des attraits touristiques de l'agglomération tourangelle. Les chiffres de fréquentation sont parlants : 79 000 passages cumulés en 2014 et 91 184 passages en 2015. **Une progression de +15,4 % par rapport à 2014 au compteur de Savonnières**, le point de passage le plus important pour La



Loire à Vélo dans Tours Métropole Val de Loire⁴. Les touristes à vélo, parfois par groupes entiers, sont de plus en plus fréquents dans l'agglomération. Une image rare il y a encore quelques années.

Fort de son ambition touristique, La Loire à Vélo traverse le centre-ville de Tours et dessert de nombreux points d'intérêt touristique. Exemple : le Château de Villandry, l'un des sites les plus visités de l'agglomération tourangelle avec 340 000 visiteurs par an⁵, est situé sur l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo. Mais comment l'agglomération tourangelle connecte son offre touristique riche et variée avec les grands itinéraires cyclables qui la traversent ? Geovélo propose de nombreuses balades en Touraine pour découvrir patrimoine et nature. Une offre riche et variée qui s'adresse à un large public. Pour chaque boucle à vélo, les hébergements, lieux de restauration et points d'intérêt le long du parcours sont indiqués. Le QR-Code permet de retrouver chaque balade à vélo sur l'application mobile. L'outil de Geovélo, connu comme un calculateur d'itinéraires à vélo selon différents niveaux, a d'ailleurs été développé à Tours.

L'offre de circuits à vélo est complétée par les boucles cyclotouristiques de l'Agence départementale du tourisme de Touraine. Orientées sur la forêt, la vallée, les vignes et la campagne bucolique, peu proposent l'agglomération tourangelle comme thématique.

Côté visites guidées, l'OT Tours Val de Loire en collaboration avec le service patrimoine, propose des visites guidées à vélo. D'une durée de 2 heures, ces visites guidées offrent la découverte de différentes facettes de Tours. Mais, cette offre reste à dynamiser. Les visites à vélo accompagnées par des Greeters sont également proposées.

⁴ CRT Centre-Val de Loire

⁵ Château de Villandry

Quelle promotion de la destination « Tours à vélo » via l'événementiel ? Le 11 septembre 2016 Tours a accueilli pour la première fois l'événement Vélotour dans le cadre des « Échappées à vélo » de la région Centre-Val de Loire. Créé en 2006 à Dijon, le concept de Vélo-



tour consiste à visiter à vélo les lieux insolites, incontournables, inconnus, voire souvent fermés au public d'une ville. Lieux historiques et culturels, jardins secrets et ancienne abbaye étaient au menu de la première édition à Tours. Par son caractère festif, convivial et familial l'événement fait également de la pédagogie sur le vélo et vise à redonner le goût à la pratique. À ce titre, l'événement Vélotour cible un public de cyclistes plutôt occasionnels pour lui faire redécouvrir la pratique. Environ trois quarts des 4000 à 8000 participants par événement sont des familles. Ces animations autour du vélo sont complétées par la Fête du vélo qui a pour objectif de promouvoir la pratique du vélo auprès des habitants de l'agglomération tourangelle.

Contrairement à d'autres villes françaises, Tours Métropole Val de Loire a privilégié **la mise en place d'un système de location de vélos de longue durée, Vélociti**.

Quid de l'offre de séjours à vélo dans l'agglomération et ses alentours ? L'OT Tours Val de Loire commercialise des séjours sur son territoire et propose un séjour à vélo de 2 jours sur La Loire à Vélo, de Tours à Villandry ou à Rochecorbon. L'agglomération tourangelle figure bien évidemment dans la programmation de séjours à vélo des tour-opérateurs. Le séjour à vélo dans la Vallée des rois de Tours à Saumur du tour-opérateur français Abicyclette en est un exemple. Il propose la découverte de la vieille ville de Tours et des rives de la Loire et du Cher.

Geovélo Touraine – boucles à vélo dans Tours Métropole Val de Loire

- Circuit 1 – « Saint-Cyr, un balcon sur la Loire » (10 km)
- Circuit 2 – « Une cité cheminote entre Loire et Cher » (12 km)
- Circuit 3 – « Regards d'architectures » (8 km)
- Circuit 4 – « Les insolites » (7 km)
- Circuit 5 – « Confluence Loire et Cher » (13 km)

(iii) Services

Comment les touristes à vélo sont-ils accueillis dans Tours Métropole Val de Loire ? L'OT intercommunal Tours Val de Loire situé en face de la gare de Tours centre, les antennes saisonnières de Rochecorbon,

Luynes et Villandry et les prestataires labellisés Accueil Vélo sont des points d'accueil pour les touristes à vélo dans l'agglomération. En juin 2016, Tours comptait 42 établissements Accueil Vélo®. Les services

42 établissements Accueil Vélo © dans Tours Métropole Val de Loire
 35 hébergements
 1 loueur de vélos
 5 sites de visite
 OT Tours Val de Loire et l'antenne à Villandry

proposés par le loueur de vélos Détours de Loire est en parfaite adéquation avec les besoins des touristes itinérants à vélo. La mise à disposition de VTC, treks, tandems, VAE et vélos de route est complétée par des services de transfert de bagages, livraison de vélos, guidage et accompagnement bilingue à vélo, réparation de vélos et consignes pour les bagages. Le service de consignes repose globalement sur les initiatives des prestataires privés, comme le bar-restaurant à côté de l'OT Tours Val de Loire par exemple. Pour améliorer les conditions d'accueil des touristes itinérants à vélo, l'implantation d'abrycyclos est programmée dans les deux campings communautaires de St-Avertin et de Savonnières. **Les unités d'hébergement simples et peu coûteuses à destination des familles et des jeunes, permettent de diversifier la gamme des hébergements touristiques adaptés aux cyclistes.** L'intérêt pour accueillir au mieux les touristes à vélo est fort. Le besoin d'une vraie halte dédiée aux touristes à vélo est clairement identifié. L'agglomération pilote le projet de création d'une Maison du vélo pour proposer un panel de services vélo à un seul endroit : accueil, information touristique, espace convivialité, sanitaires

(WC, douches), consignes, atelier (réparation, gonflage, nettoyage), connexion wifi, vente de cartes et topoguides, mise à disposition d'une tablette tactile pour préparer les balades à vélo et bornes de recharge de batteries de VAE.

La maison sera aménagée en face de l'OT, à deux pas de la gare. Ce projet ambitieux permettrait d'exploiter tout le potentiel de tourisme à vélo dans l'agglomération tourangelle, mais il tarde à se concrétiser. Initialement prévue pour 2016, son inauguration est repoussée au juillet 2017.

En parallèle, Tours travaille sur un deuxième projet d'envergure : le stationnement vélo. Bien que l'agglomération soit dotée d'une offre riche d'arceaux vélos, leur répartition sur le territoire communautaire mérite d'être révisée. Exemple : le centre historique de Tours manque de stationnement vélos. En termes de stationnement sécurisé vélo, 7 parcs à vélo sont répartis aux abords de la ligne du tramway qui sont plus adaptés aux usagers quotidiens qu'aux touristes à vélo. Un schéma stationnement vélo est en cours de réflexion.

(iv) Communication

La stratégie de promotion de la destination Tours s'appuie sur des valeurs de nature et patrimoine. La communication repose surtout sur les supports numériques.

Côté print, le plan vélo de l'agglomération tourangelle est disponible dans les mairies, l'OT, les campings et au local du Collectif Cycliste 37. Les tracés de l'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo, de l'EuroVelo 3 et de la V41 figurent sur ce plan ainsi que les points d'intérêt touristique, les services et équipements dédiés aux touristes à vélo (parkings vélo, stations de gonflage vélos, vélocistes, points d'eau, aires de pique-nique, toilettes publiques, campings).

(v) Gouvernance

Tours Métropole Val de Loire peut se positionner comme une destination urbaine attractive pour les touristes à vélo. Mais à ce jour, la filière du tourisme à vélo dans l'agglomération tourangelle est peu coordonnée. L'intérêt pour le développement du tourisme à vélo est fort, mais pour le moment il n'y a ni au sein de l'agglomération, ni à l'OT une personne en charge du tourisme à vélo. Des premières démarches ont été entamées pour impliquer les acteurs clés de la ville et de l'agglomération dans le projet de destination « Tours à vélo » via un groupe de travail autour du vélo porté par la ville de Tours en associant l'agglomération. **L'étroite collaboration de Tours Métropole Val de Loire avec la région Centre-Val de Loire donne à la structuration de l'offre vélotouristique une dimension plus large.**

Conscients de l'enjeu de l'accueil réservé aux touristes à vélo, de nombreux hébergeurs sont en contact direct avec les loueurs de vélos. Le Collectif Cycliste 37 est doté d'une expertise solide pour accompagner la construction d'un réseau cyclable qualitatif. Pourtant, le tissu associatif se dit peu sollicité pour les projets urbains et touristiques.

8.4. Forces, faiblesses et potentiel

(i) Les forces

L'agglomération tourangelle est un carrefour d'itinéraires cyclables qui relient Tours à la Belgique et à l'Espagne via l'EuroVelo 3 ; aux portes de la Suisse et à la côte atlantique via l'EuroVelo 6 ; et à La Véloscénie via la V41.

L'EuroVelo 6 / La Loire à Vélo joue un rôle décisif auprès des cyclistes, non-cyclistes comme des décideurs

Supports numériques pour promouvoir la destination « Tours à vélo »

- 1) www.tours-tourisme.fr : mise en avant de La Loire à Vélo, informations sur les visites guidées à vélo et le séjour à vélo
- 2) www.touraineloirevalley.com : rubrique dédiée aux itinéraires cyclables et aux boucles cyclotouristiques de Touraine, informations portant sur les services vélotouristiques (location de vélos, hébergements et liaisons ferroviaires), ainsi que les agences proposant des séjours à vélo
- 3) www.agglo-tours.fr : informations sur le vélo comme mode de déplacement pour les habitants de l'agglomération (plan vélo de l'agglomération, parcs à vélo, Geovélo, Vélociti)
- 4) Geovélo : application pour les boucles à vélo en Touraine
- 5) Site www.marandoavelo.fr de la région Centre-Val de Loire : séjours clés en main, présentation des boucles à vélo et des itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes, informations sur les services vélotouristiques

et constitue l'axe structurant du réseau cyclable de l'agglomération qui relie les communes comme Villandry et Savonnières avec le centre de Tours. **De nombreux sites emblématiques de Tours Métropole Val de Loire se trouvent le long de La Loire à Vélo.** Elle traverse le centre-ville de Tours du nord au sud, passe par le Château de Villandry et le confluent de la Loire et du Cher. La mise en tourisme de La Loire à Vélo dans l'agglomération tourangelle se matérialise par des campings et aires de pique-nique le long de l'itinéraire.

La priorité est mise sur la traversée par La Loire à Vélo. L'agglomération tourangelle prend également conscience de sa situation privilégiée au croisement de quatre itinéraires cyclables. Le jalonnement de l'Euro-Velo 3 et de la V41 dans la ville de Tours, ainsi que l'intégration des tracés de ces deux itinéraires dans le plan du réseau cyclable de l'agglomération en attestent. Reste à assurer la visibilité de ces itinéraires sur tout le territoire communautaire.

Pour ce qui est de l'offre vélotouristique, l'agglomération tourangelle est riche en établissements labellisés Accueil Vélo®. Sa volonté est forte de proposer une large gamme de services vélotouristiques.

Tours Métropole Val de Loire souhaite se positionner comme destination urbaine de choix pour les touristes à vélo, considérés comme des touristes à part entière. Leurs attentes s'articulent très bien avec le positionnement touristique de Tours entre urbain et nature. Conscient du passage significatif des touristes à vélo dans l'agglomération tourangelle, l'amélioration de l'accueil s'inscrit dans les grands chantiers des années à venir. Desservie par le train régional Interloire et le TGV en provenance de Paris, **Tours est une porte d'accès privilégiée du Val de Loire.**

L'événement Vélotour constitue une offre originale d'animation autour du vélo. L'idée de Tours Métropole Val de Loire est simple, mais ambitieuse : amplifier l'image de Tours comme ville attractive pour tout type de cyclistes. La première édition de Vélotour résonne parfaitement avec cette ambition.

(ii) Les faiblesses

Pour le moment, l'offre globale de tourisme à vélo est peu structurée dans l'agglomération tourangelle. Des initiatives émergent, mais l'agglomération pourrait profiter d'une coordination plus cohérente de l'ensemble des actions et acteurs identifiés. Le manque de dialogue opérationnel entre la ville de Tours, voire l'agglomération tourangelle et le tissu associatif de cyclistes urbains est particulièrement montré du doigt par ces derniers.

Pour inciter les touristes à vélo à visiter l'agglomération tourangelle, le stationnement sécurisé vélo est indispensable. À ce jour, **Tour(s) plus manque de stationnement sécurisé pour vélos adapté à un usage touristique aux endroits stratégiques.**



La promotion de la destination « Tours à vélo » se concentre largement sur les supports numériques. Élargir les cibles clientèles implique toutefois de communiquer de manière cohérente par le biais de différents supports (print, numérique, salons, etc.). La communication de l'offre vélotouristique mériterait d'être plus concentrée avec un meilleur relais de l'offre de boucles à vélo disponible sur Geovélo Touraine par exemple. Tirer parti des différents éléments de l'offre pour promouvoir Tours comme destination attractive pour les touristes à vélo semble être la clé du succès.

Tout développement de tourisme à vélo nécessite un réseau cyclable de qualité. La continuité du réseau cyclable au centre-ville de Tours représente un véritable défi. La presqu'île de Tours relie 16 points de passage obligés pour franchir fleuves, voies ferrées, boulevard(s) périphérique(s) et autoroute. La réalisation des aménagements cyclables au centre-ville de Tours ne va pas sans difficulté.

(iii) Le potentiel

Tours Métropole Val de Loire pourrait trouver un intérêt à enrichir son offre via un positionnement de destination pour les touristes à vélo. Pour le moment, l'agglomération capitalise surtout sur la notoriété de La Loire à Vélo. Le potentiel serait d'autant plus porteur si l'agglomération pouvait **mieux valoriser sa situation privilégiée au croisement de quatre**

itinéraires cyclables. Avec les boucles à vélo sur Geovélo Touraine, la connexion de La Loire à Vélo avec le réseau cyclable urbain, la première édition de l'événement Vélotour, une large gamme de services et d'équipements adaptés aux cyclistes, Tours est plutôt bien lotie par rapport à d'autres villes quant à son offre. L'enjeu majeur est de devenir **une destination à part entière** afin d'inciter les touristes à vélo à prendre leur temps pour découvrir l'agglomération.

Le projet de création de la Maison du vélo est ambitieux. Au vu de l'offre touristique riche et variée de l'agglomération tourangelle, il est important de donner plus de visibilité au tourisme à vélo. **Développer et promouvoir la destination « Tours à vélo », c'est aussi créer un pôle d'accueil spécifique offrant un panel de services adaptés aux touristes à vélo à un seul endroit stratégique.** La Maison du vélo fait écho à cet enjeu. Reste à fédérer les acteurs autour de ce projet.

L'éclectisme de l'agglomération tourangelle en termes d'attraits touristiques pourrait donner l'occasion de développer une offre variée de visites guidées à vélo. Vélo & découverte culturelle, vélo & jardins remarquables, vélo & vin, vélo & patrimoine historique... de nombreuses visites thématiques à vélo peuvent être envisagées. Quid du tourisme fluvial ? L'agglomération tourangelle est dotée d'un riche patrimoine fluvial. Située au bord de la Loire, du Cher et au confluent de ces deux fleuves, la valorisation du patrimoine fluvial est forte. Le vélo, un outil pour matérialiser cette ambition ? Les premières initiatives visant à développer une offre vélo & bateau ont été entamées. Le bateau Naviloire est donné en exemple : basé au bord de la Loire à Rochecorbon, il est accessible par la V41. Une cour fermée est mise à disposition pour les vélos pendant la balade en bateau. Pourquoi pas combiner balade dans les embarcations traditionnelles sur la Loire ou le Cher avec balade à vélo dans l'agglomération tourangelle ?

Le tourisme à vélo dans Tours Métropole Val de Loire – Trois questions à Michel Gillot



Michel Gillot

Président du Groupe de travail Mobilités Douces de Tours Métropole Val de Loire et maire adjoint de Saint-Cyr-sur-Loire (LR)

Selon vous, quelle est la place du vélo dans Tours Métropole Val de Loire ?

Depuis plus de 10 ans, l'agglomération tourangelle s'engage dans un plan vélo toujours en conjonction avec l'usage utilitaire et touristique du vélo. Sur le plan de tourisme à vélo Tours Métropole Val de Loire a la chance de bénéficier de son positionnement au croisement de quatre grands itinéraires cyclables. La Loire à Vélo y occupe une place privilégiée en termes de notoriété et fréquentation touristique. Les objectifs principaux du plan vélo actuel reposent sur la continuité des itinéraires et l'aménagement des axes cyclables rapides de nord en sud afin de former un maillage cyclable. À cela s'ajoute le schéma portant sur le stationnement pour vélos répondant à la nécessité d'augmenter les places vélos et de disposer d'un parking sécurisé dans le périmètre de la gare.

Comment les touristes à vélo sont-ils accueillis dans Tours Métropole Val de Loire ?

Aujourd'hui, les touristes à vélo traversent Tours. Et pourtant le potentiel de les retenir et de les accueillir dans notre agglomération est fort. Les besoins sont clairement identifiés. Le projet de la Maison du vélo est ambitieux dont la vocation première est de créer un point d'accueil et de halte de qualité pour les touristes itinérants. La Maison du vélo offrira tout le nécessaire pour montrer que l'on attend à bras ouverts les touristes à vélo qui veulent découvrir notre agglomération, ses paysages et son riche patrimoine. Pour ce faire il faut que la Maison du vélo soit à la hauteur des espérances et digne de son nom. Portée par l'agglomération, la Maison sera bientôt inaugurée.

Quels sont les leviers d'action les plus efficaces pour développer davantage le tourisme à vélo dans Tours Métropole Val de Loire ?

Il faut travailler activement à valoriser l'atout du croisement de quatre grands itinéraires cyclables dans l'agglomération tourangelle. Effectivement, la prise de conscience de la part des professionnels du tourisme (restaurants, hébergements) est un point essentiel. Contrairement à ce qui pourrait être pensé, le tourisme à vélo n'est pas une pratique « de pauvre ». L'enjeu majeur est donc de sensibiliser les commerçants aux retombées économiques qui peuvent être engendrées par le tourisme à vélo. À ce jour, les premières démarches ont été entamées pour impliquer tous les acteurs clés de la ville et de l'agglomération.

8.5. Comment agir ?

L'agglomération tourangelle a le potentiel pour se positionner comme halte attractive pour les touristes à vélo et destination de city-breaks à vélo. Pour ce faire, huit domaines d'action mériteraient une stratégie d'ensemble.

① Structurer la filière du tourisme à vélo

Coordonner, fédérer et mettre en cohérence les acteurs publics et privés autour du développement du tourisme à vélo dans Tours Métropole Val de Loire. Construire un espace de dialogue commun entre les acteurs identifiés.

② Assurer une meilleure visibilité de l'EuroVelo 3 et la V41

Améliorer la visibilité des deux autres grands itinéraires cyclables sur le territoire communautaire. Assurer leur connexion avec le réseau cyclable urbain.

③ Développer la V46

Assurer la continuité de la Cher à vélo en lien avec les acteurs régionaux.

④ Mettre en œuvre le projet de Maison du vélo

Assurer la mise en œuvre du projet de Maison du vélo. Associer les acteurs clés de la ville de Tours, de l'agglomération tourangelle, du département Indre-et-Loire et de la région Centre-Val de Loire à ce projet.

⑤ Développer une offre de visites guidées à vélo

Valoriser la richesse patrimoniale et paysagère de l'agglomération tourangelle par le biais de visites thématiques et combinées à vélo. La visite guidée à vélo est aussi un moyen pour élargir la clientèle touristique ciblée.

⑥ Améliorer l'infrastructure cyclable

Assurer la continuité, la fluidité et le maillage du réseau cyclable de l'agglomération tourangelle. Développer les aménagements cyclables de qualité, c'est encourager les déplacements à vélo.

⑦ Développer l'offre de stationnement sécurisé vélo

Proposer du stationnement sécurisé vélo adapté à un usage touristique aux lieux stratégiques du Vieux Tours et de l'agglomération tourangelle.

⑧ Communiquer sur l'offre vélotouristique

S'appuyer sur les supports print et numériques pour promouvoir l'offre vélotouristique de Tours Métropole Val de Loire de manière plus claire et cohérente. Développer une stratégie de communication qui valorise l'ensemble de l'offre en lien avec le département Indre-et-Loire et la région Centre-Val de Loire.

⑨ Développer l'offre fluvestre

Étoffer l'offre alliant vélo & bateau et vélo & rivières. Le vélo est un moyen de se réapproprier et de valoriser le patrimoine fluvial de l'agglomération tourangelle.



III. RECOMMANDATIONS

Plusieurs ingrédients peuvent aider à positionner une agglomération comme destination de tourisme à vélo en France et à l'international. Les DRC proposent des recommandations, formulées sur la base de la présente étude et des recherches conduites pour sa réalisation. Ces préconisations générales complètent celles formulées au cas par cas pour les six agglomérations françaises. Les actions identifiées mériteraient, pour chaque agglomération, d'être conduites dans le cadre d'une stratégie d'ensemble.

1. Aménagements cyclables

Des aménagements cyclables sécurisés, continus et maillés sur l'ensemble du territoire communautaire conditionnent l'attractivité d'une agglomération pour les touristes à vélo. Un déficit d'aménagements cyclables de qualité, des accès difficiles tant en entrée et en sortie des villes, des vitesses et niveaux de circulation importants sont des freins majeurs pour les touristes à vélo. Lever ces freins sera d'autant plus déterminant que le tourisme à vélo en ville se pratique souvent en famille. En matière d'aménagements cyclables, on peut donc recommander de :

- Poursuivre les efforts pour donner une place aux vélos dans l'agglomération.
- Créer un maillage cyclable à l'échelle de l'agglomération sécurisé et continu.
- Privilégier des aménagements cyclables en site propre (si possible).
- Résorber les points durs.
- Éviter de proposer des circuits qui longent ou traversent les grands boulevards urbains.

2. Jalonnement

Attirer les touristes à vélo dans l'agglomération, c'est aussi articuler un grand itinéraire cyclable (national ou européen) avec le réseau cyclable urbain et le rendre visible à travers l'agglomération. Pour mettre en valeur la richesse patrimoniale et culturelle, les sites de visite le long du parcours doivent être valorisés. Cela passe par un jalonnement directionnel (et touristique) soigné pour :

- Assurer une signalisation claire, continue et homogène de l'itinéraire cyclable et du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- Veiller à la visibilité, à l'homogénéité et à la cohérence des panneaux de jalonnement (contenu,

forme, couleurs) à l'échelle de l'agglomération et de l'itinéraire dans son ensemble.

- Valoriser les points d'intérêt le long de l'itinéraire cyclable dans l'agglomération.
- Prévoir l'indication de rabattement de l'itinéraire depuis et vers la gare.

3. Connexion de l'itinéraire cyclable avec le réseau cyclable urbain

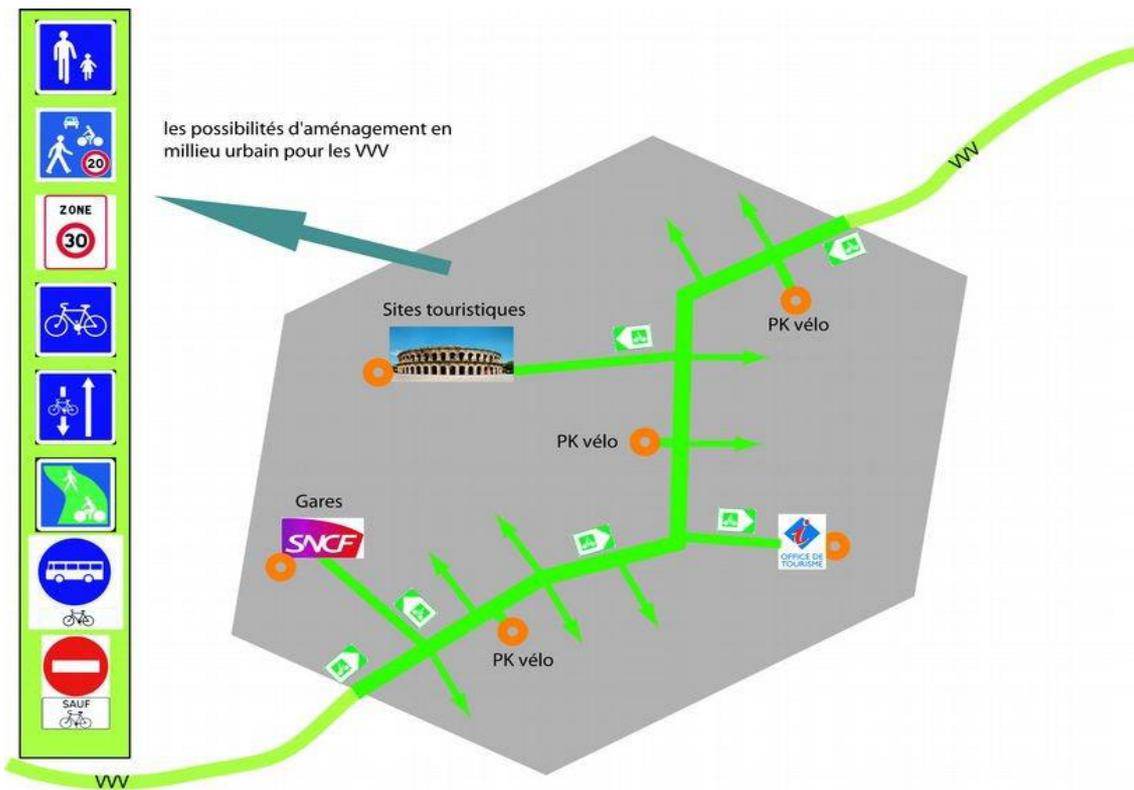
Un grand itinéraire peut devenir un axe structurant du réseau cyclable urbain si sa connexion avec ce dernier est garantie. L'itinéraire cyclable permet de valoriser et de requalifier les communes et quartiers traversés de l'agglomération. Il est donc important d'en soigner le traitement paysager et ainsi :

- Assurer la continuité de l'itinéraire cyclable dans l'agglomération.
- Garantir le traitement de l'entrée, de la traversée et de la sortie de l'agglomération (planifiées via les plans de déplacements urbains, schémas directeurs cyclables,...).
- Rendre lisible la traversée de l'itinéraire (jalonnement, indication de son tracé sur les supports de guidage,...).
- Desservir les points d'intérêt touristique (OT, équipements ouverts au public, gares) avec l'itinéraire cyclable : directement (l'itinéraire passe devant ces sites) ou en « antenne » par des aménagements cyclables ou jalonnement.
- Créer une offre de balades à vélo à partir du grand itinéraire cyclable traversant l'agglomération.

4. Intermodalité

La ville est la porte d'entrée et de sortie par excellence d'un itinéraire cyclable. L'itinéraire et les aménagements cyclables doivent être connectés avec le réseau des transports collectifs. Pour faciliter l'intermodalité vélo et transports collectifs, les grands axes suivants sont à développer :

- Permettre l'embarquement des vélos dans les transports collectifs (train, tramway, bus, car,...) en heures creuses.
- Installer du stationnement vélos accessible aux touristes à vélo aux abords des gares et arrêts de transports collectifs.



Exemple de connexion et traversée d'agglomération par un itinéraire cyclable

Source : région Provence-Alpes-Côte d'Azur (décembre 2014)

- Soigner les liaisons gare - itinéraire cyclable - centre ville.
- Équiper les points d'accueil avec la location de vélos.
- Proposer l'information touristique dans les gares et pôles intermodaux.
- Jalonner l'itinéraire cyclable depuis les gares et pôles intermodaux.

5. Positionnement touristique

Affirmer un positionnement fort est le socle de toute ambition touristique. Doivent y être associées l'identité de l'agglomération, en constante évolution, et une image différenciante dans la durée.

Dans ce contexte, une agglomération ne peut se « contenter » d'être point de départ ou d'étape d'un grand itinéraire cyclable. Elle doit se positionner comme véritable point d'accueil, de séjour vélo, sur l'itinéraire, proposer une offre vélotouristique qui mette en valeur son identité. Se positionner ainsi suppose de :

- Décliner une identité claire et cohérente pour l'agglomération.
- Construire un fil directeur entre les différents éléments qui constituent l'attractivité touristique

de l'agglomération.

- Valoriser l'identité de l'agglomération via l'offre vélotouristique.
- Définir l'imaginaire touristique et les cibles clientèles de l'agglomération.
- Cultiver l'image cyclable de l'agglomération.
- Cibler les actions selon les différents types de clientèle de touristes à vélo : touristes itinérants à vélo, touristes à vélo en séjour, touristes urbains, touristes d'affaires | clientèle familiale, cyclistes amateurs, cyclistes chevronnés | individus, groupes | domestique, internationale...

6. Offre de tourisme à vélo

Le tourisme à vélo est un moyen pour valoriser toute l'agglomération et privilégier un tourisme diffus, proche des habitants. La demande de balades à vélo en toute autonomie est particulièrement forte, mais les visites guidées permettent d'élargir la clientèle ciblée à un public pas forcément adepte du vélo.

Les démarches partenariales avec les territoires limitrophes peuvent enrichir l'offre et permettre de proposer des balades, voire des séjours à vélo plus étoffés. Positionner les agglomérations comme des camps de base pour des séjours ou parcours en étoile cons-

titue une véritable opportunité et peut allonger la durée de séjour. Construire cette offre vélotouristique suppose de :

- Créer une offre de balades à vélo à partir de l'itinéraire (les itinéraires) qui traverse(nt) l'agglomération.
- Valoriser le patrimoine bâti, culturel et paysager de l'agglomération via des circuits thématiques à vélo.
- Enrichir l'offre vélotouristique par des visites guidées à vélo.
- Soutenir les initiatives privées et la dynamique des Greeters en matière de visites accompagnées à vélo.
- Concevoir des séjours type « city-break à vélo » (si l'OT a la compétence) et relayer les séjours à vélo proposés par des tour-opérateurs qui se concentrent sur le territoire de l'agglomération.
- Privilégier une dynamique de coopération avec les territoires voisins pour étoffer l'offre de balades à vélo et développer un positionnement de « city-break vélo » (notamment pour les villes de taille moyenne).
- Inscrire l'offre vélotouristique dans une démarche globale et coordonnée de promotion touristique.

7. Offre combinée

La pratique du vélo s'accorde parfaitement avec d'autres activités. Les motivations principales des touristes à vélo sont « l'art de vivre » conciliant balade à vélo, découverte culturelle et culinaire. Développer une offre combinée valorise et fait vivre plusieurs pans économiques et touristiques de l'agglomération.

Le vélo permet aussi de se réapproprier et de valoriser le patrimoine fluvial de l'agglomération. L'offre fluvestre, qui concerne la voie d'eau et ses abords, favorise l'interconnexion entre le fleuve et le territoire pour dynamiser l'attractivité fluviale des villes. Miser sur une offre combinée peut prendre plusieurs formes :

- Privilégier le développement d'une offre combinée vélo & vin, vélo & culture, vélo & patrimoine, vélo & gastronomie, vélo & savoir-faire local via l'offre de boucles à vélo et visites guidées à vélo.
- Soutenir la création d'une offre fluvestre, alliant fluvial et cyclable.

8. Services

La qualité, la densité et la variété de services répartis sur l'agglomération sont importantes pour accueillir au mieux les touristes à vélo. Une agglomération en est doublement gagnante : son territoire est plus attractif et elle bénéficie de meilleures retombées économiques. Le déploiement de la marque Accueil Vélo dans les agglomérations est souvent délégué à l'OT, lorsqu'il n'incombe pas au CDT. Une offre de location de vélos sera par ailleurs incontournable pour rendre l'offre vélotouristique accessible. Côté services une agglomération peut donc :

- Encourager la structuration et la visibilité des services adaptés aux touristes à vélo sur son territoire.
- Encourager le déploiement de la marque Accueil Vélo pour des services touristiques qualitatifs, homogènes et identifiables à l'échelle nationale.
- Assurer une veille et un suivi permanent des services dédiés aux touristes à vélo à l'échelle de l'agglomération.
- Proposer une bonne densité et des gammes variées des services adaptés aux touristes à vélo.
- Proposer une offre riche de location de vélos à usage touristique (un à plusieurs jours) aux endroits stratégiques (gare, pôles intermodaux, OT).
- Procurer aux touristes à vélo du stationnement adapté aux endroits stratégiques et à proximité des principaux points d'intérêt touristique (sécurisés et adaptés à différents types de vélos, dont des vélos chargés). Proposer des tarifs allant de la courte durée (1h) à quelques jours.
- Encourager les sites de visite, hôteliers et restaurateurs à mettre à disposition des cyclistes des locaux fermés pour ranger leurs vélos et le cas échéant des consignes pour leurs sacoches.
- Créer un pôle d'accueil qui offre un panel de services adaptés aux touristes à vélo à un endroit stratégique de la ville.
- Alimenter la réflexion sur des services innovants vélo (services liés au VAE, livraison de vélo, transports de bagages, intermodalité notamment fluviale...).

9. Communication

La notoriété de la destination urbaine découle de la qualité et de la visibilité de sa communication et de sa promotion autour du tourisme à vélo. Son offre vélotouristique doit être communiquée et promue de ma-

nière structurée, centralisée et actualisée. L'éparpillement et la dispersion de la communication sont à éviter. La communication rendra visible l'offre vélotouristique globale de l'agglomération. L'agglomération doit se présenter comme une ville adaptée au vélo sur son site internet et celui de l'OT. Pour cela plusieurs recommandations :

- Élaborer une stratégie de communication et de promotion en direction des touristes (français et étrangers) et des professionnels du tourisme (hébergeurs, loueurs, sites de visite,...).
- Communiquer l'offre de manière claire et cohérente pour que les touristes à vélo puissent se renseigner en amont, pendant leur séjour et pourquoi pas laisser un avis après leur séjour.
- Prévoir une communication multi-supports (print, numérique, réseaux sociaux,...) et multilingue qui réponde aux attentes des cibles concernées.
- Créer une rubrique « visiter à vélo » sur le site web de l'OT et de l'agglomération compilant toutes les informations nécessaires.
- Donner de la visibilité à l'offre urbaine au niveau départemental, régional, national, voire international par des actions vers la presse, les influenceurs, les tour-opérateurs ou les usagers.
- Articuler la communication et la promotion de l'offre de l'agglomération avec celle de(s) l'itinéraire(s) cyclable(s) qui la traverse en s'intégrant dans des démarches partenariales de type comité d'itinéraire.
- Mettre en place des événements pour célébrer le vélo et son usage dans l'agglomération.
- Promouvoir la destination urbaine de tourisme à vélo au travers d'un topoguide.
- Communiquer en lien avec les acteurs à l'échelle nationale (France Vélo Tourisme).

10. Gouvernance

Le développement du tourisme à vélo dans l'agglomération est le fruit d'une volonté partagée. Il est souhaitable de structurer la filière tourisme à vélo à l'échelle de l'agglomération. Acteurs publics et privés sont chacun le maillon d'une chaîne qu'il s'agit de fédérer. La structuration peut prendre plusieurs formes : ateliers de rencontres, groupes de travail, convention de partenariat, forum de la filière... Développer le tourisme à vélo dans l'agglomération pose nécessairement la question de la coordination de ce projet collectif.

Les comités d'itinéraire cyclable sont des expériences porteuses de bonnes pratiques dans ce domaine. En matière de gouvernance on peut donc recommander de :

- Fédérer et mettre en cohérence la chaîne d'acteurs (publics et privés) du tourisme et de la filière vélo autour d'une ambition commune et d'une feuille de route.
- Désigner un chef de file en charge d'animer et de coordonner le développement du tourisme à vélo dans l'agglomération.
- Doter la démarche de moyens humains nécessaires à la coordination et l'animation des actions autour du tourisme à vélo dans l'agglomération (1 ETP dédié au minimum est à privilégier).
- Associer les associatifs à la démarche partenariale.
- S'engager dans la durée, gage de la pérennité du projet et des moyens à mettre en œuvre.
- Affecter un budget suffisant pour le financement des actions, de la coordination et de la promotion.

Suggestions de rubriques tourisme à vélo sur le site de l'OT

L'offre : itinéraires cyclables, balades à vélo, réseau cyclable urbain, visites guidées à vélo (guides conférenciers et Greeters), système de vélos en libre-service, événements autour du vélo, sites de visite de l'agglomération

Les services : recensement des prestataires labellisés Accueil Vélo®, le cas échéant recensement des signataires d'une charte d'accueil, services de réparation et gardiennage de vélos, services de consignes, stationnement sécurisé vélo, bonnes adresses pour les touristes à vélo (cyclo-café)

Les séjours à vélo dans l'agglomération et ses alentours

L'intermodalité : accessibilité de la gare à vélo, transport de vélos dans les transports collectifs, consignes

Le guidage mis à disposition des touristes à vélo : carte du réseau cyclable urbain, carte et descriptif des balades à vélo, topoguide dédié à la découverte de l'agglomération à vélo, applications mobile

- Favoriser le partage d'expériences en matière de traversée et connexion des agglomérations au niveau des comités d'itinéraire cyclable.
- Créer une dynamique de coopération avec le Département, la Région pour intégrer l'offre vélotouristique de l'agglomération dans l'offre d'intérêt départemental / régional/ national et européen.
- Inciter les partenaires à compléter des démarches d'itinéraire ou de destination existantes.
- Disposer d'outils de comptages vélo performants et bien répartis sur le territoire.
- Définir une méthode d'évaluation et des indicateurs de suivi de la fréquentation de touristes à vélo à l'échelle de l'agglomération : outils à mettre en œuvre, collecte et traitement des données.
- Sensibiliser les acteurs au suivi de la fréquentation des touristes à vélo.
- Encourager les prestataires Accueil Vélo® à effectuer un suivi de leur fréquentation de touristes à vélo.
- Réaliser des enquêtes auprès des touristes à vélo pour mettre en évidence les forces et faiblesses de l'offre vélotouristique de l'agglomération.

11. Suivi et évaluation

Disposer de données de fréquentation sur l'usage du vélo et la part des touristes à vélo dans l'agglomération permet de mesurer l'attractivité et de justifier la poursuite des investissements consentis. Ce suivi est également un moyen d'évaluer la satisfaction des touristes à vélo. Il repose sur des évaluations quantitatives (compteurs automatiques vélo en entrée et sortie de l'agglomération / ville, chiffres de location de vélos, passage de touristes à vélo à la maison du vélo ou à l'OT, données issues des établissements labellisés Accueil Vélo®) et des évaluations qualitatives qui se basent sur des enquêtes menées auprès des touristes.



CONCLUSION : LE TOURISME À VÉLO EN VILLE, UN FLEURON DU TOURISME FRANÇAIS !

Le renouveau du vélo dans les villes françaises est fort, porté par des projets de rénovation urbaine. Les plans de déplacements urbains et schémas directeurs structurent cette renaissance urbaine et fixent les orientations en matière de politique vélo.

Côté tourisme, l'enjeu est de proposer une vraie expérience touristique et de considérer la ville dans sa globalité. Le tourisme à vélo est un moyen excellent pour y parvenir. Contrairement aux idées reçues, la ville est déjà une destination attractive pour les touristes à vélo. La corrélation entre l'usage utilitaire et touristique du vélo en ville est forte.

Les agglomérations sont des points d'intérêt majeurs pour les grands itinéraires cyclables et réciproquement. Elles ont donc tout intérêt à être associées à leur structuration et à soigner avec la plus grande attention leur traversée et connexion avec le réseau urbain. En France, les villes sont surtout visitées au cours d'escales lors de séjours d'itinérance à vélo pour le moment. Un positionnement de city-break à vélo représente un potentiel élevé pour les grandes villes, mais aussi pour les villes de taille moyenne à condition que l'offre soit structurée.

Les six agglomérations étudiées dans ce rapport donnent un aperçu de la dynamique qui s'est lancée. L'enjeu de demain pour les villes est d'arriver à attiser leur « conscience vélotouristique », à fédérer leurs acteurs, à mettre en cohérence leurs actions autour d'une ambition commune et d'une feuille de route. Cela ne nécessite pas un lourd investissement, mais une vraie volonté politique et une coordination animée. Le nombre de cyclistes augmente en France et en Europe et, avec lui, la clientèle potentielle pour du tourisme à vélo en ville.

Le tourisme à vélo en ville est un phénomène prometteur qui, bien évidemment, ne se limite pas à la France. Amsterdam, Copenhague, Berlin, Séville, Barcelone, Budapest, Vienne, et de nombreuses villes de taille moyenne à l'international bénéficient déjà d'une image de ville cyclable touristique. Guidées par ces recommandations, tâche aux villes françaises de rejoindre le peloton.

DÉFINITIONS

Aménagements cyclables en espace urbain :

- piste cyclable
- bande cyclable
- voie verte
- zone 30
- couloir bus mixte bus-vélo
- allée de parcs urbains
- aire piétonne
- zone de rencontre

City-break à vélo : escapades réalisées en milieu urbain dans un temps bref (moins de quatre nuits passées hors domicile, le plus souvent adossées à un week-end) pour lesquelles le vélo constitue l'outil privilégié pour la découverte de la ville.

Greeters : bénévoles passionnés de leur ville qui y accueillent les visiteurs en leur proposant une visite en dehors des sentiers battus.

Site partagé : voie ou itinéraire partagé qui consiste en l'utilisation de routes existantes sur lesquelles d'éventuelles mesures de signalisation ou d'aménagement ont été prises par le gestionnaire de la voie pour sensibiliser les automobilistes à la fréquentation vélo. La bande cyclable ou la zone de rencontre sont des sites partagés.

Site propre : aménagement exclusivement réservé aux déplacements non-motorisés. La voie verte et la piste cyclable sont des aménagements en site propre.

Tourisme fluvestre : toute activité touristique organisée sur une voie d'eau ou les espaces terrestres à proximité de celle-ci pratiquée par une personne en dehors de son lieu de résidence principale.

Touriste : une personne qui fait un voyage vers une destination située en dehors de son environnement habituel, pour au moins une nuit mais pas plus qu'un an, et dont le motif principal de la visite (affaires, loisirs ou autre motif personnel) est autre que celui

d'exercer une activité rémunérée dans le pays ou le lieu visité. Le visiteur est qualifié d'excursionniste s'il ne passe pas de nuit sur place.

Trois différents types de touristes à vélo en ville sont à distinguer selon les DRC :

- le touriste à vélo itinérant pour lequel la ville est une étape importante de son séjour itinérant.
- le touriste à vélo qui choisit la ville comme destination de son séjour à vélo.
- le touriste urbain pour lequel le vélo constitue une pratique privilégiée pour la découverte de la ville.

Véloroute : itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance destiné aux cyclistes. D'intérêt départemental, régional, national ou européen, elle facilite les déplacements à vélo par des parcours jalonnés, sécurisés, continus et sans dénivelé excessif (pas supérieur à 3%) et relie les villes, départements, régions et les différents points d'intérêt. Elle peut être constituée de différents types d'aménagement (site partagé ou site propre).

Ville : une concentration humaine dans l'espace qui résulte d'une organisation de la diversité, et où les interactions sont suffisamment importantes pour prendre place dans un processus endogène complexe d'agglomération⁶.

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers⁷.

⁶ Baumont, C. et Huriot, J.-M., 1997

⁷ Code de la Route, article R110-2

GLOSSAIRE

ADFC : Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
ADT : Agence de développement touristique
CA : Communauté d'Agglomération
CDT : Comité départemental du tourisme
Ciduv : Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo
CRT : Comité régional du tourisme
DGE : Direction Générale des Entreprises
DRC : Départements & Régions Cyclables
ECF : European Cyclists' Federation
EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale
FFCT : Fédération française de Cyclotourisme
FUB : Fédération française des Usagers de la Bicyclette
FVT : France Vélo Tourisme
LGV : Ligne à grande vitesse
NGE : Nantes Gestion Equipements
ON3V : Observatoire national des véloroutes et voies vertes
OT : Office de tourisme
OTC : Office de tourisme & congrès
PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur
PAMA : Plan National de Mobilités Actives
PDIPR : Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée
PDU : Plan de déplacement urbain
PLU(i) : Plan local d'urbanisme (intercommunal)
PNF : Plateforme nationale des fréquentations
REVE : Réseau Express Vélo
SN3V : Schéma national des véloroutes et voies vertes
SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires
SR3V : Schéma régional des véloroutes et voies vertes
VAE : Vélo à assistance électrique
VLS : Vélo en libre-service
VNF : Voies Navigables de France

BIBLIOGRAPHIE

Baumont, C., Huriot, J.-M., *Processus d'agglomération et définition de la ville*, Revue d'Economie régionale et urbaine, 1997, 97 (4), 515-524.

Direction Générale des Entreprises (DGE), *Baromètre 2015 du tourisme à vélo en France*, mars 2016.

DRC, *Les véloroutes voies vertes et itinéraires cyclables*, notice de numérisation terrain, avril 2014.

Grand Lyon – la Métropole, *Plan d'Actions Mobilité Active*, Commission Déplacements et Voirie, 26 avril 2016.

Grand Lyon – la Métropole. *Projet de délibération du Conseil*, n° 2016-1148, Conseil du 2 mai 2016.

Inddigo, Symetris, *La Loire à Vélo : Etude de fréquentation et de retombées économiques*, document édité pour le compte du Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire et de l'Agence régionale – Pays de la Loire Territoires d'Innovation, 2016.

Métropole Nice Côte d'Azur, *Rapport d'activité Vélobleu*, 2015.

Observatoire Régional du Tourisme d'Alsace, Inddigo, *Etude de clientèles et des retombées économiques des EuroVelo 5 et 15*, 2014.

Protourisme, *Evaluation de l'impact économique du tourisme sur l'agglomération de Bordeaux 2014-2015*, 2015.

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, *Révision du schéma des véloroutes et voies vertes de Provence-Alpes-Côte d'Azur*, 2014.

Site internet des agglomérations étudiées

Bordeaux Métropole :
www.bordeaux-metropole.fr
www.bordeaux-tourisme.com

Grand Lyon – la Métropole :
www.grandlyon.com
www.lyon-france.com

Mulhouse Alsace Agglomération :
www.mulhouse-alsace.fr
www.tourisme-mulhouse.com

Nantes Métropole :
www.nantesmetropole.fr
www.nantes-tourisme.com

Métropole Nice Côte d'Azur :
www.nicecotedazur.org
www.nicetourisme.com

Tours Métropole Val de Loire :
www.agglo-tours.fr
www.tours-tourisme.fr



www.departements-regions-cyclables.org
info@departements-regions-cyclables.org