

**JE SUIS
PORTEUR D'UN
PROJET
TOURISTIQUE**

LE TOURISME A VELO EN BOURGOGNE

Introduction

L'infrastructure

Les pratiquants et les clientèles touristiques

Les opérateurs impliqués dans le Tour de Bourgogne à vélo

La mise en marché

L'analyse des faiblesses et des opportunités

Les chiffres clés

Les perspectives de développement du produit vélo en Bourgogne

Introduction

Véritable phénomène de notre temps, la pratique du vélo, par la clientèle touristique, se développe de façon exponentielle depuis quelques années.

Le Tour de Bourgogne à vélo qui va proposer, en 2012, près de 1 000 km de parcours cyclables, en grande partie sur des voies vertes, répond tout à fait à cette nouvelle demande.

Cet aménagement touristique, de grande ampleur, doit permettre de valoriser le patrimoine régional tout en générant de nouvelles retombées économiques.

Le Tour de Bourgogne à vélo possède les atouts pour devenir, dans les prochaines années, une destination phare du tourisme à vélo, au niveau mondial.

Le Schéma régional de développement du Tourisme 2005 – 2015 de la Bourgogne et le plan marketing de Bourgogne Tourisme ont clairement identifié la thématique du vélo comme axe prioritaire.

La mise en œuvre du Tour de Bourgogne à vélo sous forme d'un véritable produit touristique nécessite :

- la réalisation d'une infrastructure de qualité,
- la mise en place de services qualifiés,
- la mise en réseau des opérateurs (hébergeurs, loueurs de vélo, Offices de Tourisme situés le long du parcours, agences de voyages,...),
- un programme de promotion et de communication efficace et cohérent,
- l'évaluation des retombées économiques.

L'infrastructure

▪ Le tour de Bourgogne à vélo senso stricto

La réunion du Comité de pilotage du 24 mars 2000 avait posé les bases suivantes :

- La boucle du Tour de Bourgogne à vélo serait constitué par les chemins de halage :
 - du canal de Bourgogne (de Dijon à Migennes),
 - de l'Yonne (de Migennes à Auxerre),
 - du canal du Nivernais (d'Auxerre à Decize),
 - du canal latéral à la Loire (de Decize à Digoin),
 - du canal du Centre (de Digoin à Chalon-sur-Saône).
- La liaison Santenay - Beaune - Dijon fermant cette boucle.
- A cette grande boucle s'intégrait la boucle de la Bourgogne du sud (voie verte Chalon-sur-Saône - Buxy - Cluny prolongée jusqu'à Macon avec un retour le long de la Saône de Macon à Chalon-sur-Saône).

Une fois terminé, ce parcours représentera 800 km.
En début d'année 2008, 500 km sont déjà praticables.

▪ Les parcours complémentaires

A ce parcours initial viennent se greffer de nouveaux tronçons qui sont déjà en circulation ou qui vont l'être prochainement.

- Les 6 portes du Tour de Bourgogne à vélo (permettant d'accéder ou de quitter le Tour de Bourgogne à vélo) :
 - la porte nord (Vinneuf - Sens - Migennes) empruntant le chemin de halage de l'Yonne,
 - la porte ouest (Le Guétin - Nevers - Decize),
 - la porte sud (Romanèches-Thorins - Macon),
 - la porte est (Samerey - Saint-Jean-de-Losne - Chalon-sur-Saône),
 - la porte nord-est / Charles le Téméraire (Talmay - Auxonne - Saint-Jean-de-Losne).
- Les futures liaisons intra-régionales :
 - Santenay - Nolay - Autun,
 - la voie verte du Chatillonnais.

▪ Le tour de Bourgogne à vélo au sens large

Le Tour de Bourgogne senso stricto et les parcours complémentaires vont former le Tour de Bourgogne à vélo au sens large. Ces différents itinéraires utilisent ou vont utiliser en grande partie les chemins de halage des canaux, les chemins de vignes et d'anciennes voies ferrées.

Le parcours complet (la boucle du Tour de Bourgogne à vélo et les portes et les futures liaisons) présentera une longueur totale de près de 1 000 km.

▪ L'eurovélo 6

L'Eurovélo 6 Atlantique-mer Noire est l'un des 12 itinéraires du réseau Eurovelo qui sillonne l'Europe. De 2004 à 2006, 18 partenaires français, allemands et suisses ont joint leur énergie pour mettre en œuvre la partie ouest de cette eurovéloroute, de l'Atlantique à Ulm (Allemagne).

Ce parcours entre en Bourgogne à Nevers, rejoint Decize, se superpose au Tour de Bourgogne à vélo jusqu'à Chalon-sur-Saône et longe la Saône avant de retrouver Saint-Jean-de-Losne et Dôle.



Les pratiquants et les clientèles touristiques

▪ Les pratiquants des voies vertes

Les différentes études montrent que les véloroutes et les voies vertes (voir définition en annexe 2) accueillent 5 grands types d'utilisateurs : les cyclistes, les rollers, les piétons, les personnes à mobilité réduite et, de manière plus marginale, les cavaliers.

Les cyclistes

Les cyclistes sont les utilisateurs exclusifs des véloroutes et sont majoritaires sur les voies vertes. On peut distinguer 4 principaux types de pratique :

- **la pratique dominante est celle des loisirs** de faible intensité, sur des distances assez courtes (inférieur à 20 km). Les cyclistes fréquentent alors plutôt les voies vertes pour se promener en famille avec les enfants et / ou entre amis.
- **les sportifs**, soucieux de performance, utilisent rarement les véloroutes et les voies vertes pour s'entraîner. Sur ces aménagements, la pratique sportive est marginale, le plus souvent en sortie de ville pour des raisons de sécurité.
- **l'usage utilitaire** est faible mais peut devenir plus important sur les sites où la connexion avec les agglomérations est bonne.
- **la pratique touristique**, en court ou en long séjour, au sens d'un voyage itinérant comprenant plusieurs nuitées d'hébergement, est encore très faible chez les français. Il faut noter cependant un développement de l'offre de courts séjours qui pourrait à court échéance modifier ces données. La pratique en long séjour concerne, en très grande majorité, les étrangers.

En France, les clubs et les associations de cyclotouristes organisent régulièrement des sorties en groupes sur plusieurs jours.

L'itinérance est en cours de développement sur la France, avec la mise en place d'itinéraires assez longs.

Les rollers

Considérés, d'un point de vue juridique comme des piétons, les rollers n'ont théoriquement accès qu'aux voies vertes et aux trottoirs. Mais en pratique, grâce à la tolérance de certaines collectivités locales, de nombreux rollers utilisent également les aménagements cyclables.

C'est la qualité des revêtements qui permet ou empêche la présence de rollers sur des itinéraires de circulation douce.

Le roller se pratique beaucoup entre amis, sur des distances assez courtes. Les patineurs aiment utiliser les voies vertes, en raison de leur grande sécurité.

Les piétons

Les voies vertes accueillent les randonneurs et les joggers.

Les randonneurs sont motivés :

- par la promenade familiale sous différentes formes (en poussette, pour l'apprentissage de la marche d'un jeune enfant, pour flaner,...),
- pour la randonnée en groupe (activité physique souvent conjuguée à la découverte d'un élément touristique).

Les randonneurs apprécient les revêtements souples.

Résidant à proximité d'une voie verte, les joggers pratiquent souvent leur activité de manière solitaire. Les joggers utilisent les voies vertes afin de bénéficier d'un itinéraire sécurisé et calme. Ils apprécient aussi les revêtements souples.

Les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap

En France, en 2005, près de 10 % de la population est en situation de handicap dont la moitié à mobilité réduite.

Les voies vertes sont des espaces de loisirs privilégiés pour les personnes handicapées. En effet, ces itinéraires leur permettent d'accéder aux pratiques sportives et aux loisirs de plein air, en toute sécurité, comme n'importe quel autre usage.

En 2001, le Ministère du Tourisme a créé le label Tourisme et Handicap. A l'heure actuelle, très peu de voies vertes sont labellisées alors que beaucoup pourraient l'être, notamment en Bourgogne.

Les itinéraires peuvent être adaptés aux handicaps moteur, visuel, auditif et mental.

Les cavaliers

Les cavaliers utilisent occasionnellement et seulement sur de courtes portions les véloroutes et les voies vertes, comme itinéraire de liaison.

La cohabitation avec les cavaliers est souvent redoutée par les autres usagers et leur confort exige des revêtements particuliers.

▪ **Les clientèles touristiques des véloroutes et des voies vertes**

Les différentes études menées depuis plusieurs années démontrent l'existence de 4 segments de clientèle touristique : les résidents, les excursionnistes, les touristes en séjour et les pratiquants itinérants.

Les résidents

Les résidents habitent à proximité d'un itinéraire (moins de 5 km) et s'y rendent en général directement avec leur moyen de locomotion. Il s'agit d'utilisateurs faiblement consommateurs de restauration, en raison de la proximité de leur domicile et d'un temps de présence limité sur l'itinéraire.

Les excursionnistes

Les excursionnistes viennent de plus loin (plus de 10 km) et utilisent la plupart du temps la voiture comme moyen d'accès sur le site pour y passer une ½ journée, voire une journée.

Cette clientèle est en attente :

- d'un parking pour stationner,
- d'un aménagement cyclable de qualité, en continu pour une balade de plusieurs heures,
- d'une offre de restauration et de produits du terroir à proximité immédiate,
- d'un site de loisirs comme point de destination (plan d'eau, base de loisirs,...),
- d'une promotion soutenue pour l'aider dans le choix de sa destination.

Leur niveau de consommation, notamment en restauration, est plus important que celui des résidents.

Les touristes en séjour

Les touristes en séjour logent en général à proximité de la voie. Ils utilisent le vélo comme moyen de déplacement pour découvrir l'environnement et pour se rendre d'un site à un autre.

Cette clientèle recherche :

- des hébergements conviviaux (chambres d'hôtes, gîtes, campings,..),
- un produit touristique cohérent et une offre globale (aménagement, hébergement, visites, animations, ...),
- des services de qualité.

Les touristes en séjour qu'ils soient français ou étrangers s'organisent eux-mêmes ou font appel à un tour-opérateur.

Les pratiquants itinérants

Les pratiquants itinérants se déplacent sur de longues distances en changeant régulièrement d'hébergement.

Même si cette clientèle est quantitativement encore faible par rapport aux autres usagers (2 % des usagers), elle présente un intérêt économique majeur compte tenu de son niveau de dépense notamment en hébergement, en restauration et en visites et découverte.

La pratique itinérante des clientèles françaises reste aujourd'hui marginale par rapport à nos voisins européens. Mais on observe un intérêt de plus en plus marqué pour cette forme de tourisme en France.

Moins sensible à l'offre en matière d'aménagement cyclable, cette clientèle est plutôt attirée par des régions dont la renommée est importante.

Cette clientèle est sensible à :

- une promotion importante et multi-langue (site internet, édition de topo-guides donnant toutes les informations nécessaires à la préparation de son voyage),
- une offre touristique de qualité,
- un intérêt touristique clairement identifié et valorisé localement.

Toutes les catégories socioprofessionnelles se montrent intéressées par des voyages itinérants à vélo.

Les pratiquants itinérants organisent parfois eux-mêmes leur séjour mais font, le plus souvent, appel à un tour-opérateur, surtout si ils sont étrangers.

Les autres pratiquants

En ce qui concerne les autres pratiquants (rollers, personnes à mobilité réduite), le potentiel de développement des activités touristiques liées aux véloroutes et aux voies vertes est difficile à évaluer car l'offre est encore trop récente.

Mais les différentes associations spécialisées et les professionnels du tourisme reconnaissent que ce potentiel est important si l'ensemble de l'offre touristique s'adapte aux exigences de ces usagers.

Les opérateurs impliqués dans le Tour de Bourgogne à vélo

▪ Les opérateurs publics

L'Etat (la DIREN), la région et les départements de Bourgogne ont signé en 2000, dans le cadre de l'ancien contrat de plan, un partenariat financier permettant de mobiliser plus de 12 millions d'euros pour la réalisation de l'infrastructure du Tour de Bourgogne à vélo. La quasi-totalité de l'enveloppe dédiée aux aménagements a été consommée sur la période 2000-2006 et un tiers de l'infrastructure reste à aménager.

L'Etat

L'Etat, à travers la DIREN, accompagne et coordonne le projet du Tour de Bourgogne à vélo.

Le Ministère de la Jeunesse et des Sports s'est engagé à aider financièrement les projets de relais vélo (structure d'accueil, d'information et de services situé le long des parcours).

Le Conseil régional de Bourgogne

Le Schéma régional de développement du tourisme 2005 – 2015 qui a clairement identifié le Tour de Bourgogne à vélo comme axe prioritaire, a désigné la **direction économie, économie sociale et solidaire et du tourisme du Conseil régional de Bourgogne comme pilote du chantier.**

Un groupe de suivi du chantier accompagne le service du Conseil régional. Il est constitué :

- de Bourgogne Tourisme,
- des 4 Conseils généraux,
- des Comités Départementaux de Tourisme et Agences de Développement Touristiques,
- des Pays traversés,
- des représentants des professionnels,
- des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative situés sur l'itinéraire.

Au titre de sa politique en faveur du tourisme, le Conseil régional soutient les équipements de services et d'accueil implantés le long du Tour de Bourgogne à vélo (voir annexe 3).

Le Conseil régional intervient, par ailleurs, via les Contrats de Pays.

Les Conseils généraux

Les Conseils généraux assurent la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure.

La Saône-et-Loire a, depuis 1997, un programme d'aménagement de véloroutes et de voies vertes. Le département dispose d'un système de subventions à destination des communes pour la réalisation de petits aménagements (voir annexe 3).

La Côte d'Or s'est engagé, en 2003, dans une politique cyclable ambitieuse à travers la rédaction d'un schéma vélo. Ce document est accompagné d'aides financières marquant la forte volonté du département de développer le vélo (voir annexe 3).

Les ADT - CDT

Les Agences de Développement Touristiques (ADT) et Comités Départementaux du Tourisme (CDT) ont essentiellement un rôle de conseil à l'attention des prestataires privés et des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative pour construire, promouvoir et commercialiser une offre touristique vélo.

Les Communautés de communes ou Communautés d'agglomération

Les Communautés de communes ou Communautés d'agglomération traversées par le Tour de Bourgogne à vélo assurent la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure, de la signalisation et de la promotion sur leur territoire.

Les Pays

Le Pays de l'Auxois-Morvan Côte d'Orien, le Pays du Tonnerrois et le Pays Beaunois sont traversés par le Tour de Bourgogne à vélo. Dans les compétences de ces structures figure le développement touristique et notamment la structuration et l'animation du produit Tour de Bourgogne à vélo.

Les OTSI

Le Schéma régional de développement du Tourisme 2005 – 2015 de la Bourgogne a désigné la FROTSI comme organisateur d'un réseau d'Offices de Tourisme spécialisé sur le Tour de Bourgogne à vélo.

Ces Offices de Tourisme intitulés « Portes de Bourgogne – Tour de Bourgogne à vélo » vont proposer une information précise sur la pratique du vélo ainsi que des services complémentaires (point d'eau, aire de repos, bloc sanitaire, parking à vélos, location de vélos et petite réparation, petite restauration, ...).

▪ **Les opérateurs privés**

Les opérateurs privés interviennent comme une véritable chaîne de services qui structure le produit touristique.

Ces services concernent les transports, la location de matériel, les hébergements, la restauration, les tour-opérateurs,... (voir chapitre 4).

La mise en marché

De manière à proposer à la clientèle un véritable produit touristique, les aménagements cyclables doivent être accompagnés :

- d'une panoplie de services,
- d'outils de communication et de promotion performants,
- et d'un réseau de distribution et de commercialisation efficace.

▪ Les services

Présentation

Les différentes clientèles vélo ont besoin d'un certain nombre de services adaptés. Cette chaîne de services permettra la mise en tourisme et la commercialisation de produits associés au Tour de Bourgogne à vélo.

Ces services devront être structurés de manière à présenter une garantie de qualité et de cohérence à l'attention de la clientèle, à travers des signes clairs et reconnus (charte de qualité, labels,...). Ils augmenteront la fréquentation touristique de la région Bourgogne et optimiseront les retombées économiques.

Les différentes collectivités (Pays, départements et région) seront appelées à intervenir ensemble pour soutenir et participer au développement des services associés au Tour de Bourgogne à vélo.

Ces services concernent :

- **le transport des personnes et des bagages,**
- **la signalisation,**
- **la location de vélos,**
- **les hébergements,**
- **la restauration,**
- **les Offices de Tourisme - relais-vélos,**
- **les gestionnaires de sites touristiques.**

Un plan d'équipement, accompagné de subventions incitatives, a été lancé par les différentes collectivités. Ce programme doit être prolongé de manière concertée et cohérent entre les intervenants (Pays, département, région).

Il est à noter que la Saône-et-Loire et la Côte d'Or ont entrepris, en 2007, un travail de sensibilisation auprès des prestataires touristiques situés à proximité du Tour de Bourgogne à vélo.

Les transporteurs

La facilité d'accès au Tour de Bourgogne à vélo est un élément primordial. Elle repose en grande partie sur l'intermodalité, paramètre essentiel pour encourager les utilisateurs à se rendre sur les itinéraires et leur permettre de relier différents tronçons.

Les trains grandes lignes et les TGV doivent permettre d'accéder au Tour de Bourgogne à vélo depuis les régions extérieures à la Bourgogne. L'accueil des vélos dans les trains est assez problématique (faible capacité d'accueil, conditionnement du matériel,..). La SNCF suit avec attention depuis plusieurs années l'évolution du tourisme à vélo et réfléchit aux besoins futurs de la clientèle à vélo.

En Bourgogne, le Conseil régional a élaboré, en 2006, un schéma régional des infrastructures et des transports dans lequel figurent des préconisations concernant l'accueil de la clientèle à vélo dans les gares et les TER.

La Bourgogne a la chance de posséder un réseau ferroviaire qui se superpose en grande partie avec le parcours du Tour de Bourgogne à vélo. L'utilisation des TER peut tout à fait être couplée à un trajet en vélo aussi bien pour une balade à la journée que pour un séjour plus long. Les TER qui acceptent les vélos (environ un sur deux) le font gratuitement.

Sur les parcours où les lignes TER font défaut, les lignes départementales de bus pourraient transporter les vélos à l'aide d'une remorque ou d'un rack.

Il existe actuellement 4 lignes en Bourgogne équipées de racks à vélo :

- la ligne 7 des rapides de Saône-et-Loire qui longe la voie verte de Macon à Chalon-sur-Saône,
- la ligne 47 du réseau Transco qui longe le canal de Bourgogne de Dijon à Pont-d'Ouche,
- la ligne 60 du réseau Transco qui relie Dijon à Gevrey-Chambertin,
- la ligne 70 Montbard-Saulieu, disponible uniquement durant les vacances scolaires.

Les taxis pourraient participer à la bonne organisation du produit vélo en transportant les bagages d'un hébergement à un autre.

A l'heure actuelle, la brochure « La Bourgogne à vélo » et le site internet www.la-bourgogne-a-velo.com présentent les différentes possibilités d'accès au Tour de Bourgogne à vélo à l'aide du TGV, des trains grandes lignes, des TER et des lignes de bus.

La signalisation

Sur le plan touristique, la signalisation directionnelle doit être considérée comme un service à part entière.

La signalisation doit permettre à l'utilisateur :

- d'accéder et de suivre l'itinéraire par les circulations douces,
- d'accéder par les moyens de transports individuels et collectifs (gare, parking, relais-vélo),
- de rejoindre d'autres itinéraires touristiques,
- de repérer les sites touristiques (musées, châteaux, paysages),
- de localiser l'ensemble des services proposés (hébergements, restauration, sanitaires, ..).

Cette signalisation est parfois complétée par la mise en place de Relais d'Information Services ou RIS. Ces supports apportent une information globale aux usagers (carte, sites touristiques, services,...) et leur permettent de se repérer tout le long des itinéraires.

En Bourgogne, cette signalisation existe notamment le long des voies vertes et sur la véloroute Beaune-Santenay.

La location de vélos

La location de vélos est un service incontournable dans le développement du produit « Tour de Bourgogne à vélo ».

Les prestataires doivent disposer d'un parc de vélos conséquent et de qualité (VTC, VTT, remorques, siège bébé, ...).

Compte tenu des contraintes techniques, les prestataires de location de vélo ont intérêt à travailler en partenariat (dépôt d'un parc de vélos chez un hébergeur, dans un point relais vélo, dans une gare,...).

Le loueur peut aussi diversifier son activité en assurant certains services complémentaires attendus par la clientèle (livraison des vélos dans un hébergement ou dans une gare, transport des bagages, mise à disposition de cartes, assistance technique, possibilité de louer le matériel à un endroit et de le rendre plus loin).

La Bourgogne comprend pour le moment une trentaine de loueurs de vélos répartis tout le long du parcours. Tous n'offrent pas encore le même niveau de services et de prestations.

Les hébergements

Les enquêtes réalisées auprès des usagers révèlent de fortes attentes pour des hébergements de type camping, chambre d'hôtes ou gîte d'étape.

Ces types d'hébergement correspondent à ce que recherche la clientèle à vélo c'est-à-dire découvrir un territoire dans ce qu'il a de plus authentique, rencontrer et échanger avec les habitants, bénéficier d'un accueil personnalisé et convivial.

La qualité de l'accueil est essentielle. Cet accueil nécessite de prendre en compte des éléments propres à la nature des déplacements et des besoins de la clientèle à vélo (mise à disposition d'un local fermé à clé, d'un kit de réparation, d'un point de lavage, affichage de la météo, ...).

Des réseaux d'hébergeurs se sont créés pour répondre à ces attentes en concevant des chartes de qualité et en y associant parfois des démarches de labellisation. Au niveau national et européen, un cahier des charges commun est en cours de rédaction.

En Bourgogne, une démarche de sensibilisation, auprès des hébergeurs, a déjà été entreprise. Cette action doit se poursuivre durant l'année 2008.

Il est à noter que la clientèle à vélo demande de plus en plus des chambres familiales (avec 3 ou 4 lits) et une piscine.

La restauration

Les usagers plébiscitent le pique-nique comme mode de restauration. Une offre de paniers-repas, avec des produits locaux de Bourgogne, réalisés par des restaurateurs situés à proximité du Tour de Bourgogne à vélo, rencontrerait un vif succès.

Certaines clientèles sont demandeuses d'une offre de restauration plus conséquente. Dans le but de valoriser la gastronomie bourguignonne et les richesses du terroir (vins, fromages viandes), les restaurateurs pourraient proposer des menus adaptés à la clientèle à vélo voire labellisés (repas caloriques mettant en avant les produits locaux).

Les Offices de Tourisme – relais vélo

La présence d'Offices de Tourisme – relais vélo, situés à intervalles réguliers, auront comme rôle d'apporter des services adaptés aux besoins des différents utilisateurs.

Ces structures ont comme vocation d'être de véritables lieux d'information, d'animation et de rencontre capable de valoriser territoires traversés.

Conçus pour assurer les fonctions d'accueil, d'information et de repos, ces relais doivent proposer un large éventail de services : point d'eau, aire de repos, bloc sanitaire, parking à vélos, location de vélos et petite réparation, petite restauration, ...

Il est recommandé de placer ce type de structure à proximité des villes situées sur le Tour de Bourgogne à vélo.

A l'heure actuelle, un seul véritable relais vélo existe en Bourgogne. Il est situé à Fragnes au nord de Chalon-sur-Saône, le long du canal du Centre. Cette structure est portée par la commune de Fragnes.

Les gestionnaires de sites touristiques

Les monuments, châteaux, musées et villages remarquables situés sur ou à proximité du Tour de Bourgogne à vélo devront offrir un accueil particulier à la clientèle à vélo (parkings à vélos sécurisés sous forme de racks, consignes pour les bagages, ...).

Les sites d'agro-tourisme (caves, producteurs de fromages et de viande locaux) sont à intégrer à la démarche au même titre que les sites touristiques patrimoniaux (châteaux, musées, ...).

Une action de sensibilisation doit être menée auprès des gestionnaires de l'ensemble des sites touristiques dans le but de les informer de l'importance de proposer, au minimum, un stationnement sécurisé ou gardé contre le vol et un local pour se changer en cas de mauvaises conditions climatiques.

La question liée à l'accessibilité de ces sites doit également être abordée, dans le cadre du label « Tourisme et Handicap ».

▪ **La conception de produits complets**

Le succès du Tour de Bourgogne à vélo sera largement conditionné par la conception de produits associant des services marchands et non-marchands.

Les agences réceptives et les tours opérateurs assemblent les différents composants d'un produit vélo sous la forme de forfaits de séjours. Son travail consiste à :

- conseiller sur le choix de la destination,
- sélectionner les itinéraires et les sites à voir,
- s'occuper des questions de logistique (transport des vélos et des bagages, services à l'étape, forfaits de visites, ..).

Le tour-opérateur est particulièrement recherché pour la clientèle étrangère pour laquelle la quête d'informations nécessite une expertise particulière.

L'essentiel des produits vendus est le fait de tour-opérateurs spécialisés sur le voyage à vélo ou sur le vélo et la marche. Les clients de ces tour-opérateurs sont des cyclistes plutôt aisés. Les cyclistes étrangers qui choisissent la France préfèrent généralement s'adresser à un tour-opérateur de leur propre nationalité, supposé mieux comprendre leurs besoins.

Généralement, les tour-opérateurs travaillent de façon autonome et recherchent directement leurs partenaires. Pour faciliter leur implantation en Bourgogne, un travail de mise en réseau avec des partenaires locaux pourrait accélérer la réalisation et la vente de produits « Tour de Bourgogne à vélo ».

Depuis quelques mois, on note, devant l'augmentation de la demande touristique, notamment de la clientèle étrangère, un renforcement des programmations de séjours organisés par les tour-opérateurs. La région Bourgogne devrait pouvoir profiter de cet engouement.

▪ **La mise en réseau des opérateurs**

L'objectif principal de la mise en réseau des opérateurs vise à mettre en place une offre cohérente et coordonnée permettant le pré-assemblage d'un produit touristique complet.

Cette mise en réseau joue également un rôle dans la commercialisation d'un produit touristique auprès des tour-opérateurs.

Un workshop avec l'ensemble des opérateurs permettrait de faciliter la réalisation de produits touristiques.

▪ La communication et la promotion

La communication constitue un levier fondamental pour développer la notoriété du Tour de Bourgogne à vélo et pour assurer sa promotion comme produit touristique à part entière.

Des actions coordonnées de communication grand public sur de grands médias nationaux constituent de puissants leviers pour démultiplier l'efficacité des actions promotionnelles.

La promotion de Bourgogne Tourisme

Après avoir créé une identité au parcours et avoir déposé le nom « Le Tour de Bourgogne à vélo », Bourgogne Tourisme fait depuis plusieurs années la promotion du tourisme à vélo à travers les actions et les outils suivants :

- édition d'une brochure grand public consacrée exclusivement au Tour de Bourgogne à vélo. Editée en 4 versions linguistique et tirée à 54 000 exemplaires, ce document est diffusé notamment à l'occasion des salons,
- organisation de voyages de presse dans le but de faire connaître, à des journalistes français et étrangers, les tronçons les plus représentatifs du Tour de Bourgogne à vélo.
- participation à des salons spécifiques tourisme à vélo :
 - Fahrrad et Erlebnis Reisen de Stuttgart (12 - 13 janvier 2008),
 - Fiets - en Wandelbeurs à Amsterdam (2 - 3 février 2008),
 - Destination nature à Paris (fin mars 2008),
- réalisation d'un dossier de presse consacré exclusivement au Tour de Bourgogne à vélo,
- mise en ligne d'un site internet dédié au Tour de Bourgogne à vélo qui se décline en 4 langues (F - NL - D - GB),
- Participation à la réalisation du guide « La Bourgogne à vélo » aux éditions Ouest-France (parution fin mars 2008).

▪ La distribution et la commercialisation

Que ce soit en directe ou à l'aide d'un intermédiaire, la commercialisation s'effectue de plus en plus grâce à **internet**.

En permettant aux touristes d'accéder facilement et rapidement à de très nombreuses informations sur les itinéraires et les services, internet a élargi considérablement le marché du tourisme à vélo. Cet outil donne la possibilité à des clientèles, même éloignées, d'élaborer elles-mêmes leur voyage, de réserver et de payer en ligne les différentes prestations.

La distribution par un intermédiaire s'adresse en priorité aux touristes étrangers qui connaissent peu la région de destination.

Il existe en France très peu de tour-opérateurs spécialisés dans le tourisme à vélo.

Les touristes à vélo étrangers préfèrent dans leur majorité s'adresser à un tour-opérateur de leur pays.

Analyse des faiblesses et des opportunités

▪ Les faiblesses

La cohabitation entre les différents usagers (cyclistes, rollers, piétons, personnes à mobilité réduite, cavaliers), notamment à proximité des villes, peut poser des problèmes liés aux différences de vitesse.

Il importe alors de considérer les voies vertes, non pas comme un « immense stade » mais bien comme un « parc linéaire », dédié aux loisirs, dans lequel chacun se déplace à son rythme, en respectant les autres, notamment les plus lents.

Le respect des pratiquants doit s'inscrire dans un cadre concerté de dialogue pour permettre à chaque catégorie de trouver et de pérenniser ses espaces de pratique.

▪ Les opportunités

L'évolution vers l'itinérance

Le contexte actuel ouvre de réelles perspectives pour développer une offre touristique autour de la pratique de l'itinérance. La multiplication des courts séjours crée de véritables opportunités pour développer différentes offres de séjours vélo d'une durée de 3 à 4 jours.

Le produit vélo itinérant est à concevoir comme une véritable aventure à pratiquer en famille ou entre amis.

Au stade de développement actuel du Tour de Bourgogne à vélo, alors que le marché du tourisme à vélo est en pleine phase de maturation, les différents opérateurs touristiques doivent élaborer une offre complète et de qualité.

En fait, il s'agit d'amener progressivement la clientèle excursionniste et occasionnelle vers l'itinérance et ainsi capter cette clientèle sur plusieurs jours en leur proposant des produits à haute valeur ajoutée.

Les nouvelles tendances sociologiques

Les observateurs des comportements touristiques notent, depuis quelques années, la montée en puissance de nouvelles valeurs telle que la recherche d'un environnement naturel préservé, le ressourcement personnel, la recherche du bien-être et de l'équilibre, la rupture avec le monde citadin et le stress quotidien.

Les vacances correspondent, de plus en plus, à un moment où les liens au sein de la cellule familiale ou avec des amis familles se resserrent, ce qui se traduit par un développement des séjours en tribu.

Le Tour de Bourgogne à vélo qui permet de traverser des paysages de grande qualité, de pratiquer un effort physique sain et doux dans la nature, d'être disponible avec sa famille ou ses amis répond tout à fait à ces nouvelles valeurs.

Parmi les tendances lourdes, on note aussi la présence des seniors de plus en plus mobiles, en bonne santé et très informés. Cette clientèle devrait favoriser la croissance des produits touristiques vélo.

La clientèle familiale va devenir un marché important. Les différents opérateurs touristiques devront être particulièrement attentifs aux attentes de cette clientèle qui a des demandes bien précises en terme de sécurité, de services et de convivialité.

La découverte des produits du terroir bourguignon

La randonnée à vélo est un excellent moyen de découvrir une région. Les produits touristiques proposées devront profiter de cette opportunité pour **faire découvrir à la clientèle les produits locaux bourguignons** qui sont la plupart du temps étroitement associés au paysages traversés.

La découverte de ces produits de qualité associée à la rencontre des producteurs doivent faire l'une des particularités et des forces du produit « Tour de Bourgogne à vélo ».

Les chiffres clés

▪ L'étude menée sur « La Loire à vélo »

L'étude menée sur « La Loire à vélo » par le cabinet Protourisme (en 2005) a mis en évidence les éléments suivants :

L'âge moyen des cyclotouristes est de 51 ans.

Les touristes à vélo se répartissent de la manière suivante :

- français : majoritairement issus de l'Île-de-France,
- étrangers : allemands, néerlandais, britanniques.

Les distances parcourues :

- itinéraire à la journée : 30 km / j,
- circuits de 2 à 6 jours : 40 km / j.

Les hébergements privilégiés :

- l'hôtel notamment pour les tour-opérateurs,
- le camping.

Les types de séjours :

- fixes ou itinérants,
- du week-end à 1 semaine.

Les touristes ont préparé la plupart du temps leur séjour seul, avec l'aide d'internet.

Les motivations des séjours :

- visite de sites touristiques, de châteaux,
- visite de villages,
- découverte du terroir.

Les critères de satisfaction :

- les infrastructures (entretien des voies, petits équipements),
- la sécurité,
- la signalisation (continuité et lisibilité),
- le parcours (facilité d'accès,..),
- les transports collectifs,
- l'information,
- l'hébergement avec services appropriés.

▪ Les résultats de fréquentation de l'étude « Eurovélo 6 »

Les 16 partenaires impliqués dans la réalisation de l'Eurovélo 6 ont souhaité réaliser une enquête de fréquentation sur l'itinéraire. Cette étude s'est déroulée pendant l'été et l'automne 2006 sur 14 points différents du parcours. En Bourgogne, ce sont les sites du Guétin (à proximité de Nevers) et de Santenay qui ont été sélectionnés.

Cette étude fournit des éléments sur les profils, les comportements, les perceptions et les attentes des usagers.

Les résidents et les excursionnistes

Les résidents et les excursionnistes :

- représentent environ 90 % des pratiquants,
- connaissent bien l'itinéraire choisi,
- font peu ou pas d'activité pendant la sortie,
- apprécient le paysage,
- randonnent volontiers seul,
- font du vélo très régulièrement,
- pratiquent la voie verte en général en aller-retour.

D'une manière générale, ces clientèles consomment assez peu.

Les touristes en séjour

Cette clientèle :

- choisit son lieu de vacances en fonction de la possibilité de faire du vélo pour découvrir un territoire,
- utilise le vélo en tant que moyen de transport « doux » autour de leur lieu de séjour,
- fait régulièrement du vélo en dehors des vacances,
- dorment en hébergement marchand à 70 % (camping, hôtel, chambre d'hôtes, gîte),
- est demandeuse de loisirs de proximité (baignade, points d'eau, jeux pour les enfants,..) et de signalisation et d'information,
- fait, à 50 %, une autre activité que le vélo au cours de sa randonnée (visite de musées, de châteaux, baignade, ...).

D'une manière générale, cette clientèle effectue des dépenses pendant sa sortie avec une moyenne de 43 €/jour.

Les touristes itinérants

Cette clientèle :

- représente 10 % de la clientèle totale,
- est pour le moment essentiellement étrangère mais est appelée à se développer en France,
- utilise un autre moyen de transport pour accéder au départ de l'itinéraire ou pour repartir chez elle (notamment le train),
- fait souvent d'autres activités pendant sa randonnée,
- dort majoritairement dans les hébergements marchands (camping, hôtel, chambre d'hôtes),
- fait régulièrement du vélo chez elle,
- randonnent majoritairement en groupe (dans le cadre ou non d'un voyage organisé).

Cette clientèle consomme en moyenne à hauteur de 70 €/jour.

Conclusion

L'impact économique de la pratique itinérante est déjà significatif le long de certaine portion de l'Eurovélo 6 mais le potentiel de croissance reste élevé vu les chiffres de fréquentation du « DonauRadWeg » ou de « La Suisse à vélo ».

Il existe un lien direct entre la densité de lits touristiques et le niveau de pratique de l'itinérance.

Rédigé le 5 mars 2008
Jean-Philippe PERRUSSON

▪ Annexe 1

Bibliographie

- France à vélo, France des voies vertes – les clés de la réussite
ODIT France – décembre 2006
- Enquête de fréquentation et d'impact économique 2006
Groupe de travail Eurovélo 6 - juin 2007
- Etude sur le cyclotourisme suisse, allemand et néerlandais
Equicycle - mars 2006
- Guide pratique Valorisation Véloroutes Voies vertes
Conseil général de Côte d'Or / Altermodal – 2006
- 1^{ère} étude des retombées économiques de « La Loire à vélo » en région Centre
Région Centre / Delphine Guyot – août 2004
- Voies vertes : fréquentation et impact - panorama de l'offre
AFIT – juillet 2003
- Le tour de Bourgogne – Guide pratique des véloroutes et des voies vertes
Direction régionale de l'environnement et Direction régionale de l'équipement - septembre 2001
- La Bourgogne à vélo
Bourgogne Tourisme – juin 2007

▪ Annexe 2

Définition

La voie verte

La voie verte est, selon le code de la route, « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

C'est un aménagement en site propre, destiné aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.

Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisée et jalonnées.

Les voies vertes se développent généralement sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, les berges des voies d'eau, les pistes forestières, les chemins ruraux ou les parcs urbains.

La véloroute

Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne ou longue distance, d'intérêt départemental, régional national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions.

Une véloroute emprunte tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

Elles doivent répondre aux critères suivant :

- Linéarité : itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible
- Continuité : itinéraire non interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations
- Sécurité : les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, ...)
- Jalonnement et balisage : l'itinéraire doit faire l'objet d'un jalonnement et d'un balisage spécifique et uniformes sur son ensemble, et facilement identifiables

- Services : l'itinéraire doit offrir aux usagers un certain nombre de services liés à l'utilisation du vélo, au tourisme, aux transports en commun et plus précisément aux trains, à l'information et à la réservation
- Entretien : l'itinéraire doit faire l'objet d'un entretien permettant son utilisation permanente,
- Usage : ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés (en règle générale, les déclivités sont fortement limitées, de l'ordre de 3 %),
- Mode d'utilisation : les itinéraires doivent être incitatifs mais pas obligatoires, les cyclistes conservant la possibilité d'aller sur les autres parcours. Ils peuvent utiliser les aménagements cyclables les plus sécurisés, et en priorité les « voies vertes » qui seront privilégiées.

▪ **Annexe 3**

Les aides techniques et financières des collectivités territoriales

Conseil régional de Bourgogne

Service Tourisme
17, boulevard de la Trémouille
BP1602
21035 Dijon cedex

Contact : Fabien BENTAYEB

Tél : 03 80 44 33 58

Les aides régionales relatives au tourisme sont consultables à l'adresse suivante :

<http://www.cr-bourgogne.fr/index.php?&o=&c=674&p>

Conseil général de Côte d'Or

Service Tourisme et loisirs de nature
53 bis rue de la Préfecture
21035 Dijon cedex

Contact : Henri JACHET

Tél : 03 80 63 69 08

Les aides départementales relatives au tourisme sont consultables à l'adresse suivante :

<http://www.cg21.fr/jahia/Jahia/accueil/pid/2553>

Conseil général de la Nièvre

Dir jeunesse et sport - service activités de pleine nature
62 rue de la Préfecture.
BP 839.

58039 NEVERS Cedex

Contact : Louis BEUDET

Tél : 03 86 93 93 71

Les aides départementales relatives au tourisme sont consultables à l'adresse suivante :

<http://www.cg58.fr/boite-a-outils/guide-des-aides/economie-developpement-local-et-ruralite/tourisme/>

Conseil général de Saône-et-Loire

Bureau Voies Vertes
752, avenue Maréchal de Lattre de Tassigny
BP 173
71017 Macon

Contact : Alain MONTHULE

Tél : 03 85 21 98 33

Les aides départementales relatives au tourisme sont consultables à l'adresse suivante :

http://www.cg71.fr/jahia/Jahia/cache/bypass/pid/152?category=aides_tourisme

Agence de Développement Touristique de l'Yonne

Service conseil et développement

1-2 quai de la république

89000 Auxerre

Contact : Aurélie GIRARD

Tél : 03 86 72 92 00

Actuellement, il n'existe pas d'aides financières liées au développement du tourisme à vélo dans le département de l'Yonne.