

Préparation du Schéma Régional de Développement Tourisme
Midi-Pyrénées

Contribution à l'atelier "Tourisme itinérant...."
12 Octobre 1999 à Castelsarrasin



Pour un réseau de Véloroutes et Voies Vertes en Midi-Pyrénées, facteur de développement touristique

Sommaire

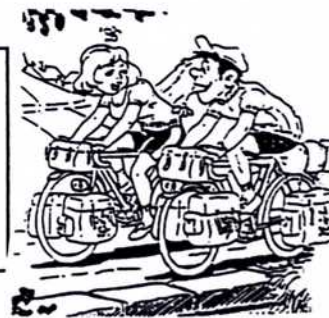
- Liste des documents (sommaire détaillé) p.2
- Résumé (texte d'une page distribué à l'atelier) p.3
- 1- Les différents types de demande cycliste p.4
- 2- La demande loisirs + touristique p.14
- 3- Le réseau national de Véloroutes et Voies Vertes en cours de création, avec financements de l'Etat: des opportunités à saisir par les régions p.26
- 4- Vers un "schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes à vocation touristique" en Midi-Pyrénées p.34
- Pour en savoir plus (références, adresses) p.42



- Résumé (texte d'une page distribué à l'atelier)	p.3
1- Les différents types de demande cycliste	p.4
1.1- Qui utilise le vélo aujourd'hui?	p.4
1.2- Les différents types de demande	p.8
2- La demande loisirs + touristique	p.14
2.1- Le succès des Véloroutes et Voies Vertes existantes	p.14
2.2- Les randos-vélo des agences de voyages	p.18
2.3- Les Véloroutes à forte fréquentation potentielle (carte 1)	p.24
2.4- Les attentes des cyclistes randonneurs: beauté du parcours (paysages, monuments,...), sécurité et information	p.25
3- Le réseau national de Véloroutes et Voies Vertes en cours de création, avec financements de l'Etat: des opportunités à saisir par les régions	p.26
3.1- Véloroutes et Voies Vertes: définitions	p.26
3.2- L'intérêt des Véloroutes et Voies Vertes	p.27
3.3- La Voie Verte, outil de développement touristique	p.28
3.4- Le réseau national de VVV en cours de création avec financements de l'Etat: des opportunités à saisir par Midi-Pyrénées	p.30
- Le projet européen Eurovélo (carte 2)	p.31
- Le réseau retenu par l'Etat français (carte 3)	p.32
- Le projet de l'association AF3V (carte 4)	p.33
4- Vers un "schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes à vocation touristique" en Midi-Pyrénées	p.34
4.1- Les projets de Véloroutes et Voies Vertes déjà retenus par Midi-Pyrénées	p.34
4.2 - Vers un "schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes à vocation touristique"	p.34
Véloroutes et Voies Vertes réalisées et en projet (carte 5)	p.36
Liste descriptive des VVV réalisées et en projet	p.37
Voie Verte des Deux Mers, situation fin 99 (carte 6 + tableau)	p.40
- Pour en savoir plus (références, adresses)	p.42

Développer les randonnées à vélo en Midi-Pyrénées en créant un réseau de Véloroutes et Voies Vertes.

Le rôle de la Région: investir et coordonner les initiatives



- 1- La demande pour la randonnée à vélo existe et augmente (voir enquête Vallée de la Loire, voir succès étrangers -cf piste Danube: 110000 cyclistes par an- et français cf côte Aquitaine, Alsace, Givry-Cluny 1500 pers jour, canal du Midi: 1500 vélos/jour toute l'année à Toulouse-Rangueil, 500 topo-guides vendus par l'Ass Vélo en 99, plus de 2000 "randonneurs d'une semaine" par an)
 - 2- Elle est très forte pour des itinéraires qui sont à la fois: de grand intérêt touristique, faciles -plats- et sécurisés, que sont les Véloroutes (sur petites routes) et les Voies Vertes (en site propre: chemins de halage, anc. voies ferrées, pistes...).
 - 3- Pour développer cette forme de tourisme (à fortes retombées économiques), il faut donc créer un réseau d'itinéraires aménagés (sécurisés et balisés)
 - 4- L'Etat développe en 99 (subventionne) un réseau national, articulé à un réseau européen (cf carte AF3V)
 - 5- Le Contrat de Plan Etat-Région Midi-Pyrénées (2000-2006) va décider d'aménager les deux axes de ce réseau national:
 - la Véloroute Montauban-Souillac (190 kms)
 - l'itinéraire le long du canal des Deux Mers: 50 kms sont réalisés et 30 kms déjà programmés en Haute-Garonne, le CPER prévoit les 75 kms en Tarn-et-Garonne.
- L'aménagement rapide et de qualité de cette "Voie Verte des Deux Mers" (160 kms en Midi-Pyrénées de Valence d'Agen à Port Lauragais, 480 kms de Langon à Sète) nécessitera des investissements d'accompagnement (accès, hébergements,...) et de promotion qu'il faudrait prévoir pour obtenir tous les effets de cet axe à grandes potentialités!
- 6- Mais il faudrait aussi réaliser vite les Véloroutes de vallées, qui ont un fort potentiel touristique: vallée du Lot, vallée du Tarn, vallée de la Dordogne, vallée de la Garonne
 - 7- Les projets de Véloroutes et Voies Vertes sont déjà nombreux en Midi-Pyrénées (voir carte)
 - 8- Et ils vont se multiplier avec les schémas départementaux d'itinéraires cyclables (cf Tarn en cours) et les Chartes de développement des pays.
 - 9- La Région a un rôle à jouer de "mise en cohérence" de ces projets entre eux (et avec les régions voisines), en définissant un "Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes à vocation touristique" (Comité de pilotage à créer, avec AF3V et FFCT).



Conclusion:

Midi-Pyrénées a du retard (cf /Aquitaine, vallée de la Loire,...), **mais un énorme potentiel** (cf randos des agences de voyages et randos spontanées d'étrangers et de français, privilégiant les vallées et le canal).

Elle peut développer le tourisme à vélo (obtenir des flux nets nouveaux de touristes) en retenant quatre actions prioritaires pour 2000-2003:

- 1- Aménager la VV des Deux Mers (canal), axe central structurant
- 2- Aménager la Véloroute de la vallée du Lot
- 3- Définir un schéma régional
- 4- Faire la promotion des deux axes créés et de ceux en gestation:
l'édition de cartes et de topo-guides est indispensable au succès (randos individuelles)





QUI UTILISE LE VÉLO AUJOURD'HUI ? ● ● ● ● ● ●

Plusieurs sources sont aujourd'hui disponibles pour apprécier l'évolution du vélo.

- **Le marché du vélo** : la Fédération du Cycle possède quelques données sur l'évolution du marché mais pas toujours récentes et pas toujours très complètes. Les principales études proviennent des fabricants : Décathlon, Cycleurope... Ces derniers commanditent des enquêtes auprès des distributeurs pour suivre l'évolution des ventes et des parts de marché par segment.
- L'agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT) a réalisé en 1995 **une étude sur la pratique du vélo en France auprès de 4000 personnes utilisatrices ou non du vélo**. C'est une base de travail tout à fait intéressante pour connaître les grands types de pratique du vélo et recaler des enquêtes plus ponctuelles.
- **Les enquêtes « ménages »** réalisées régulièrement dans les grandes villes permettent de suivre l'évolution de la pratique du vélo en ville.
- **Les enquêtes mobilité réalisées par l'INSEE** portent sur les déplacements de moins de 80 km sur l'ensemble du territoire.
- **Un certain nombre d'études ont été réalisées à l'occasion de l'élaboration de schémas directeurs**, dans l'Hérault par exemple ou à l'occasion de réalisation d'aménagements plus ponctuels au bord du lac d'Annecy. Ces études récentes nous permettent de suivre les évolutions et les tendances, d'apprécier les différences régionales et de mesurer l'impact d'un aménagement sur la pratique.
- L'enquête de l'AFIT a estimé à 20 millions le nombre de pratiquants de plus de 15 ans en France, soit un taux moyen de pratique de 45% dans cette catégorie. Une récente enquête menée dans le département de l'Hérault a conduit à des chiffres similaires et à une pratique de l'ordre de 42%.

Cette pratique du vélo est cependant très diverse. Nous renvoyons à l'ouvrage de l'AFIT pour les résultats de cette étude et nous proposons ici une segmentation qui nous paraît opérante dans le cadre de la réflexion menée par les Départements.

Les différentes approches permettent de segmenter les cyclistes en quatre grandes catégories :

- la demande utilitaire ou urbaine,
- la demande sportive,
- la demande de loisirs,
- la demande touristique.

Une connaissance minimum de ces quatre grandes catégories est nécessaire avant d'aborder la réalisation d'un schéma directeur, car ces demandes sont très hétérogènes.

Source: "Propositions méthodologiques pour l'élaboration d'une politique Vélo"
Cahier technique n°1 de l'Association des Départements Cyclables
(82 pages) Juin 1999



L'expression de la demande est en effet très différente entre :

→ une demande sportive - qu'elle soit cyclo-sportive, cyclotouristique ou orientée sur la compétition - organisée en clubs locaux avec des Comités Départementaux, sensibilisée aux questions de sécurité, ayant l'habitude de rencontrer les élus et scindée en 4 grandes fédérations : Fédération Française de Cyclisme, Fédération Française de Cyclotourisme, UFOLEP, FSGT,



● Voie verte du canal de la Marne au Rhin : une pratique familiale et conviviale.

→ une demande urbaine qui tend à s'organiser au travers d'associations de promotion du vélo en ville regroupées autour de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, mais qui reste dans sa représentation (mais non dans sa pratique) quantitativement beaucoup plus faible,

→ les demandes loisirs ou touristiques pour lesquelles il n'existe pas de représentation mais qui sont les plus importantes. L'association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), récemment créée, représentante en France du projet Eurovélo, tend à mettre ces demandes en avant. Elle s'est fixé comme objectif la promotion des Voies Vertes. Elle est davantage relayée par les associations urbaines que par les clubs de cyclisme ou de cyclotourisme.

A l'échelle départementale, l'expression des différentes demandes officiellement représentées ne correspond pas à l'implantation des catégories d'usagers. Les demandes d'aménagements sont radicalement différentes :

→ une partie des sportifs préférera des aménagements de sécurité sur le réseau départemental principal, plus roulant, et rejettera les aménagements en site propre où la cohabitation avec les cyclistes plus lents ne permet pas des moyennes élevées. A noter cependant que des études récentes sur plusieurs sites (lac d'Annecy) montrent que même si la demande de bandes cyclables sur le réseau départemental est plus importante chez les sportifs que chez les autres catégories, elle reste minoritaire en leur sein.



● Aquitaine : un maillage du littoral pour le tourisme de séjour.

UN PLAN VÉLO : POUR QUI ?



→ les cyclistes urbains insistent sur les aménagements en ville et en périphérie urbaine et remettent en cause, dans certains cas, la répartition des budgets entre vélo loisirs et sportifs d'une part, et vélo urbain d'autre part.

→ les cyclistes de loisirs sont une très grande majorité à préférer des aménagements en site propre, séparés du réseau routier et permettant une pratique sécurisée avec des enfants.

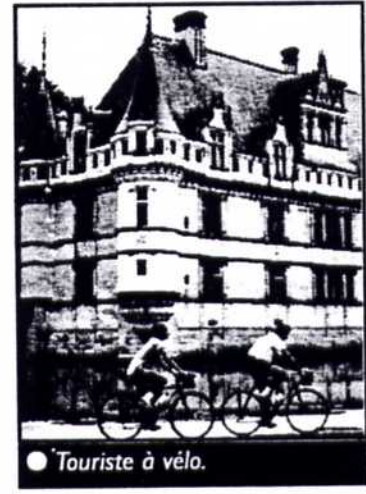
→ on retrouve dans la demande touristique la même segmentation avec une demande successivement utilitaire (pour motifs achats, plage, visites), sportive et loisirs de proximité, mais aussi une demande itinérante.



● Cyclistes sportifs.



● Cycliste urbain.



● Touriste à vélo.

Autres utilisateurs

A ces différentes catégories viennent s'ajouter d'autres demandes de la part d'utilisateurs potentiels des voies vertes :

■ Les piétons.

■ Les rollers.

Le roller connaît une croissance très importante. Il se vend aujourd'hui 2,5 millions de paires de rollers par an. Les distances parcourues et les moyennes horaires sont assez équivalentes au vélo et l'on retrouve les mêmes catégories de pratique : sportive, utilitaire et de loisirs. Les voies vertes et autres aménagements cyclables en site propre sont pour eux les seules opportunités de pratique en continu. Il est bon de savoir que la largeur occupée par un roller et sa distance de freinage sont deux fois plus importantes que celles d'un cycliste.



