

Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France

Etude des marchés
espagnol et italien



Marketing touristique

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
1. Contexte	5
2. Objectifs	8
3. Méthode et moyens.....	9
4. Présentation du rapport d'étude.....	10
LE TOURISME A VELO EN ESPAGNE	11
L'OFFRE ESPAGNOLE DE TOURISME A VELO	14
1. Données de contexte : l'Espagne, destination touristique	15
2. Historique des politiques publiques et des programmes gouvernementaux vélo mis en place en Espagne	17
3. Les acteurs et le financement des initiatives liées au vélo en Espagne	20
4. Structuration de l'offre de tourisme à vélo en Espagne	28
5. La mise en tourisme de l'Espagne comme destination de tourisme à vélo	48
Forces et faiblesses de l'offre espagnole de tourisme à vélo	57
LES CLIENTELES ESPAGNOLES DU TOURISME A VELO	59
1. Données de contexte : l'Espagne, marché émetteur de clientèles.....	60
2. Evolution des pratiques.....	62
3. Profil des touristes à vélo	65
4. Structure et organisation du tour-opérating	67
5. Typologie des séjours programmés	69
6. Destinations concurrentes de la France sur le marché espagnol	73
Synthèse du potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo sur le marché espagnol.....	74

LE TOURISME A VELO EN ITALIE 76

L'OFFRE ITALIENNE DE TOURISME A VELO 79

1. Données de contexte sur le marché italien 80
2. Historique des politiques publiques et des programmes gouvernementaux vélo mis en place en Italie 82
3. Les acteurs et le financement des initiatives liées au vélo en Italie 86
4. Structuration de l'offre de tourisme à vélo en Italie 96
5. La mise en tourisme de l'Italie comme destination de tourisme à vélo 111

Forces et faiblesses de l'offre italienne de tourisme à vélo 121

LES CLIENTELES ITALIENNES DU TOURISME A VELO123

1. Données de contexte : l'Italie, marché émetteur de clientèles 124
2. Evolution des pratiques..... 127
3. Profil des touristes à vélo 128
4. Structure et organisation du tour-opérating 130
5. Typologie des séjours programmés 131
6. Destinations concurrentes de la France sur le marché italien 136

Synthèse du potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo sur le marché italien
137

SYNTHESE ET CONCLUSION139

1. Des destinations concurrentes mais encore peu structurées 140
2. Des marchés de niche mais en croissance..... 142
3. La France, une destination vélo reconnue mais concurrencée 143
4. Quelques pistes d'actions pour améliorer la compétitivité de la destination France 145

ANNEXES147

INTRODUCTION

1. Contexte

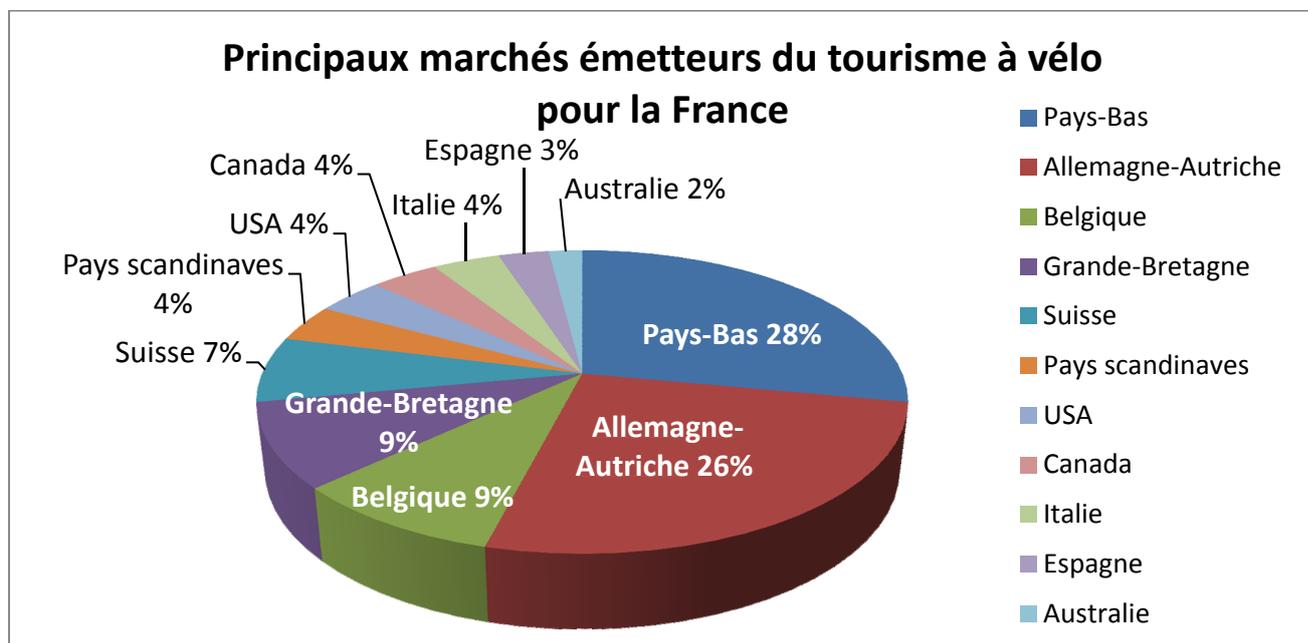
Le tourisme à vélo, une filière majeure pour la France

Avec plus de 4 millions de séjours à vélo en France en 2011, représentant 7,5 milliards d'euros de dépenses individuelles¹ et 16 500 emplois touristiques², le tourisme à vélo constitue une filière économique majeure pour la France qui occupe la seconde place des destinations cyclables au niveau européen (derrière l'Allemagne)³. Activité respectueuse de l'environnement et accessible à tous, le vélo contribue à renforcer l'attractivité des destinations et à en consolider l'économie touristique.

Conscient des atouts du tourisme à vélo et de ses enjeux, l'Etat s'emploie à stimuler cette filière depuis plusieurs années à travers de multiples actions. Ainsi, depuis 2007, dans le cadre de la démarche France Vélo Tourisme, plusieurs travaux relatifs au tourisme à vélo ont été le fruit d'une collaboration entre le Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, et Atout France, l'Agence de développement touristique de la France, dont la présente étude.

Les clientèles internationales du tourisme à vélo, un fort potentiel

D'après les données issues de l'étude sur l'économie du vélo⁴, les clientèles internationales représentent un quart des séjours à vélo réalisés en France. En volume, les clientèles les plus présentes en France sont issues des pays d'Europe du Nord. Les Néerlandais, les Allemands et Autrichiens, les Belges et les Britanniques constituent ainsi près des trois-quarts des clientèles internationales réalisant des séjours à vélo en France.



Source : Etude « L'Économie du Vélo » - Atout France, FVT, AlterModal – 2009

¹ Source : European Parliament – The european cycle route network Eurovelo : challenges and opportunities for sustainable tourism – 2012

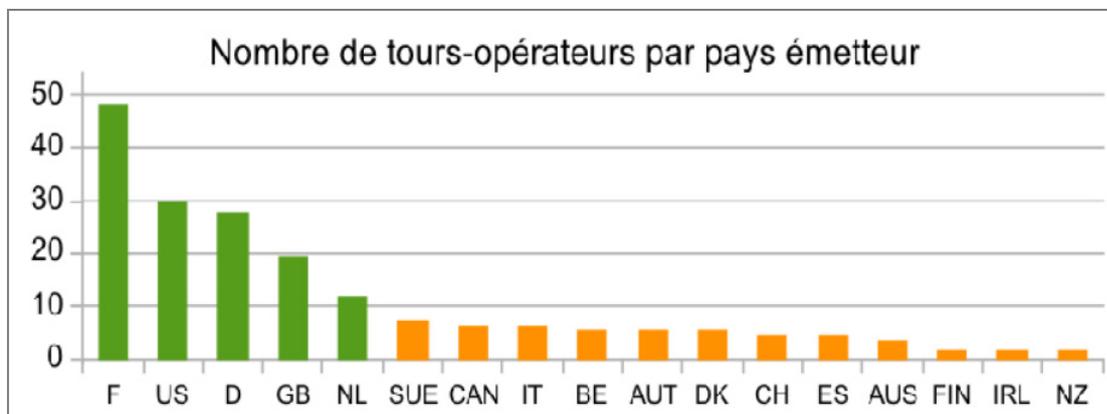
² Source : Etude « L'économie du vélo » - 2009 - Altermodal pour Atout France, Coordonnateur, DGCIS, MN3V

³ En nombre de séjours et total des dépenses. Source : European Parliament – The european cycle route network Eurovelo : challenges and opportunities for sustainable tourism – 2012

⁴ Source : Etude « L'économie du vélo » - 2009 - Altermodal pour Atout France, Coordonnateur, DGCIS, MN3V

De plus, selon l'étude réalisée depuis quelques années par la DGCIS⁵, plus de 200 tour-opérateurs français et étrangers programment chaque année la France comme destination de tourisme à vélo.

Parmi cette programmation internationale de la France, les tour-opérateurs les plus représentés sont les Français, les Américains, les Allemands, les Britanniques et les Néerlandais, comme l'illustre le graphique ci-après.



Source : DGCIS - Les séjours à vélo des tours-opérateurs en France en 2011

La pratique itinérante du vélo est identifiée comme la pratique susceptible d'induire des retombées économiques importantes pour les territoires, en raison notamment de l'utilisation fréquente de l'hébergement marchand ainsi que des services de restauration. La pratique du vélo à destination, sur le lieu de séjour, constitue également une activité de loisir très appréciée génératrice de retombées économiques conséquentes⁶.

Cependant, si les séjours vélo des Français sont relativement bien cernés, les séjours vélo des visiteurs internationaux sont beaucoup plus mal connus et plus difficiles à évaluer. Afin de mieux connaître et appréhender ces clientèles, des études sur les principaux pays émetteurs pour le tourisme à vélo en France ont été réalisées par Atout France à la demande du Coordonnateur interministériel.

Au cours de l'année 2011, une première analyse a été menée sur les cinq principaux marchés émetteurs du tourisme à vélo pour la France (les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique, le Royaume-Uni et le Canada). Cette étude a permis d'approfondir la connaissance de ces clientèles, à travers leurs pratiques, leurs attentes et leurs besoins et a abouti à la formulation de recommandations pour une meilleure adaptation et valorisation de l'offre française. Elle a donné lieu à une publication intitulée « Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France : pratiques et attentes. Zoom sur 5 marchés prioritaires » éditée par Atout France.

⁵ Source : Synthèse « Séjours à vélo des tours-opérateurs en France » - analyse sur les années 2010 et 2011

⁶ Selon l'étude du Parlement Européen, en France l'ensemble des tours à vélo sans nuitée représentent 5,73 milliards d'euros de dépenses individuelles, contre 1,76 milliards d'euros pour l'ensemble des séjours à vélo avec nuitée. Source : European Parliament – The european cycle route network Eurovelo : challenges and opportunities for sustainable tourism – 2012

Une synthèse de cette étude est présentée en annexe⁷.



Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France : pratiques et attentes Zoom sur 5 marchés prioritaires

Publication Atout France parue en juin 2012

Disponible sur le site Internet d'Atout France :

www.atout-france.fr/publication/clienteles-internationales-tourisme-velo-france-pratiques-attentes

Le choix d'une analyse des marchés espagnol et italien

En 2012, cette analyse a été reproduite par Atout France sur deux autres marchés proches : l'Espagne et l'Italie. Le choix de ces deux pays a été dicté par les résultats de l'étude précédente sur les marchés d'Europe du nord qui avait montré que l'Espagne et l'Italie représentaient à la fois des pays émetteurs de clientèles ainsi que des destinations concurrentes de la France pour le tourisme à vélo.

Dans sa récente publication sur le marché du tourisme à vélo en Europe⁸, le Parlement Européen a parallèlement estimé le nombre de séjours à vélo de plus d'une nuitée réalisés dans chacun des pays de l'Union. En 2011, 1 million de séjours de séjours ont été recensés pour l'Italie et 900 000 pour l'Espagne.

L'analyse des marchés espagnol et italien a donc été réalisée en parallèle, ces deux pays présentant plusieurs caractéristiques similaires quant à la filière vélo.

⁷ Voir l'annexe n°1, p135.

⁸Source : European Parliament – The european cycle route network Eurovelo : challenges and opportunities for sustainable tourism – 2012.

2. Objectifs

L'étude réalisée sur les marchés espagnol et italien a eu pour objectifs d'approfondir la connaissance de la filière tourisme à vélo, à travers la réalisation d'une double analyse portant sur l'offre et les clientèles de ces deux pays.

Analyser l'offre de tourisme à vélo de l'Espagne et de l'Italie

L'offre de tourisme à vélo de l'Espagne et de l'Italie a été étudiée dans l'objectif d'évaluer comment et en quoi ces pays constituent une concurrence pour la France, en particulier pour ce qui concerne les marchés émetteurs d'Europe du Nord.

L'offre de tourisme à vélo développée par l'Espagne et l'Italie a été analysée à partir :

- **des stratégies de développement du tourisme à vélo** (politiques publiques cyclables, infrastructures et équipements...),
- **du positionnement marketing et des conditions de la mise en tourisme de l'offre de tourisme à vélo.**

Connaître les clientèles espagnoles et italiennes du tourisme à vélo

Les touristes à vélo espagnols et italiens constituent des clientèles potentielles pour la France (bien que dans une moindre mesure par rapport à celles d'Europe du nord).

L'étude a eu pour objectif d'identifier les opportunités présentes sur ces marchés pour la destination France et de poser les bases d'une future stratégie de promotion.

L'analyse est articulée autour de quatre thèmes :

- **les nouvelles tendances en termes de pratique du vélo,**
- **la typologie des clientèles,**
- **le positionnement concurrentiel de la France,**
- **les leviers de la programmation des tour-opérateurs.**

Formuler des recommandations par rapport au positionnement de la France sur le marché du tourisme à vélo

L'analyse de l'offre et la connaissance des clientèles des marchés espagnol et italien ont permis de dresser une synthèse comparative de ces deux pays et de formuler des recommandations permettant d'accroître la performance et l'attractivité de la France sur la filière du tourisme à vélo, tant au niveau de l'offre touristique que des stratégies de positionnement et de commercialisation.

3. Méthode et moyens

La présente analyse a été réalisée par la Direction de l'Ingénierie et du Développement d'Atout France avec l'appui des bureaux Atout France en Espagne et en Italie et avec le concours des bureaux d'UbiFrance de Barcelone et de Milan.

Afin de recueillir les données et informations nécessaires, des analyses documentaires à partir d'études existantes ont été réalisées dans les deux pays. Pour compléter les données issues de ces études - certaines un peu anciennes ou d'autres très spécifiques à une zone géographique ou à un type de pratique particulier, des entretiens avec plusieurs professionnels du tourisme à vélo ont été menés dans chaque pays. Leurs appréciations ont apporté des informations de nature plus qualitative permettant de mieux caractériser ces deux marchés.

Les entretiens ont été réalisés auprès des types d'acteurs suivants :

- Des organisations institutionnelles ou gouvernementales en charge du développement du vélo dans le pays ;
- Des tour-opérateurs spécialisés dans l'organisation de séjours à vélo et étant habitués à programmer la France ;
- Des associations d'usagers d'intérêt national agissant pour la défense des intérêts des cyclistes et exerçant un rôle de lobby auprès des acteurs institutionnels et politiques ;
- Des éditeurs de guides touristiques et de revues spécialisées sur le vélo connaisseurs de la France.

La liste complète des personnes interviewées figure en annexe.

4. Présentation du rapport d'étude

Le présent rapport d'étude s'articule de la manière suivante :

- **Une analyse détaillée du marché espagnol**
- **Une analyse détaillée du marché italien**
- **Une mise en perspective conjointe**, sous forme de conclusion, synthétisant les grandes caractéristiques de ces deux marchés et formulant des recommandations pour un accroissement de l'attractivité de la France en matière de tourisme à vélo.

Les analyses détaillées de l'Espagne et de l'Italie comprennent chacune les éléments suivants :

- **Un panorama de l'offre de tourisme à vélo du pays**
- **Une présentation des clientèles de chaque pays**
- Une **grille de synthèse** récapitulative des atouts, faiblesses, opportunités et menaces de **l'offre du tourisme à vélo de chaque pays** (sous forme de tableau SWOT).
- Une évaluation du **potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo** sur chaque marché (sous forme de tableau SWOT).

En fin de document, des **annexes** apportent des compléments d'information sur la composition des principaux itinéraires de tourisme à vélo présents et sur la structuration de la filière touristique vélo dans chacun des pays.

LE TOURISME A VELO EN ESPAGNE

L'OFFRE ESPAGNOLE DE TOURISME A VELO	14
1. Données de contexte : l'Espagne, destination touristique	15
2. Historique des politiques publiques et des programmes gouvernementaux vélo mis en place en Espagne	17
Les années 1990 : le développement des « voies vertes » et des « chemins naturels »	17
Les années 2000 : la consolidation d'un « réseau national des itinéraires non motorisés »	18
3. Les acteurs et le financement des initiatives liées au vélo en Espagne	20
Les différents niveaux d'intervention sur le vélo	22
Répartition des compétences entre les acteurs du tourisme à vélo	23
Modèles économiques des aménagements des itinéraires cyclables	26
4. Structuration de l'offre de tourisme à vélo en Espagne	28
Types d'infrastructures	28
Les principaux itinéraires nationaux et internationaux	33
Les principales expériences au niveau régional : le vélo davantage développé sur la façade Est et le Sud du pays	36
Les offres vélo complémentaires	41
5. La mise en tourisme de l'Espagne comme destination de tourisme à vélo	48
Les caractéristiques des touristes à vélo en Espagne	48
Les acteurs de la mise en tourisme du vélo	49
Les actions de promotion du Consortium des Voies Vertes de Gérone »	51
La commercialisation des produits vélo	51
Principales destinations programmées	51
Typologie des produits programmés	51
Commercialisation de l'offre par les tour-opérateurs	52
Les actions de communication et promotion	54
Edition de guides cyclotouristiques	55
Sites Internet et brochures	55
Salons professionnels	56
Relations presse	56
Forces et faiblesses de l'offre espagnole de tourisme à vélo	57
LES CLIENTELES ESPAGNOLES DU TOURISME A VELO	59
1. Données de contexte : l'Espagne, marché émetteur de clientèles	60
2. Evolution des pratiques	62
Pratique régulière	62
Tourisme à vélo	63

3. Profil des touristes à vélo	65
Sexe	65
Age	65
Type de pratique	65
Origine géographique	65
Situation familiale	65
Situation professionnelle	66
4. Structure et organisation du tour-opérating	67
5. Typologie des séjours programmés	69
Durée	69
Destinations	69
Thèmes.....	70
Itinéraires.....	71
Hébergement et restauration	71
Mode de transport.....	72
Matériel utilisé	72
Prestations d'activités et services	72
Saison.....	72
Prix	72
6. Destinations concurrentes de la France sur le marché espagnol	73
 Synthèse du potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo sur le marché espagnol.....	74

L'OFFRE ESPAGNOLE DE TOURISME A VELO

1. Données de contexte : l'Espagne, destination touristique

Données touristiques

Bien que quatrième destination touristique en termes d'arrivées de touristes, l'Espagne est la deuxième destination mondiale en termes de dépenses des touristes, après les Etats Unis, et la première destination en Europe.

En 2011, les touristes ont dépensé près de 60 milliards d'euros en Espagne. Le secteur du tourisme représente près de 10% du PIB espagnol.

Sources : OMT - 2011

Données topographiques

Plus de la moitié du territoire espagnol, soit 57%, est considéré comme territoire montagneux réparti sur 13 massifs. La topographie de la majeure partie du pays ne se prête pas à la pratique du tourisme à vélo de loisirs.

Néanmoins, plusieurs zones présentent un potentiel pour le développement de cette pratique, tels que le plateau de la Meseta (au centre du pays), les vallées situées à proximité du littoral et des fleuves ainsi que la grande plaine du sud autour dans la région de Séville.

La carte topographique figurant sur la page suivante illustre la répartition du relief espagnol.

Source : Commission européenne – rapport sur les zones de montagnes en Europe

Données économiques

Dans sa récente étude sur le marché du tourisme à vélo en Europe¹, le Parlement Européen estime à environ 900 000 le nombre de séjours à vélo de plus d'une nuitée réalisés en Espagne, classant le pays comme 10^{ème} destination européenne pour le vélo. Les retombées économiques pour l'ensemble de ces séjours sont elles évaluées à un peu plus de 0,39 millions d'euros.

	Pays	Nombre de séjours de plus d'une nuitée	Total des retombées économiques des séjours de plus d'une nuitée
1	Allemagne	4,62 millions de séjours	2,03 milliards d'€
2	France	4,01 millions de séjours	1,76 milliards d'€
3	Royaume-Uni	1,23 millions de séjours	0,54 milliards d'€
4	Suède	1,20 millions de séjours	0,53 milliards d'€
5	Finlande	1,14 millions de séjours	0,50 milliards d'€
6	Pologne	1,06 millions de séjours	0,47 milliards d'€
7	Italie	1,05 millions de séjours	0,46 milliards d'€
8	Pays-Bas	1,01 millions de séjours	0,44 milliards d'€
9	Hongrie	1,00 millions de séjours	0,44 milliards d'€
10	Espagne	0,89 millions de séjours	0,39 milliard d'€

Source : European Parliament – 2012 à partir de Expert estimates plus Eurostat (2008), Peeters et al. (2004), The Gallup Organization (2011)



Carte topographique de l'Espagne

Source: Lexilogos

2. Historique des politiques publiques et des programmes gouvernementaux vélo mis en place en Espagne

Il n'existe pas en Espagne une forte tradition vélo. La pratique du vélo, tant à visée utilitaire que de loisirs, constitue un phénomène relativement récent qui s'est développé peu à peu grâce aux politiques d'amélioration des infrastructures.

Aujourd'hui, le tourisme à vélo en Espagne représente encore une offre peu structurée dont la promotion repose sur des initiatives locales essentiellement isolées.

Les années 1990 : le développement des « voies vertes » et des « chemins naturels »

En **1993**, le MOPTMA⁹ (Ministère des Travaux Publics, du Transport et de l'Environnement) dans le cadre des travaux préparatoires de son Plan Directeur des Infrastructures (1993-2007) crée le « **Programme des Voies Vertes** ». L'objectif de ce programme est d'utiliser les **voies ferrées désaffectées** et de les reconverter en « **voies vertes** », itinéraires non motorisés réservés aux piétons, aux randonneurs et aux cyclistes. La FFE - fondation des chemins de fer espagnols¹⁰ - y collabore activement.

Le chemin du Carrilet, premier itinéraire non motorisé ouvert au public

Le premier chemin concerné par ce programme fut le chemin du Carrilet à Gérone. Les travaux d'aménagement commencèrent en 1993 et le chemin fut mis à disposition du public 4 ans plus tard.

En **1996**, ce programme, sous l'influence d'un nouveau ministère, le Ministère de l'Environnement, change d'orientation et élargit son champ d'action pour incorporer, aux côtés des voies de chemins de fer, d'autres chemins (chemins domaniaux, chemins de transhumance, chemin de halage, sentiers de montagne etc). Il est renommé « **Programme des Chemins Naturels** ». Les chemins récupérés dans le cadre de ce programme, sont, pour la plupart, des chemins dont la longueur est inférieure à 50 km et pour lesquels les actions sont inégales.

La mise en réseau et la connexion de ces chemins marque une nouvelle étape pour ce programme qui change de nom une nouvelle fois et devient le « **Programme du réseau des itinéraires naturels** ». L'objectif est d'intégrer les différentes actions concernant l'ensemble de ces « voies vertes » et « chemins naturels » dans une logique d'unité et de maillage du territoire espagnol.

⁹ Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.

¹⁰ Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

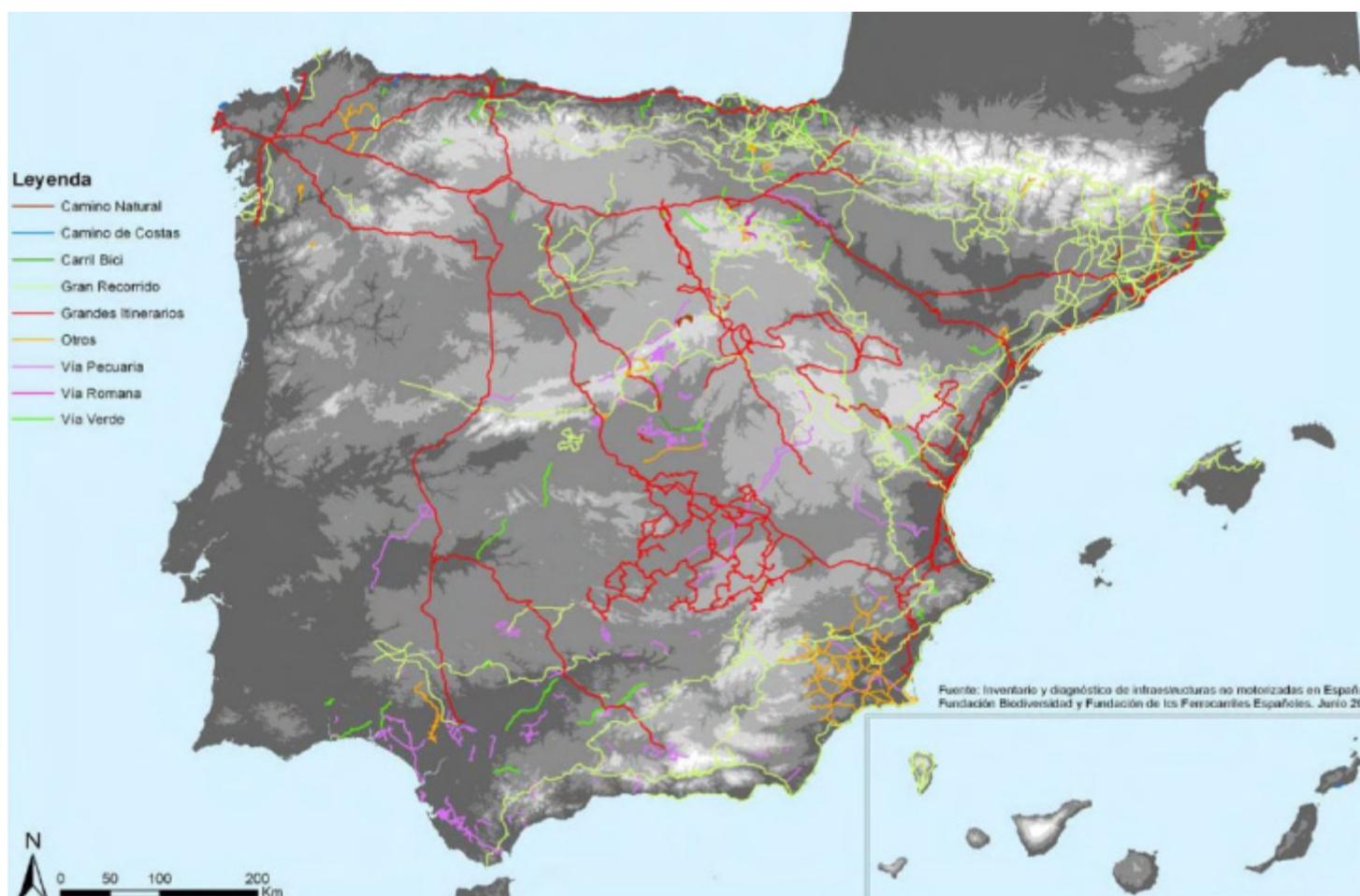
Les années 2000 : la consolidation d'un « réseau national des itinéraires non motorisés »

Entre 2005 et 2006, la FFE en collaboration avec la Fondation Biodiversité (dépendant du Ministère de l'Environnement, du Milieu Rural et Marin), réalise un « **Inventaire et diagnostic des infrastructures non motorisées d'Espagne** »¹¹. Le but de cette étude, dont les résultats ont été présentés en 2007 était de compiler, dans un seul document, l'ensemble des itinéraires non motorisés (« voies vertes » et « chemins naturels ») existant en Espagne.

537 itinéraires sont recensés, pour un total de 38 491 km de chemins aménagés ouverts aux activités de mobilité douce.

Parmi les principales infrastructures identifiées :

- Les « voies vertes » (vias verdes), anciennes voies ferrées reconverties,
- Les sentiers GR homologués et signalisés,
- Les routes de transhumance d'usage public, aménagées et signalisées,
- Les chemins de servitude de canaux et les conduits d'eau d'usage public,
- Les pistes cyclables et promenades interurbaines d'usage public (de plus de 10km).



Source: Fundación Biodiversidad y Fundación de Ferrocarriles Española - *Inventario y Diagnóstico de Infraestructuras no motorizadas en España.*

¹¹ Inventario y Diagnóstico de Infraestructuras no motorizadas en España.

En 2009, un Accord du Conseil des Ministres donne un nouvel élan à ce programme. Cet accord, qui intervient dans le cadre d'un plan adopté par le Gouvernement pour favoriser le tourisme rural, se veut un cadre pour favoriser le développement d'un tourisme responsable. Il recommande le rapprochement du Ministère de l'Environnement, du Milieu Rural et du Milieu Marin et du Ministère de l'Industrie, du Tourisme et du Commerce. Il approuve et valide les actions menées jusque là par les différents ministères et assure leur continuité au sein du « **Réseau National des itinéraires non motorisés** ». Cet accord est, de par ses objectifs, indirectement favorable au développement du cyclotourisme.

Un réseau national des itinéraires non motorisés

A travers ce réseau national, il est prévu que soient réalisés, en collaboration avec les administrations et les secteurs impliqués :

- L'homogénéisation de l'aménagement des itinéraires
- La création d'une marque regroupant les produits et services touristiques (hébergements notamment) associés à ce réseau national
- Un inventaire des ressources naturelles et culturelles se trouvant le long des itinéraires
- La promotion touristique des itinéraires afin d'encourager la diversification des activités en milieu rural et d'y conforter l'emploi.

Par ailleurs, selon les entretiens menés auprès de Turespaña et du MOPTMA, il est prévu que le Réseau National des itinéraires non motorisés soit intégré à la stratégie de développement touristique de l'Espagne, dans le cadre du Plan Tourisme 2020. L'objectif consiste à soutenir et encourager la mise en oeuvre d'un club de produit touristique spécifique en lien avec les « chemins naturels » et les « voies vertes » permettant une meilleure articulation de l'offre touristique liée au tourisme à vélo.

Le Plan Tourisme 2020

Pour relancer la compétitivité de son modèle touristique, l'Espagne a élaboré un plan de développement touristique à l'échéance 2020 : le « Plan del Turismo Español Hozironte 2020 ».

Ce plan oriente la stratégie du pays vers plusieurs secteurs en croissance, dans une logique de diversification et de désaisonnalisation de l'offre :

- les technologies de l'information et de la communication ;
- les attentes accrues en termes de développement durable et d'activités de nature ;
- l'accroissement des déplacements, grâce à des modes de transports de moins en moins coûteux ;
- une plus forte demande vers une offre de culture, de bien-être et de santé ;
- une amélioration de la sécurité et une réduction des risques.

Bien que le développement durable constitue un élément clé du Plan Tourisme de l'Espagne, à travers lequel l'offre de tourisme de nature sera vouée à être renforcée, le vélo n'y est pas explicitement mentionné dans les documents officiels actuellement disponibles.

3. Les acteurs et le financement des initiatives liées au vélo en Espagne

La Constitution de 1978 a marqué la fin d'un modèle d'organisation territoriale centralisée et a permis, en 20 ans, un transfert continu et important de compétences de l'Administration Générale de l'État au profit des Communautés Autonomes, faisant de l'Espagne l'un des pays les plus décentralisés d'Europe.

L'organisation administrative espagnole est composée de 3 échelons territoriaux principaux :

- Les **communautés autonomes** (équivalent des régions françaises) : au nombre de 17
- Les **provinces** (équivalent des départements français) : au nombre de 50
- Les **municipalités** : au nombre de 8 098

Répartition des compétences entre les régions, les provinces et les communes en Espagne

- **Les communautés autonomes**
 - Compétences : par rapport à l'état central¹², les communautés autonomes disposent d'un régime de compétences exclusives dans les domaines suivants : les institutions gouvernementales locales (parlement, gouvernement, administration, écoles) ; l'aménagement du territoire ; la protection de l'environnement ; les chemins de fer et les routes ; l'agriculture et l'exploitation forestière, la chasse et la pêche ; le développement économique ; la culture, l'enseignement et l'emploi des langues ; la santé et l'assistance sociale ; le tourisme et les loisirs ; la police.
 - Fonctionnement : Chaque communauté autonome dispose d'une assemblée et d'un organe exécutif. L'assemblée dont la dénomination varie suivant la tradition locale (*Junta, Consejo, Generalitat...*) est l'organe législatif de la communauté et contrôle les actes du Conseil de Gouvernement. Le Conseil de Gouvernement (*Junta General, Junta, Xunta...*) est l'organe exécutif de la Communauté. Le Président de la Communauté est élu par l'Assemblée mais nommé par le Roi. Il dirige et coordonne les travaux du Conseil de Gouvernement et représente la Communauté autonome auprès de l'Etat.

¹² Une des caractéristiques de la Constitution espagnole est son degré d'interprétation variable quant aux compétences de l'Etat, des Communautés autonomes et des collectivités locales. L'article 148 énumère les compétences que les Communautés autonomes peuvent inclure dans leurs statuts. Néanmoins, parmi les 22 points de cet article, des fonctions relèvent par leur nature de la compétence exclusive des Communautés autonomes, et d'autres sont partagées entre l'Etat et les Communautés, soit en raison d'un intérêt particulier de l'Etat, soit parce qu'il existe une législation étatique supérieure sur ces matières.

- **Les provinces**

- Compétences : La province est une entité locale constituée de l'agrégation de municipalités ; plusieurs provinces composent une communauté autonome¹³.

Les compétences des provinces varient en fonction des Communautés autonomes auxquelles elles appartiennent. Elles peuvent s'exercer dans les domaines suivants : la coordination des services municipaux ; l'assistance et la coopération juridique, économique et technique aux villes, spécialement celles dotées de faibles capacités économiques et de gestion ; la prestation de services publics de type supra-municipaux ; la coopération pour le renforcement du développement économique et social ; la planification sur le territoire provincial...

Dans la pratique, depuis la création des Communautés autonomes, leur domaine de compétence est réduit¹⁴. Cependant, dans tous les cas, elles disposent d'un statut judiciaire et de l'autonomie nécessaire à leur administration interne.

- Fonctionnement : La gouvernance des provinces est exercée par les Députations provinciales (aussi appelés *Conseils*) dont les membres sont élus au suffrage indirect¹⁵. Chaque Députation provinciale est constituée d'une assemblée plénière (*Pleno*), d'un Président, de Vice-présidents et d'un comité de gouvernement.

- **Les municipalités et regroupements de municipalités**

- Compétences : Les municipalités sont les entités de base de l'organisation territoriale de l'État. Elles exercent leurs compétences dans le champ de l'hygiène, l'aide sociale, les transports locaux, la police locale, le cadre de vie, l'urbanisme, l'assistance aux personnes. Elles sont également dotées de compétences partagées dans les domaines de l'éducation, la culture, le tourisme...

Les municipalités peuvent se regrouper entre elles sous en créant des entités juridiques nouvelles (« comarcas »¹⁶ et « mancomunidad »¹⁷) dotées de compétences supracommunales.

- Fonctionnement : La gestion des municipalités est exercée par les conseils municipaux (*ayuntamientos* en espagnol, *concellos* en galicien, *ajuntament* en catalan, *udalerrria* en basque...) qui se composent des maires et conseillers élus au suffrage universel.

¹³ A l'exception de sept communautés autonomes qui ne sont composées que d'une seule province : Asturies, Îles Baléares, Cantabrie, La Rioja, Madrid, la région de Murcie et la Navarre.

¹⁴ à l'exception des territoires historiques du Pays Basque.

¹⁵ A l'exception du Pays Basque, des Baléares ou des Canaries qui disposent de statuts dérogatoires.

¹⁶ Les comarcas (comarques en français) sont des regroupements de municipalités qui peuvent avoir un rôle administratif, tel qu'en Catalogne et en Aragon.

¹⁷ Les mancomunidades sont une forme d'intercommunalité espagnole. Ce sont des associations libres de communes, créant une entité locale supralocale. Les communes regroupées leur délèguent une partie des compétences que la loi leur attribue.



Carte administrative de l'Espagne positionnant les provinces et communautés autonomes

Source : Lexilogos

Les différents niveaux d'intervention sur le vélo

La pratique du vélo en Espagne résulte d'actions conjointes entre plusieurs niveaux d'acteurs :

- L'échelon national décide de la stratégie vélo au niveau du pays et assure les financements liés,
- L'échelon local a en charge la réalisation des infrastructures et assure leur gestion régulière (maintenance, entretien...)

A ces deux niveaux s'ajoutent des fédérations et associations qui assurent un rôle important auprès des acteurs publics, et parfois privés, pour le développement de la pratique du vélo et des infrastructures qui y sont liées. Certaines, telle la FFE, sont parfois très impliquées dans le développement et la promotion des infrastructures (dans ce cas précis, des « voies vertes » et « chemins naturels »)

Répartition des compétences entre les acteurs du tourisme à vélo

Echelon territorial	Acteur	Champs de compétence	Actions	Exemples
Echelon public national	MOPTMA (Ministère des Travaux Publics, du Transport et de l'Environnement)	Stratégie nationale « voies vertes » et « chemins naturels » Aménagement d'infrastructures	Assure depuis 1993 le financement des travaux de construction et d'aménagement des « voies vertes » Agit en collaboration avec la RENFE (société nationale d'exploitation des chemins de fer) et la FEVE (entreprise publique d'exploitation du réseau ferré espagnol) qui mettent à sa disposition des chemins de fer désaffectés	<u>Programme « voies vertes »</u> : Financement des acquisitions foncières nécessaires à la reconversion des voies de chemin de fer désaffectées en « voies vertes »
	ENP (Espaces Nationaux Protégés - <i>organisme public national</i>)	Aménagement d'itinéraires vélo et VTT en espace naturel	Aménagement des routes dans les parcs nationaux, pour les touristes à vélo et principalement les VTT. Collabore avec des fédérations VTT pour faciliter l'accès aux pratiquants du VTT.	Création du centre VTT dans le désert de Monegros (Aragon), site très fréquenté par les français
Echelon public local	Autorités locales (communauté de communes, municipalités, consortium etc..)	Aménagements vélo au niveau local	Gestion et entretien des « voies vertes » Création de centres et d'itinéraires VTT	<u>Consortium de Gérone</u> : assure l'entretien, la gestion, et la promotion des « voies vertes ».

Associations et fédérations	FFE (Fondation des chemins de fer espagnols)	Principal acteur des « voies vertes ». Assure la coordination du programme des « voies vertes »	Intervient dans la définition, l'aménagement et la promotion des « voies vertes » et des « chemins naturels » <i>Voir encadré ci-après</i>	Voir encadré ci-après
	ConBici (association pour le vélo en ville)	Promotion de la pratique du vélo en espace urbain et défense des intérêts des cyclistes	Entité de coordination qui regroupe 54 associations et regroupements en Espagne et au Portugal. Rôle de lobbying auprès des acteurs politiques.	S'intéresse au tourisme à vélo qu'elle définit comme « l'usage de la bicyclette pour voyager et découvrir de nouveaux paysages en empruntant des routes tranquilles ». Un de ses groupes de travail y est dédié.
	Real federación española de ciclismo (fédération espagnole de cyclotourisme)	Fédération sportive	Organise des compétitions cyclistes (route, VTT, Cross, BMX...)	x
	IMBA (International Mountain Bicycling Association)	Délégation espagnole d'une association internationale investie dans la pratique VTT	Homologue les centres et les itinéraires VTT. Travaille à la mise en place d'un réseau VTT national.	Sur une initiative de la municipalité de Salamanque, mise en place de centres et de routes VTT à la frontière entre l'Espagne et le Portugal.

La FFE, un acteur incontournable des « voies vertes » espagnoles

La fondation espagnole des chemins de fer est l'acteur principal de l'aménagement des infrastructures de « voies vertes » en Espagne. Ses attributions sont diverses :

1/ Ingénierie (études et projets)

- Elle réalise des études de faisabilité et des projets de « voies vertes ». A travers ces études, elle assure une certaine homogénéité des « voies vertes » et agit également pour impliquer les autorités locales, dont le rôle est indispensable à la viabilité du projet (gestion, entretien, aménagement) une fois la voie mise en état.
- Ces études et projets sont menés pour le compte des différentes entités de promotion des « voies vertes » (Administration publique, consortiums, communauté de communes et entreprises) et toujours financés par une source externe à la FFE.
- Entre 1993 et 2012, 65 projets de conversion de voies désaffectées en « voies vertes » ont été réalisés.

2/ Promotion

- Elle collabore avec le Ministère de l'équipement afin d'intégrer les « voies vertes » à la Carte Officielle des Routes (Mapa Oficial de Carreteras).
- Elle édite la page web www.viasverdes.com qui permet de consulter des informations sur les voies grâce à un géoréférencement (521 019 visiteurs et 4,8 millions de pages vues en 2011).
- Elle édite une newsletter gratuite diffusée à plus de 19 675 inscrits (dont 1 756 représentants médias).
- Elle publie le guide des « voies vertes » (50 000 exemplaires vendus en librairie).
- Elle organise des événements autour des « voies vertes » (journée nationale, concours photos...).

3/ Assistance technique aux gestionnaires des « voies vertes »

- Elle organise des « Journées Techniques et Forum d'échange » qui s'adressent aux gestionnaires et promoteurs des « voies vertes », aux responsables du patrimoine des entreprises ferroviaires et à l'Administration publique.
-

4/Dimension internationale

- En Europe, la FFE a œuvré pour la création de l'« Association Européenne des Voies Vertes » (AEVV). Créée en 1998 en Belgique, son siège a été transféré au siège de la FFE, à Madrid en 2009.

Modèles économiques des aménagements des itinéraires cyclables

De manière générale, pour l'aménagement d'infrastructures de tourisme à vélo on constate que les financements initiaux sont très souvent nationaux et proviennent du MOPTMA. Puis, les autorités locales, à différents niveaux (communautés de communes, municipalités etc) prennent le relais une fois la voie/le chemin construit ou le service mis en place, pour assurer le financement régulier de sa gestion.

Le financement des « voies vertes » et « chemins naturels »

- **Le MOPTMA** assure depuis 1993 le financement des travaux de construction des « voies vertes » (conversion des voies désaffectées en voies vertes) et de la mise en état des « chemins naturels ».
- **Les autorités locales** se chargent de financer la gestion et de l'entretien des « voies vertes ». Différents niveaux d'administration peuvent être concernés (régions, communauté de communes, municipalités, etc..) et différents départements (département de l'environnement pour l'entretien, département tourisme pour la promotion etc). Les acteurs privés, telles que des entreprises, peuvent également participer.

Le cas du consortium de Gérone

Le consortium de Gérone est un acteur qui regroupe, pour les « voies vertes de Gérone ». Le consortium des « voies vertes de Gérone » est né en 2003. Il regroupe les acteurs publics (45 municipalités) et les acteurs privés présents sur les « voies vertes ». Son rôle est de veiller à l'entretien, à l'amélioration des voies et à leur promotion.

La règle imposée au sein du consortium est la suivante :

- les municipalités versent 40% pour l'entretien et la promotion des « voies vertes »
- la « diputación » de Gérone verse quant à elle 60%.

Chaque municipalité verse une cotisation annuelle calculée en fonction de son importance (population et superficie) et des km de « voie verte » qui la traversent. A titre d'exemple, Gérone verse 35 000€/an quand le plus petit village verse 2 000€.

Le secteur privé participe également. Un groupe d'agents économiques a été créé regroupant les acteurs privés (hébergements, restaurants, services de location et de réparation de vélos etc) qui souhaitent promouvoir leur établissement et profiter des moyens de communications mis à leur disposition par le consortium (pages web, brochures, signalisation des voies, guides etc)

Investissements – Chemins naturels (« chemins naturels » et « voies vertes ») depuis 1993

Le nombre de kilomètres de « chemins naturels » exécuté a très fortement augmenté ces dernières années. D’abord en 2009 du fait d’investissements prévus par le « PlanE » (Plan espagnol de stimulation de l’économie et de l’emploi¹⁸) puis avec la réalisation d’importants « chemins naturels » comme ceux de la Cordillère Cantabrique, le Taje, le Sentier du Duero, Villuercas, Guadiana, Fuerteventura ou Somontano.

Inversión Caminos Naturales (millones de €)			Kilómetros Caminos Naturales		
Año	Anual	Acumulada	Año	Anuales	Acumulados
1993	0,3	0,3	1993	12	12
1994	0,2	0,5	1994	8	20
1995	2,8	3,3	1995	37	57
1996	1,9	5,2	1996	45	102
1997	2,1	7,3	1997	64	166
1998	2,5	9,8	1998	71	237
1999	4,5	14,3	1999	143	380
2000	4,9	19,2	2000	174	554
2001	5,3	24,5	2001	175	729
2002	5,3	29,8	2002	183	912
2003	5,1	34,9	2003	117	1029
2004	3,4	38,3	2004	136	1165
2005	4,2	42,5	2005	119	1284
2006	5,6	48,1	2006	225	1509
2007	5,8	53,9	2007	350	1859
2008	8	61,9	2008	550	2503
2009	13,3	75,2	2009	702	3205
2010	36,94	112,14	2010	969	4174
2011	44,88	157,02	2011	4370	8544

Source : [Ministère de l’Agriculture, de l’Alimentation et de l’Environnement](#)

¹⁸ 8 milliards d’euros au titre d’un Fond d’investissement public pour le milieu rural (fondo de inversión pública en el ámbito local) destinés à des travaux au niveau local parmi lesquels, des travaux pour améliorer une mobilité durable; des travaux d’entretien et de réhabilitation du Patrimoine historique; enfin des travaux pour le développement et la promotion touristique.

4. Structuration de l'offre de tourisme à vélo en Espagne

Il n'existe pas ce jour, de structuration homogène du réseau des infrastructures cyclables du pays et ce malgré les initiatives soulignées précédemment. Les provinces et communautés autonomes ne sont pas toutes impliquées de la même manière dans le développement de l'offre vélo, ce qui génère ainsi une couverture inégale du territoire en infrastructures vélo et une absence de continuité de parcours.

La pratique du vélo et du tourisme à vélo se développe sur différents types d'infrastructures telles que les « voies vertes », les « chemins naturels », ainsi que les ceintures vertes en espace plus urbanisé. Dans certains cas, ces types d'infrastructures lorsqu'elles sont mises en réseau, composent des itinéraires cyclables locaux, voire nationaux pour quelques uns.

D'autres types de services ou d'équipements viennent compléter cette offre d'infrastructures dédiées au tourisme à vélo, à l'instar d'un label d'hébergements cyclables, des chemins VTT et de vélos en libre-service mis à disposition dans les villes.

Types d'infrastructures

Les « Vias Verdes », voies vertes

Les « voies vertes » sont, avec les « chemins naturels », les infrastructures les plus utilisées pour la pratique du tourisme à vélo. Elles sont surtout empruntées par des usagers espagnols (le site Internet est en espagnol uniquement). Quelques touristes frontaliers ou venus avec un tour-opérateur les empruntent également mais elles restent très nationales et mal connues des étrangers.

En 1993, lorsqu'est adopté le « **Programme des Voies Vertes** », il existe en Espagne 7 600 km de voies ferrées désaffectées. Depuis, 1 900 km de ces voies ont pu être reconverties en itinéraires piétons et cyclables.

Les lignes de chemins de fer désaffectées en 1993



Les « voies vertes » en Espagne 2012 (source :



FFE)

Depuis 1994, le nom « **VÍA VERDE** » est une marque déposée auprès de la Oficina Española de Patentes y Marcas (équivalent de l'INPI). Son usage est réservé aux itinéraires aménagés sur des voies de chemin de fer désaffectées. Un logo et une signalisation propres leurs sont réservés, gage d'homogénéisation de ces itinéraires.

Le logo des « voies vertes » :



La signalisation des « voies vertes » :



La reconversion des voies de chemin de fer en « voies vertes » a été l'action de plusieurs entités, dont les compétences ont été définies dans la convention cadre pour les « voies vertes » de 1995 :

- La **FFE** (fondation des chemins de fer espagnols)¹⁹ assure la coordination du « Programme Voies Vertes »
- Le **MOPTMA** (Ministère des Travaux Publics, du Transport et de l'Environnement)²⁰ finance les travaux de construction des « voies vertes »
- La **RENFE** (société nationale des chemins de fer)²¹ et la **FEVE** (entreprise publique d'exploitation du réseau ferré espagnol)²² mettent à la disposition du Programme les voies désaffectées (infrastructures et équipements liés - ponts, gares, tunnels, viaducs)

Ainsi, depuis 1993, la FFE a coordonné, avec la collaboration d'un nombre important d'institutions, d'entités, de collectifs de citoyens et d'entreprises, l'ensemble des initiatives « voies vertes » d'Espagne. Elle a eu un rôle essentiel d'information et de conseils techniques auprès des administrations publiques dans le cadre de la conception, la création, l'aménagement et la gestion des « voies vertes » et ce, indépendamment du propriétaire originel de la voie.

Si le MOPTMA a financé les travaux de construction des voies, ce sont les communautés autonomes, les communautés de communes et les municipalités qui sont responsables de l'entretien des « voies vertes ». Il existe par conséquent de nombreuses disparités en fonction de l'intérêt de chaque municipalité à les développer, les entretenir.

¹⁹ FFE : Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²⁰ MOPTMA : Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.

²¹ RENFE : Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – équivalent de la SNCF en France.

²² FEVE : Ferrocarriles de Vía Estrecha – équivalent de RFF en France.

Les « Caminos naturales », chemins naturels

Le « Programme des voies vertes » s'est, en 1996, converti en « **Programme des chemins naturels** » pour inclure, aux côtés des « voies vertes », d'autres chemins du domaine public et d'usage public (chemins de servitude, de transhumance, sentiers de montagne, chemins de halage, etc).

Depuis 1993, 103 itinéraires de « chemins naturels » ont été aménagés et mis en service soit un total de plus de 8 500 kilomètres. Le plus connu et le plus fréquenté est le Chemin de Santiago menant à Saint-Jacques de Compostelle. Mais, si les « voies vertes » sont accessibles aux vélos, tous les « chemins naturels » ne le sont pas en raison de leur aménagement (stabilité du sol, revêtement...).

De même que pour les « voies vertes », les « chemins naturels » sont une marque déposée par le Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de l'Environnement. Ils disposent de leur propre logo :



Ils sont regroupés en 7 zones géographiques :



Source : site du Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de l'Environnement

A la différence des « voies vertes », il n'existe pas de coordinateur national pour les « chemins naturels ». La Direction Générale du Développement durable du Milieu Rural (dépendant du MOPTMA) finance sur ses fonds propres la mise en état des infrastructures et, c'est l'échelon local qui est responsable de l'entretien et de la gestion des activités récréatives des infrastructures concernées.

La promotion des « chemins naturels » est également assurée par ces entités locales gestionnaires des itinéraires (municipalités, communauté de communes, consortium, voire parfois associations...) La FFE assure quant à elle la promotion des « chemins naturels » empruntant le même itinéraire que certaines « voies vertes » dont elle a la charge.

Les pistes cyclables en espace urbain : les « anillos verde », ceintures vertes urbaines

En dehors des « voies vertes » et « chemins naturels », il existe également en Espagne quelques pistes cyclables urbaines qui constituent des « Anillos verdes » (ceintures vertes) autour des villes.

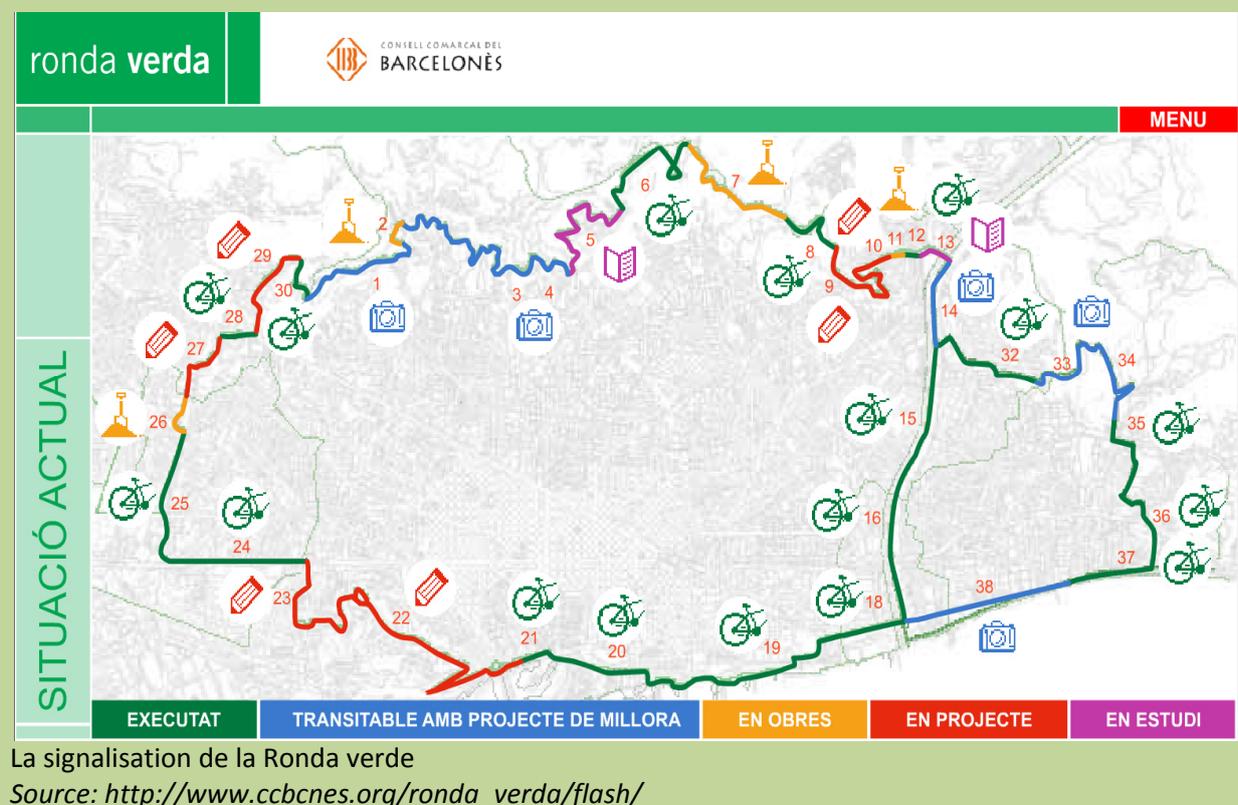
Les ceintures vertes répondent à l'objectif d'intégrer et/ou de réintégrer les espaces verts dans les villes, de récupérer des routes reliant la ville à la périphérie proche moins urbanisée. Elles permettent la pratique du vélo et certaines facilitent l'accès à des « voies vertes » situées à proximité, à l'exemple de Madrid.

En Espagne, cette tendance, initiée par la ville Vitoria, a également été l'occasion de développer des pistes cyclables aux alentours des villes. C'est le cas à Barcelone avec la « Ronda verda » ainsi qu'à Madrid où la ceinture verte porte le nom très explicite d'« Anillo verde ciclista ».

“La Ronda verda” (ceinture verte) de Barcelone

Il s'agit d'un itinéraire cyclable semi urbain de 60 km. Il rejoint et intègre le réseau des pistes cyclables de la ville, et passe par les municipalités proches de la ville comme l'Hospitalet de Llobregat, Espluges de Llobregat, Cerdanyola del Vallès...

Il dispose d'une signalétique qui lui est propre.



“L’Anillo verde” de Madrid

Madrid a inauguré en 2007 une ceinture verte de 64 km entourant la ville, reliant 17 parcs périurbains et reliant plusieurs pistes cyclables de la ville. Cet itinéraire est réservé aux piétons et aux vélos. 6 m de large sont prévus à l’usage des vélos, séparément de la partie réservée aux piétons. Il est illuminé la nuit.

Si l’itinéraire est construit et est ouvert au public, certains tronçons restent encore à aménager et/ou à entretenir. Certains aspects négatifs ont été formulés par les usagers (zone sud peu entretenue, croisements trop nombreux avec d’autres voies qui viennent interrompre le cheminement, signalisation manquante sur certains tronçons).



en orange : l’anillo verde – en violet : les pistes cyclables urbaines

Source : <http://www.anilloverdeciclista.es/>

Les principaux itinéraires nationaux et internationaux

Au niveau national

En Espagne, le « **Programme du réseau des itinéraires naturels** », regroupant les « voies vertes » et les « chemins naturels », constitue la seule démarche nationale de développement de l'infrastructure permettant la pratique du tourisme à vélo.

Depuis les prémices de ce programme en 1996 à aujourd'hui, on recense près de 38 500 km de chemins aménagés et réservés aux déplacements doux.



En vert, les principaux itinéraires non motorisés en Espagne. En violet, les chemins de Compostelle.

Source : *Inventaire des itinéraires non motorisés en Espagne* - FFE, en collaboration avec la fondation Biodiversité.

Des démarches qualité cloisonnées selon les infrastructures cyclables

Du fait de la diversité des infrastructures cyclables existantes, il n'y a pas en Espagne une démarche qualité unique sur les itinéraires cyclables :

- **Les « voies vertes »** : la FFE a déposé la marque « voie verte ». Elle est garante de l'homogénéité des voies et de leur signalisation.
- **Les « chemins naturels »** : de la même manière que pour les « voies vertes », il existe une marque « chemins naturels » et une homogénéité de leur signalisation.
- **Le chemin de Compostelle** : il répond à sa propre signalisation et la Fédération des Associations des Amis du Chemin de Compostelle veille à en assurer l'homogénéité.
- **Les chemins VTT** : ils sont organisés et répondent à la même signalisation que celle qui est utilisée en France. Les centres et les itinéraires VTT sont homologués par l'IMBA.

Les itinéraires EuroVélo en Espagne

Les « tronçons » de routes Eurovélo prévues en Espagne sont au nombre de trois :

- **EV1, la véloroute de l'Atlantique** du Cap Nord (Norvège) à Sagres (Portugal), dont environ 1 200 km en Espagne, soit 15%.
- **EV3, la véloroute des pèlerins** de Trondheim (Norvège) à Compostelle, dont environ 800 km en Espagne, soit 15%.
- **EV8, la véloroute méditerranéenne** de Cadix à Athènes-Limassol, dont environ 1 700 km en Espagne, soit 30%.

Soit à terme, environ **3 700 km d'itinéraires EuroVelo** en Espagne.

Une difficulté est celle de l'absence d'un recensement exhaustif des routes existantes et en projets, qui engendre un manque de visibilité sur le réseau existant et sur les liens pouvant être faits entre les différentes routes. A la lecture de l'étude sur la viabilité du tracé de la route Eurovelo en Espagne réalisée par l'Observatoire des « Chemins Naturels »²³, il apparaît que ces itinéraires ne sont encore qu'à l'état de projet en Espagne, peu sont déjà réalisés en 2013, les itinéraires définitifs étant en effet en discussion entre les localités.



²³ Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados, « Estudio de viabilidad y traza de la red Eurovelo en España » - 2010.

La difficulté de financement des itinéraires EuroVelo

Il existe aujourd'hui en Espagne un problème de financement de ces itinéraires européens, cofinancés à moitié par la Commission européenne et à moitié par les autorités nationales et locales. Pour cette raison, les routes Eurovélo en Espagne existent sur le papier mais moins dans les faits²⁴.

« Les projets Eurovélo représentent une démarche pensée de façon globale au niveau européen, mais en Espagne elle peine à être concrétisée de façon locale, à cause du manque d'un coordinateur, un chef de file. »

Gerard Darnes, gérant du Consortium de la « voie verte de Gérone »

Les projets d'itinéraires cyclables transfrontaliers

2 projets de développement du vélo à l'échelle interrégionale sont en cours actuellement.

« Greenways4tour » : un projet européen pour promouvoir les « voies vertes » du Pays Basque

Dès 2010, Basquetour, l'Agence de Tourisme du Pays-Basque, a développé un produit touristique « Nature et Aventure » et s'est rapprochée de la FFE afin de promouvoir les 11 « voies vertes » présentes sur son territoire.

En avril 2012, toujours aux côtés de la FFE, le Pays Basque est la seule communauté d'Espagne qui s'est positionnée au sein du projet européen (financé à hauteur de 160 000 € par la Commission européenne) dont l'objectif est de promouvoir les « voies vertes » dans le cadre du développement d'un tourisme responsable.



Le projet « Enllaç-Pirinexus » : un projet cyclotouristique transfrontalier à partir des « voies vertes » existantes



Le projet Enllaç-Pirinexus, financé par les fonds FEDER a pour objectif de développer une route cyclotouristique de 366 km reliant Gérone au Sud de la France, en prenant appui sur les « voies vertes » et pistes cyclables existantes. Le chef de file de ce projet est le consortium de Gérone qui regroupe 45 municipalités de Catalogne. Les partenaires du consortium sont le Conseil général Pyrénées-Orientales et le Pays Pyrénées-Méditerranée. Le budget global du projet est de 1,65 millions d'euros, dont 65% financé par le fonds FEDER.

La fin du projet est prévue pour mars 2013.

²⁴ Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados, « Estudio de viabilidad y traza de la red Eurovelo en España » - 2010.

Les principales expériences au niveau régional : le vélo davantage développé sur la façade Est et le Sud du pays

Les « voies vertes » locales

Les régions disposant des itinéraires vélo les mieux structurés sont aussi celles qui sont les plus actives en matière de développement et de promotion des « voies vertes ». Il s'agit de :

- **L'Andalousie** : région bien structurée pour le développement de l'infrastructure et la promotion des voies.
La « voie verte de l'Aceite » (voir encadré page suivante),
La « voie verte de la Sierra » est également un itinéraire reconnu. Bien que relativement courte (36 km), elle est appréciée car dotée de nombreux services.
- **La Catalogne** : région bien structurée pour le développement de l'infrastructure et la promotion des voies.
Elle compte 3 « voies vertes » mises en réseau permettant de parcourir une centaine de kilomètres à vélo des Pyrénées à la Costa Brava : les « voies vertes du Fer et du charbon », « del Carrilet I » et « del Carrilet II », rassemblées sous l'intitulé « voie verte de Gérone » (voir encadré page suivante).
- **La Communauté Valencienne** : région où il existe une forte volonté de développer les voies mais où la promotion est moins visible et moins efficacement organisée.
L'itinéraire phare est celui de la « voie verte des ojos negros » (160 km divisés en 2 tronçons).
- **Les Asturies** : région assez fréquentée pour la pratique du tourisme à vélo, du fait du passage du chemin de Compostelle pratiqué majoritairement à pied mais également en vélo.
La Senda del Oso est un autre itinéraire phare de la région, d'une longueur de 36 km reliant Caranga de abajo à Santa Marina et assez bien pourvu en services pour les cyclistes.

Quelques exemples de « voies vertes » exemplaires en Espagne, aux dires du personnel de la FFE car mieux maillées en services ou ayant fait l'objet d'une réelle mise en tourisme, sont présentées page suivante.

La « voie verte de l'Aceite » (Andalousie ; Jaén)

Itinéraire historique d'une centaine de kilomètres empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée qui permettait le transport de différents produits industriels mais aussi agroalimentaires, dont l'huile d'olive. Le train empruntant cette voie était populairement appelé le « Tren de l'Aceite » car il permit, en 1963, de vendre la surproduction d'huile d'olive à l'étranger.

Elle bénéficie d'un potentiel important car elle incarne le terroir andalou et marie culture et gastronomie (huile d'olive mais aussi vin) mais souffre à l'heure actuelle d'un déficit d'aménagement.

Les « voies vertes » de Gérone : « Carrilet I », « Carrilet II » et « du Fer et du charbon » (Catalogne ; Gérone)

Itinéraires d'une centaine de kilomètres au total, gérées par une même entité, le Consortium de la « voie verte » de Gérone²⁵.

Elles sont relativement bien maillées en services pour l'accueil des touristes à vélo tout au long de l'itinéraire.

On y recense des hébergements, restaurants, services de transport, agences touristiques spécialisées et structures de sensibilisation à l'environnement.



Recensement des services le long des « voies vertes » des Carrilet
Source : site Internet viasverdes.cat

La « voie verte de Jara » (Castille-La Manche ; Tolède)

Itinéraire d'une cinquantaine de kilomètres connu pour la présence d'un complexe touristique aménagé dans la gare de Pizarrita. Cette ancienne gare concentre les initiatives de la « voie verte » de la Jara :

- des wagons ont été aménagés pour offrir hébergement et service de restauration.
- des forfaits touristiques sont proposés autour de ce complexe touristique comprenant l'hébergement, la location de vélos, ainsi que la participation à des ateliers mettant en scène l'artisanat et l'histoire locale (réalisation de bougies, conte sur l'aigle impérial ibérique...)
- on y trouve également une boutique offrant des produits locaux (huile d'olive, miel, pâtisserie, charcuterie, fromage etc)
- une patrouille verte a été mise en place. Elle assure, en semaine, le maintien de la voie et, le week-end, des services d'informations touristiques.



²⁵ Voir encadré p.24 sur le Consortium de Gérone, dans la partie sur les acteurs espagnols du tourisme à vélo.

Le Chemin de Compostelle

Le chemin le plus connu et le plus emprunté d'Espagne est, sans aucun doute, le chemin de Compostelle. Il est cité par l'ensemble des acteurs proposant des séjours à vélo.

Les pérégrinations à Santiago de Compostelle ont commencé au 9ème siècle à partir de la découverte, histoire ou légende, de la tombe de l'apôtre Santiago. Le chemin de Compostelle a ensuite reçu différentes distinctions, qui ont contribué à sa renommée²⁶.

Le Chemin de Compostelle est, en réalité, composé de différents chemins. Le plus emprunté est le chemin français (72,34% de la fréquentation globale en 2011), d'une longueur proche de 1 000 km.



Source : <http://www.caminosantiago.org/cpperegrino/caminos/caminover.asp?Caminold=1>

En terme de répartition des compétences entre acteurs, les chemins de Saint-Jacques en Espagne sont dotés d'une organisation spécifique composée d'une représentation nationale et de représentations locales.

Le chemin de Saint-Jacques, une organisation propre à l'itinéraire

Le chemin de Saint-Jacques est géré par deux entités principales, aux niveaux national et local :

- **Echelon national : le Consejo Jacobeo** (Conseil de Saint Jacques)

Il dépend du Ministère de la Culture. Il a été créé pour faciliter la communication entre l'Administration centrale et les Communautés Autonomes, pour coordonner les programmes et événements du Chemin de Compostelle et la célébration des Años Jacobeos (années jacquaires)

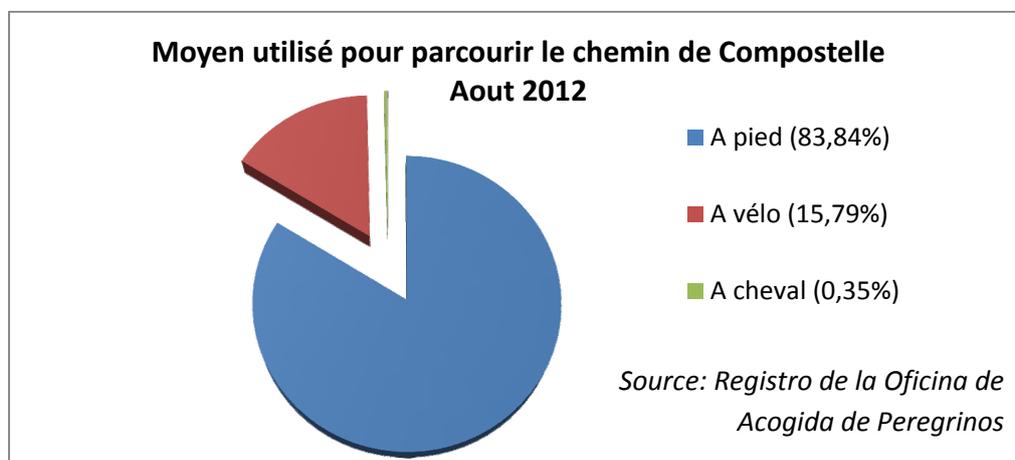
- **Echelon local : la Fédération Espagnole des Associations des Amis du Chemin de Compostelle**

Elle regroupe 32 associations de pratiquement toutes les Communautés Autonomes. Son principal objectif est d'informer et d'aider les pèlerins et voyageurs. Elle a en charge l'organisation, l'administration et la gestion des installations accueillant les pèlerins et veille également à la signalisation du chemin. En 1993, elle a publié un guide « Camino de Santiago. Andando /Bicicleta ».

²⁶ En 1962 le chemin de Compostelle est déclaré chemin historico-artistique par l'Etat espagnol. En 1987 le Conseil Européen le consacre Premier Itinéraire Culturel Européen et en 2004 Grand Itinéraire Culturel Européen. En 1993, il rejoint le Patrimoine de l'Humanité de l'Unesco.

Le chemin de Saint-Jacques de Compostelle attire des pèlerins du monde entier (69% sont espagnols, 30% étrangers). Selon les statistiques de l'Office d'Accueil des Pèlerins, 183 000 pèlerins ont parcouru l'itinéraire et sont arrivés à Compostelle en 2011²⁷.

Si l'on parle beaucoup du chemin de Compostelle pour les marcheurs (près de 84%), l'itinéraire est aussi très prisé des cyclistes qui représentent près de 16% des clientèles.



Une forte programmation par les tour-opérateurs espagnols

Plusieurs professionnels du tourisme espagnols ont saisi cette opportunité et programment des séjours vélos spécifiquement dédiés aux pèlerins de Saint-Jacques.

A titre d'exemple, pour Bike Spain Tour, tour-opérateur espagnol spécialisé sur les séjours de tourisme à vélo, il s'agit du produit le plus vendu.

Exemple d'un séjour Saint-Jacques de Compostelle à vélo par le tour-opérateur Inicio-Tee Travel (TO espagnol réceptif) : Séjour vélo en liberté de Léon à Saint-Jacques, 8 jours / 7 nuits, 550 € par personne. Le prix comprend l'hébergement en hôtel 2 à 3*, les petit-déjeuners, le matériel informatique, le transport des bagages. En option : la location de vélo.*

« L'ensemble des pèlerins (marcheurs et cyclistes) emprunte le même chemin, il n'existe pas réellement de voies spéciales pour les vélos. Sur certaines parties du chemin de Compostelle, lorsque l'itinéraire est difficilement praticable à vélo, une alternative par la route leur est proposée. »

Le responsable de l'Office d'Accueil des Pèlerins (Oficina de Acogida de Peregrinos)

²⁷ Ces statistiques de l'Office d'Accueil des Pèlerins ont vocation à recenser les pèlerins arrivant à Compostelle, c'est-à-dire toutes les personnes arrivant à Compostelle à pied, à vélo ou à cheval et ayant parcouru plus de 100 km à pied et 200 km en vélo ou à cheval. En parallèle certains hébergements espagnols recensent également le nombre de pèlerins accueillis sur le parcours. Néanmoins, les statistiques présentées ici ne comptabilisent pas :

- les pèlerins qui n'arrivent pas à Compostelle,
- ceux qui ne se présentent pas à l'Office d'Accueil des Pèlerins situé à Compostelle
- ceux qui ont parcouru moins de 100 km à pied ou moins de 200 km en vélo ou à cheval au cours de leur périple,
- ceux qui arrivent par un moyen motorisé à Compostelle.

La route du Cid, un autre chemin adapté aux touristes à vélo

La route du Cid est un chemin littéraire, culturel et historique qui propose de suivre le chemin que Rodrigo Díaz de Vivar (« el Cid Campeador ») réalisa lors de son exil - depuis la Castille vers la Communauté valencienne - ordonné par le roi Alfonso VI de Castille à la fin de l'année 1080.

C'est au cours du 20ème siècle que l'intérêt pour cette figure littéraire se réveille. En 1950 des guides touristiques apparaissent et les années 1980-1990 voient se multiplier les initiatives de projets de tourisme à vélo autour cette thématique.

En 1996, la ville de Burgos met en place une route culturelle et touristique autour du personnage du Cid. Cette route comporte deux types d'itinéraires :

- les sentiers de randonnée empruntés par les randonneurs et les pratiquants de VTT
- les itinéraires par la route, empruntés par les cyclistes sur route et les automobilistes.

Que ce soit pour les chemins de randonnées comme pour les itinéraires routiers, des fiches techniques sont proposées reprenant l'itinéraire, la difficulté, le nombre de jours recommandés (notamment en vélo), des informations culturelles, les hébergements, des informations pratiques (comment venir) etc.

Le succès de cette route, a entraîné son extension aux 7 provinces composant le chemin du Cid (Soria, Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellon, Valencia, Alicante). En 2002 les 8 provinces concernées créèrent « el Consorcio del Camino del Cid » (le Consortium de la route du Cid) responsable de la promotion et de la diffusion de l'information relative à cette route.



Source : www.caminodelcid.org

Les offres vélo complémentaires

L'offre d'hébergement spécialisé dans l'accueil des touristes à vélo

En novembre 2012, le Consortium des « voies vertes de Gérone » a mis en place un label qualité dédié aux hébergements et services touristiques adaptés à l'accueil des touristes à vélo. Ce label, se présentant sous le nom de « Bed and Bike », s'aligne sur ceux déjà en place ailleurs en Europe.



Géré par le consortium, ce label est disponible pour 3 catégories de services touristiques :

- les établissements d'hébergement en dur (hôtels, gîtes et chambres d'hôtes)
- les campings
- les bars et restaurants

Chacune de ces catégories doit répondre à des critères obligatoires et optionnels satisfaisant les besoins des touristes à vélo (possibilité de réservation pour une seule nuit, espaces de stockage pour les vélos, kits de réparation, menus équilibrés, informations utiles à la pratique du vélo...).

La labellisation prend effet pour une durée d'un an. Les partenaires labellisés disposent d'une visibilité accrue et d'une géolocalisation sur le site Internet des « voies vertes de Gérone » www.viesverdes.cat

Exemple de critères obligatoires et optionnels pour les campings

Critères obligatoires	Critères optionnels
<ul style="list-style-type: none">• Possibilité de réserver un hébergement pour une seule nuit.• Mise à disposition d'un endroit sécurisé pour ranger les vélos la nuit.• Mise à disposition d'informations vélo• Mise à disposition, gratuitement, d'un kit de base d'outils de réparation.• Mise à disposition d'installations pour sécher les vêtements et le matériel.• Entrée gratuite du vélo dans le camping.	<ul style="list-style-type: none">• Zone séparée pour les cyclistes et autres clients non motorisés.• Terrain gazonné, plat et horizontal.• Espace pour les vélos, visible depuis la tente.• Possibilité de consulter et/ou acheter des cartes de cyclotourisme de la région, ainsi que les horaires des bus et trains.• Mise à disposition des adresses, horaires et numéro de téléphone des boutiques de réparation proches.• de vélos le plus proche pour les grosses réparations.• Mise à disposition d'une zone de détente abritée avec des tables de pique-nique.• Mise à disposition d'installations pour cuisiner.• Passage éclairé vers la zone des tentes.• Fourniture de pièces de rechange importantes (avec accord si nécessaire avec les réparateurs à proximité)• Possibilité de consulter une liste des établissements « Bed and Bike » de la région.• Location de tentes, caravanes ou bungalows.• Location de vélos de bonne qualité.• Possibilité de recharger les vélos électriques.

« Les touristes à vélo itinérants ont des besoins différents de ceux des touristes réguliers et il a été prouvé que la présence d'un hébergement convivial vélo peut augmenter le nombre de touristes qui visitent un territoire. Ce label hébergement mis en place par le Consortium des « voies vertes de Gérone » est vraiment important pour attirer davantage de touristes à vélo dans la province de Gérone. »

Adam Bodor, en charge des itinéraires EuroVelo, du tourisme à vélo et de la politique cycliste régionale au sein de l'ECF

Les chemins VTT

Si les « cyclotouristes - VTT » ne rentrent pas vraiment dans la définition des touristes à vélo, il semble important de mentionner cet exemple dans la mesure où cette pratique est relativement développée en Espagne, à travers un réseau national et des centres VTT.

Les routes VTT en Espagne se sont développées à partir du modèle français. Cette offre est structurée par un organe national, la délégation espagnole de l'International Mountain Bicycling Association (IMBA), qui coordonne et homologue les centres VTT régionaux et veille à l'uniformisation de la signalisation sur l'ensemble du territoire espagnol. La signalisation VTT espagnole est la même que celle qui est utilisée en France, résultat d'un accord entre l'IMBA et la FFCT française.

Les centres VTT sont des centres de libre accès pensés pour les pratiquants de VTT. Ils sont gérés par l'Administration locale, de province ou de la Communauté. Le mode de fonctionnement dépend de la communauté dans laquelle ils sont implantés. Chaque centre offre :

- un minimum de 100km d'itinéraires signalisés et adaptés à différents niveaux de pratique,
- un point d'accueil pouvant fonctionner comme un mini office du tourisme proposant des services (location de vélos, zones de stationnement, sanitaires...) et des informations sur les itinéraires et les hébergements (services de restauration...),
- des informations disponibles en différentes langues.

« Les pratiquants du VTT sont autorisés à utiliser les « voies vertes » et les « chemins naturels ». Nous sommes également en contact avec certains espaces Naturels protégés pour y permettre l'accès aux VTT, c'est le cas pour le Parc naturel de Monegros notamment. »

Le responsable de l'IMBA España

Quelques initiatives VTT d'intérêt :

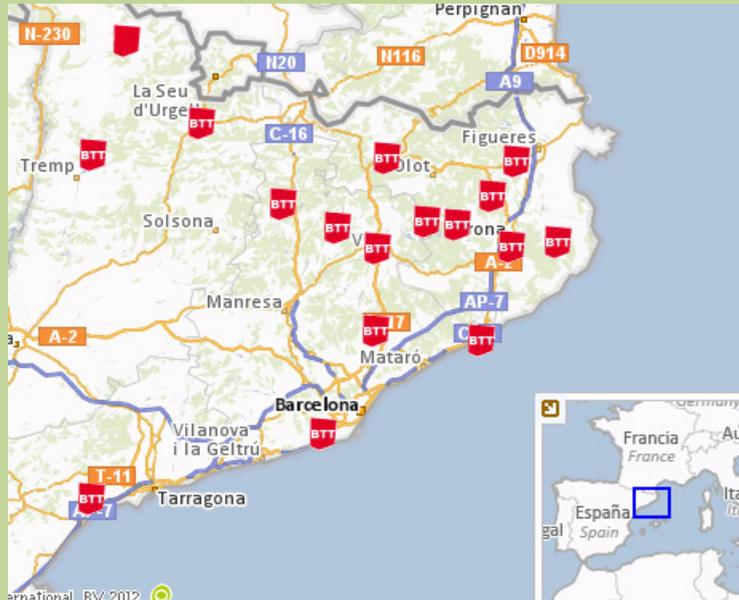
- A la frontière entre l'Espagne et le Portugal, mise en place de centres et de routes VTT, sur une initiative de la municipalité de Salamanca.
- Dans les Pyrénées, des projets sont en cours pour désaisonnaliser l'activité des domaines skiables et utiliser les pistes de ski pour la pratique du VTT.
- En Andalousie, création à venir d'un centre et d'une route VTT sous l'effet d'un événement sportif annuel.²⁸

²⁸ Voir encadré p.50 sur les courses cyclistes dans la partie sur la mise en tourisme de l'offre cyclable espagnole.

L'apparition des centres VTT en Espagne – transposition du modèle français

A partir des années 1990-2000, la pratique du vélo sur route et de montagne a connu une importante croissance et les infrastructures dédiées au VTT se sont multipliées. Plusieurs régions espagnoles sont pourvues de centres VTT.

- **Catalogne** : la Catalogne en 1999 crée, dans la Province de Gérone, à Pla de l'Estany, le premier « Centro BTT » (Bicicleta Todo Terreno)/VTT d'Espagne. Il en existe aujourd'hui 17 en Catalogne.



Les centres VTT en Catalogne

Source : <http://actiunatura.catalunya.com/es/distribuidora.php?id=17>

- **Pays Basque** : après le succès rencontré en Catalogne, le Gouvernement Basque adopte à son tour ce modèle en 2006. Le Centro BTT Busturialdea est créé. Il en existe 4 aujourd'hui.
- **Valence** : la Communauté de Valence suit et crée un centre à l'Orxa.
- **Reste du territoire espagnol** : peu à peu le modèle a essaimé en Galice, à Madrid, en Castilla y León, en Andalousie, aux Canaries, en Aragon etc.

Si la Catalogne a créé des infrastructures propres, la plupart des centres VTT dans les autres régions sont intégrés au sein des Office de tourisme afin de mutualiser les frais de gestion.

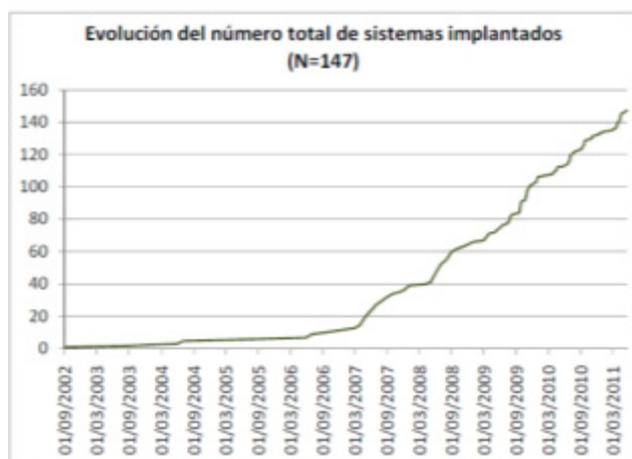
L'offre de vélos en libre-service en ville

Les principales villes espagnoles ont développé un service de location de vélos en libre-service.

La gestion du service de location est le plus souvent publique et relève de la ville où il est implanté. Si le service relie plusieurs villes, il est parfois confié à une entité « supra municipale », comme une agence de transport. C'est le cas à Barcelone où le système a été confié à la « Entidad Metropolitana de Transporte », EMT.

Evolution du nombre de systèmes de vélos en libre-service en Espagne

Les services de location de vélos publics en Espagne



Fuente: Anaya 2011. Base de datos de bicicletas públicas



Source: Balance General de la bicicleta pública en España

La CECU²⁹, confédération des consommateurs et usagers, a publié, en juin 2011, un rapport sur les services de location de vélo dans 10 grandes villes espagnoles. Ce rapport compare les services offerts entre les différentes villes espagnoles. Il en ressort que :

- Madrid est la seule grande ville qui n'offre pas ce service à ses habitants. Séville est la ville qui, en proportion, offre le plus de vélos par habitant et Cordoue le moins.
- Les services et prix offerts en Espagne correspondent à ce qu'offrent d'autres villes d'Europe. Les tarifs affichés vont de la gratuité à environ 40€ par an avec de grandes différences de services, d'heure et de conditions en fonction des villes.
- L'ensemble des villes propose un abonnement annuel, la moitié offrent un abonnement hebdomadaire, 3 villes permettent un abonnement à la journée (Santander, Séville et Valence). Saragosse propose également un abonnement pour 3 jours.

L'offre de vélos en libre-service en Espagne n'est donc quasiment pas accessible aux touristes, à l'exception des 3 villes mentionnées ci-dessus.

²⁹ Confederacion de consumidores y usuarios.

Les VLS en Espagne, les cas de Madrid et de Barcelone

Madrid : pas de système de VLS

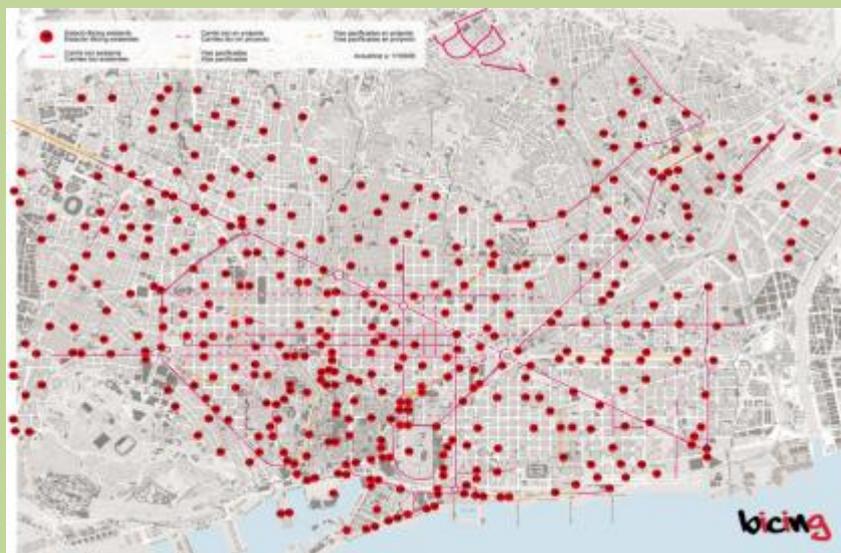
On peut s'étonner que Madrid, qui a développé un Anillo verde ciclista important, n'offre pas de service de vélo public à ses habitants. Le service dénommé « Mybici » est paralysé depuis mai 2011, faute de budget.

Barcelone : le « Bicing » - système de VLS à usage non touristique³⁰

La ville de Barcelone compte 6 000 vélos et 420 stations pour servir 120 000 abonnés.

En 2006, avant que ne soit implanté le bicing, 50 000 déplacements se faisaient chaque jour à vélo. Aujourd'hui plus du double de déplacements est réalisé chaque jour (106 000 en 2011).

L'exemple du Bicing à Barcelone est un des systèmes les plus connus. Il n'est cependant pas destiné à une fin touristique. Les touristes, contrairement au modèle adopté dans d'autres villes, n'y ont pas accès.

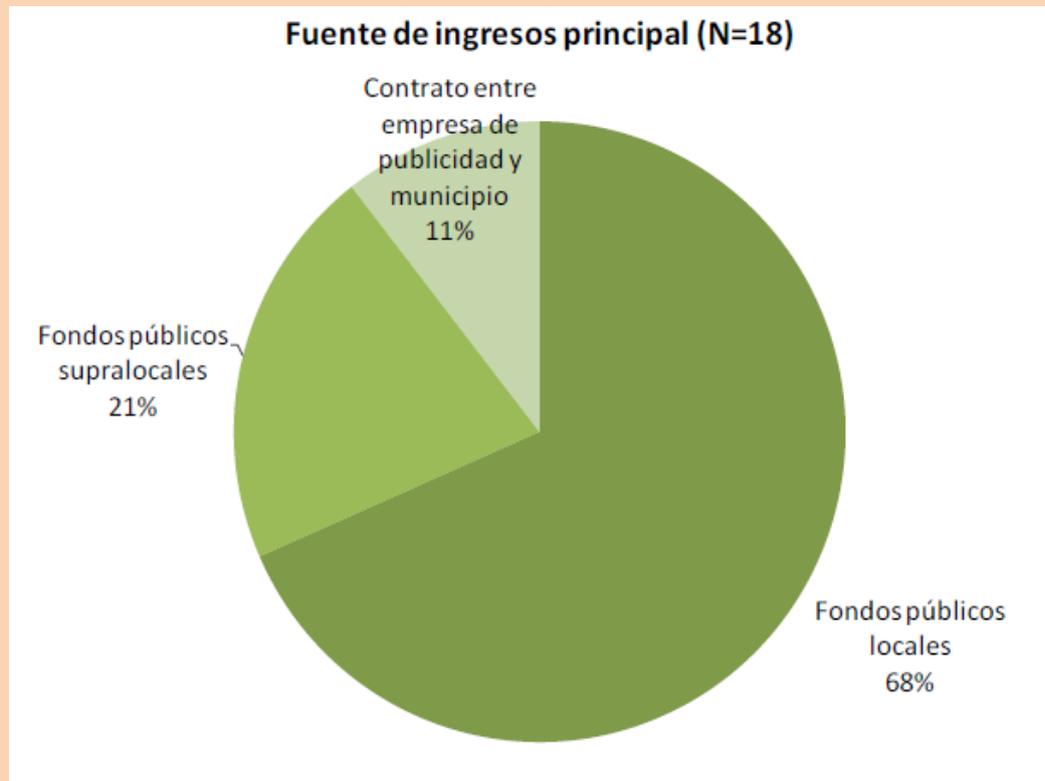


Source : www.bicing.cat

³⁰ Article du 17 mars 2011 : "Entrevista a Jordi Hereu, Alcalde de Barcelona : El bicing ha supuesto un impulso importante para el uso de la bicicleta en la ciudad".

Le financement des systèmes de vélos en libre-service

En Espagne, 83 % des systèmes de location de vélos publics sont financés à partir de fonds publics, 4% par les abonnements des usagers et 13% grâce à de la publicité.



Source: Balance General de la bicicleta publica en España

Les subventions publiques sont attribuées par les agences régionales de l'énergie, à partir de fonds débloqués par l'Institut pour la Diversification et l'Économie d'Énergie (IDAE, Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía). Ces fonds s'inscrivent dans le cadre du Plan d'action 2008-2012 Stratégie d'Économie et d'Efficacité Énergétique de l'Espagne (Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España). Ils ont parfois été complétés par des fonds municipaux ou « supra municipaux ».

Si les fonds débloqués par l'IDAE s'inscrivent dans le Plan d'action 2008-2012, ces subventions ont, en réalité, commencé dès 2005 et les systèmes se sont multipliés à partir de 2006.

La plupart du temps les fonds débloqués par l'IDAE ont constitué la source de financement principale. Une fois les subventions tariées, les municipalités ont dû trouver une alternative leur permettant de maintenir le service. Un certain nombre de municipalités n'ont pas anticipé cette situation et certains systèmes ont dû être abandonnés ou retirés (8% des systèmes ont été suspendus).

A Barcelone, en partie pour palier l'inaccessibilité des systèmes de vélos en libre-service, quelques hôtels offrent depuis peu la possibilité à leur clients de louer des vélos électriques pour découvrir la ville.

Des vélos à assistance électrique en location dans certains hôtels de Barcelone

Une initiative intéressante a vu le jour à l'été 2012 à Barcelone. Le Conseil de la Mobilité de Barcelone, le Gremi d'Hotel (Association regroupant les Hotels de Barcelone) et le responsable de World Experience Barcelona ont développé une initiative permettant la mise à disposition de vélo pour les touristes à partir des hôtels.

Une centaine de vélos électriques Smart (filiale de Mercedes Benz) ont été mis à la disposition des touristes séjournant dans une trentaine d'hôtels de 4 et 5 étoiles. Chaque vélo, d'une autonomie de 100 km, dispose d'un i-Phone dont l'application permet de suivre des routes guidées et commentées.



Site de World Experience Barcelona : <http://www.webarcelona.com/en/ebike>

5. La mise en tourisme de l'Espagne comme destination de tourisme à vélo

Les caractéristiques des touristes à vélo en Espagne

Il n'existe pas de données nationales sur la fréquentation des touristes à vélo en Espagne. Cependant, les appréciations qualitatives des professionnels espagnols, des études menées localement ainsi que l'analyse menée par le Parlement Européen, permettent d'identifier certaines caractéristiques générales.

Selon une récente étude du Parlement Européen sur le marché du tourisme à vélo en Europe³¹, le nombre de séjours à vélo de plus d'une nuit en Espagne est évalué à 890 000. La fréquentation semble principalement provenir des marchés étrangers (les espagnols, qui découvrent depuis peu le tourisme à vélo, privilégient pour leur part les destinations étrangères³²).

Selon les tour-opérateurs des marchés d'Europe du Nord, l'Espagne figure parmi les principaux concurrents de la France pour le tourisme à vélo ; elle est notamment la première destination pour les Britanniques³³. Par rapport aux autres destinations vélo, son positionnement concurrentiel repose en premier lieu sur son attractivité touristique globale : l'Espagne est une destination à forte notoriété pour les touristes d'Europe du Nord.

Plusieurs tour-opérateurs espagnols se sont positionnés sur ce marché avec une activité réceptive en croissance régulière. Certains d'entre eux travaillent principalement avec une clientèle originaire de marchés lointains (notamment hispanophone).

Viajes Activos : une activité réceptive vélo en plein essor

Cette petite société, créée il y a 6 ans, est spécialisée dans les séjours « nature active » en Espagne (randonnée à pied, avec un âne, séjours vélo, séjours en vespa). Ses produits vélo mettent l'accent sur la découverte de régions espagnoles méconnues, avec des circuits accessibles à tous conçus par des experts locaux. Elle travaille principalement avec une clientèle étrangère, britannique à 90%, CSP+, voyageant individuellement. En 2012, Viajes Activos a accueilli 900 clients, en augmentation de 35% par rapport à 2011.

« Nous avons accueilli en Espagne 700 clients étrangers en 2012, en provenance principalement des Etats-Unis, du Canada mais aussi du Mexique, d'Australie... Nos clients sont très hétérogènes : familles, groupes, initiés ou débutants. Il s'agit de personnes entre 40 et 60 ans, avec un pouvoir d'achat moyen à élevé. »

Rafael Munoz, directeur de Bike Spain Tour

³¹ European Parliament – The european cycle route network Eurovélo : challenges and opportunities for sustainable tourism - 2012.

³² Voir p.59 dans la partie sur les clientèles espagnoles du tourisme à vélo.

³³ Etude « Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France » - Atout France, 2012.

Les acteurs de la mise en tourisme du vélo

Les acteurs sont nombreux avec une répartition des compétences relativement structurée.

Acteurs	Fonction
Nationaux	
Ministère de l'Industrie, du Tourisme et du Commerce	Plan Nacional de Turismo horizonte 2020 Il est adopté par le Ministère et les conseils des Communautés autonomes. Il définit les grandes orientations en matière de tourisme parmi lesquelles figurent le tourisme responsable, une meilleure répartition des retombées du tourisme (monde rural), la dessaisonalisation etc.
Turespaña	Turespaña est responsable de la promotion de l'Espagne à l'étranger. Le tourisme à vélo n'est pas, aujourd'hui, une priorité de Turespaña qui fait davantage la promotion du tourisme de golf et du tourisme nautique. Les OET, Offices de tourisme espagnols à l'étranger relaient les priorités définies par Turespaña et organisent également des voyages de presse.
FFE – « Voies vertes »	La FFE ³⁴ assure la promotion des « voies vertes » essentiellement en Espagne, par le biais de son site internet, de l'édition de brochures, de la participation à la rédaction de guides, de relations presse...
Locaux	
Les Communautés autonomes	Elles définissent les priorités régionales qui s'inspirent souvent du plan National de Tourisme bien qu'en tenant compte des particularités locales. Certaines communautés sont plus actives pour la promotion du cyclotourisme (Majorque, Andalousie, Valence...).

³⁴ Voir encadré p23 sur la FFE, dans la partie sur les acteurs de l'offre espagnole de tourisme à vélo.

Les municipalités	Si les pistes cyclables sont aménagées du fait d'une action nationale (c'est le cas des « voies vertes » – rôle du MOPTMA -, des services de location de vélos – rôle de l'IDAE à travers la mise à disposition de financements) la promotion de ces infrastructures est le fait, bien souvent, des communautés de communes ou des municipalités.
Autres	
Associations supra municipales	Certains territoires/infrastructures comptent leurs propres entités de promotion, c'est le cas notamment : <ul style="list-style-type: none"> - Des « voies vertes de Gérone » – le consortium des « voies vertes de Gérone » - C'est le cas également pour certains services de location de vélos publics (ConBici, Red de ciudades por la Bicicleta) - La « Fundacion de Turismo » de Majorque (entité locale de promotion) a créé un « club de producto ciclismo ». Ce groupe de travail regroupe des entités publiques et privées avec l'objectif de promouvoir le tourisme à vélo sur l'île³⁵.
Les entreprises	
Les tours opérateurs³⁶	Les agences et tours opérateurs (espagnols réceptifs et étrangers) sont les principaux acteurs de la promotion du tourisme à vélo et de sa commercialisation.
Les hôtels	Les hôtels jouent également un rôle de promotion et de commercialisation de l'offre de tourisme à vélo (tel que dans la province de Gérone où un label « Bed & Bike » vient d'être mise en place, ainsi qu'à Barcelone où une trentaine d'hôtels mettent des vélos à assistance électrique à la disposition de leurs clients ³⁷).

³⁵ Lors de la création de ce club en 2011, les objectifs fixés étaient :

- d'augmenter de 5% le nombre de cyclotouristes pour 2012
- d'ouvrir des marchés
- de désaisonnaliser cette pratique – essentiellement sur les mois d'automne.

³⁶ Voir dans l'annexe n°5 p.148, la liste des tour-opérateurs programmant des séjours vélos en Espagne.

³⁷ Voir le paragraphe p.43 sur les offres de location de vélos développées par les hôtels, dans la partie sur les offres complémentaires de tourisme à vélo.

Les actions de promotion du Consortium des « Voies Vertes de Gérone »

Le Consortium des « voies vertes de Gérone »³⁸, qui regroupe 45 municipalités, utilise différents outils pour promouvoir le tourisme à vélo :

- un site web, disponible en catalan, en castillan, en français et en anglais ;
- des comptes actifs sur les réseaux sociaux ;
- des vidéos sur Youtube ;
- des parutions dans la presse spécialisée et la presse locale.

La commercialisation des produits vélo

Principales destinations programmées

Il n'existe pas d'étude sur la programmation de l'Espagne pour le tourisme à vélo. L'analyse de l'offre des tour-opérateurs d'Europe du nord et des réceptifs espagnols met en valeur plusieurs destinations :

- Le chemin de Saint-Jacques de Compostelle
- L'Andalousie
- La Catalogne
- La Costa Blanca
- La Côte Cantabrique
- La Route des Vins (Rioja...)
- La région de Madrid
- Les Iles : Canaries, Baléares (Majorque), principalement pour des produits plus sportifs

Typologie des produits programmés

Tourisme à vélo, cyclotourisme ou VTT

Les produits proposés en Espagne sont principalement des produits de tourisme à vélo, avec des niveaux de difficulté variés pour répondre aux besoins de tous les touristes.

Exemple de produit de tourisme à vélo (Bike Spain Tour – TO espagnol réceptif)

La Costa Brava entre mer et terre, 8 jours/7 nuits, à partir de 840 € par personne

« Cet itinéraire facile permet d'associer vélo, plages et découverte de villages pittoresques ».

Le prix comprend l'hébergement dans des hôtels de charme 3 ou 4*, les petit-déjeuners, le matériel informatique, le transport des bagages. En option : la location de vélo.

Il existe une offre, moins importante, de séjours conçus pour les sportifs confirmés, avec notamment des produits VTT.

Exemple de produits VTT (Bravo Bike - TO espagnol réceptif)

La Sierra de Guadarrama en VTT (groupe 6 pers. min.), 7 jours / 6 nuits, 875 € par personne

« Caractéristiques techniques de l'itinéraire : 6 parcours hors-piste de 45-65km, nombreuses ascensions dans la chaîne de montagnes de Guadarrama, dénivelé total de 3 252m ».

³⁸ Voir encadré p.24 sur le Consortium de Gérone, dans la partie sur les acteurs espagnols du tourisme à vélo.

Le prix comprend : hébergement 6 nuits en hôtel 3*, pension complète, guide-accompagnateur, transport des bagages, la location de VTT.

Durée des tours

La majorité de l'offre concerne des séjours d'une semaine (de 5 à 7 nuits).

Hébergement

Les tours sont proposés avec différentes gammes d'hébergement, de 2 à 4*.

Certains tour-opérateurs, positionnés sur une clientèle étrangère haute contribution, ont créé des offres spécifiques avec un hébergement dans les Paradores : ces hôtels de catégorie supérieure sont installés dans des bâtiments historiques reconvertis (forteresses, couvents, châteaux...).

Un exemple de produit avec hébergement en Parador (Viajes Activos)

Le pays des Conquistadores de Parador en Parador, 7 jours / 6 nuits, 886 € par personne

« Ce séjour propose de découvrir 5 paradores luxueux dans la région de l'Extremadure ».

Le prix comprend : hébergement 6 nuits en Parador, petit déjeuner, transport des bagages, matériel informatique. En option : location de vélo, demi-pension.

Services demandés

Les services inclus dans les tours par les opérateurs en Espagne sont en général des services de base de réservation d'hébergement avec petit-déjeuner, transport de bagages, matériel informatique. La location de vélo est parfois proposée en option, parfois comprise dans le forfait. Il s'agit de prestations *a minima* laissant le maximum de flexibilité aux clients.

Selon les professionnels espagnols, les tours autoguidés pour individuels seraient amenés à se développer dans les prochaines années : d'une part ils correspondent à la demande des étrangers, d'autre part ils sont plus faciles à organiser pour les professionnels et sont sources de revenus supplémentaires.

Pour les voyages de groupes, les dîners et les excursions sont souvent inclus. Ces produits intègrent également le guide-accompagnateur.

Activités prévues

Pour les individuels, les activités complémentaires à la pratique du vélo ne sont pas comprises dans l'offre. Pour les groupes, les activités prévues peuvent être des visites culturelles (ville d'art, châteaux...) mais aussi des visites gastronomiques (visite de caves, dégustation de spécialités) notamment pour les séjours sur les « routes des vins » .

Positionnement prix

Pour un séjour de 7 jours, les tarifs des offres varient selon la catégorie d'hébergement et le type de séjour (pour individuels ou pour groupes avec guide) :

- Le prix moyen d'un séjour en individuel en hôtel 2 à 3* est compris entre 600 et 800 €,
- Le prix moyen d'un séjour guidé en groupe varie entre 900 et 1800 €.

Commercialisation de l'offre par les tour-opérateurs

Pour promouvoir et commercialiser leur offre, les professionnels espagnols du tourisme à vélo s'appuient sur différents outils :

- Traduction de leurs sites internet ;
- Campagnes de référencement ;
- Relations presse (notamment voyages de presse) ;
- Participation à certains salons...

Les ventes sont réalisées soit en direct, soit via des agences étrangères partenaires.

« Je travaille principalement avec une clientèle britannique. Pour me faire connaître, j'utilise beaucoup mes relations avec des journalistes que j'invite à participer à des voyages de presse. J'ai de très bons retours avec notamment des articles dans le quotidien britannique de référence The Guardian. J'ai également investi dans une campagne de référencement de mon site internet (traduit en anglais) et établi plusieurs partenariats avec des agences anglaises qui revendent mes produits. Cela représente aujourd'hui 35% des mes ventes, le reste étant des ventes réalisées en direct ».

Jaime Bartolome, directeur de Viajes Activos

Les actions de communication et promotion

L'Espagne n'est pas valorisée à ce jour comme une destination de tourisme à vélo : la filière ne fait pas partie à ce jour des priorités de Turespaña, l'agence nationale du tourisme. Le site officiel du tourisme en Espagne www.spain.info ne dispose pas d'entrée spécifique pour le tourisme à vélo dans ses sections sport et nature.

Les autres acteurs (FFE, entités locales) agissent pour mettre en valeur leur offre, en fonction des moyens dont ils disposent.

L'organisation de courses cyclistes, facteur de promotion de la destination

L'organisation de courses et de compétitions cyclistes, tel « la Vuelta » (le Tour d'Espagne à vélo), attire de nombreux touristes sportifs, notamment des marchés d'Europe du Nord. Certaines régions organisent régulièrement de tels événements, à l'instar de l'Andalousie et de Majorque.

- « La Vuelta »

Le tour d'Espagne à vélo est la troisième grande course cycliste par étapes créée en Europe. Après le Tour de France né en 1903, puis le Giro en Italie 6 ans après, la Vuelta est lancée en 1936. La première édition réunit 50 cyclistes sur un parcours de 3 500 km en 14 étapes. Durant trois semaines fin août et début septembre, près de 200 cyclistes réunis en équipes s'affrontent au cours d'une vingtaine d'étapes (dont plusieurs arrivées au sommet), totalisant plus de 3 000 km.

Le parcours est modifié chaque année. L'organisation et la commercialisation de la course sont depuis 1979 aux mains de la société Unipublic, spécialiste de l'organisation d'événements sportifs.

Par ailleurs, la réputation de certains grands coureurs espagnols (Miguel Indurain, Pedro Delgado...) participe également à la notoriété du tourisme à vélo en Espagne.

- L' « Andalusia Race Bike »

L'Andalousie organise, tous les ans un événement vélo : la « Andalusia Bike Race ». Cet événement attire un grand nombre de cyclistes des pays nordiques (Norvégiens, Suédois et Danois). Forts de ce succès, l'IMBA39 souhaite inaugurer une route VTT pour un public susceptible de venir toute l'année.

- La « Mallorca 312 » et le « Decathlon 167 » à Majorque

Majorque accueille également de nombreux événements de cyclisme sur route dont « Mallorca 312, marcha cicloturista internacional » et « Decathlon 167 » : les deux courses, qui ont lieu en même temps, accueillent les sportifs confirmés ainsi que les personnes moins entraînées. L'affluence qu'elles génèrent a conduit la « Fundación Mallorca Turismo » à créer le « club de productio ciclismo » pour promouvoir la pratique du cyclotourisme dans l'île.

Ces événements et compétitions sportives ont permis à ces régions de développer une offre touristique autour du vélo et de mobiliser les professionnels. Ils favorisent l'adaptation des infrastructures : l'offre, notamment hôtelière, développée pour les cyclistes dans le cadre des courses peut par la suite être utilisée par les touristes à vélo tout au long de l'année. Ils contribuent également au développement d'une offre adaptée aux besoins des touristes à vélo.

³⁹ International Mountain Bicycling Association.

Edition de guides cyclotouristiques

La FFE collabore régulièrement à la rédaction de guides sur les itinéraires de « voies vertes ».

Il existe également plusieurs guides VTT. Les maisons d'édition les plus importantes sont Desnivel, Prames et Alpina. Ces guides sont disponibles uniquement en castillan (ou en catalan pour la Catalogne).

Sites Internet et brochures

Le site de la FFE⁴⁰ recense l'ensemble des « voies vertes » dans les différentes régions espagnoles. Il est traduit en anglais.

A ce jour, le vélo ne fait pas partie des filières valorisées explicitement sur le site de Turespaña. Seuls quelques articles sont consacrés à ce sujet (Les Baléares en bicyclette, la Catalogne en bicyclette...), sans entrée thématique dédiée.

Un accord de collaboration entre la FFE et Turespana est en cours de discussion et devrait inclure à terme des supports de communication traduits pour une promotion optimisée sur les marchés étrangers.

Si à ce jour, l'offre est peu lisible au niveau national, quelques régions mettent en valeur de façon dédiée sur leur site web leur offre d'itinéraires vélo.

La valorisation de l'offre vélo : l'exemple des îles Baléares

Pour chacune des îles (Majorque, Minorque, Ibiza et Formentera), l'internaute peut dès la page d'accueil cliquer sur l'onglet « sports et loisirs » : dans le menu déroulant, une rubrique est dédiée au « cyclotourisme » avec les différents itinéraires. Pour chaque itinéraire, les informations suivantes sont disponibles :

- Cartographie du parcours
- Profil technique détaillé : distance et dénivelé
- Présentation touristique du parcours avec identification des points d'intérêt (monuments, musées, églises, marchés...)

Le site est traduit en plusieurs langues : anglais, allemand, néerlandais, italien, français.

Le site Internet des « voies vertes » d'Espagne www.viasverdes.com

Pour chaque « voie verte », le site des « voies vertes » propose :

- une fiche technique – localisation, longueur de la voie, usagers autorisés, information sur l'environnement naturel, les points d'intérêts culturels, etc ;
- la description de l'itinéraire à suivre, indices etc ;
- une carte – localisation de l'itinéraire sur la carte d'Espagne et carte de l'itinéraire sur laquelle apparaissent les services d'hébergement et de restauration ;
- le profil de l'itinéraire : dénivelé etc ; l'histoire ;
- des données d'intérêt : fêtes populaires, logements, écotourisme, gestionnaire de la voie, les municipalités responsable des différents tronçons de voie , des informations pratiques sur les bus, les trains, numéro d'urgence etc ; des liens vers le site d'offices du tourisme etc ;
- l'opinion des usagers : l'utilisateur peut consulter les opinions et laisser la sienne mais ne peut pas interagir avec les usagers ayant laissé une opinion ; sur certaines fiches une vidéo youtube est disponible).

⁴⁰ <http://www.viasverdes.com>.

Salons professionnels

Les acteurs du secteur et les agences de promotion locales sont peu présents sur les salons internationaux dédiés au vélo : certains professionnels participent au salon EuroBike de Friedrichshafen en Allemagne⁴¹ mais ils sont peu nombreux.

Les agences de promotion touristique privilégient globalement la participation à des salons tourisme (Fitur, SITC...) plutôt qu'à des salons vélo, qui semblent davantage conçus pour la promotion des fabricants de vélos ou des organisateurs d'évènements sportifs. Les salons tourisme tendent à intégrer les thématiques du tourisme sportif, actif ou durable.

Les salons professionnels dédiés au vélo en Espagne

Les salons dédiés au vélo

- **Festibike** : c'est le salon de la bicyclette en Espagne. Il s'adresse à un public de passionnés. Il combine espace d'exposition et activités/compétitions.
- **Expobike** : c'est le salon du vélo et du triathlon. Les exposants sont essentiellement des fabricants et des magasins spécialisés.
- **Congreso de la bicicleta** : ce salon spécialisé, qui vise à promouvoir l'usage du vélo, regroupe les professionnels du secteur. Il a lieu tous les deux ans en Catalogne. La dernière édition a eu lieu en octobre à Sant Cugat. Les professionnels s'y rendent pour participer à des tables rondes davantage que pour y faire la promotion de leurs services.

Les salons tourisme

- **Fitur** : c'est le salon du tourisme en Espagne. Il a lieu à Madrid, du 30 janvier au 3 février. Il regroupe les entreprises du secteur, les agences de promotion par pays et région. L'édition de 2012 comptait une section « Turismo activo » (tourisme actif).
- **SITC** (Saló internacional del turisme a Catalunya) : il a lieu en avril à Barcelone. De la même façon que le Fitur, il regroupe les acteurs du secteur par pays et région, et également par thématique parmi lesquels « Turismo sostenible » (Tourisme durable) et « Turismo deportivo » (tourisme sportif).

Relations presse

Les offices du tourisme espagnols à l'étranger (OET) organisent quelques voyages de presse pour faire connaître les « voies vertes ».

La FFE est également active (communiqués de presse...), à ce jour principalement auprès de la presse espagnole.

Le programme télévisé « Vive la Via »

Le programme télévisé « Vive la Via » est une série de documentaires (18 épisodes de 30 minutes) produit par la FFE (avec de nombreux partenaires) : il a pour objectif de présenter aux téléspectateurs toute la diversité des « voies vertes » espagnoles. Il a été diffusé en 2012 sur la 2^e chaîne de la télévision espagnole TVE. Une version synthétique de chaque épisode (réduite à 9 mn) est également disponible sur youtube.

⁴¹ En 2011 étaient présents :

- L'Agence de tourisme des îles Baléares
- Visit Calvia – promotion de Calvia (Magaluf - Majorque)
- L'Agence de tourisme de Tenerife
- Des chaînes d'hôtels : Hotels Viva et Hipotels
- Les entreprises CaboActivo et Pedal Getaways (VTT et routes).

Forces et faiblesses de l'offre espagnole de tourisme à vélo

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>L'attractivité de l'Espagne en tant que destination de tourisme à vélo⁴² est favorisée par :</p> <ul style="list-style-type: none">- Son positionnement en tant que destination touristique phare en Europe- Les conditions climatiques du pays, favorisant une pratique en amont et arrière saison (printemps, automne)- La beauté et diversité des paysages- L'offre gastronomique (huile, vins, tapas, charcuterie, etc)- Un bon rapport qualité/prix de la destination, notamment sur l'ensemble des services touristiques (hébergement, restauration...)- Une desserte facilitée depuis l'international (connexions aériennes nombreuses, vols low cost...)- La notoriété de plusieurs coureurs cyclistes espagnols (Federico Bahamontes, Luis Ocaña, Julio Jiménez, Pedro Delgado, Miguel Indurain, Alberto Contador, Igor Astarloa...) <p>Le développement de la pratique du tourisme à vélo est soutenu par :</p> <ul style="list-style-type: none">- Des politiques touristiques en faveur :<ul style="list-style-type: none">✓ du développement d'un tourisme responsable,✓ de pratiques permettant de désaisonnaliser le tourisme,✓ de pratiques permettant de mieux distribuer les retombées du tourisme (notamment en milieu rural),✓ d'un tourisme accessible (la plupart des « voies vertes » sont accessibles).	<p>L'Espagne présente certaines faiblesses en tant que destination de tourisme à vélo :</p> <ul style="list-style-type: none">- La régionalisation du pays se pose comme un frein à la coordination nécessaire pour une uniformisation des pistes cyclables (aménagement, services, signalisation...) et une mise en tourisme efficace.- Une offre cyclotouristique éparpillée au niveau national, tant en termes d'infrastructures que de produits vélo. Tel est notamment le cas des itinéraires « voies vertes », peu connectés les uns aux autres.- La sécurité des pistes est également un point de faiblesse, tant pour les itinéraires de tourisme à vélo que pour les pistes cyclables en ville (service d'assistance, éclairage de tunnels, signalisation...)- Un manque (et une méconnaissance) des prestations touristiques à proximité des itinéraires cyclables (à l'exception de Majorque) : carence en services, en hébergement, en restauration, en location/réparation de vélo. De ce fait, peu d'offres de séjours clés en main.- L'absence d'une politique nationale de promotion de l'Espagne comme destination de tourisme à vélo : la mise en tourisme et la visibilité de l'offre espagnole reposent sur des initiatives locales isolées.

⁴² Voir publication « Les clientèles internationales du tourisme à vélo », Atout France, 2012.

- La mise en place de **services autour du vélo, notamment en espace urbain.**
- L'existence d'**entités nationales** susceptibles d'assurer la **coordination des acteurs et la commercialisation de l'offre** (FFE, Turespaña...)

Aujourd'hui la **FFE n'est pas dotée de compétences plus larges pour agir sur une politique vélo globale**, non centrée sur les « voies vertes » et « chemins naturels ».

OPPORTUNITES

- Le **climat politique européen et international en faveur du vélo.** Un attrait grandissant pour la pratique de ce loisir dans plusieurs pays européens (pays du nord de l'Europe en premier lieu, ainsi que la France et les pays du sud de l'Europe peu à peu).
- Le **contexte économique mondial** tendu où les budgets vacances tendent à se resserrer : les vacances permettant de pratiquer des activités moins onéreuses sont recherchées, et notamment le vélo.

MENACES

- La **concurrence croissante d'autres destinations européennes** qui structurent leur offre vélo et déploient des moyens importants pour la valoriser.
- La **situation économique actuelle** qui freine certains investissements (aménagement par les autorités locales et pistes Eurovélo).

LES CLIENTELES ESPAGNOLES DU TOURISME A VELO

1. Données de contexte :

l'Espagne, marché émetteur de clientèles

Données Economiques

Taux de croissance (2011) : 0,42%
Prévisionnel 2012 : -1,54%

PIB par habitant (2011) : 22 722 \$

Inflation (2011) : + 3,05%

Taux de chômage (2011) : 21,65%

Revenus > 35000 \$: 22,5% de la population (10,4 millions de personnes)

Revenus > 100 000 \$: 4,3% de la population (200 000 personnes)

Sources : INE / FMI / United Nations Development Programme Human Development Report 2007/2008

Données démographiques

Population :

2011 : 46,2 millions d'habitants

2015 : 47,2 millions

Age moyen :

2010 : 40,2 ans

2015 : 41,9 ans

Espérance de vie : 81,6 ans

Age de départ à la retraite : 67 ans

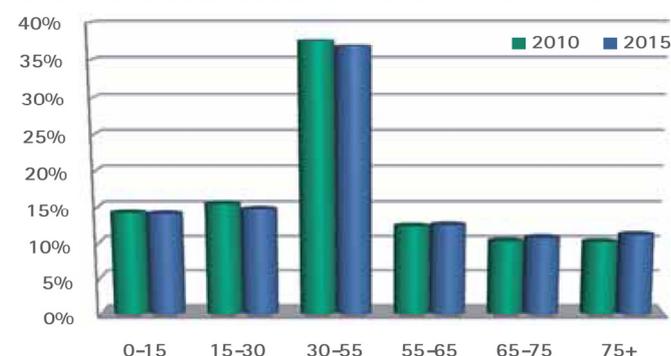
Sources : ONU / Bureau ATOUT France

Taux de départ en vacances des Espagnols (2011)

61,8% des foyers.

Pour 2012, du fait de la crise économique, le taux de départ devrait être en baisse.

Pyramide des âges



Sources : ONU / Bureau ATOUT France

Périodes de voyages

Les voyages à l'étranger se font essentiellement l'été

- 38,7% des séjours entre juin et septembre

Les courts séjours sont en forte augmentation de plus de 30% en 2011.

Nombre de départs annuels en voyages (2011)

En 2011, les Espagnols ont réalisé 13.3 millions de voyages à l'étranger, en progression de 6.1% par rapport à l'année précédente, en représentant 8,3% du total des voyages des Espagnols. Ce chiffre de départs internationaux constitue un record historique, même si la prévision est à la baisse pour 2012.

Taux d'intermédiation pour les voyages à l'étranger

30% au global dont 12,8 % avec package touristique.

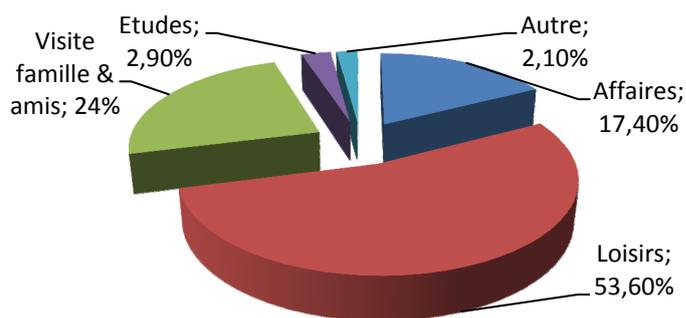
Domestique

147,4 Millions de voyages
(91,7%)

Etranger

13,3 Millions de voyages
(8,3%)

Répartition des séjours à l'étranger (2011)



Périodes de réservation

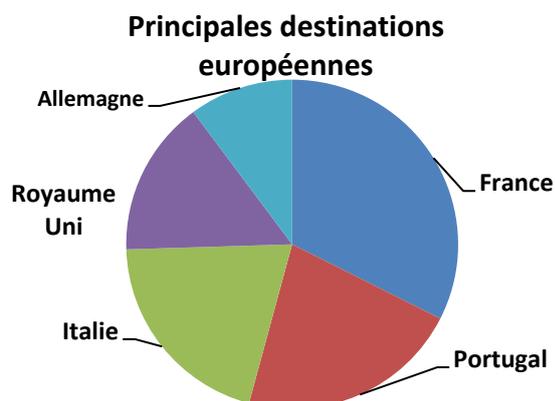
Accroissement des ventes de dernière minute :

- 1 mois à l'avance : 26%
- 2 mois à l'avance : 26%

Principales destinations européennes

La France constitue la première destination de vacances à l'étranger pour les Espagnols, en hausse de près de 10% en 2011 avec 5,6 millions d'arrivées.

1. France : 18,2%
2. Portugal : 12,2%
3. Italie : 11,4%
4. Royaume Uni : 8,6%
5. Allemagne : 5,7 %
- 6.



Bassins émetteurs de clientèle

- **Catalogne** (jeunes, familles, seniors)
- **Madrid** (jeunes, familles, seniors)
- **Pays-Basque** (jeunes, familles)
- **Asturies** (seniors)
- **Andalousie** (jeunes)

Thématiques les plus porteuses pour le tourisme en France :

1. Tourisme urbain, culture et patrimoine
2. Art de vivre et œnotourisme
3. Outre-mer, luxe
4. Tourisme d'affaires

Population cible pour la France :

- Cibles prioritaires :
- Repeaters
 - Jeunes

Principales destinations françaises recherchées :

Séniors	Couples / Familles	Jeunes
Paris	Paris - Disney	Paris - Disney
Aquitaine	Midi-Pyrénées	Languedoc-Roussillon
Midi-Pyrénées	Aquitaine	Rhône-Alpes
Bretagne	Languedoc-Roussillon	PACA-Riviera
		Cote d'Azur
		Outremer

Développement d'Internet :

Nombre d'internautes :
22 millions

Taux de pénétration : 30 %

Taux d'usage d'internet
Recherche d'information : 95,2 %
Achat en ligne : 55 %

Sources: Bureau Atout France Espagne 2012

2. Evolution des pratiques

Pratique régulière

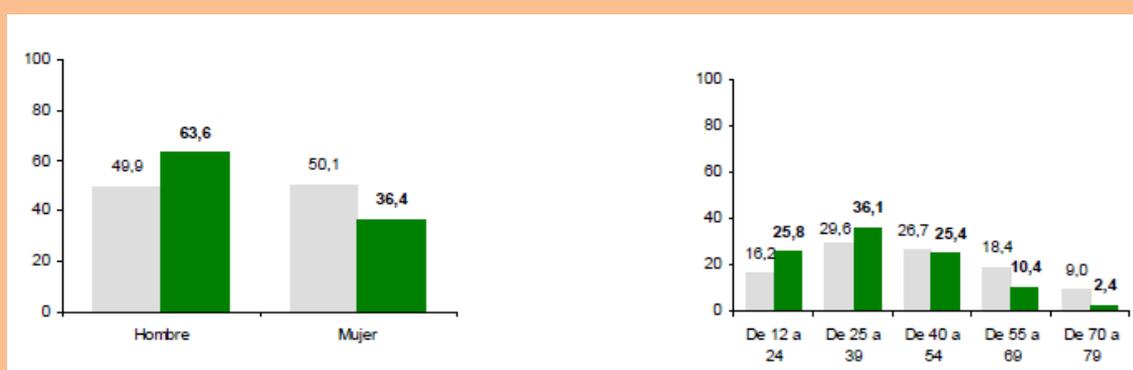
20,5 millions d'Espagnols ont un vélo : pour 68,2% d'entre eux, il s'agit d'un VTT. Si l'utilisation pour des trajets quotidiens est en augmentation, elle reste encore modérée par rapport à une pratique de loisirs : 3 millions d'Espagnols utilisent le vélo chaque jour pour se déplacer, la majorité d'entre eux pratiquant le vélo régulièrement pour faire du sport et se promener⁴³.

En dépit de l'absence d'une véritable politique nationale en faveur du vélo, la pratique régulière s'est développée depuis une dizaine d'années, favorisée par l'amélioration des infrastructures et le développement des vélos en libre service dans de nombreuses villes. Selon les professionnels, le vélo est aujourd'hui « à la mode » en Espagne, tant pour une pratique urbaine que pour des excursions en pleine nature.

Le « Barometro Bicicleta España 2011 »

Cette enquête annuelle pilotée par la Dirección General del Tráfico⁴⁴ a pour objectif de connaître et de suivre l'évolution des pratiques des Espagnols en termes de mobilité cyclable. Elle constitue à ce titre un indicateur intéressant sur l'image et l'utilisation du vélo en Espagne. La 4^e édition en 2011 fait apparaître les données suivantes :

Le **profil dominant de l'utilisateur de vélo** est : un homme, jeune, actif ou étudiant, résidant principalement dans une ville de moins de 10.000 habitants.



Les Espagnols utilisent le vélo essentiellement pour **faire du sport** et pour **se promener** même si son usage pour les trajets quotidiens et/ou utilitaires (déplacements domicile-travail, domicile-école...) augmente.

⁴³ Source : Barometro Bicicleta España 2011

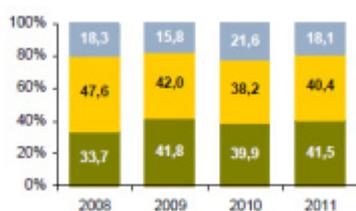
⁴⁴ Une direction du Ministère de l'Intérieur du gouvernement espagnol.

■ Chaque jour et hebdomadairement
■ Fréquence moindre
■ Jamais ou presque jamais
■ Ne s'est pas prononcé

Pour faire du sport



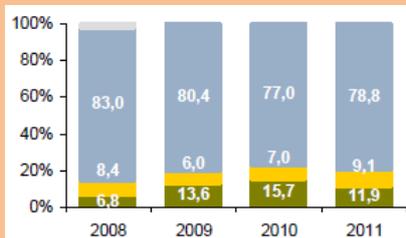
Pour se promener



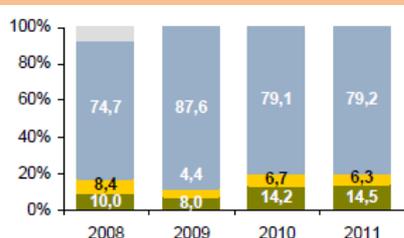
Pour des trajets quotidiens



Pour aller au travail



Pour aller à l'école / université



L'image et la perception du vélo par les usagers espagnols est positive : les principaux avantages cités spontanément sont le bien-être physique et la possibilité de se déplacer avec un mode de transport non polluant, rapide et économique.

Tourisme à vélo

Il n'existe pas de données quantitatives au niveau national sur les touristes à vélo. Seules quelques études ont été réalisées localement sur certains itinéraires cyclables.

En revanche, les tour-opérateurs dressent globalement le même constat : le marché espagnol du tourisme à vélo est un marché de niche mais connaît une croissance régulière depuis 5 à 6 ans. La demande pour des séjours touristiques est portée par le désir de vivre une expérience nouvelle, de découvrir une destination de manière différente.

Les Espagnols privilégient le tourisme à vélo à l'extérieur de leurs frontières, où l'offre d'infrastructures est perçue comme plus satisfaisante.

En dépit du contexte de crise, la demande pour le tourisme à vélo se maintient selon les professionnels : les espagnols tendent à privilégier actuellement les séjours courts et économiques, dans des destinations de proximité. De ce fait, les produits vélo en Europe feraient l'objet d'un report par rapport à des destinations plus exotiques et coûteuses. Dans ce contexte, la destination France bénéficie de véritables atouts.

« Les Espagnols ont découvert le tourisme à vélo il y a peu de temps. C'est aujourd'hui un produit à la mode. Il va continuer à résister à la crise car il offre un bon rapport qualité-prix. »

Lourdes Alemany, Viatjes Alemany

Le profil des usagers de la « voie verte de Bidasoa »

Une étude sur la fréquentation et la satisfaction des usagers de la « voie verte de Bidasoa » a été menée en 2011. Cette étude représente 6 jours d'enquêtes menées sur trois points de la voie⁴⁵.

Elle identifie différents types de fréquentation de la « voie verte » :

- piétons (33%)
- cyclistes **loisir (48%)**
- cyclistes **sportifs (12%)**
- **touristes à vélo itinérants (4%)** qui restent plusieurs jours sur la voie et changent d'hébergement en la parcourant

Les usagers sont à plus de 95% des **individuels** : la part des groupes, via un tour-opérateur ou un club cycliste, est très faible (1 à 2%).

L'âge moyen des usagers cyclistes est de **42 ans**.

10% des usagers de la « voie verte » sont étrangers. Parmi eux, les français sont les plus représentés du fait de la proximité géographique.

Pour les touristes à vélo itinérants, le montant moyen des dépenses effectuées lors du séjour à vélo (hébergement, restauration, location de vélo...) s'élève à **55 € par jour**.

Les cyclistes profitent de leur séjour pour visiter les lieux d'intérêt de la région et sont en particulier curieux de l'offre gastronomique.

La fréquentation des « voies vertes » : l'étude Mercordès

En 2007, le Secrétariat Général du Tourisme espagnol, en collaboration avec la FFE, a demandé au cabinet de conseil Mercodes d'étudier la faisabilité et la viabilité d'un produit de tourisme à vélo pour les « voies vertes ».

L'étude a été réalisée à partir de 300 enquêtes menées sur la « **voie verte de la Sierra** » (Andalousie) et la « **voie verte de Plazaola (Navarre)** » pendant les week-ends en septembre et octobre, et de la consultation de 60 gestionnaires et promoteurs des « voies vertes » espagnoles. Elle fournit des indications intéressantes sur le profil et les pratiques des touristes à vélo.

Le profil des touristes sur les « voies vertes »

Il s'agit d'un **public varié** : une majorité d'adultes et de jeunes mais aussi des enfants et, en moindre mesure, des plus de 50 ans.

La plupart des touristes à vélo se déplace en **groupe d'amis, de membres de la famille, d'enfants et de couples (5,5 personnes en moyenne)**.

⁴⁵ 396 enquêtes ont été menées (soit 841 personnes interrogées) avec un taux de réponses de 68%.

41% en **moyenne ont suivi des études universitaires**, 74% sont salariés (une majorité occupe des postes à responsabilités) et 15,7% sont entrepreneurs avec ou sans employés.

Les pratiques

Pour une importante partie du groupe étudié, le tourisme à vélo est une **pratique régulière qui s'exerce toute l'année (46,3%)**, avec une **préférence pour l'automne (87%)**, puis le printemps (72%), l'été (66,3%) et enfin l'hiver (58,3%).

La durée du séjour sur les « voies vertes » est limitée : la plupart des usagers réalise une **excursion à la demi-journée ou à la journée**. Parmi les 22% restant au moins une nuit, la majorité utilise un **hébergement non-marchand** (famille, amis, camping-car). Pour se restaurer, 44% des touristes amène son propre pique-nique.

Ces résultats s'expliquent par la faible offre d'hébergement et de restauration située sur les voies.

3. Profil des touristes à vélo

Le profil des touristes espagnols à vélo est basé principalement sur les entretiens menés auprès des professionnels de la filière, étayés par les résultats d'études quantitatives menées localement : leurs appréciations concordantes permettent d'approcher de façon assez précise la typologie des clientèles.

Sexe

Si la pratique sportive du vélo reste essentiellement masculine, le tourisme à vélo est pratiqué indifféremment par les hommes comme par les femmes.

Age

La moyenne d'âge des touristes espagnols à vélo se situe entre 30 et 50 ans.

Type de pratique

L'utilisation de la bicyclette n'est plus réservée aux sportifs confirmés mais concerne aujourd'hui un public diversifié : la majorité des clients des tour-opérateurs est composé de nouveaux entrants, qui privilégient une pratique de loisir et expérimentent pour la première fois les séjours à vélo.

Origine géographique

Les professionnels rencontrés, basés à Madrid et à Barcelone, travaillent en majorité sur une zone de chalandise de proximité.

Situation familiale

La situation familiale rejoint l'observation qui a également été faite en Italie : les touristes à vélo peuvent être des couples sans enfants, des familles avec des enfants (de 6 à 16 ans) ou des célibataires. Qu'ils soient en couple, en famille ou célibataires, les espagnols apprécient particulièrement de partir en petit groupe d'amis pour réaliser un séjour à vélo.

Les touristes à vélo voyagent principalement de façon individuelle. La demande provenant de groupes constitués et accompagnés par un guide semble, comme en Italie, plus faible.

Situation professionnelle

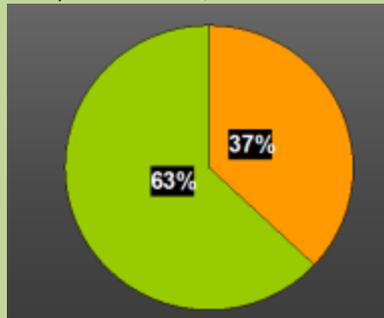
La clientèle est principalement composée de personnes issues des CSP moyennes et supérieures.

Le profil des clients de Rutas Pangea

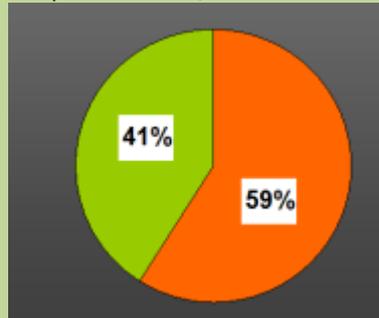
Jesus Blasquez, responsable de Rutas Pangea⁴⁶ constate que sa clientèle a beaucoup évolué depuis le lancement de l'activité en 1993.

- Composée à l'origine à 63% d'hommes, sportifs, elle comprend aujourd'hui **59% de femmes**.

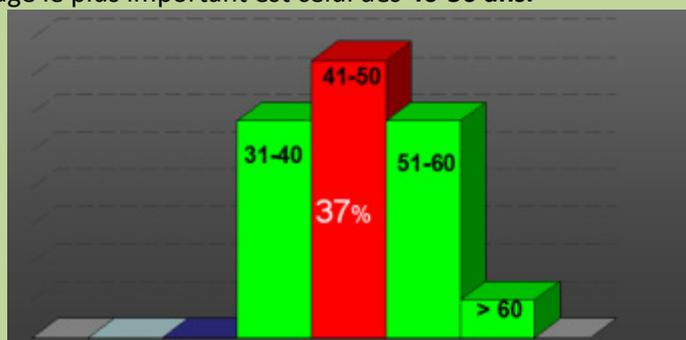
Participants Hommes/femmes 1993-1997



Participants Hommes/femmes 2008-2010

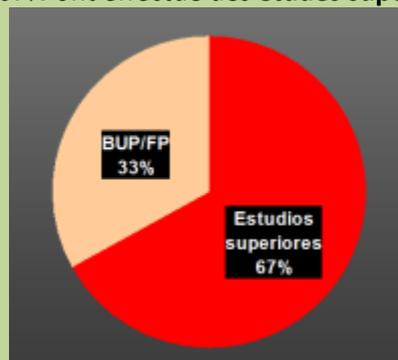


- Le groupe d'âge le plus important est celui des **40-50 ans**.



⁴⁶ Voir dans l'annexe n°5 p.148 la description de Rutas Pangea, dans le tableau des tour-opérateurs espagnols rencontrés.

- En termes de formation, 67% ont effectué des **études supérieures**.



Cette évolution de la clientèle entraîne une nouvelle demande pour un véritable produit de tourisme à vélo, avec des hébergements confortables et l'opportunité de découvrir le patrimoine local.

4. Structure et organisation du tour-opéring

Taux d'intermédiation

Le taux d'intermédiation global en Espagne est estimé à 30%, mais il n'existe pas de données spécifiques pour le tourisme à vélo. Certains tour-opérateurs estiment que les clients, qui en majorité ne sont pas familiarisés avec le tourisme à vélo, privilégient plutôt le recours à une agence de voyage pour l'organisation de leur séjour. Pour d'autres, ils tendent à s'organiser par eux-mêmes pour les destinations proches comme la France.

Le marché se structure autour de deux types d'acteurs :

- Des adeptes du tourisme à vélo, qui ont choisi de faire de leur passion une activité commerciale en créant une entreprise dédiée⁴⁷.
- Des tour-opérateurs (généralistes ou spécialistes « vacances actives ») qui se diversifient sur le marché du tourisme à vélo⁴⁸ considéré comme porteur ;

Globalement, le nombre d'acteurs positionnés sur ce marché a augmenté au cours des dernières années du fait de la croissance du marché. 6 tour-opérateurs espagnols sont aujourd'hui spécialisés sur le marché du tourisme à vélo.

Bien qu'en croissance, la filière reste peu développée avec des volumes d'affaires par opérateur faibles : le principal tour-opérateur rencontré, Bike Spain Tour, compte 700 clients en 2012. Le marché espagnol du tourisme à vélo constitue donc aujourd'hui un marché de niche.

⁴⁷ Bike Spain Tours, Viajes activos, Bravo Bikes ou Rutas Pangea.

⁴⁸ Viatjes Alemany, Exode Bikes.

Comparé aux marchés d'Europe du Nord, le volume d'affaire par opérateur est faible :

Pour organiser les séjours à vélo à l'étranger, les professionnels ont recours à différents modes opératoires :

- Pour les individuels (qui représentent la majorité de la demande) : la plupart des tour-opérateurs contractualise avec des agences réceptives locales ou avec un partenaire international qui crée des séjours en France. Il existe de ce fait un enjeu fort dans l'identification d'un partenaire local de confiance. Confrontés à la difficulté de trouver des contacts locaux en France, certains professionnels espagnols⁴⁹ achètent les séjours en France à des agences belges et hollandaises.
- Pour les groupes : les séjours sont habituellement organisés en direct, l'accompagnement étant confié à des guides espagnols qui se rendent avec le groupe à destination.

La vente des séjours en direct domine, avec une augmentation régulière des ventes sur Internet. Pour de nombreux professionnels, l'information est aujourd'hui intégralement dématérialisée : il n'y a plus de catalogues papier mais une présentation de l'offre sur Internet.

« Nous travaillons à l'étranger uniquement avec des agences réceptives locales : nous n'avons pas la connaissance ni les moyens humains pour monter les produits par nous-mêmes. Nous vendons actuellement des séjours en France par l'intermédiaire d'une agence belge que nous connaissons, car nous n'avons pas pu identifier de contacts locaux de qualité. »

Lourdes Alemany, Viatjes Alemany

Identifier des prestataires vélo à l'étranger : les moyens utilisés par les professionnels espagnols

Les professionnels utilisent plusieurs outils pour identifier et entrer en contact avec des prestataires vélo à l'étranger :

- **Internet** est utilisé pour un premier repérage des partenaires potentiels,
- Les **workshops thématiques vélo** permettent d'établir un premier contact direct plusieurs professionnels participent à cet effet au salon Eurobike de Friedrichshafen en Allemagne,
- Les **visites de terrain**, dans le cadre notamment d'éductours, offrent l'opportunité de découvrir l'offre et de valider les choix de partenariat.

Ces différentes étapes d'identification de partenaires locaux nécessitent du temps et des moyens humains. Aussi, les professionnels expriment une demande d'accompagnement personnalisé pour faciliter cette démarche.

⁴⁹ Bike Spain Tour, Viatjes Alemany.

5. Typologie des séjours programmés

La typologie des séjours a été établie à partir de l'analyse de la programmation des tour-opérateurs et des entretiens qualitatifs menés auprès de ces professionnels.

Durée

L'offre des tour-opérateurs est principalement composée de séjours de 6 à 7 nuits.

Destinations

Selon les professionnels, les principales destinations vélo en Europe sont :

1. l'Autriche (notamment la véloroute le long du Danube)
2. la France
3. les Pays-Bas

Si la France constitue l'une des destinations favorites des Espagnols pour le tourisme à vélo, cette programmation reste proportionnellement faible par rapport aux marchés d'Europe du Nord. En effet, selon l'étude menée par la DGCIS⁵⁰, seuls 6 tour-opérateurs espagnols programmant des séjours vélo en France sont recensés. Bien qu'en croissance, leur nombre reste minoritaire à une échelle internationale comparé à d'autres marchés matures (à titre d'exemple en 2011, 36 tour-opérateurs ont été recensés en Allemagne et 32 aux Etats-Unis....).

La finalité du séjour étant la découverte touristique (et non le défi sportif), la notoriété de la destination est importante dans le choix du produit. En France, les principales destinations programmées sont les suivantes :

- le Val de Loire,
- le Canal du Midi,
- les Landes,
- le Lot.

D'autres destinations apparaissent plus ponctuellement dans la programmation de certains professionnels :

- les Pyrénées,
- le Pays Basque,
- l'Alsace,
- la Bretagne
- la Bourgogne.

Globalement, on constate peu de prise de risque dans la programmation de nouvelles destinations : les professionnels recherchent avant tout des destinations à forte notoriété, en phase avec les attentes des clientèles (interrogés régulièrement sur leurs feedback et souhaits pour l'année à venir)⁵¹.

⁵⁰ Etude DGCIS - Les séjours à vélo des tour-opérateurs en France en 2011

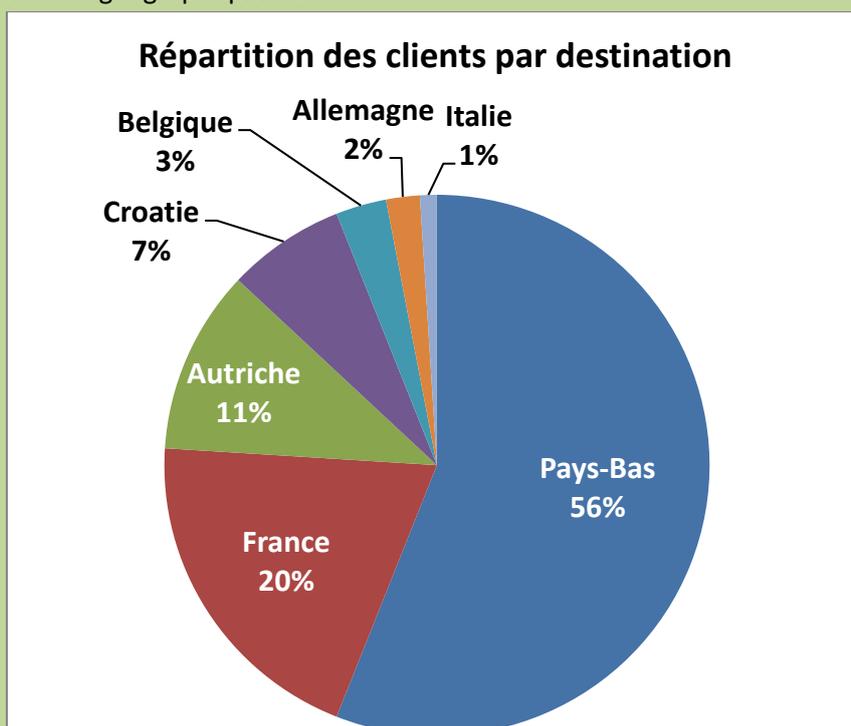
⁵¹ Voir en annexe n°2, la carte des principales destinations françaises programmées – Source : DGCIS 2011.

Ils manifestent également un intérêt croissant pour les destinations proches de l'Espagne, accessibles en voiture, et de ce fait plus économiques pour leurs clients.

Le poids des différentes destinations : l'exemple de Bike Spain Tour

Comparé à ses concurrents, Bike Spain Tour est peu positionné sur l'Autriche, avec une offre limitée à 4 produits. En revanche, la gamme de produits proposée aux Pays-Bas est large, avec près de 10 séjours commercialisés. Bien qu'en baisse, la France se maintient au deuxième rang des ventes.

Parmi l'offre diversifiée (10 produits) sur la France, la Loire et le canal du Midi rencontrent le plus grand succès. En 2013, Bike Spain Tour va ajouter une nouvelle destination en France, choisie en raison de sa proximité géographique : le bassin d'Arcachon.



Thèmes

La majorité des séjours programmés sont généralistes et mettent l'accent sur la beauté des paysages, le patrimoine culturel des villages traversés ou encore la gastronomie. La communication valorise « l'accessibilité à tous » de ces séjours, du fait d'un faible niveau de difficulté.

Les produits classiques « en liberté » (Exode Bike)

A vélo le long du canal du midi, 8 jours / 7 nuits, 595 € par personne

« Un itinéraire le long du canal du Midi traversant de magnifiques paysages, à la découverte d'une histoire riche et de villages pittoresques, notamment Carcassonne ».

Le prix comprend 7 nuits en hôtel 3* en demi-pension, le transport des bagages, le matériel informatif, l'assurance. En option : la location de vélo.

Le parcours classique Passau-Vienne le long du Danube, 8 jours / 7 nuits, 485 € par personne
« L'itinéraire classique le long du Danube, adapté à tous car très plat, offrant paysages merveilleux, petits villages et riche patrimoine historique (châteaux, monastères...) »
Le prix comprend 7 nuits en hôtel 2* en chambre et petit-déjeuner, le transport des bagages, le matériel informatique, l'assurance. En option : la location de vélo, la demi-pension.

Sur ce marché jeune, la segmentation thématique est encore marginale et concerne à ce jour principalement des offres « bien-être ». Ce type de séjour est encore peu commercialisé sur la France.

Un produit thématique « Bien-être » (Viatjes Alemany)

La route du Danube Relax, 7 jours / 6 nuits, à partir de 529 € par personne
« Le parcours classique entre Passau et Vienne combinant vélo et découverte des points d'intérêt culturels en journée, et relaxation en soirée avec des hébergements en hôtel 4* équipés d'un espace bien-être (sauna, piscine...) »
Le prix comprend 6 nuits en hôtel 4* en BB, le transport des bagages, le matériel informatique, l'assurance. En option : la location de vélo, la demi-pension.

Itinéraires

S'agissant d'une pratique de loisirs et souvent d'une première expérience de séjour à vélo, la demande est caractérisée par des étapes faciles (30 à 50 km par jour) et des itinéraires sécurisés. Les clients recherchent en premier lieu des circuits itinérants, la demande - et l'offre - pour des séjours en étoile existe mais est peu développée à ce jour.

Hébergement et restauration

Les Espagnols privilégient un hébergement de catégorie moyenne, 2 à 3*.
Il existe une offre vélo+bateau, aux Pays-Bas notamment, mais également en Croatie.

Un séjour vélo+bateau aux Pays-Bas spécial familles (Bike Spain)

« Contes et châteaux au départ d'Amsterdam, 8 jours / 7 nuits, 1796 € pour 4 personnes soit 449 € par personne »
Un itinéraire le long du canal Merwede, spécialement conçu pour les familles avec des enfants de 7 à 11 ans, avec de nombreux points d'intérêt et attractions touristiques.
Le prix comprend 7 nuits en bateau, la pension complète, la location de vélo, une entrée pour un château, une activité « golf hollandais », le matériel informatique, l'assurance.

Mode de transport

Dans le contexte économique actuel, le prix du transport devient un critère discriminant dans le choix d'une destination : l'accessibilité en voiture à moindre coût est privilégiée.

« Les clients se plaignent du prix pour se rendre au point de départ du circuit, sachant que le transport à destination n'est jamais compris dans nos produits. Ils tendent à privilégier les destinations les plus proches, accessibles en voiture et ainsi plus économiques. C'est l'un des avantages majeurs de certaines régions françaises. »

Paula Gonzalez, Bike Spain Tour

Matériel utilisé

Les Espagnols ne voyagent pas avec leur propre vélo mais optent pour la location de vélos sur place. Il n'y a pas de demande à ce jour pour des vélos à assistance électrique (VAE), pour cette clientèle globalement jeune.

Prestations d'activités et services

Les séjours proposés comprennent les prestations de base : en sus de l'hébergement et de la restauration (en BB ou demi-pension), ils intègrent systématiquement le transfert des bagages et la documentation sur le parcours. La location de vélo est parfois comprise, parfois proposée en option. Le transport depuis le domicile jusqu'au lieu du parcours n'est jamais pris en compte. Peu de visites touristiques sont intégrées dans les packages pour individuels.

Saison

La demande est majoritairement concentrée sur les mois de juillet et d'août.

Prix

Les clients sont de plus en plus sensibles au facteur prix dans le contexte économique actuel. Les tarifs moyens pour un séjour vélo d'une semaine sont compris entre 450 et 600 € par personne.

6. Destinations concurrentes de la France sur le marché espagnol

Les principales destinations concurrentes de la France pour les séjours vélo sont les pays d'Europe du Nord :

- **l'Autriche**
- **les Pays-Bas**
- **et dans une moindre mesure l'Allemagne.**

Certaines nouvelles destinations, plus secondaires, émergent : l'Europe de l'Est (Slovénie, Croatie...) mais également en 2013 le Portugal, qui sera proposé pour la première fois par deux tour-opérateurs. D'autres destinations plus lointaines sont programmées (Maghreb, Asie...), mais de façon marginale par rapport à l'Europe.

L'Espagne n'est pas citée comme un concurrent de la France : les professionnels portent un regard critique sur les infrastructures vélo en Espagne, dont le niveau de qualité est perçu comme inégal et nettement inférieur à celui proposé dans d'autres pays européens.

« Le regard que nous portons sur la saison 2012 et sur l'année à venir est le suivant :

- *L'**Autriche** est la destination qui a le plus augmenté pour nous en nombre de clients en 2012.*
- *Le produit bateau-vélo aux **Pays-Bas** fonctionne également très bien, grâce à son bon rapport qualité-prix : tout est compris pour 600 €.*
- *La **Slovénie** est en forte hausse : les clients apprécient ce petit pays très vert, qui peut être traversé en une semaine.*
- *Enfin, en 2013, nous allons ajouter un produit au **Portugal**, où nous avons obtenu des tarifs compétitifs ».*

Sandra Cavall, Exode Bike

Synthèse du potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo sur le marché espagnol

Les atouts et faiblesses de la France au regard des clientèles espagnoles, ainsi que les opportunités et menaces qu'elle peut rencontrer, sont synthétisés ci-après :

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Le principal atout de la France sur le marché du tourisme à vélo est son image touristique : beauté des paysages, patrimoine, gastronomie.- Très bonne notoriété touristique de certaines destinations phares pour la filière du tourisme à vélo :<ul style="list-style-type: none">✓ la Loire à Vélo✓ le Canal du Midi...- La sécurité des infrastructures (véloroutes et « voies vertes »), la qualité et la facilité des itinéraires (plats, le long des fleuves...) sont également mises en avant.- Enfin, la proximité géographique de certaines régions du sud, permettant un accès facile et économique en voiture, constitue un atout important en période de crise.	<ul style="list-style-type: none">- En dehors des destinations phares, faible notoriété des autres destinations de tourisme à vélo en France, moins connues par les clientèles espagnoles.- La plupart des faiblesses pointées par les professionnels concernent l'hébergement et la restauration :<ul style="list-style-type: none">✓ Le rapport qualité-prix est perçu comme irrégulier,✓ Il est difficile de trouver en saison estivale des hébergements alliant charme et capacité pour les groupes ;✓ la qualité d'accueil n'est pas toujours satisfaisante (disponibilité du personnel, capacités linguistiques...)✓ Certains restaurateurs ne s'adaptent pas aux régimes alimentaires spécifiques.- Certaines destinations éloignées de l'Espagne (Val de Loire, Dordogne...) sont difficilement accessibles : accès complexe et onéreux en avion, fastidieux en train et en voiture.- Les tour-opérateurs rencontrent des difficultés pour identifier les bons contacts en France afin de monter de nouveaux circuits : les contacts institutionnels (OT, CDT) sont perçus comme trop généralistes, parfois pas assez réactifs, pour répondre aux demandes spécifiques de tourisme à vélo des professionnels.

OPPORTUNITES

- Le marché du tourisme à vélo, bien que représentant actuellement de faibles volumes, est en croissance. La France, en tant que destination de tourisme à vélo pour les clientèles espagnoles, a donc aujourd'hui des positions à prendre et à consolider pour le futur.
- La demande de tourisme à vélo des espagnols se porte principalement vers les destinations étrangères européennes.
- Le contexte économique actuel favorise un report des voyages longs et lointains vers des destinations de proximité, proposant des expériences touristiques nouvelles à des prix attractifs.

MENACES

- **Forte concurrence des pays d'Europe du Nord** : meilleur rapport qualité prix de l'hébergement, associé à des infrastructures vélo de qualité, très bonne notoriété de certaines destinations (l'Autriche et les Pays-Bas en particulier).
- **Edition de guides touristiques de qualité (Autriche)** : en comparaison, la France souffre d'un déficit de topoguides dédiés au tourisme à vélo édités en espagnol.

LE TOURISME A VELO EN ITALIE

L'OFFRE ITALIENNE DE TOURISME A VELO 79

1. Données de contexte sur le marché italien.....	80
2. Historique des politiques publiques et des programmes gouvernementaux vélo mis en place en Italie	80
Les années 1990 : le début du tourisme à vélo	82
Les années 2000 : des projets nationaux pour le tourisme à vélo.....	83
Les années 2010 : des projets de pistes au ralenti mais un lobbying toujours présent pour faire avancer l'Italie vers la mobilité durable	84
3. Les acteurs et le financement des initiatives liées au vélo en Italie	86
Les différents niveaux d'intervention sur le vélo	89
Répartition des compétences entre les acteurs.....	90
Modèle économique des aménagements d'itinéraires cyclables	92
4. Structuration de l'offre de tourisme à vélo en Italie	96
Types d'infrastructures	96
Les principaux itinéraires nationaux et internationaux.....	98
Les principales expériences au niveau régional : le développement des infrastructures cyclables tiré par le Nord-Est du pays.....	101
Les offres vélo complémentaires	108
5. La mise en tourisme de l'Italie comme destination de tourisme à vélo	111
Les caractéristiques des touristes à vélo en Italie	111
Les acteurs de la mise en tourisme du produit vélo.....	112
La commercialisation	114
Les actions de communication et de promotion.....	116
Forces et faiblesses de l'offre italienne de tourisme à vélo	121

LES CLIENTELES ITALIENNES DU TOURISME A VELO 123

1. Données de contexte : l'Italie, marché émetteur de clientèles	124
2. Evolution des pratiques.....	124
Pratique régulière	127
Tourisme à vélo.....	128
3. Profil des touristes à vélo	128
Sexe	128
Age	128
Type de pratique	128
Origine géographique.....	128
Situation familiale	129
Situation professionnelle.....	129

4. Structure et organisation du tour-opérating	130
5. Typologie des séjours programmés	131
Durée.....	131
Destinations	131
Thèmes.....	132
Itinéraires	133
Hébergement et restauration	134
Mode de transport	134
Matériel utilisé	134
Prestations d'activités et services	135
Saison	136
Prix	136
6. Destinations concurrentes de la France sur le marché italien	136
 Synthèse du potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo sur le marché italien	
137	

L'OFFRE ITALIENNE DE TOURISME A VELO

1. Données de contexte sur le marché italien

Données économiques

Dans sa récente étude sur le marché du tourisme à vélo en Europe, le Parlement Européen estime à environ 1 million le nombre de séjours à vélo de plus d'une nuitée réalisés en Italie, classant le pays comme 7^{ème} destination européenne pour le vélo. Les retombées économiques pour l'ensemble de ces séjours sont elles évalués à un peu plus de 0,46 milliards d'euros.

	Pays	Nombre de séjours de plus d'une nuitée	Total des retombées économiques des séjours de plus d'une nuitée
1	Allemagne	4,62 millions de séjours	2,03 milliards d'€
2	France	4,01 millions de séjours	1,76 milliards d'€
3	Royaume-Uni	1,23 millions de séjours	0,54 milliards d'€
4	Suède	1,20 millions de séjours	0,53 milliards d'€
5	Finlande	1,14 millions de séjours	0,50 milliards d'€
6	Pologne	1,06 millions de séjours	0,47 milliards d'€
7	Italie	1,05 millions de séjours	0,46 milliards d'€
8	Pays-Bas	1,01 millions de séjours	0,44 milliards d'€
9	Hongrie	1,00 millions de séjours	0,44 milliards d'€
10	Espagne	0,89 millions de séjours	0,39 milliard d'€

Source : European Parliament – 2012 à partir de Expert estimates plus Eurostat (2008), Peeters et al. (2004), The Gallup Organization (2011)

Données touristiques

L'Italie est la 5^{ème} destination touristique dans le monde avec un chiffre d'affaires généré par ce secteur représentant 10% du PIB. L'économie élargie liée au tourisme représente même 13,1% du PIB. Il s'agit donc d'un secteur stratégique pour l'économie italienne.

Sources : OMT -2011

Données topographiques

Comptant 9 massifs montagneux, l'Italie présente 35,2% de son territoire comme zone de montagnes et 41,3% comme zone de collines. La configuration du pays ne se prête donc pas dans sa totalité au développement du tourisme à vélo.

Toutefois un grand nombre des zones d'intérêt naturel et protégées (en particulier dans le sud du pays), qui représente 11% du territoire, possède un fort potentiel pour le développement de cette activité.

La carte topographique figurant page suivante illustre la répartition du relief sur le territoire italien.

Source : Commission européenne – rapport sur les zones de montagnes en Europe



Carte topographique de l'Italie
 Source: Lexilogos

2. Historique des politiques publiques et des programmes gouvernementaux vélo mis en place en Italie

Il existe en Italie une tradition de cyclotourisme sportif et de compétition, notamment sous l'influence du Giro, le tour d'Italie en vélo. Cependant, la pratique du vélo, tant à visée utilitaire que de loisirs représente une tendance assez récente qui s'est développée peu à peu grâce à des politiques locales de développement d'infrastructures et de promotion, ainsi qu'à des actions de lobbying fortes exercées par quelques acteurs associatifs influents.

A l'heure actuelle, le développement du tourisme à vélo en Italie, tout comme en Espagne, est surtout porté par certaines provinces et n'offre pas d'homogénéité à l'échelle nationale.

Les années 1990 : le début du tourisme à vélo en Italie

La mise en place de projets et le développement de l'offre de tourisme à vélo est relativement récente et remonte aux années 1990 avec le développement des premières pistes cyclables. Il s'agissait alors de développer une mobilité alternative et cela a permis la création de pistes en particulier dans les grands centres urbains mais aussi de reconverter un certain nombre de parcours notamment sur d'anciennes voies ferrées ou le long de fleuves. Les coûts et l'impossibilité d'aménager partout des « voies vertes » protégées ont ensuite poussé à développer des parcours cyclables également sur des routes peu fréquentées.

En 1998, lors de la présentation du projet de réseau cyclable européen EUROVELO, la FIAB (Fédération Italienne des Amis de la Bicyclette) est nommée partenaire italien du projet qui prévoit 3 parcours traversant l'Italie.

C'est également en 1998 que le gouvernement italien vote une loi pour le financement des pistes cyclables et prévoit le cadre juridique des aménagements cyclables (loi 366 du 19 octobre 1998).

Une loi pour le financement et l'aménagement des infrastructures cyclables

La loi n°366 du 19 octobre 1998 ne prévoit pas de développement des pistes cyclables au niveau national mais stipule que :

- les régions développent leur plan régional pour la mobilité cyclable et rédigent un plan de financement pour la réalisation des infrastructures,
- ces plans sont rédigés sur la base des projets présentés par les communes (pour ce qui est de la mobilité urbaine) et par les provinces (pour ce qui est de la mobilité extraurbaine ou impliquant plusieurs communes).

Elle prévoit aussi que 20% du montant des revenus des amendes sur la route soient consacrés par les administrations locales aux infrastructures cyclables mais quelques mois après sa définition la commission du bilan du Sénat italien abroge l'article qui prévoyait ces dispositions⁵².

Elle met également en valeur certains types d'axes privilégiés pour le développement de pistes cyclables :

- les anciennes voies ferrées
- les routes nationales ou provinciales d'intérêt touristique, et à fréquentation élevée et le long desquelles les pistes cyclables doivent être réalisées en élargissant la route et en protégeant le parcours
- les routes provinciales ou communales d'intérêt touristique, à basse fréquentation, et où les pistes peuvent être mises en place par une simple signalétique pour la sécurité du cycliste
- les chemins de transhumance, les berges de fleuve et les circuits autour des lacs
- les parcours en correspondance des itinéraires EuroVelo

Cette loi a favorisé le développement du cyclisme comme moyen de transport au niveau local (en particulier dans les villes petites ou moyennes) mais n'a que peu tenu compte des possibilités de développement du tourisme à vélo.

Les années 2000 : des projets nationaux pour le tourisme à vélo

Le 1^{er} février 2001, le comité interministériel pour la programmation économique a émis un avis favorable à un plan général pour le transport et la logistique, invitant à la création d'un réseau national d'itinéraires cyclables. Son objectif a été de promouvoir le tourisme durable, en particulier dans les zones d'intérêt naturel, et de définir les relations avec d'autres services et moyens de transport, les modalités d'intégration, les coûts et modalités de gestion.

La FIAB (federazione degli amici della bicicletta) a ainsi développé le projet BICITALIA⁵³, qui en novembre 2001 fut transmis au « groupe de travail sur la mobilité cyclable » (créé par le ministère des infrastructures et des transports) et aux régions pour recueillir leurs contributions et leurs propositions. Le ministère de l'environnement a, en septembre 2002 approuvé l'étude de faisabilité du réseau national pouvant être parcouru en vélo.

Suite au projet Bicalia, plusieurs études complémentaires et plus locales ont été commandées à la FIAB

- en 2000/2001, la région Emilie-Romagne a ainsi commandé à la FIAB une étude sur la faisabilité d'un réseau cyclo-touristique régional ;
- en 2002-2003, le ministère des transports a missionné la FIAB pour réaliser une étude de faisabilité pour la réalisation de la « ciclopista del sole » (de Brennero dans le nord de l'Italie à Rome) ;
- en 2003, la région Vénétie a commandé à la FIAB la rédaction d'un plan de réseau cyclable régional.

⁵² Les provinces restent donc libres de fixer les montants des amendes à attribuer à l'aménagement d'infrastructures cyclables.

⁵³ Voir p.93 la description du réseau Bicalia dans la partie sur les infrastructures cyclables italiennes.

2006 est l'année où le développement du tourisme à vélo est réellement devenu une priorité pour le ministère du tourisme mais également pour plusieurs régions italiennes.

Alors que le tourisme était une compétence régionale en matière de financement, le ministère italien du tourisme, dans le cadre de ses activités de coordination et d'orientation, a débloqué des fonds pour des **projets interrégionaux, dont un projet concernant le développement du cyclotourisme.**

Sur ce projet, 7 régions se sont déclarées intéressées⁵⁴ :

- Toscane
- Ligurie
- Sardaigne
- Ombrie
- Frioul-Vénétie-Julienne
- Lombardie
- Vénétie

Néanmoins, ces fonds ont servi au financement d'études de marché et d'opérations marketing pour la promotion mais n'ont pas permis la réalisation d'infrastructures dédiées au vélo.

En 2007, est créé un **réseau national pour la mobilité « douce » et la récupération des anciennes voies ferrées**, visant en particulier la création de parcours pour le cyclotourisme.

Enfin, en 2010, les régions Piémont, Ligurie et Val d'Aoste ont défini un premier réseau cyclable dans le nord-ouest du pays

Les années 2010 : des projets de pistes au ralenti mais un lobbying toujours présent pour faire avancer l'Italie vers la mobilité durable

Le 6 octobre 2012 ont eu lieu les états généraux de la bicyclette (Stati generali della bicicletta), voulus par le mouvement « Salvaiciclisti »⁵⁵ et parrainés par l'association nationale des communes italiennes, la FIAB et « Legambiente » (association active dans le domaine du lobbying environnemental). Cette conférence a permis de sensibiliser les autorités locales et l'opinion publique à la pratique d'une mobilité alternative et au développement de pistes cyclables.

De plus, un projet de loi pour inciter au développement de pistes cyclables a été déposé en début d'année mais il n'a pas encore abouti.

Par ailleurs, dans la continuité de ces initiatives concernant l'infrastructure, des actions de sensibilisation ont lieu régulièrement.

⁵⁴ L'adhésion à ce projet se fait sur une base volontaire, en fonction de l'intérêt porté au développement de cette activité.

⁵⁵ Mouvement international né après l'accident d'un journaliste du Times en vélo. Chargé d'organiser des manifestations pour le développement de la pratique du vélo en toute sécurité, il joue un rôle important de lobbying en faveur de l'usage de la bicyclette et la mobilisation du pouvoir politique.

Actions évènementielles pour la promotion de l'usage du vélo en Italie

- La **Giornata nazionale della bicicletta** est la manifestation voulue et créée par le ministère de l'environnement italien pour la promotion de l'usage de la bicyclette en Italie. Elle a eu lieu en 2010 et en 2011 et a recueilli l'adhésion des principales communes en Italie. Faute de financement, la manifestation n'a pas pu être reconduite en 2012.
- En 2012, le ministère de l'environnement a adhéré à la **semaine européenne de la mobilité durable** en apportant son parrainage aux manifestations organisées dans 75 villes italiennes. Les manifestations ont ensuite été organisées au niveau local, en particulier des tours en vélo, des actions de sensibilisation de la population au cyclisme et à la non-utilisation de la voiture, au développement des transports urbains...
- La manifestation **Bicicletta in staffetta**, organisée par la FIAB, a pour objectif de promouvoir le tourisme à vélo. Chaque année un voyage de 5 jours réunit les responsables des associations locales de FIAB et donne de la visibilité aux actions menées pour le développement du tourisme à vélo.

3. Les acteurs et le financement des initiatives liées au vélo en Italie

L'organisation administrative italienne est composée de 3 échelons territoriaux principaux :

- Les régions : au nombre de 20 dont 5 autonomes⁵⁶
- Les provinces (équivalent des départements français) : au nombre de 110⁵⁷
- Les communes : au nombre de 8 094

Répartition des compétences entre les régions, les provinces et les communes en Italie

• Les régions

- Compétences : le pouvoir législatif en Italie est exercé par l'Etat et les régions. Les régions exercent leur pouvoir réglementaire pour l'ensemble des secteurs qui ne relèvent pas des compétences exclusives de l'Etat (la politique étrangère, la défense nationale, le système fiscal et monétaire, l'épargne, la sécurité nationale, l'immigration, les normes générales sur l'instruction, la sécurité sociale, les lois électorales, etc.). Les compétences régionales s'exercent essentiellement dans les domaines des transports, des travaux publics, de l'organisation hospitalière, de la culture, du tourisme, de l'urbanisme et de la police locale. Les régions ont également pour mission d'organiser au niveau territorial les fonctions administratives.
- Fonctionnement : chaque région est munie d'un Conseil Régional qui exerce les pouvoirs législatifs qui lui sont propres et d'un organe exécutif, la Junte régionale (*Giunta Regionale*). La *Giunta* est dirigée par le *Présidente della Regione*, qui est élu au suffrage universel direct (sauf si les statuts particuliers en décident autrement).

• Les provinces

- Compétences : les provinces exercent, sauf exceptions⁵⁸, quatre compétences principales : la planification locale et le zonage du territoire, l'organisation des services de lutte contre les incendies, la réglementation des transports et la maintenance des routes secondaires, la police provinciale.

⁵⁶ Selon l'article 116 de la Constitution italienne « *des formes et des conditions particulières d'autonomie sont attribuées à la Sicile, à la Sardaigne, au Trentin-Haut Adige, au Frioul-Vénétie julienne et au Val d'Aoste, selon les statuts spéciaux respectifs adoptés par loi constitutionnelle* ». Elles sont dotées de pouvoirs législatifs élargis et d'une autonomie financière.

⁵⁷ Ce nombre étant considéré comme élevé et ayant un fort coût politique, le gouvernement Silvio Berlusconi IV a décidé le 13 août 2011, dans un décret-loi, de supprimer toutes celles qui auraient moins de 300 000 habitants (à l'échéance d'octobre 2011) ou moins de 3 000 km². Ce qui pourrait conduire à la suppression de 29 à 34 provinces (qui seront supprimées au fur et à mesure de leur renouvellement électoral d'ici 2016).

⁵⁸ Les provinces de Bolzano et de Trente exercent des compétences tant de niveau provincial que régional et, en partie, étatiques. Dans la région autonome Vallée d'Aoste, il n'y a pas de province, et les compétences normalement dévolues à celle-ci sont exercées par la région.

- Fonctionnement : chaque province est administrée par une assemblée, le conseil provincial (*Consiglio Provinciale*) qui élit une instance exécutive, la junte provinciale (*Giunta Provinciale*). À la tête du conseil provincial se trouve un président (*Presidente*), qui préside également la province et la junte provinciale.

- **Les communes**
 - Compétences : les communes sont chargées des jardins d'enfants et des écoles primaires, de l'action sociale, de la propreté des voies publiques et de la collecte des ordures. De nombreuses communes se sont dotées d'une police municipale (*Polizia Municipale*) qui est surtout chargée de missions de proximité (contrôle de la circulation, contrôle des magasins et établissements commerciaux...).

 - Fonctionnement : une commune ne peut faire partie que d'une seule province (équivalent du département en France), mais elle entretient des relations directes avec les niveaux d'administration supérieurs (région et État italien). Elle est dotée d'un Conseil communal (*Consiglio Comunale*) qui est l'organe délibérant, d'une Junte communale (*Giunta Comunale*) qui est l'organe exécutif de la commune. Elle est présidée et dirigée par un maire le Maire (*Sindaco*).



Carte administrative de l'Italie

Source : Lexilogos

Les différents niveaux d'intervention sur le vélo

La politique vélo en Italie est le fruit d'actions menées conjointement par les différents niveaux d'échelons territoriaux :

- Au niveau national, plusieurs ministères (environnement, transports, tourisme) soutiennent des actions autour du vélo (manifestation, campagne...) et assurent une partie du financement de certains projets d'intérêt national et d'échelle interrégionale.
- L'aménagement des infrastructures dédiées au vélo et leur financement relève majoritairement des régions et des provinces qui ont compétence pour planifier les projets d'intérêt régional, assurer une partie de leur financement et de leur coordination.

Les plans régionaux de la mobilité cyclable

La loi n°366 du 19 octobre 1998 a défini les règles de financement qui définissent des plans régionaux de la mobilité cyclable dont l'objectif est d'orienter les projets cyclables et d'inscrire leur réalisation dans le temps. Ces plans sont obligatoires depuis la loi n°340 de 2000 et peuvent être intégrés par un plan de mobilité durable (qui est fortement encouragé par l'union européenne).

C'est en vue du déblocage de nouveaux fonds européens que les régions se dotent de ce type de plan. A titre d'exemple, la Lombardie a ainsi présenté en juillet 2012 son plan régional de mobilité cyclable. Cela a été l'occasion de faire un point sur les réalisations existantes (qui sont peu recensées en dehors) et sur les axes de développement (intermodalité avec le train et le transport fluvial sur les lacs ; développement du réseau cyclable dans les communes ; mise en place d'une signalétique...)

- La promotion et l'entretien des infrastructures cyclables relèvent en partie de la compétence des provinces et des communes, sur les pistes situées dans leur périmètre géographique.

Les obligations des communes en matière de mobilité

L'Etat italien exige de la part des communes un plan de gouvernance du territoire qui définit les actions à mettre en place dans la commune y compris en termes de mobilité. De plus en plus de communes mettent en place mais à titre volontaire un Plan de mobilité durable, intégrant le vélo.

- A côté de ces acteurs publics, des associations et fédérations exercent un important rôle de lobbies en faveur de la promotion du vélo et du développement de la pratique auprès des acteurs institutionnels et politiques. Telle que la FIAB (fédération italienne des amis de la bicyclette) qui occupe une place importante dans l'ensemble du pays. Soucieux de promouvoir un nouveau moyen de mobilité douce en Italie, cet organisme s'efforce de faire remonter aux autorités décisionnaires des propositions en faveur de l'usage du vélo et du développement de l'infrastructure cyclable.

Répartition des compétences entre les acteurs

Plusieurs types d'acteurs publics interviennent dans l'aménagement et le financement des itinéraires cyclables, le plus souvent en lien avec à leur compétence territoriale. Leurs actions sont complétées par celles d'organismes associatifs et/ou privés.

Echelon territorial	Acteur	Champs de compétence	Actions	Exemples
Echelon public national	Ministère de l'environnement	Activités de mobilité durable à vélo	Parrainage de manifestations + quelques financements	x
	Ministère des transports	Vélo comme moyen de transport	Attribue quelques financements pour des activités de mobilité à vélo d'intérêt national	x
	Ministère du tourisme	Vélo comme activité de loisir	Finance des projets interrégionaux	[peu d'actions car ne s'intéresse à cette filière que depuis 2011]
Echelon public local	Régions	Projets vélo d'importance régionale	Planifient les projets et en financent éventuellement une partie	x
	Provinces + APL (agences de promotion touristique locales)	Projets vélo d'importance provinciale	Provinces : assurent la coordination et le financement des projets, ainsi que l'entretien des itinéraires relevant de leur compétence APL : en assurent la mise en tourisme	- créer un réseau de parcours - favoriser l'intermodalité - promouvoir le patrimoine naturel
	Communes	Projets vélo de dimension urbaine	Financent les projets de dimension urbaine, en assurent la maintenance et la promotion Proposent des projets qui feront l'objet de financements des régions/provinces	x
	Parcs naturels	Développement d'infrastructures en milieu naturel	Financent le développement d'infrastructures, dont cyclables	x
Associations et fédérations	FIAB (Fédération italienne des amis de la	Diffusion de la bicyclette comme moyen de transport	Rôle de lobbying pour : - l'aménagement de pistes - l'usage du vélo,	BICITALIA : schéma d'itinéraires cyclables sur le territoire italien

	bicyclette) 130 bureaux locaux et plus de 15 000 adhérents	écologique	- la promotion du vélo	ALBERGABICI : référencement de plus de 2 000 hébergements vélo sur les itinéraires cyclables
	Touring Club Italiano (association à but non lucratif) 300 000 membres	Promotion de projets en faveur du tourisme, de la culture et de l'environnement etc, dont le tourisme à vélo	- publie des guides et revues périodiques sur le tourisme à vélo - offre une assurance vélo personnelle - commercialise un vélo « TCicletta » - souhaite mettre en place un observatoire du cyclotourisme	A publié 2 guides « Giro in Italia » A mis en place le parc cyclotouristique des Navigli (de Milan jusqu'à la rive du Po) ⁵⁹
	Federazione italiana di ciclismo	Fédération du cyclisme (vélo à but sportif)	Organise des compétitions de cyclisme	x
	Movimento « Salvaiciclisti »	Mouvement international pour la sécurité à vélo	Joue un rôle de lobbying pour le développement d'une pratique sécurisée du vélo Organise des manifestations pour le développement de la pratique du vélo en toute sécurité.	A organisé en 2012 : - une grande manifestation à Rome le 28 avril - les états généraux de la bicyclette en Italie le 6 octobre
	« Greenways » (association italienne des « voies vertes »)	Association pour le développement et la promotion des voies douces en espaces naturels et protégés accessibles aux cyclistes, piétons, cavaliers...	Assure la promotion des « voies vertes ».	10 parcours de « voies vertes » ont été développés en Italie à partir de parcours déjà existants (bord de canaux, anciennes voies ferrées, chemins de campagne etc...)

⁵⁹ Un parc cyclo-touristique comprend plusieurs parcours à vélo itinérants ou en boucles (sur des pistes cyclables et des routes secondaires peu fréquentées), adaptés à la pratique du tourisme à vélo.

Un exemple de réalisation d'une piste cyclable interrégionale : la piste le long du Po

Pour la première fois, un projet a réuni 4 régions (Piémont, Lombardie, Emilie Romagne et Vénétie) et 13 provinces. Le parcours qui a nécessité plusieurs années de construction inclut une piste cyclable continue de 652 km le long de la rive droite du Po avec la création d'un cartoguide. La piste part de Turin, traverse les parcs du Po dans le Piémont, la Lombardie puis longe le fleuve sur la rive de l'Emilie Romagne.

Le projet a été lancé en 2003 sur fonds interrégionaux attribués par le ministère du tourisme et s'est conclu en 2011.

1/ En 2003, une première étude sur le cyclotourisme et un benchmarking avec la mise en valeur touristique d'autres fleuves en Europe a été lancée.

2/ Puis la réalisation du parcours a nécessité le recensement des structures d'hébergement qui sont publiées sur le site : www.visitporiver.it, le recensement des points d'amarrage pour les bateaux (pour permettre les visites vélo+bateau) et la mise en place de tous les outils de promotion du parcours (site internet, brochures...)

3/ Les pistes sont aujourd'hui réalisées mais il reste à mettre en place une partie de la signalétique et des services ainsi que l'intermodalité avec les réseaux de transports existants.

« La promotion de portions de ce même parcours qui existait en partie avant le début de ce projet, était assurée via 110 sites internet différents. A l'heure actuelle, la piste est encore fréquentée principalement par les riverains car le parcours est encore peu commercialisé. La programmation touristique est d'autant plus difficile que le fleuve est plutôt irrégulier avec des périodes de crue et des périodes de sécheresse qui parfois restreignent l'ouverture de la piste. »

Mme Schiff, de la région Emilie-Romagne, chef de file du projet de la piste le long du Po

Modèle économique des aménagements d'itinéraires cyclables

Le financement d'itinéraires cyclables peut avoir recours à plusieurs formes de financement selon la taille de l'itinéraire et son importance à l'échelon national. En fonction du tracé et de son importance (régionale, provinciale ou locale), c'est la région, la province ou la commune qui finance le projet. Dans certains cas, les financements nécessaires peuvent faire l'objet de demande de fonds européens ou nationaux. En appui à ces fonds publics, des fonds privés peuvent également être sollicités le cas échéant.

Echelon territorial	Acteurs	Objet du financement	Sur sollicitation de	Exemples
Financements européens	FEDER	Financements d'itinéraires cyclables	Régions	
Financements interrégionaux <i>loi cadre du tourisme du 29 mars 2001⁶⁰</i>	Ministère du tourisme italien Une trentaine de projets est proposée chaque année une au titre de financements interrégionaux	Financement des initiatives liées à des itinéraires historiques, folkloriques, culturels et naturels sur des thématiques géographiques ou transversales. Répartition du financement : - fonds interrégionaux : jusqu'à 90% du montant des investissements prévus - fonds régionaux : au moins 10% du montant du projet	Plusieurs régions (dont une est le chef de file) se regroupent autour d'un projet vélo en commun : brochures, site internet, salons... Chaque région propose ensuite un projet local (infrastructures, brochures, expositions...) et en évalue le coût. Le ministère approuve le projet et décide des financements accordés.	- <u>2005-2009</u> : plusieurs projets vélo financés par des fonds interrégionaux (au total environ 2.500.000€) : - <u>2005</u> : projet « cicloturismo » (Toscane chef de file) - <u>2006</u> : pas de financement interrégional vélo - <u>2007</u> : projet « en vélo à travers des sites de culture, d'art et de foi » (Ombrie chef de file) - <u>2008 et 2009</u> : idem
Financements régionaux	Régions, Direction de l'environnement le plus souvent, mais parfois directions du tourisme, de la mobilité/infrastructure	Financements d'itinéraires cyclables et de voies cyclotouristiques Répartition du financement : - fonds régionaux : jusqu'à 90% du montant de l'investissement total - participation de la province ou	Provinces et communes	x

⁶⁰ Toutes les régions du nord et du centre-nord de l'Italie ont adhéré au moins une fois à ces projets annuels sur le cyclotourisme : Val d'Aoste, Piémont, Ligurie, Lombardie, Frioul-Vénétie-Julienne, Vénétie, Emilie Romagne, Toscane, Ombrie et Marches.

		des communes : 10% au minimum et au prorata du nombre de km de pistes cyclables		
Financements des provinces	Provinces	Financements des infrastructures cyclables qui relient plusieurs communes	Régions et communes	x
Financements locaux	Communes	Financement des infrastructures	sur décision autonome de la commune	x
Fonds privés <i>(cas plutôt rares)</i>	Sociétés privées	Investir dans des itinéraires cyclables	x	<u>En Lombardie</u> : ENEL (société de fourniture d'énergie) a financé en partie le développement des pistes. <u>En Campanie et dans le Molise</u> : une banque de la région a fourni les financements pour la signalétique et la promotion

L'exemple du financement des infrastructures cyclables en Lombardie

Sollicitée par la région Lombardie, la FIAB a réalisé pour la première fois en septembre 2012, une étude sur le développement de la mobilité à vélo en Lombardie, incluant un volet sur le financement des itinéraires.

Sur les 40 millions de travaux recensés (pour la réalisation de 184 km de parcours cyclable, la réalisation de 33 parkings pour vélo, le financement de projets de bike sharing et de nouvelles places de parkings) :

- 30% environ provenait de financements régionaux
- 5% de financements européens
- le reste d'entités territoriales⁶¹

⁶¹ La région Lombardie est l'un des plus dynamiques sur le plan économique en Italie et son action ne reflète pas forcément les possibilités de toutes les régions italiennes.

Les fonds pouvant être sollicités sont de nature variée, cependant les financements attribués ne sont pas toujours suffisamment importants pour permettre la réalisation complète de l'infrastructure prévue. Cela a notamment été le cas en Toscane en 2005.

« Les fonds interrégionaux et régionaux qui ont financé les projets d'infrastructures cyclables en 2005 en Toscane n'étaient certainement pas suffisants pour permettre le développement complet des infrastructures sur les territoires ayant adhéré à l'initiative. Les fonds ont été principalement utilisés pour réaliser une étude approfondie du secteur et ensuite pour créer un site www.pedalitalia.it présentant les parcours cyclables dans les différentes régions et réaliser des brochures.»

M. Zampella, chef de file pour la région Toscane de projets interrégionaux de cyclotourisme

Des financements croisés : la création de consortiums pour la création et la gestion des voies cyclables

Dans le cas de la création de la piste cyclable de **San Remo** le modèle d'investissement a été original. Une société mixte « AREA24 » a été créée par la région, la province, la commune et une banque, pour réaliser et gérer la piste cyclable. Le financement de la piste cyclable a pu être réalisé grâce à la vente de bien immobiliers détenus par ces différents acteurs et à la gestion des parkings payants à proximité.

www.info-sanremo.com/pista-ciclabile.html

Même système de gestion pour la **piste Alpe-Adria-Radweg** (CAAR) géré par un consortium qui réunit la région, les provinces, les mairies concernées par la piste aussi bien du côté italien qu'autrichien.

www.alpe-adria-radweg.com

Dans les provinces de Cuneo et Imperia en **Ligurie**, ce sont les chambres de commerce avec les provinces qui ont créé une société pour le développement du tourisme cyclable et qui après en avoir financé la construction, en assurent la maintenance et la promotion.

www.pistaciclabile.com

4. Structuration de l'offre de tourisme à vélo en Italie

Les régions et les provinces, en particulier dans le nord du pays sont très impliquées dans le développement local/régional d'infrastructures cyclables. Cependant, au niveau national, les infrastructures souffrent d'un manque d'homogénéité des réalisations, de l'existence de segments très fragmentés (les pistes dépassent rarement les 20 km), ainsi que d'une absence de signalétique ou de cartographie.

Par ailleurs, des difficultés législatives empêchent le développement de pistes par exemple sur les rives de certains fleuves. En effet, d'un point de vue légal, les voies construites sur le bord d'un fleuve sont interdites à la circulation et les provinces doivent donc négocier avec les autorités au cas par cas pour obtenir l'autorisation à la circulation de cyclistes le long de ces voies.

Types d'infrastructures

Les pistes cyclables

Deux types de pistes cyclables sont envisagées par le code de la route : les pistes cyclables sur chaussée séparée et celle insérées sur la droite de la chaussée et délimitées par une bande blanche. Ces pistes non séparées, présentent un plus fort risque d'accidents engageant la responsabilité des collectivités. Les communes choisissent souvent de réaliser, lorsque cela est possible des pistes séparées qui respectent les critères techniques stricts du décret 557 du 30/11/1999 mais qui nécessitent un investissement plus important.

Cette réglementation a sans nul doute freiné sur le plan financier et logistique la réalisation de pistes cyclables et encouragé les projets des communes/provinces/régions qui ont préféré des itinéraires cyclables utilisant des voies secondaires sans réalisation d'infrastructures spécifiques.

De plus, les problématiques de responsabilité de la gestion des axes sont complexes, car différents opérateurs (région, province, autorité de gestion des parcs naturels, ANAS –société italienne nationale de gestion des routes et autoroutes- et commune) peuvent être en charge de la gestion d'une même voie en fonction des points de cet axe ; le développement de pistes cyclables implique donc une coordination de tous les acteurs. En général, l'institution qui initie le projet en devient chef de file et coordonne les travaux.

Plus rarement, ce type de projet donne lieu à la création d'une structure externe (entreprise/consortium...) pour la réalisation et la gestion du projet.

Par ailleurs, la signalétique fait souvent défaut sur les pistes ; qu'il s'agisse des indications de parcours ou des biens culturels et touristiques se trouvant autour du parcours. Selon une étude de la province de Trente en 2010, l'offre culturelle et artistique existante apparaît peu intégrée aux aménagements cyclables.

« Les pistes cyclables le long des fleuves sont les plus simples et les moins coûteuses à réaliser car elles utilisent souvent des parcours qui existent. Il suffit ensuite de mettre aux normes les parcours et d'y apposer une signalétique dédiée. »

M. Zampella, gestionnaire du projet interrégional de cyclotourisme pour la région Toscane

Les anciennes voies de chemins de fer

Il existe environ 6 400 km de voies ferrées qui ne sont plus utilisées. Seuls environ 700 km de ces voies ont été requalifiés en pistes cyclables, notamment à cause de la nécessité de racheter des terrains à la société des chemins de fer italien.

Reconversion d'anciennes voies de chemins de fer : la question du foncier

- En Ligurie, les communes intéressées par le tracé ont dû créer une société ad-hoc pour racheter les terrains
- En Sicile, dans une zone touchée par un tremblement de terre, les terrains ont été en revanche donnés aux communes.

Les projets les plus significatifs de réutilisation de ces tracés sont ceux de :

- **la Ligurie** : la piste « Riviera dei Fiori » qui part de San Remo et mesure pour le moment une vingtaine de km (le projet devrait au final représenter 70km environ de requalification de voies ferrées) ;
- **la Venetie** : la longue voie des Dolomites représente une réqualification de 54 km de voies ferrées (sur une piste de 65km) ;
- **la Sicile** : la piste de Godrano-Ficuzza-San Carlo de 69 km dont 62 km d'anciennes voies ferrées ;
- **la Lombardie** : la Val Brembana et la Val Seriana proposent 2 pistes de 30km environ dont 50% sont issus de la requalification de voies ferrées ;
- **le Frioul-Venetie Julienne** : la piste Val Pontebbana (sur la piste Alpe Adria) est de 50km dont 34,6 km d'anciennes voies ferrées ;
- **l'Emilie-Romagne** : la piste Modena-Vignola atteint 25,5km dont 24 km d'anciennes voies ferrées ;
- **le Lazio** : la piste Fiuggi-Paliano : 23,5km totalement récupérés sur l'ancienne voie ferrée.

Les voies vertes « Greenways »

L'Association italienne « Greenways » a été constituée en 1998 pour développer et assurer la promotion des voies douces en espaces naturels et protégés accessibles aux cyclistes, piétons, cavaliers...

Le développement des « greenways » est réalisé à travers la réhabilitation de parcours déjà existants (bord de canaux, anciennes voies ferrées, chemins de campagne etc...) afin de valoriser des ressources historiques, culturelles et de l'environnement. Il s'agit d'une association dont l'adhésion est volontaire et payante. Actuellement 10 parcours adhèrent à cette initiative :

- « Greenway della ex-ferrovia Ora-Predazzo »
- « Greenway della ex-ferrovia della Val Brembana »
- « Greenway del Naviglio della Martesana »
- « Greenway della ex-ferrovia Modena-Vignola »
- « Greenway della ex-ferrovia Calalzo di Cadore-Cortina-Dobbiaco »
- « Greenway del Parco Adda Nord »
- « Greenway della ex-ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone »
- « Greenway della ex-ferrovia della Val Seriana »
- « Greenway della ex-ferrovia della Val Rosandra »
- « Greenway del canale della Muzza »

L'association « Greenways » agit principalement pour la promotion des « voies vertes », notamment à travers son site Internet dédié www.greenways.it. Elle est financée par ses membres. Mais d'après les entretiens menés et la visibilité réelle des projets, elle apparaît faiblement active.

Les principaux itinéraires nationaux et internationaux

Au niveau national, le réseau BICITALIA

Le projet BICITALIA a recensé un potentiel de 16 500 km d'itinéraires d'intérêt cyclotouristique (pour le paysage, la culture, l'oeno-gastronomie). Il suit 14 parcours principaux nationaux afin de couvrir entièrement le territoire par des dorsales nord-sud traversées de couloirs ouest-est, et connectant ses itinéraires avec les projets internationaux de pistes cyclables.

Le réseau Bicialia intègre, autant que faire se peut, l'ensemble des infrastructures cyclables dédiées et protégées (pistes cyclables, anciennes voies de chemins de fer, « voies vertes »...) qui passent le long des itinéraires cyclotouristiques définis. Lorsque ce type de voie n'est pas disponible, le réseau emprunte des routes secondaires peu fréquentées par les véhicules.

Ce projet est encore en cours de réalisation et les parcours véritablement balisés sont encore peu nombreux et principalement situés dans le nord du pays. A l'heure actuelle, la FIAB estime que seulement environ 15% de ces parcours sont de véritables pistes cyclables.



Des démarches qualité pour l'harmonisation de l'offre d'infrastructures cyclables

La typologie des infrastructures cyclables italiennes (pistes cyclables, emprises de chemins de fer, « greenways », parcs VTT...) est variée. Ces différentes infrastructures, de par leurs différences, sont hétérogènes dans la qualité de pratique et de services qu'elles offrent aux cyclistes. Par ailleurs, certaines de ces infrastructures ne seraient pas totalement conformes au code de la route italien. A titre d'exemple, selon une étude de la FIAB⁶², 30% des pistes cyclables de la commune de Milan ne seraient pas conformes au code de la route.

Si aucune démarche qualité, visant à une homogénéisation de l'offre d'infrastructures, n'a été jusqu'à présent mise en place au niveau national, la FIAB - à travers le réseau national Bicialia et des réseaux interrégionaux - préconise une harmonisation des infrastructures avec notamment une signalétique commune.

Le Touring Club Italiano propose également une démarche qualité pour l'harmonisation de l'offre vélo au sein des parcs cyclo-touristiques⁶³ qu'il contribue à développer.

Les itinéraires EuroVélo en Italie

En complément des itinéraires nationaux, 3 itinéraires EuroVelo traversent l'Italie :

- **EV5, la voie de pèlerinage « Via Francigena »** de Londres au sud de l'Italie en passant par Rome, dont environ 1 400 km en Italie, soit 36%.
- **EV7, la route du soleil du Cap Nord à Malte** en passant par Rome, dont environ 1 850 km en Italie, soit 30%.
- **EV8 la véloroute de la Méditerranée de Cadix à Athènes-Limassol** passant par 4 régions du Nord de l'Italie en longeant le Pô, dont environ 1 000 km en Italie, soit 16%.

Soit à terme, environ **4 200 km d'itinéraires EuroVelo** en Italie.

Ces itinéraires transnationaux sont actuellement en construction ou en voie de le devenir.

La Via Francigena (EV5 de Londres à Brindisi)

Il s'agit de l'itinéraire Eurovélo n°5 qui suit les chemins de pèlerinage empruntés par les pèlerins à travers l'Europe. Elle traverse 8 pays depuis Londres jusqu'à Brindisi au Sud-Est de l'Italie. Un fort intérêt pour ce projet naît de l'idée de dévier une partie des nombreux touristes en route pour Saint-Jacques de Compostelle (ou ayant apprécié ce parcours) vers des itinéraires en Italie. Cette route est encore en cours de cartographie. L'objectif de réalisation fixé par l'European Cyclists' Federation est 2020.

⁶² Etude sur les aménagements cyclables en Italie.

⁶³ Un parc cyclo-touristique est un instrument pour la promotion du territoire qui propose un réseau de parcours à vélo de qualité (sur des pistes cyclables et des routes secondaires peu fréquentées). Ces parcours sont itinérants ou en boucles, ils offrent des possibilités d'accueil des touristes et sont parfois connectés à des réseaux de transports en commun.

Le premier projet mis en place est le Parc Cyclotouristique des Navigli, qui s'étend de Milan jusqu'à la rive du Po. Le parcours principal est une boucle de 191 km divisé en 3 itinéraires de 50 à 70 km chacun.



Les projets d'itinéraires cyclables transfrontaliers

Les projets interrégionaux sont encore nombreux en Italie et les coupes dans les budgets des régions en freinent la réalisation. Les projets sont donc souvent liés à des fonds Interreg ou bien à des initiatives européennes.

L'Alpe Adria Radweg (Autriche-Slovénie-Italie)

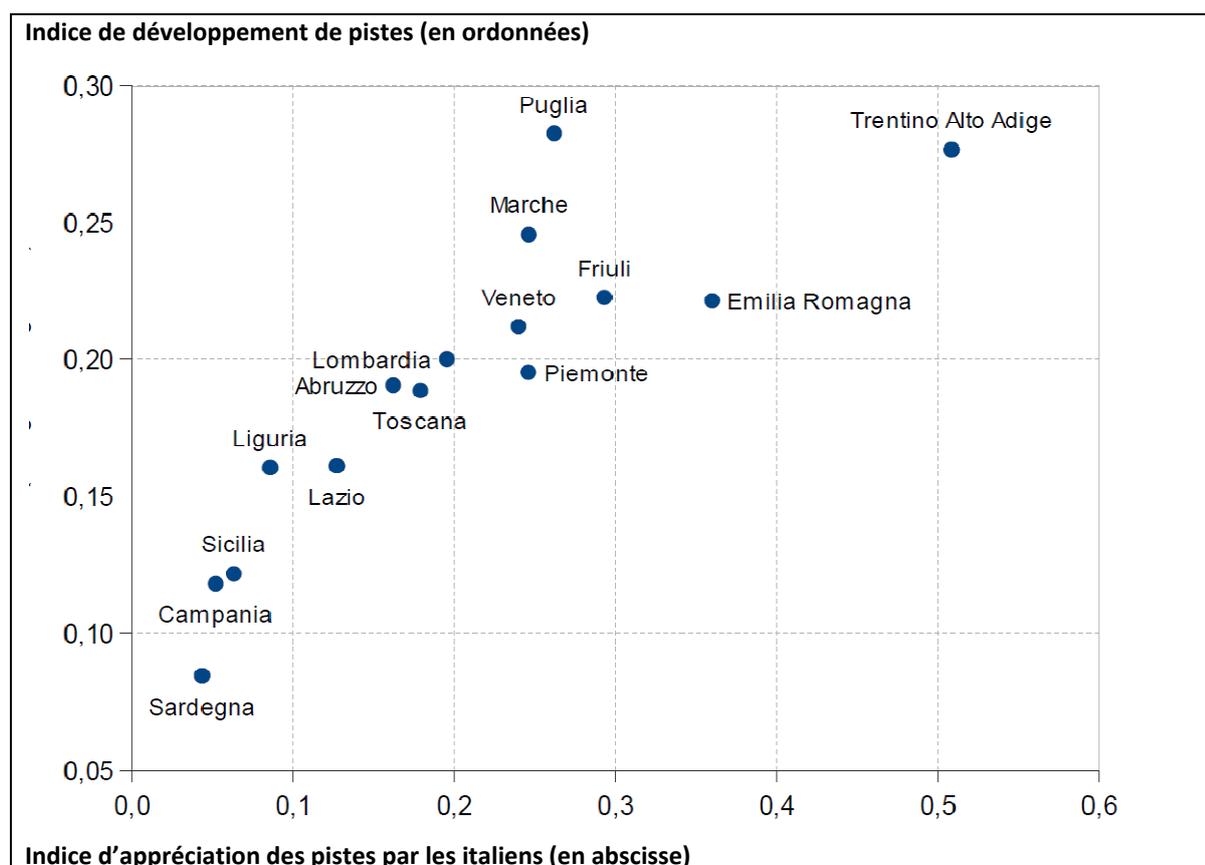
Il s'agit d'une piste de 390 km qui relie Salzbourg (Autriche) à Grado (Italie), cofinancée par le fond européen de développement régional dans le cadre du programme Interreg IV entre Italie et Autriche 2007-2013. L'itinéraire côté autrichien et slovénien a été réalisé mais le parcours en Italie est encore en travaux. Aucune date n'a été précisée pour l'ouverture de cet axe qui permettra d'attirer un flux touristique important, la piste est déjà aujourd'hui très fréquentée mais principalement par les touristes en Autriche et Slovénie.

Le Cyclomonviso (Italie-France)

Il s'agira d'un nouveau réseau d'itinéraire transfrontalier entre la France et l'Italie. Pour sa partie italienne, l'itinéraire principal reliera les villes de Racconigi-Savigliano-Saluzzo, la Valle Varaita et Guillestre (complété par des parcours plus brefs et de différents niveaux de difficulté) et offrira la possibilité de découvrir des sites classés par l'UNESCO, des bourgs medievaux, et des constructions de la Renaissance mais aussi un site naturel grandiose, avec des activités culturelles, historiques et gastronomiques. Aucun calendrier n'a néanmoins été annoncé.

Les principales expériences au niveau régional : le développement des infrastructures cyclables tiré par le Nord-Est du pays

La FIAB a récemment effectué une étude sur l'utilisation de la bicyclette en Italie⁶⁴. La matrice ci-dessous, extraite de cette étude représente l'indice de développement des pistes (présence de services vélo, signalétique, mise en tourisme...) et l'appréciation des Italiens concernant leurs pistes cyclables par région.



Source : Indagine nazionale FIAB 2011- Raccontami come usi la bici

⁶⁴ Indagine nazionale FIAB 2011- Raccontami come usi la bici.

Il ressort de cette analyse que les régions du Nord, et plus particulièrement du Nord-Est, sont bien plus en avance que d'autres en matière de développement d'itinéraires cyclables :

- La région du **Trentin Haut Adige** est celle qui a, de loin, l'indice de développement le plus élevé et la meilleure appréciation de la part des habitants.
- Les bons résultats du **Frioul-Vénétie-Julienne** et de la **Vénétie** permettent une affirmation du développement des aménagements vélos dans le Nord-est du pays.
- Bien que les pistes en **Emilie Romagne** soient moins développées que dans le Trentin, elles sont appréciées par les habitants, en particulier en raison du fait qu'elles sont surtout développées sur chaussées séparées, ce qui leur permet d'obtenir de bons résultats sur les aspects de sécurité.
- Le **Nord-Ouest** du pays obtient un résultat moyen avec encore de bonnes marges d'amélioration, à la fois en termes de développement et de qualité des infrastructures.
- Le **Sud** obtient les plus mauvais résultats car peu de pistes y sont encore présentes, à l'exception de la Région des Pouilles qui se distingue aussi bien en termes de développement des pistes que pour l'appréciation des cyclistes.

Régions	Nombre de km de pistes cyclables
Lombardie	5 199 km
Vénétie	3 167 km
Emilie Romagne	3 166 km
Frioul-Venetie-Julienne	2 135 km
Piémont	1 597 km
Trentin-Haut-Adige	1 470 km
Toscane	999 km
Marches	840 km
Lazio	536 km
Ligurie	358 km
Pouilles	343 km
Campanie	242 km
Abruzzes	205 km
Ombrie	191 km
Sicile	169 km
Calabre	160 km
Molise	156 km
Sardaigne	66 km
Val d'Aoste	32 km
Basilicate	23 km



Source des parcours cyclables recensés et des pistes citées : FIAB et www.piste-ciclabili.com

Les pistes cyclo-piétonnières les plus parcourues en Italie

- **La piste de la Drava** (de Maribor (Slovenie) à Bolzano en passant par l’Autriche)
- **La piste de l’Adige** (le long du fleuve Adige de Trente à Mantoue (Lombardie) : environ 180 000 personnes par an selon l’observatoire de la Province de Trente en 2010. Selon les responsables de la province de Trente, la fréquentation de la piste aurait augmenté de 50% en 2011.
- **La longue piste des Dolomites « Lunga via delle Dolomiti »** (64 km de piste cyclable dans la Venetie au milieu des Dolomites) : environ 150 000 personnes en 2010 selon le TESAF – Ecole d’agriculture de l’université de Padoue.
- **La piste de la Riviera dei fiori** (24km de piste asphaltée le long de la riviera ligure à San Remo- ligurie).
- **La piste de la rive droite du Po** (Emilie Romagne et Lombardie de Plaisance à Rimini).
- **La piste des cols eugenei** (Venetie).
- **La piste du fleuve Adda et des navigli** (Lombardie – 45,5 km de parcours de Cassano D’Adda à Calozioforte et pour 64% piste cyclo-piétonnière).

La Lombardie

Selon le guide « la Lombardia in bici » (La Lombardie en bicyclette), les administrations de la région Lombardie ont dépensé 51 millions d’euros entre fonds régionaux et fonds nationaux (loi de 1998 pour la réalisation d’infrastructures cyclables), en réalisant quelque 183 projets et plusieurs centaines de kilomètres de pistes cyclables (www.regione.lombardia.it).

Parmi les itinéraires phares, 3 sont à recenser :

- **le parcours cyclable du parc du Ticino**, réalisé avec ENEL (le principal opérateur d’énergie en Italie) dans le cadre du projet « Nature et Territoire » de Enel Produzione. La société est en effet propriétaire des routes sur berges et des canaux dans le parc du Ticino et en permet l’accès aux touristes à vélo. Dès 1999 cette piste a été inaugurée comme prolongement de la piste du Naviglio Grande.
- **le « Treno dei tre parchi »** (train des 3 parcs), itinéraire eco-ferroviaire qui permet aux touristes de transporter leur vélo sur le train le dimanche vers le parc de Monza, le parc régional de la Valle Lambro et celui de Sala al Barro
- **la « Ciclovia dei laghi »** entre les provinces de Lecco, Come et Varese, proche de la frontière Suisse est souvent citée en exemple et une grande promotion en est faite auprès des touristes suisses.

Les projets cyclables en Lombardie pour les prochaines années

Plusieurs projets de parcours cyclables « Lambro », « Abbayes » et « Expo » sont en réflexion. Il s’agit de parcours cyclables thématiques en lien avec des parcours nationaux BICITALIA existant.

Le parcours « Expo » par exemple permettra de rejoindre le site sur lequel se déroulera l’Exposition Universelle 2015.

La Vénétie

La Vénétie est la région qui a le plus utilisé les possibilités de financement de la loi 366 de 1998. La région a de plus bénéficié de financements de la communauté européenne, comme INTERREG III « cyclotourisme Italie-Autriche » qui a impliqué la province de Belluno et le land de Corinzia..

3 pistes principales ont ainsi été créées :

- **la « lunga via delle Dolomiti »** (longue voie des Dolomites), certainement une des pistes les plus fréquentées en Italie. Parcours de 115 km qui relie Calzo à Lienz (en Autriche) et traverse les localités de Cortina et Dobbiaco. Ce parcours est assez remarquable car le tracé de la piste est presque exclusivement cyclo-piétonnier, protégé et interdit aux véhicules motorisés. De plus, une partie de ce parcours exploite l'ancienne voie ferrée des Dolomites dont elle réutilise les ponts, les terrepleins et les galeries. Des trains navettes ont été prévus pour le transport des vélos depuis Lienz afin de rentrer facilement à Dobbiaco et éviter la remontée.
- **la piste Cyclable du Brenta** qui part de l'embouchure du fleuve Brenta, au bord du lac Caldonazzo, proche de Trento (la piste coïncide alors avec la piste de Valsugana) et suit sur la majeure partie du trajet une piste réservée ou sur des routes très peu fréquentées, et ce jusqu'à Bassano del Grappa.
- **la piste GiraSile**, piste cyclo-piétonnière de 94 km dans le parc de Sile. Le parcours est sur les berges du fleuve de Treviso à Conca di Portograndi, dans la lagune et à proximité de la zone archéologique de Altino.

Auxquelles s'ajoutent d'autres pistes:

- la piste Dolomites-Venise : parcours conçu autour de la découverte de la nature
- l'« anello del Veneto » : parcours qui fait le tour des paysages de Vénétie
- la piste du Lac de Garde à Venise : pour visiter les villes d'art de la Vénétie
- la « Vial del mare » : 5 jours de parcours le long de la riviéra adriatique
- l'« anello dei colli euganei », le « girasile » et l'« anello della donzella » permettent la visite de 3 parcs naturels
- la « ciclovia delle isole di Venezia » et « i paesaggi del palladio » permettent de combiner vacances sportives et visites historiques

Les projets cyclables en Vénétie pour les prochaines années

Après la définition de parcours cyclables sur tout le territoire, il est question d'ici début 2013 de mettre en place toute la signalétique sur les parcours de la région.

En avril 2014, la piste cyclable le long du fleuve Piave devrait être terminée. Elle reliera la « Lunga via delle Dolomiti » (de Cortina à Calzo), avec la piste allant de Soverzene à Poidatte di Farra d'Alpago. Ce projet de 16,6km a un coût de 2,4 millions dont 1,8 pris en charge par la région (sur des fonds européens) et le reste par la province.

L'Emilie Romagne

L'Emilie Romagne comme le Trentin est une des régions précurseurs du développement du tourisme à vélo en Italie. En effet, il s'agissait pour la région d'élargir l'offre en matière de tourisme qui était jusqu'à lors saisonnière et concentrée sur la côte adriatique. La pratique du vélo est particulièrement développée dans la région, avec un grand nombre de cyclistes, même urbains dans des villes telle que Ferrara.

3 modèles d'offres se sont développés dans la région :

- **« Cicloturismo in Provincia di Ferrara »**, avec 11 parcours cyclotouristiques sur les berges du Po dont la piste « destra del Po » sur la rive droite du Po mesure plus de 125,5 km. Il s'agit de l'un des produits le plus souvent inséré dans les catalogues touristiques des tour-opérateurs

spécialisés, nationaux et internationaux. Il est également possible d'alterner parcours en vélo et parcours en bateau sur cet itinéraire.

- « **Bici in Riviera** » est composé de 16 parcours dans les provinces de Rimini, Forli-Cesena, Ravenna et Ferrara. Ces parcours ne sont pas des pistes cyclables mais des itinéraires sur des routes peu fréquentées.
- « **Biker in libertà** » est un programme qui recense 90 itinéraires à parcourir en VTT dans les Apennins entre Modène, Reggio Emilia et Bologne avec un total de 1 500 km de sentiers pouvant être parcourus en vélos.

Le Frioul-Vénétie-Julienne

L'offre en matière de cyclotourisme de cette région est orientée surtout sport et VTT. Elle a été très récemment structurée et révèle l'effort de l'administration de la région pour développer des infrastructures dédiées.

L'offre du Frioul-Vénétie-Julienne se compose de 23 anneaux de parcours de VTT. La collectivité d'Aquilée a mis en place un récent programme qui permet de louer des VTT équipés de GPS.

Le Piémont

La région Piémont dispose d'un programme de développement du tourisme à vélo. Le plan stratégique régional pour le développement du tourisme a en effet identifié le vélo comme un des axes de développement pour le tourisme estival, en encourageant le développement de l'offre.

Plusieurs initiatives réalisées localement sont à noter :

- **la zone de cyclotourisme de la province de Turin**
- **le bike Park de Bardonecchia**, le principal parc consacré à l'activité VTT créé au moment des jeux Olympiques d'hiver de Turin en 2006.
- **l'itinéraire « le piémont cyclable : en vélo entre les vignes et les châteaux du bas-piémont »**, développé par la commune de Novi Ligure et la province de Alessandria en a assuré la promotion. Dans le cadre de ce projet, ont été créés 34 parcours cyclables classés par type de parcours (vélo de course, de ville ou VTT) ainsi que par difficulté.

Le Trentin-Haut-Adige

Les provinces de Trente et de Bolzano ont été parmi les premières à véritablement prendre conscience des opportunités représentées par le tourisme à vélo. C'est sur leurs territoires que l'on enregistre la plus grande concentration de pistes cyclables. Le tourisme actif et proche de la nature est un des principaux axes de développement local et les entreprises de la région ont développé une offre spécifique pour les touristes à vélo.

Il existe une dizaine de parcours cyclables bien structurés dans la province de Trente et 3 autres dans la province de Bolzano. Tous les parcours réalisés l'ont été sur les berges de fleuves, sur les lignes ferroviaires désaffectées ou des chemins forestiers. Ces parcours concernent des zones de dimensions interrégionales mais relient également des centres habités.

Le projet le plus connu en Trentin-Haut-Adige :

- **la piste cyclable de l'Adige**, qui relie le col de Resia à Bolzano avant de se diriger vers Trento puis vers la Vénétie. Au total, 126 km de piste sont aujourd'hui ouverts, en faisant partie du

projet de la piste cyclable du soleil mais aussi du parcours de la via Claudia Augusta, la voie romaine qui reliait le Danube à la mer Adriatique. Le parcours est ouvert aux piétons, aux vélos, aux cavaliers et en hiver pour la pratique du ski de fond. La piste dispose d'une signalétique et de panneaux d'information reportant l'histoire, les informations sur la faune et la flore de la région. Sur certaines portions, de nouveaux types de revêtement au sol respectueux de l'environnement sont testés.

Les projets cyclables dans le Trentin pour les prochaines années

Il est prévu de prolonger la « **Ciclopista del Brenta** » jusqu'à Venise.

Cette piste cyclable dans le Trentin draine un nombre élevé de touristes étrangers. Depuis longtemps il est question de poursuivre cette piste dans la région Vénétie pour relier la ville de Venise mais aucun calendrier n'a pour l'heure été arrêté

La Toscane

En Toscane, le développement du tourisme à vélo a suivi le développement du tourisme international, en particulier dans la région du Chianti déjà extrêmement fréquentée par les touristes allemands et américains. Le programme Régional de développement économique 2007-2010 a ainsi prévu le développement de parcours cyclo touristiques.

Une des principales offres locales :

- **l'initiative « terre di Siena in bici »** (Terre de Sienne en vélo) : développée par l'agence de promotion touristique de la province de Sienne, elle inclut 41 parcours sur des routes peu fréquentées (aucune pistes cyclables). Les parcours permettent aussi bien des tours d'une journée que des voyages itinérants avec différents niveaux de difficulté.

Les projets cyclables en Toscane pour les prochaines années

Un projet de piste reliant la Ligurie au Latium en longeant la mer et les rives de l'Arno a été évalué à 41 millions d'euros. Ce projet est à l'heure actuelle peu avancé et le tracé définitif n'a pas encore été identifié.

Les Marches

La région ne propose pas de plan régional ni de projet spécifique pour le développement du cyclotourisme.

Une des initiatives les plus intéressantes dans les Marches :

- **« Pesaro Bike »** développé par la commune de Pesaro dans le cadre du programme touristique Altamarina qui regroupe les communes du territoire de Pesaro jusqu'à la frontière avec l'Emilie Romagne. 13 itinéraires ont été définis avec différents niveaux de difficulté et 12 hôtels proposent des services spécifiques pour les cyclotouristes

Les Pouilles

En dehors de quelques projets spécifiques, la région des Pouilles ne dispose pas de plan de développement spécifique concernant le tourisme à vélo.

Plusieurs projets internationaux ont permis la réalisation d'études et de travaux sur le tourisme à vélo :

- « **Cy.Ro.N. Med** » (Cycle Route Network of the Mediterranean) est un projet de coopération internationale ayant pour objectif de construire un réseau cyclable méditerranéen. Financé par les fonds Interreg IIIB Archimed, il est coordonné par la division transport de la région des Pouilles. Y participent :
 - o les régions Campanie, Basilicate, et Calabre
 - o la commune d'Athènes et Karditsa
 - o l'agence pour le tourisme de Chypre
 - o le ministère du développement urbain de Malte.

Il a, pour l'heure, permis la réalisation d'une étude de faisabilité pour augmenter la fréquentation de cyclotouristes dans la région.

- Sur une partie de la « **Via Adriatica** », cycloroute peu fréquentée, des fonds européens du Leader+ ont permis de réaliser des travaux pour l'implantation d'une signalétique vélo dédiée, selon les recommandations de la FIAB.

L'Ombrie

Le service tourisme de la région Ombrie a développé une offre similaire à celle de la Toscane « Bike in Umbria » (www.bikeinumbria.it) qui recense les itinéraires vélo classés par catégorie de difficulté et type de route. Dans le cadre de la création du site Internet, 171 structures partenaires (hôtels, agritourisme, camping etc...) proposent des services spécifiques pour l'accueil de touristes cyclistes.

30 itinéraires ont été créés pour mettre en avant les sites naturels et culturels de la région tels que :

- le lac Trasimeno
- la vallée Umbra
- les montagnes des Apennins (niveau de difficulté plus élevé).

La Ligurie

Tout comme dans les Pouilles et les Marches, il n'y a pas en Ligurie de plan régional de développement du tourisme à vélo.

Un itinéraire phare se dessine :

- la piste de la « **Riviera dei Fiori** » : itinéraire cyclable sur des voies ferrées requalifiées qui part de San Remo qui ne mesure actuellement que 24 km.
L'objectif à terme est de créer une piste de 70km mais sans calendrier prévisionnel défini. D'ici 2015, 20 autres km devraient cependant être réalisés (dont 4 appartiennent à une piste déjà existante).

Les offres vélo complémentaires

L'offre d'hébergement spécialisé dans l'accueil des touristes à vélo

Des groupements d'hôtels proposent des services ad hoc pour les cyclistes, tels des garages à vélo ou bien des menus spéciaux adaptés à la pratique d'un sport.

La FIAB a également lancé un projet de qualification de l'offre : le réseau **ALBERGABICI** recense aujourd'hui près de 2 000 hébergements sur les routes tracées par BICITALIA, dont 200 labellisés pour l'accueil des touristes à vélo et répondant à des critères de sélection tels que :

- le garage sécurisé pour les vélos
- la mise à disposition de cartes cyclo-touristiques
- la mise à disposition d'un kit pour la réparation des vélos
- un service de pressing pour les vêtements de sport
- un petit-déjeuner adapté à l'alimentation des sportifs
- la facilité d'accès pour les cyclistes
- la possibilité de réserver pour une seule nuit
- la location de vélos
- le rapatriement jusqu'à l'hébergement si nécessaire

ITALY BIKE Hotels est la première chaîne italienne d'hôtels pour cyclistes. Elle compte 45 hôtels⁶⁵. Pour faire partie du groupement, les hôtels payent un droit d'entrée et une cotisation annuelle, et doivent proposer des services spécifiques : garages à vélo ; atelier de réparation, Guide cyclo touristique ou bike manager pour conseiller ou accompagner les touristes ; conventions avec des points de vente spécialisés ; service de blanchisserie pour l'habillement technique ; assistance médicale et kinésithérapie ; menus adaptés ; espace fitness et massage. Ils proposent également des packages complets pour les cyclistes.

Les Italy Bike Hotels, des hébergements prisés par les touristes à vélo⁶⁶

Les « Italy Bike Hotels », selon une étude menée par le groupe, sont principalement concentrées dans quatre régions: Émilie-Romagne, Lombardie, Marches et le Trentin-Haut-Adige.

On constate que la demande est forte de la Sicile et les Pouilles, où il n'existe pas encore Italy Bike Hotels et des régions comme la Toscane, Lombardie, Trentin, où la demande dépasse la disponibilité des chambres.

Les parcs pour l'activité VTT

Plusieurs territoires ont développé leur offre VTT : pour les domaines skiables, ces nouveaux parcours s'inscrivent dans un objectif de désaisonnalisation. Pour d'autres régions, comme en Basilicate, il s'agit avant tout de proposer une nouvelle activité, sans investissements lourds en termes d'infrastructures.

⁶⁵ répartis en Lombardie (5), Vénétie(2), Emilie-Romagne (21), Trentin-Haut-Adige (2), Val d'Aoste (1), Marches (4), Ligurie (2), Piémont (2), Toscane (2), Abruzzes (1), Sardaigne (1) et Latium (1).

⁶⁶ Source : Article « Cicloturismo, mercato in crescita in Italia. Nel 2012 già 1,5 milioni di turisti » - ITMagazine - 07/11/2012.

Quelques activités VTT en Italie

Dans la province de Turin est né en 2010 « l'Alpi Bike Resort » réservé à l'activité VTT avec 50 pistes de Free-ride, des centaines de km de parcours sur 3 vallées. www.alpibikeresort.com

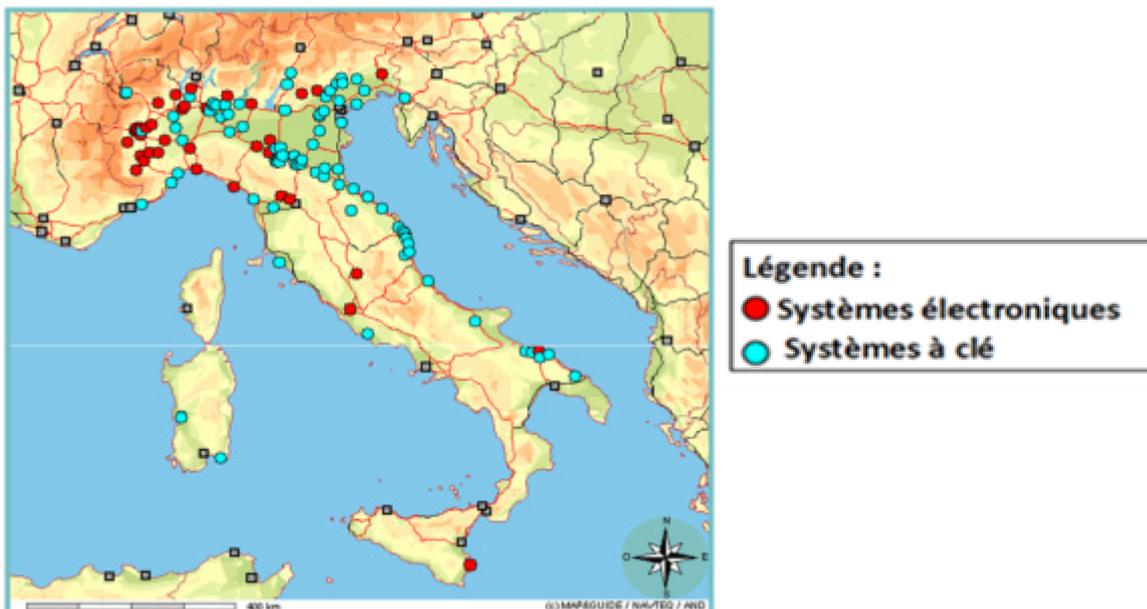
Le Val D'Aoste propose des services qui permettent de se faire déposer en hélicoptère en haut des pour ensuite effectuer la descente en VTT.

L'offre de vélos en libre-service en espace urbain

Depuis 2000 et l'apparition des premiers vélos en libre-service à Ravenne, le système s'est développé à d'autres villes. Aujourd'hui, on compte environ 200 systèmes de VLS en Italie, dont la majorité est installée dans le nord et le centre du pays (Emilie Romagne, Piémont, Vénétie, et Lombardie notamment).

Le mode de gestion de ces systèmes de VLS est globalement le même qu'en France avec l'intervention d'un opérateur privé (JC Decaux, ClearChannel...), mais certaines villes choisissent de financer et d'exploiter elles-mêmes le dispositif⁶⁷. Certains de ces systèmes, notamment Bicincitta et Bikemi disponibles dans de nombreuses villes touristiques.

Diffusion systèmes vélos en libre-service en Italie (2010) :



Une initiative originale de bike sharing : Projet « Mi Muovo in bici » Emilie-Romagne

Depuis 2009, la région Emilie-Romagne développe un projet de Bike Sharing commun à différentes villes de la région : Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, San Giovanni in Persiceto, San Lazzaro di Savena et Scandiano.

A partir de l'automne 2012, il sera possible d'emprunter un vélo dans une de ces villes et de le rapporter dans une autre avec un même abonnement. Cette initiative a pour vocation première la mobilité durable dans les villes mais également le développement du cyclotourisme pendant les week-ends.

⁶⁷ En Italie, chaque ville est libre de décider le mode de fonctionnement et de financement du dispositif de VLS.

L'intermodalité train + vélo en Italie

Selon une étude menée par la province de Trente⁶⁸ un touriste à vélo sur 3 serait intéressé à utiliser des services de transport en commun avec son vélo au cours de son séjour. Ces éléments sont complétés par l'étude de la FIAB⁶⁹ qui évalue à 44% le nombre de cyclistes à vélo ayant utilisé les services vélo+train.

Cependant, les accords entre provinces et/ou régions et gestionnaires des services de transports locaux/régionaux/nationaux sont encore plutôt rares. Plusieurs démarches existent malgré tout, tel que le projet Bicistazione qui vise à développer des parkings à vélo à proximité des gares.

Le projet Bicistazione : des parkings à vélo en gare

Afin de permettre l'intermodalité entre train et vélo, de plus en plus de villes situées en périphérie des grandes agglomérations proposent un parking à vélos à proximité de leur gare. C'est notamment le cas de villes proches de Milan comme Sesto San Giovanni, San Donato ou Bollate mais également de communes comme Padoue, Mestre, Reggio-Emilia, Parme... Des projets sont également prévus en Toscane.

Bien que développées principalement pour une utilisation urbaine du vélo s'adressant majoritairement à des résidents, ces initiatives peuvent également bénéficier aux touristes, surtout si elles sont couplées par la suite avec un service de location en gare.

⁶⁸ Etude de la province de Trente sur le développement de l'offre cyclable - 2010.

⁶⁹ Etude sur la pratique du vélo en Italie - FIAB 2011.

5. La mise en tourisme de l'Italie comme destination de tourisme à vélo

Les caractéristiques des touristes à vélo en Italie

Selon les données de l'observatoire Union Camere Ismart, 18% des touristes européens qui se rendent en Italie viennent pour pratiquer un sport⁷⁰. Parmi ces sports, le vélo arrive en 2^e position (après le ski).

Pour le tourisme à vélo en Italie, la clientèle étrangère représente selon les opérateurs du secteur 80 à 90% du total tandis que les Italiens privilégient le tourisme à vélo à l'étranger (meilleure sécurité, itinéraires plus accessibles pour les familles). Selon une récente étude du Parlement Européen sur le marché du tourisme à vélo en Europe⁷¹, le nombre de séjours à vélo de plus d'une nuit en Italie est aujourd'hui évalué à un 1,05 million.

La clientèle allant pratiquer le tourisme à vélo en Italie est composée à la fois de cyclotouristes sportifs et de touristes à vélo pratiquant une activité davantage centrée sur le loisir. Ce segment loisirs, sous l'effet des marchés d'Europe du Nord, semble en développement en Italie, même s'il est encore difficile de le quantifier exactement.

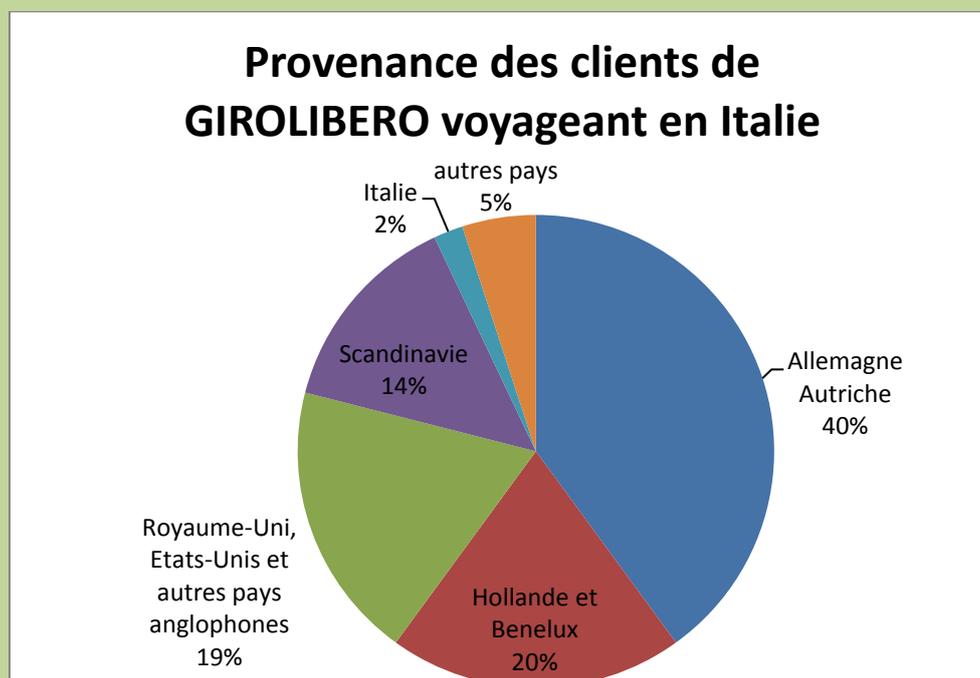
« Les cyclotouristes sportifs ont en général 50 à 70 ans, ils sont originaires d'Europe du Nord, notamment d'Allemagne et Belgique. Ils voyagent en groupe, parfois de 50 ou 60 personnes. Leur séjour dure généralement une semaine au cours duquel ils effectuent de 80 à 130 km par jour. »
Stefano Giuliadori, président du groupe Italy Bike Hotels, dresse le profil de ces clients :

⁷⁰ Parmi les principales motivations : 81% viennent pour visiter des villes d'art, 51% pour se rendre à la mer, 41% pour se rendre sur les lacs...

⁷¹ European Parliament – The european cycle route network Eurovélo : challenges and opportunities for sustainable tourism – 2012.

La clientèle étrangère du tour-opérateur Girolibero

Pour Girolibero, premier opérateur sur le marché du tourisme à vélo⁷², la première clientèle étrangère est allemande et autrichienne :



Les clients étrangers, des individuels en grande majorité, ont une moyenne d'âge comprise entre 50 et 60 ans (et un peu plus pour les tours vélo+bateau). Il s'agit de clients déjà habitués aux vacances en vélo. Pour Antonio Fasolato de l'incoming department de Girolibero, la faible représentation des familles est liée à des raisons de sécurité et au fait que les générations plus jeunes s'organisent par eux-mêmes et n'ont pas recours à un tour-opérateur.

Les acteurs de la mise en tourisme du produit vélo

Au niveau national, l'Italie n'est pas valorisée à ce jour comme une destination de tourisme à vélo. Il n'existe pas de politique de promotion qui soit dédiée au tourisme à vélo. Sur le site officiel du tourisme en Italie www.italia.it, une page est néanmoins dédiée à la pratique du cyclotourisme en Italie mais renvoie ensuite sur les propres sites Internet des fédérations et clubs cyclistes.

Les régions

Le tourisme est sans aucun doute l'un des domaines où l'on enregistre le taux le plus élevé de régionalisation. Les compétences en matière de tourisme sont attribuées aux régions :

- Elaboration de plans triennaux de développement du tourisme et de programmes annuels de mise en œuvre ;
- Coordination des différents acteurs opérant sur le territoire ;
- Promotion de la région en Italie et à l'étranger ;
- Financement de projets de développement,
- Collecte, traitement et diffusion des données concernant l'offre et la demande.

⁷² Voir p.125 la description du tour-opérating en Italie, dans la partie sur les clientèles italiennes du tourisme à vélo.

Pour mener à bien leurs missions, les régions s'appuient fortement sur des structures locales de promotion touristique, établies à l'échelle des provinces ou des municipalités. Certains projets spécifiques de promotion ou développement thématique peuvent également faire l'objet de partenariats public/privé.

En termes de promotion du tourisme à vélo, les régions les plus actives sont le Trentin, la Vénétie, la Lombardie et l'Emilie Romagne.

Les tour-opérateurs

Un peu moins d'une centaine d'opérateurs dans le monde commercialisent des voyages en bicyclette en Italie⁷³. Les opérateurs de la zone germanophone sont les plus actifs, avec près de 150 tours proposés en Italie. Les anglosaxons suivent de près. Sur le marché français et dans la mesure où le pays compte encore peu d'opérateurs spécialisés, seulement une dizaine de tours en Italie sont proposés.

En parallèle, plusieurs opérateurs italiens ont développé une offre réceptive destinée à une clientèle étrangère, distribuée en grande partie grâce à des partenariats avec des tour-opérateurs et des agences sur les marchés émetteurs. Girolibero est le principal opérateur du secteur : il accompagne entre 7 000 et 8 000 personnes en Italie chaque année, ce qui représente 30% de l'« incoming organisé » du tourisme à vélo en Italie.

Les associations

Grâce au soutien financier des régions, certains acteurs privés du tourisme sur un même territoire sont organisés en association ou en clubs de produits. Ils peuvent intervenir sur la qualification de l'offre et sur sa promotion (brochures et/ou sites internet).

En Val d'Aoste, en Ombrie et en Emilie-Romagne : des clubs dédiés au tourisme à vélo

- En Val d'Aoste, le club de produit « Club Bike Valle d'Aosta »

Le Val d'Aoste a réorganisé ses actions de promotion du tourisme autour de clubs de produits qui réunissent les acteurs économiques des filières touristiques. Le club Bike Valle D'Aosta est né en 2011 et réunit une trentaine d'opérateurs économiques (principalement des hôtels). Ces opérateurs proposent des actions de promotion (brochure, sites internet, salons...) et avancent les frais qui sont remboursés à hauteur de 50% par la région. Cela fonctionne bien pour la promotion mais ces clubs n'interviennent pas dans la création d'infrastructures et ont du mal à mobiliser les autorités pour le développement de services pour les touristes à vélo (ex : transport en commun accessible avec vélo...).

- En Ombrie, le club « Umbria Bike Hotel »

Il a été créé dans le cadre du développement du site www.bikeinumbria.it grâce aux fonds interrégionaux du projet « cicloturismo ». Plus de 120 structures ont adhéré au projet et ont été qualifiées en termes de services offerts aux cyclistes. Ce club de produit finance une brochure s'adressant aux cyclistes et distribuée à leurs clients ainsi que sur les salons...

⁷³ Etude PEDALITALIA, 2006.

- En Emilie-Romagne, le club de produit « Bike Hotel »

Il a financé une partie du guide pour le cyclotourisme écrit par les éditions EDICICLO afin de pouvoir le distribuer dans leurs structures.

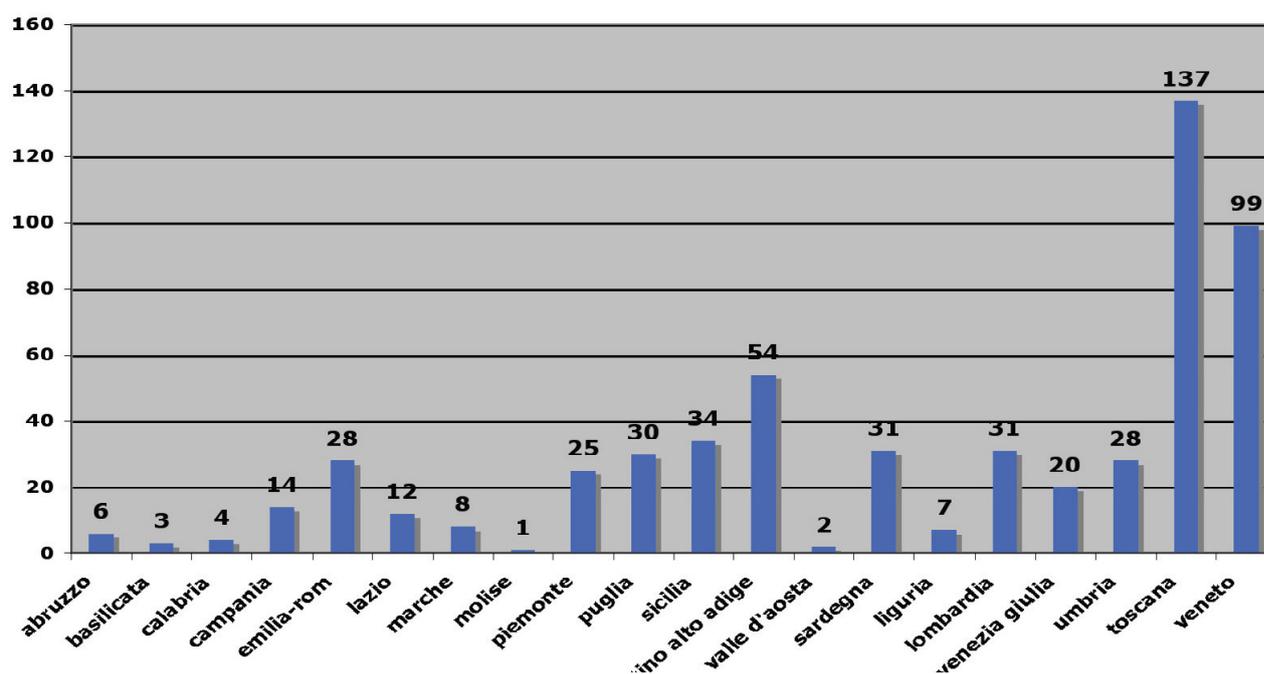
La commercialisation

Principales destinations programmées

Selon l'étude la plus récente, « Pedalitalia » (dernière étude en date de dimension nationale sur l'offre et la demande en matière de tourisme à vélo cyclotourisme qui ne soit pas seulement régionale) réalisée en 2006 dans le cadre d'un projet interrégional de développement de l'offre pour le cyclotourisme, **Toscane** et **Vénétie** sont en tête de l'offre en Italie des tour-opérateurs étrangers. Le **Trentin**, région bilingue où les tour-operators locaux sont en mesure d'offrir des tours à des étrangers de langue allemande sans difficulté, arrive en troisième position. Puis, les régions Lombardie, Pouilles, Sardaigne et Sicile suivent de loin.

Les régions les plus programmées pour le tourisme à vélo sont celles qui bénéficient globalement d'une bonne image et notoriété touristique.

Nombre de tours proposés dans les régions italiennes par les tour-opérateurs étrangers



Source : progetto interregionale PEDIALITALIA 2006

Typologie des produits programmés

Tourisme à vélo, cyclotourisme et VTT

L'étude Pedalitalia dernière en date et déjà mentionnée précédemment nous précise que dans l'ordre d'importance économique, on trouve le vélo loisir avec 53% des packages vendus par des

tour-opérateurs, le cyclotourisme (32%) et 15% de touristes en VTT (segment en croissance selon les opérateurs, sous l'effet d'une offre d'infrastructures améliorée). L'Italie s'adresse donc à tous types de pratiques.

Durée des tours

La majorité de l'offre concerne des séjours d'une semaine (8 jours / 7 nuits).

Hébergement

Les tours sont proposés avec des variantes dans le type d'hébergement 2-3 étoiles pour les clients qui préfèrent les hébergements simples et 3-4 étoiles pour ceux qui préfèrent un hébergement supérieur.

L'offre vélo+bateau

Elle ne concerne qu'un nombre limité de tours (selon les opérateurs moins de 10% des réservations) et est disponible principalement sur le Po. Quelques tour opérateurs proposent cette offre également sur la côte d'Emeraude en Sardaigne ou sur la côte Amalfitaine en Campanie. La clientèle sur ce type de séjour est plus âgée (et les tarifs plus élevés).

Services demandés

Les services inclus dans les tours par les opérateurs sont en général des services de base de réservation d'hébergement, transport de bagage, matériel informatif et location de vélo. Il s'agit de prestations *a minima* et ce choix est volontaire pour laisser le maximum de flexibilité aux clients. Pour les voyages de groupes, les dîners et les excursions sont souvent inclus pour simplifier le déplacement.

Activités prévues

Pour les groupes, les activités prévues dans l'offre italienne peuvent inclure des visites touristiques (ville d'art, châteaux...) mais aussi des visites gastronomiques (visite de caves, dégustation de spécialités) ou des visites nature (comme par exemple faune et flore dans le delta du Po)...

Positionnement prix

Pour un séjour de 7 jours, les offres varient de 500 à 800 € selon la catégorie d'hébergement. Toutefois et pour tous, l'offre peut s'agréementer de services sur mesure.

La clientèle américaine se distingue par son niveau d'attente et son budget de dépenses beaucoup plus élevé sur ce type de voyage. Les tour-opérateurs s'organisent donc avec une offre ad hoc qui n'est pas forcément développée sur leur propre site internet mais sur ceux de leurs partenaires distributeurs en Amérique du nord.

Le tour-opérateur Girolibero a par exemple développé pour la clientèle américaine des tours spécifiques *all inclusive* avec des hébergements haut gamme, une offre de services et d'assistance médicale plus étendue. Ces tours sont commercialisés à des prix allant de 3 000 à 3 500 dollars.

Commercialisation de l'offre par les tour-opérateurs

Les tour-opérateurs utilisent plusieurs outils de promotion : ils sont présents sur des salons internationaux spécialisés dans le tourisme à vélo, sur les bourses du tourisme sportif et/ou participent à des manifestations sur le thème du vélo. Ils disposent de catalogues et de sites internet traduits principalement en anglais et allemand.

En termes de distribution, des accords de partenariat sont établis avec des agences et tour-opérateurs étrangers pour commercialiser l'offre italienne sur les marchés émetteurs. Cependant, la vente directe est en croissance.

Promotion et distribution : l'exemple de Girolibero

Le tour-opérateur a créé plusieurs outils de promotion pour sa clientèle étrangère : catalogue (45.000 exemplaires traduits en anglais et allemands), site internet également disponible dans ces deux langues. Il participe à plusieurs salons spécialisés dans le tourisme à vélo.

La distribution se base sur des partenariats avec des tour-operators européens et américains ainsi que sur un réseau international d'environ 150 agences. 80-85% des tours sont vendus par des partenaires étrangers et 15-20% sont vendus sur le site internet, en particulier depuis la mise en place du catalogue en allemand. Pour la clientèle allemande, qui est la première pour ce TO, un numéro vert a été mis en place pour favoriser les contacts directs.

Les actions de communication et de promotion

Pour promouvoir le tourisme à vélo, les acteurs du tourisme s'appuient sur une gamme d'outils diversifiée. Pour les provinces et les régions, il s'agit souvent d'un marketing intégré à un plan de promotion plus général, les initiatives dédiées au tourisme à vélo restant encore peu nombreuses.

La compétence régionale en matière de promotion touristique rend la promotion de l'offre italienne peu lisible à l'échelle internationale ; ce manque de coordination nationale est d'ailleurs souvent critiqué par les opérateurs du secteur.

L'organisation de courses cyclistes, facteur de promotion de la destination

Même si les courses cyclistes à visée internationale n'ont pas, à proprement parler, une vocation de communication, elles participent incontestablement à la promotion de la destination.

- **« Il Giro d'Italia »**

L'organisation chaque année du tour d'Italie à vélo génère une médiatisation internationale de l'Italie ainsi que des régions italiennes traversées par le tour. A titre d'exemple, la province de Trente – qui accueille chaque année depuis 2001 une, voire deux, étapes du tour – utilise le Giro pour faire connaître son offre touristique, créer un évènement de lancement de la saison touristique d'été et attirer des touristes, en particulier des touristes sportifs.

Evaluation des retombées du Tour d'Italie

Selon une évaluation des organisateurs du « Giro d'Italia » sur la base d'une enquête Nielsen de 2010, le passage du tour génère un chiffre d'affaires d'environ 110 millions d'euros chaque année dont 34 millions lors du passage même et 76 millions sur du moyen long terme.

A court terme, il s'agit de recettes principalement liées :

- à l'activité de restauration et les commerces des touristes excursionnistes (42%)
- aux recettes liées à la caravane qui déplace 1 800 personnes (34%)
- aux passionnés qui se déplacent pour le passage du tour et qui séjournent dans les lieux des étapes (24%)

Sur le moyen-long terme, le passage du tour génère des recettes intéressantes, notamment pour la promotion et la valorisation du territoire, la couverture médiatique, l'augmentation de la demande touristique et l'organisation d'autres événements.

- **Les championnats du monde de cyclisme sur route**

Ils auront lieu en Toscane en 2013, seront relayés par une diffusion mondiale de la compétition qui permettra une promotion du territoire.

- **Les championnats du monde VTT**

Des championnats VTT médiatisés ont eu lieu à Livigno et dans le Val D'Aoste ces dernières années.

- **Des événements sportifs locaux**

D'autres événements sportifs d'échelon local ont lieu régulièrement et attirent spectateurs, curieux et passionnés. Ces événements génèrent des impacts positifs en matière de communication et de promotion. Parmi les plus célèbres on peut citer :

- l'**Eroica** en Toscane (200 km), avec des vélos datant du début du XX^e siècle et des costumes d'époque (tout le parcours dispose d'une signalétique toute l'année pour les cyclotouristes)
- le **Tour des terres de Sienne** (400 km)
- la **Transalp** au départ de Livigno
- le **grand tour du Brunello...**

Edition de guides cyclotouristiques

L'édition constitue un partenaire essentiel à la promotion du tourisme à vélo. Deux maisons d'édition sont particulièrement actives :

Ediciclo, société créée en 1987, est aujourd'hui le principal éditeur de guides cyclo touristiques en Italie. La maison a publié en 1995-1996 ses 3 premiers guides⁷⁴ et compte aujourd'hui plus de 250 titres sur le thème de la bicyclette : romans, livres sur la pratique du vélo (VTT, vélo de course...) , guides cyclo touristiques (23 en Italie –régionaux et nationaux), guides régionaux pour la pratique du VTT (environ 20), guides pour la pratique du vélo de route en particulier en montagne (14). Les guides sont distribués en librairie, dans des magasins de vélo et sur des salons spécialisés⁷⁵.

Les guides sont souvent réalisés en collaboration avec les régions (qui sponsorisent parfois ces publications) ou sont liés à un projet de pistes cyclables (comme la ciclovía del sole dont les guides ont été réalisés en collaboration avec la FIAB). Le guide sur la Vénétie orientale a en revanche été réalisé en collaboration avec une association d'hôtels spécialisés dans l'accueil de cyclotouristes.

Peu de titres sont disponibles en langue étrangère (uniquement anglais –comme celui de la Toscane réalisé en collaboration avec la région- et allemand).

Les cycloguides ont un format pratique adapté au voyage (en couleur, avec une spirale), reprennent les itinéraires étape par étape (30-40km) et incluent des informations historiques ou touristiques sur la destination.

La maison d'édition autrichienne **Esterbauer** publie des guides sur l'Italie en particulier sur les pistes dans le Trentino et la Vénétie. Selon M. Gallo de l'Université de Padoue (TESAF)⁷⁶, l'existence d'un guide produit par la maison d'édition ESTERBEUER a stimulé en Vénétie un flux non négligeable de touristes provenant du nord de l'Europe.

Sites Internet et brochures

Si la promotion de l'offre est souvent fragmentée (par territoire, par thème...) et de ce fait peu lisible à l'échelle nationale, certaines initiatives menées au niveau régional méritent d'être toutefois soulignées :

- La plupart des **régions du Nord et du centre** du pays disposent aujourd'hui de brochures sur le tourisme à vélo (en général liées à un territoire donné plus qu'à la région elle-même) et permettent depuis leur site Internet de télécharger les cartes de parcours cyclables (incluant autant que possible des pistes cyclables), ainsi que des informations touristiques et sur la faune et la flore le long du parcours. Toutefois les documentations ne sont pas toujours disponibles dans des langues étrangères.

Sur le site Internet de la région Lombardie, des itinéraires de tourisme à vélo

Le site Internet de la région permet de télécharger les parcours Googleearth et GPS de 55 itinéraires classifiés en 4 typologies (parcours nature, voie d'eau, lac et alentours, voie historique). Chaque

⁷⁴ Du Brennero à Trente, de Trente à Mantoue, de Mantoue au Col de Cisa.

⁷⁵ Le catalogue est disponible sur le lien : <http://www.ediciclo.it/blog/wp-content/uploads/2011/03/catalogo-ediciclo-2012-13.pdf>.

⁷⁶ A travaillé au projet du réseau cyclable dans la Vénétie.

guide de routes comprend le descriptif de l'itinéraire, le temps de parcours, le dénivelé, le point culminant, le niveau de difficulté, le type de revêtement de la route, la présence de signalétique... Les itinéraires sont présentés dans 20 guides téléchargeables qui présentent également les possibilités pour transporter les vélos sur les trains régionaux et les trains nationaux de Trenitalia.

- Au sud, la région **Basilicate**, bien qu'elle n'ait quasiment pas d'offre de pistes cyclables, a publié en 2012 un guide sur le tourisme à vélo, pour vélo de route et VTT) de près de 100 pages, référençant principalement des parcours sur routes cyclables et incluant des parcours dans les parcs nationaux et régionaux de la région.
- Certains sites internet sont particulièrement complets, tel le site de la région **Vénétie**⁷⁷ (recensant aussi bien les excursions sur 1 ou 2 jours que des parcours de 6-7 jours pour les touristes), ou celui de la région **Trentin-Haut Adige**⁷⁸ et de la région **Umbria**⁷⁹.

Une démarche de promotion collective : le Circuit des villes d'art de la Plaine du Po

Cette association née en 1997 réunit des villes de moyenne dimension de la plaine du Po. Elle est la première du genre qui a envisagé un marketing commun de plusieurs villes de la plaine du Po.

Le projet, lancé en 2010, a réuni les villes de Alessandria, Bergame, Brescia, Cremona, Lodi, Modène, Monza, Parme, Pavie, Plaisance, Reggio-Emilia et Vercelli. Il vise à assurer une promotion touristique commune de ces villes de moyenne dimension afin de créer une meilleure visibilité de leur offre et de pouvoir offrir suffisamment d'intérêt pour la venue de groupes gérés par des tour-operators.

Des brochures ainsi qu'un site Internet www.circuitocittadarte.it ont été créés afin de faire connaître l'offre de ces villes, et selon plusieurs thématiques qui les rassemblent :

- art
- architecture
- automobile
- cyclotourisme
- cinéma
- oenogastronomie
- musique et théâtre
- shopping et artisanat
- tourisme durable
- tourisme religieux

Des parcours cyclables reliant les villes ont été identifiés en collaboration avec la FIAB et sont téléchargeables sur le site de l'association (parcours de 30 à 100 km) afin de pouvoir également promouvoir l'offre pour une clientèle de cyclotouristes.

La gestion de ce projet a été confiée à un consultant externe qui travaille en collaboration avec les responsables de la promotion touristique de ces villes pour l'organisation de courses cyclistes, de la promotion sur des salons, de l'invitation de tour-operators. L'offre cyclo touristique en particulier ne représente encore qu'une niche de marché pour le moment pour cette union de villes mais a permis de différencier l'offre et de se placer sur le marché des vacances « nature » qui est en fort développement.

⁷⁷ www.veneto.to.

⁷⁸ www.visittrentino.it/it/piste-ciclabili.

⁷⁹ www.bikeinumbria.it.

Salons professionnels

Les acteurs italiens du tourisme à vélo valorisent leur offre en participant à certains salons :

- **EXPOBICI** est le salon de la bicyclette en Italie ; il s'agit d'un salon à la base conçu pour la promotion du produit vélo mais les agences de promotion touristique se greffent depuis 2 ans sur cette manifestation pour faire connaître leurs parcours au grand public.
- La **BIT** est le salon du tourisme en Italie ; en 2012, plusieurs conférences ont été organisées sur le thème du cyclotourisme et les régions italiennes en ont profité pour présenter leur offre en la matière.

La plupart des tour-opérateurs ainsi que les agences de promotion touristique italiennes participent également à des salons internationaux, au premier rang desquels EUROBIKE à Friedrichshafen en Allemagne. En 2012, le stand unitaire Italie organisé à EUROBIKE a donné selon les opérateurs du secteur une image forte du tourisme à vélo et du cyclotourisme en Italie.

Relations presse

La presse constitue un relais déterminant pour promouvoir le tourisme à vélo. Le thème du tourisme à vélo, en tant que nouvelle expérience, suscite un intérêt croissant de la part des médias italiens, comme l'illustrent les initiatives de deux grands quotidiens généralistes au cours de l'été 2012.

- Il Corriere della Sera a mis en place un concours de récits sur l'un des blogs du journal ; les récits traitent pour la plupart d'un usage quotidien de la bicyclette,
- La Repubblica, dans ses articles « spécial été » a édité un dossier « vacanze a due ruote » (vacances à deux roues), invitant les lecteurs à insérer leurs récits, leurs photos et vidéos de voyages.

Eductours

Certaines régions sont actives auprès des acheteurs nationaux et internationaux et organisent des voyages dédiés pour promouvoir leur offre de tourisme à vélo. C'est par exemple le cas de la ville de Novi-Ligure qui invite régulièrement des professionnels du tourisme à découvrir l'itinéraire « Le Piémont cyclable ».

Forces et faiblesses de l'offre italienne de tourisme à vélo

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>L'attractivité de l'Italie comme destination vélo est favorisé par :</p> <ul style="list-style-type: none">- Un poids touristique prégnant (5ème destination touristique mondiale)- Un paysage attractif et diversifié : reliefs, terroirs, façade maritime...- Un climat tempéré et doux permettant une pratique du vélo allongée sur les ailes de saison- Un patrimoine, une culture, un savoir-vivre riches et variés- Une gastronomie et des vins renommés- Un rapport qualité/prix de l'offre touristique très avantageux par rapport à ses voisins européens- Une flexibilité des opérateurs touristiques permettant de proposer une offre à l'année (horaires, menus, ouverture le dimanche ...)- Une bonne accessibilité via les autoroutes, le train, l'avion- La notoriété de plusieurs coureurs cyclistes italiens (Gianbattista Baronchelli, Alfredo Binda, Ottavio Bottecchia, Gino Bartali, Fausto Coppi, Fiorenzo Magni, Marco Pantani, Michele Bartoli...) <p>Le développement de la pratique du tourisme à vélo est soutenu par :</p> <ul style="list-style-type: none">- Des politiques locales en faveur de la pratique du vélo (principalement dans les régions du nord du pays) ainsi que des actions de lobbying exercées par certains acteurs influents (la FIAB notamment)- L'adaptation de l'offre cyclable pour une pratique touristique :<ul style="list-style-type: none">✓ Des itinéraires pour différents niveaux de pratiques	<p>L'Italie présente certaines faiblesses en tant que destination de tourisme à vélo :</p> <ul style="list-style-type: none">- L'absence d'une coordination nationale et d'une politique globale sur le sujet du vélo, accentuée par la régionalisation du pays.- Des infrastructures cyclables hétérogènes et encore peu développées (qualité, longueur des pistes, signalétique manquante, maintenance hétérogène gérée par les municipalités...) Manque de véritables itinéraires cyclables en site propre- Un manque d'organisation du vélo comme véritable filière touristique<ul style="list-style-type: none">✓ Un manque de développement de services adaptés le long des pistes (bars, restaurants, location de vélos, centres d'assistance technique ou médicale, aires de repos, sanitaires, transport multimodal...)✓ Un manque d'information sur l'offre touristique présente à proximité des pistes cyclables✓ Des opérateurs touristiques peu formés à la pratique de langues étrangères✓ La filière de la location de vélo peu structurée, difficulté de repérer une offre uniforme- Une mauvaise perception de la sécurité sur les pistes

- ✓ Des hébergements adaptés aux besoins des touristes à vélo (Italy Bike Hotel, Albergabici)
- Des **actions de promotion et de commercialisation** :
 - ✓ Des outils de promotion (sites internet, brochures...) dans certaines régions structurés et efficaces
 - ✓ L'existence de plusieurs agences réceptives proposant une offre adaptée à la clientèle étrangère

OPPORTUNITES

La **conjoncture favorable en faveur du tourisme de nature** :

- La tendance au développement du tourisme « nature » au niveau mondial et plus particulièrement, l'engouement européen pour la pratique du tourisme à vélo comme activité de loisirs

Un **positionnement et une image très positive sur les marchés d'Europe du Nord** :

- Une bonne image sur les marchés d'Europe du Nord, notamment sur le marché allemand avec la présence de régions italiennes germanophones (Province de Trente en particulier...)
- La connexion directe via des itinéraires cyclables transnationaux avec certains marchés étrangers (Allemagne, Autriche...)
- L'organisation du Mondial de cyclisme en 2013 en Toscane, événement qui pourra avoir des répercussions positives en termes d'image et de développement des infrastructures

Une **capacité d'adaptation de l'offre d'infrastructures et de services** en faveur du tourisme à vélo :

- Plusieurs dizaines de kilomètres d'anciennes voies ferroviaires à requalifier pouvant permettre d'accroître l'offre d'infrastructure
- Une bonne capacité d'accueil et d'hébergement notamment pendant les ailes de saisons.

MENACES

- Le **manque d'espace disponible pour les pistes cyclables** en dehors de la requalification d'anciennes routes secondaires ou de voies ferrées
- La **concurrence d'autres marchés proches**, notamment en Europe de l'Est, qui ont déjà développé une offre spécifique et des pistes cyclables
- La **crise économique** en Italie et la baisse des investissements sur les infrastructures de loisir

LES CLIENTELES ITALIENNES DU TOURISME A VELO

1. Données de contexte : l'Italie, marché émetteur de clientèles

Données Economiques

Taux de croissance (2011) : 0,6%
Prévisionnel 2012 : 0,3%

PIB par habitant (2010) : 29 597 \$
Inflation (2011) : + 2,7%
Taux de chômage (2011) : 8,1%

Revenus > 35 000 \$: 13% de la population (7 millions de personnes)
Revenus > 100 000 \$: 1% de la population (600 980 personnes)

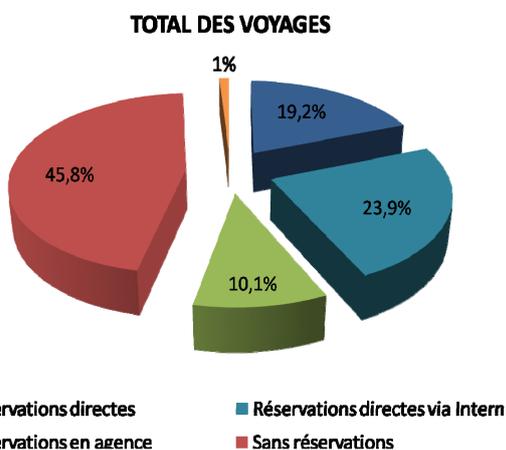
Sources : ISTAT, Banca Italia / FMI / United Nations Development Programme Human Development Report 2007/2008

Nombre de départs annuels en voyages (2011)

Domestique	Etranger
49,1 millions de voyages (82,7%)	10,2 millions de voyages (17,3%)

Taux d'intermédiation pour les voyages à l'étranger

10% global



Sources: Bureau Atout France Italie 2012/ FUR

Données démographiques

Population :

2010 : 60,1 millions d'habitants

2015 : 60,6 millions d'habitants

Age moyen :

2010 : 43,3 ans

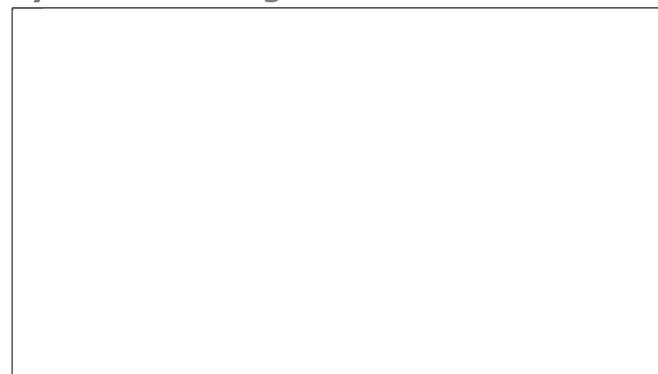
2015 : 45,1 ans

Espérance de vie : 81,6 ans

Age de départ à la retraite : H 65 ans / F 60

Sources : ONU / Bureau ATOUT France

Pyramide des âges



Sources : ONU / Bureau ATOUT France

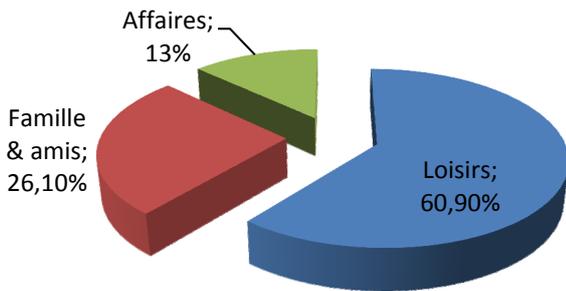
Répartition de la population par âge

- 0-14 ans : 13,8% (hommes 4.147.149/femmes 3.899.980)
- 15-64 ans : 66,5% (hommes 19.530.512/femmes 19.105.841)
- 65 ans et plus : 19,7% (hommes 4.771.858/femmes 6.678.169)

Comme l'indique la pyramide des âges, la jeune génération (0-14 ans) est bien inférieure aux seniors (+ de 65 ans). On l'explique notamment par le taux de fécondité de 1,38 enfant par femme (le meilleur taux enregistré depuis 23 ans) qui reste encore très faible.

Les 30-55 ans représenteront en 2015 le cœur de la population italienne.

Répartition des séjours à l'étranger (2010)

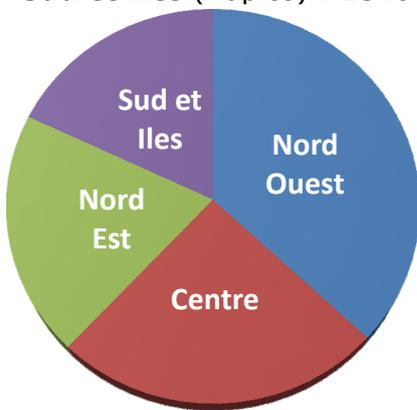


Principales destinations européennes

1. Italie
2. France (7,3 millions de visiteurs par an)
3. Espagne

Bassins émetteurs de clientèles

- **Nord Ouest** (Milan) : **37%**
- **Centre** (Rome) : **25%**
- **Nord Est** (Venise, Bologne) : **20%**
- **Sud et Iles** (Naples) : **18%**



Part de marché de la destination France (en nuitées) :

12,73%

Durée moyenne des séjours en France :

3,6 jours

Périodes de réservation

Réservations de plus en plus tardives (augmentation des ventes de dernière minute)

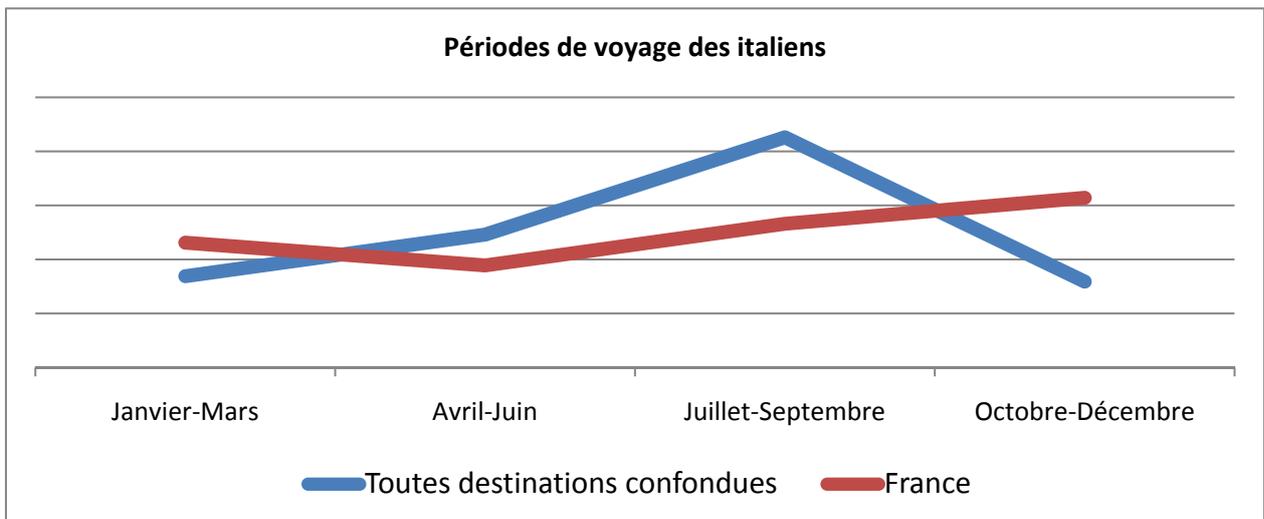
Périodes de voyages

- Juillet/Septembre : 42,6%
- Avril/Juin : 24,6%
- Janvier/Mars : 16,9%
- Octobre/Décembre : 15,9%

Pour la France :

- Octobre - Décembre : 31,4%
- Juillet - Septembre : 26,6%
- Janvier - Mars : 23,1%
- Avril - Juin : 18,9%

Périodes de voyage des italiens



Thématiques les plus porteuses pour le tourisme en France :

5. Tourisme en ville
6. Culture /Art de vivre/ Evénements - Littoral - Affaires/Mice
7. Bien-être – Viti-vini - Outre-mer
8. Nature - Montagne hiver

Développement d'Internet :

Nombre d'internautes : 32 millions

Taux d'usage d'internet :

- 48,3% utilisent Internet pour la recherche d'informations relatives aux voyages et séjours
- 23,9% réservent en ligne
- 35% utilisent Internet pour l'achat de tous services sur Internet

Sources : Internet World Stats (Décembre 2009) / Bureau ATOUT FRANCE

Population cible pour la France :

Cibles prioritaires :

- Couples et Familles CSP+
- Seniors actifs CSP+

Cibles secondaires :

- Jeunes
- CSP++

Sources : Bureau ATOUT FRANCE

Principales destinations françaises recherchées :

Séniors	Couples / Familles	Jeunes
Côte d'Azur	Paris / Disney	Paris /Disneyland
Paris	Côte d'Azur	Côte d'Azur / Nice / Cannes / Monaco
Bretagne, Normandie, Vallée de la Loire	Provence / Camargue/ Vaucluse	Alpes en hiver
Provence	Corse	Corse
Lyon	Bretagne, Normandie, Vallée de la Loire	Bretagne / Normandie
Aquitaine / Dordogne / Périgord	Alpes en hiver	Biarritz / surf
Champagne / Bourgogne	Alsace à Noël	
Outre Mer	Aquitaine	
Lourdes	Outre Mer	
	Tahiti (voyages de nocés)	

Sources: Bureau Atout France Italie 2012

2. Evolution des pratiques

Pratique régulière

L'Italie, 1^{er} pays producteur de bicyclettes en Europe, est au 4^e rang européen en termes de ventes⁸⁰. Selon le Coni⁸¹, organisme chargé de la promotion du sport en Italie, le cyclisme est le 5^eme sport le plus pratiqué en Italie avec quelque 2 millions de cyclistes réguliers, en augmentation de 17,2% par rapport à 2000.

Bien que l'Italie ait une importante culture du cyclisme sportif, pratiqué en groupe, le nombre de cyclistes sur route ou sur piste sur la période 2000-2006 a baissé de 7,1%, passant de 1.272.000 de pratiquants réguliers à 1 182 000. Durant la même période, le nombre de personnes pratiquant régulièrement la bicyclette comme loisir a en revanche doublé, passant de 444.000 à 830.000 (+86,9%). Selon une enquête de la FIAB⁸², plus de 2 personnes sur 3 pratiquent le vélo régulièrement pour le tourisme et les loisirs, en majorité de 1 à 4 fois par mois. La tranche d'âge comptant le plus grand nombre de pratiquants réguliers est celle des 46/64 ans. Il s'agit d'une pratique principalement excursionniste à la journée ou demi-journée, sur des « voies vertes » ou des itinéraires vélo sécurisés, éloignés du trafic des véhicules motorisés.

Environ 13% des Italiens entre 14 et 80 ans utilisent la bicyclette comme moyen de transport régulier (au moins 3-4 fois par semaine) tandis que 23,5% l'utilisent au moins 1 ou 2 fois dans la semaine, soit 2 fois plus qu'en 2002⁸³. Le développement des systèmes de vélo en libre-service dans plusieurs villes d'Italie favorise cet usage du vélo urbain et utilitaire.

Une différence de pratique au nord et au sud

Selon l'ASFORT⁸⁴, les cyclistes réguliers se concentrent dans les régions du nord du pays, en particulier nord est : 31,3% des habitants de l'Emilie Romagne pratiquent régulièrement le vélo et plus de 25% en Trentin-Haut Adige, Vénétie et Frioul-Vénétie Julienne. Dans les régions du sud, au contraire la pratique du vélo ne dépasse pas les 10% de la population. L'utilisation de la bicyclette est beaucoup moins élevée dans les grandes agglomérations (7%) alors que dans les villes de moins de 250.000 habitants, 13 à 16,4% de la population utilise régulièrement la bicyclette.

⁸⁰ Entre 19 et 20 millions de vélos sont vendus chaque année en Europe (Allemagne 20,1%, Grande Bretagne 17,8%, France 16,4%, Italie 10,1%...).

⁸¹ Comité Olympique National Italien.

⁸² Données recueillies par la FIAB en 2011 sur l'utilisation de la bicyclette sur un échantillon national. Cet échantillon n'est pas totalement représentatif de la population italienne car les réponses au questionnaire ont été recueillies de façon plus importante dans le nord du pays et auprès d'un plus grand nombre d'hommes que de femmes. Il reflète cependant assez bien la population de cyclistes en Italie.

⁸³ Etude menée par l'institut supérieur pour la formation et la recherche pour les transports (ASFORT).

⁸⁴ Institut supérieur pour la formation et la recherche pour les transports (ASFORT).

Tourisme à vélo

Il n'existe pas de données quantitatives à l'échelle nationale sur le tourisme à vélo. Selon les professionnels du tourisme rencontrés dans le cadre de cette étude, le marché est depuis quelques années en croissance, porté par l'attrait nouveau des clientèles italiennes pour les expériences touristiques de « nature active » (randonnée, voile...).

Le vélo ne constitue pas pour ces clients la finalité du séjour mais un moyen différent de découvrir une destination touristique.

Pour vivre cette expérience de tourisme à vélo, les Italiens privilégient les destinations étrangères : selon les professionnels, l'offre en Italie n'est pas perçue comme attractive, notamment en termes de sécurité.

3. Profil des touristes à vélo

En l'absence d'étude menée au niveau national, le profil des touristes italiens à vélo a été établi à partir des appréciations qualitatives des tour-opérateurs.

Sexe

Si la pratique sportive du vélo est en grande majorité masculine, le vélo loisirs est pratiqué tant par des hommes que par des femmes.

Age

La majorité des clients des tour-opérateurs a entre 30 et 50 ans.

A ce jour, les adolescents et jeunes adultes ne semblent pas intéressés par ce type de loisirs ; certains tour-opérateurs ont engagé une réflexion pour capter cette clientèle potentielle, à travers des séjours vélos plus dynamiques et festifs (couplés par exemple à des évènements...).

Type de pratique

Selon les professionnels, le tourisme à vélo ne s'adresse plus exclusivement à des sportifs mais s'étend à une nouvelle clientèle, qui privilégie une pratique de loisirs. La majorité des clients est composé de nouveaux entrants, qui expérimentent pour la première fois le tourisme à vélo.

Origine géographique

L'intérêt et la pratique du vélo semblent être davantage le fait des habitants du Nord et du centre de l'Italie, en cohérence avec le développement plus avancé de ces provinces en matière d'infrastructures cyclables.

Les appréciations des tour-opérateurs sur l'origine de leur clientèle sont concordantes : la grande majorité provient d'Italie du Nord (Lombardie, Vénétie, Emilie-Romagne) et dans une moindre mesure de Rome.

Situation familiale

Les tour-opérateurs distinguent trois groupes de touristes à vélo :

- Les couples sans enfants (pouvant voyager à plusieurs),
- Les familles avec des enfants de 2 à 16 ans,
- Les personnes seules (rejoignant un groupe)

Pour les professionnels du tourisme, la croissance sur le segment des familles est actuellement plus forte que sur les autres segments de clientèles.

Si le cyclisme sportif est habituellement pratiqué en groupe, les touristes à vélo voyagent souvent de façon individuelle.

Les tour-opérateurs rencontrés travaillent principalement avec une clientèle voyageant individuellement ainsi qu'avec des individuels regroupés ; la demande provenant de groupes constitués semble plus faible à ce jour.

« Le profil-type de notre clientèle est un couple d'environ 50 ans, voyageant sans enfants avec un ou deux couples d'amis. Cependant, le segment des familles est celui qui enregistre la plus forte croissance. »

Elena Riatti, chargée de programmation pour Girolibero

Situation professionnelle

La clientèle est principalement composée de personnes issues des CSP moyennes et supérieures (enseignants, professeurs, employés...).

4. Structure et organisation du tour-opérateur

Taux d'intermédiation

Le taux d'intermédiation en Italie, tous produits confondus, est globalement bas (10% au global⁸⁵). Il n'existe pas de données chiffrées spécifiques au tourisme à vélo concernant le recours aux différents modes d'information et de réservation. Selon les tour-opérateurs, les Italiens originaires du sud du pays auraient davantage recours aux services des agences de voyage et des TO pour l'organisation de séjours à vélo (faible connaissance des langues étrangères, peu d'habitude aux recherches sur Internet...), alors que la clientèle originaire du nord aurait tendance à organiser plus de séjours par elle-même.

Plusieurs types de tour-opérateurs commercialisent des séjours tourisme à vélo à l'étranger :

- Certains, adaptés du tourisme à vélo, sont depuis leur création spécialisés sur cette filière
- d'autres, présents sur le marché de la « nature active » (randonnée, voile...), se diversifient dans le vélo, marché perçu comme porteur,
- Enfin, certains tour-opérateurs généralistes programment des séjours vélos.

Les structures spécialisées, qui réalisent l'essentiel du volume d'affaire, sont de petite ou de moyenne taille. Les niveaux de ventes sont variables : le principal tour-opérateur compte 7000 clients à l'étranger en 2012, dont 600 en France.

A travers les entretiens menés auprès des professionnels, on constate une diversité de mode de production des séjours à l'étranger, selon la taille et les ressources financières des tour-opérateurs.

- Achat de séjours packagés à une agence réceptive locale : cette alternative est souvent utilisée par les tour-opérateurs qui débutent leur activité en France et n'ont pas les contacts et les repères sur cette destination. Elle est aussi privilégiée pour la clientèle individuelle.
- Contractualisation en direct avec les différents prestataires locaux (hébergeur, loueur, transporteur...) : dans ce cas, le tour-opérateur peut être amené à salarier en saison un guide pour accueillir les clients. Cette formule est surtout utilisée pour les voyages de groupes.

Quel que soit le mode de production, il existe un fort enjeu dans l'identification de partenaires locaux de confiance. Pour les tour-opérateurs rencontrés, il semble plus difficile en France que dans d'autres destinations concurrentes de trouver les bons référents.

En matière de promotion et de vente des séjours de tourisme à vélo, les tour-opérateurs commercialisent leur offre majoritairement en direct via leur catalogue et surtout via leur site Internet, dont la part est en forte croissance.

⁸⁵ Voir p.120 les données de contexte sur le marché du tourisme à vélo en Italie.

« J'ai commencé à me diversifier dans le tourisme à vélo il y a deux ans, en complément de mon offre de séjours voile. Je m'appuie actuellement sur une agence réceptive locale pour monter ces produits : je ne peux le faire par moi-même car je n'ai pas de connaissance réelle du marché, ni de relation directe avec les prestataires touristiques. Il est donc important pour moi de trouver un partenaire français de confiance. A terme, j'espère réussir à monter mes produits en direct avec les prestataires locaux. »

Gugliemo Masala, directeur technique de MondoBici

5. Typologie des séjours programmés

La typologie des séjours a été établie à partir de l'analyse de la programmation des tour-opérateurs et des entretiens qualitatifs menés auprès de ces professionnels.

Durée

L'offre des tour-opérateurs est principalement composée de séjours de 7 jours, durée moyenne privilégiée par les italiens à l'étranger.

Destinations

Selon les professionnels du tourisme à vélo rencontrés, les principales destinations vélo en Europe sont :

1. L'Autriche (notamment le Danube à vélo)
2. La France
3. Les Pays-Bas

Si la France constitue l'une des destinations favorites des Italiens pour le tourisme à vélo, cette programmation reste proportionnellement faible par rapport aux marchés d'Europe du Nord. En effet, selon l'étude menée par la DGCIS⁸⁶, seuls 6 tour-opérateurs italiens programmant des séjours vélo en France sont recensés. Bien qu'en croissance, leur nombre reste minoritaire à une échelle internationale comparé à d'autres marchés matures (à titre d'exemple en 2011, 36 tour-opérateurs ont été recensés en Allemagne et 32 aux Etats-Unis....).

Le séjour vélo loisirs ayant pour motivation principale de découvrir un territoire, la clientèle italienne est attirée en premier lieu par les destinations à forte notoriété touristique, avec des itinéraires faciles et sécurisés en dehors des grandes villes. En France, deux destinations françaises sont principalement programmées par les tour-opérateurs italiens :

⁸⁶ Etude DGCIS - Les séjours à vélo des tour-opérateurs en France en 2011.

- **Le Val de Loire**, qui associe notoriété, étapes de distance convenable et patrimoine⁸⁷.
- **La Provence et la Camargue**, notamment autour du Canal du Midi

Ces territoires sont des destinations de tourisme à vélo affirmées et ayant structuré une offre d'infrastructures et de services conséquente, déjà fortement fréquentées par les clientèles internationales⁸⁸.

Il est important de noter que sous l'effet de la crise économique qui affecte le pays, la clientèle italienne recherche les tarifs les plus attractifs : elle est de ce fait davantage intéressée par les destinations de proximité, permettant de réduire le coût du transport.

Dans un contexte concurrentiel qui tend à se renforcer, les tour-opérateurs cherchent à renouveler ou à élargir leur offre, d'une part pour rester attractifs mais également pour se différencier. Ainsi d'autres destinations moins connues sont également programmées, mais dans une moindre mesure en comparaison des deux principales destinations :

- La Bourgogne,
- L'Alsace
- Bordeaux
- La Normandie
- La Bretagne
- Le Languedoc avec Montpellier

« Nous avons arrêté de programmer la France il y a quelques années, notamment en raison de l'inflation sur les tarifs de l'hébergement. Nous avons le projet en 2013 de la programmer à nouveau car elle est demandée par les clients. Nous souhaitons explorer des destinations moins connues pour le vélo que la Vallée de la Loire, par exemple la Bretagne ou la région de Montpellier. »

Luca Magrin, manager fondateur de Jonas

En marge de ces séjours dans des destinations à dominante nature, qui représentent l'essentiel des produits, certains tour-opérateurs développent une offre de city-breaks vélos dans les grandes villes européennes (Barcelone, Berlin, Dublin, Copenhague, Lisbonne...), ainsi que des combinés city-breaks + séjour vélo dans une destination moins urbaine.

Un exemple de séjour urbain pour individuels regroupés (Jonas)

Vélo, plage et movida à Barcelone, 7 jours / 6 nuits, 550 € par personne

Une semaine pour découvrir Barcelone, en groupe de 10 à 25 personnes, avec un hébergement unique.

Le prix comprend : l'hébergement 6 nuits en hôtel 3* en demi-pension, location de vélo pour trois jours, guide-accompagnateur, entrées et visites guidées, matériel informatique, assurance.

Thèmes

La majorité des séjours programmés est généraliste. Les catalogues mettent l'accent en particulier sur les paysages, le patrimoine et le terroir des destinations proposées.

⁸⁷ Pour la destination « Val de Loire », certains clients tendent à prolonger leur séjour par quelques jours supplémentaires à Paris.

⁸⁸ Voir en annexe n° 2 la carte des principales destinations françaises programmées - Source : DGCIS 2011.

Une demande émerge pour des séjours thématiques : vélo + bien-être (hébergement avec spa...), vélo + oenogastronomie (accent mis sur la restauration, la visite de caves..). Une offre de produits thématiques est développée par les tour-opérateurs.

Un exemple de séjour thématique Vélo et bien-être pour individuels (Girolibero)

Passau-Vienne Wellness, 7 jours / 6 nuits, 650 euros par personne

« Un parcours classique le long du Danube entre Passau et Vienne avec une dimension bien-être, pour apprécier les bienfaits de l'eau sous toutes ses formes (sauna, bain turc, hydro-massage...) après une journée à vélo ».

Le prix comprend 6 nuits en hôtel 4* (équipés de piscine, sauna, etc) avec petit déjeuner, le transport des bagages, le matériel informatique en italien, l'assurance. En option : location de vélo.

Itinéraires

Les clients pratiquant le vélo en tant que loisir recherchent avant tout des itinéraires sécurisés, bien signalisés, dans des espaces récréatifs tels les parcs naturels, le long des canaux ou au bord des lacs. Les parcours topographiquement plats, sur des distances habituellement courtes (30-50 km/jour), sont privilégiés dans la programmation des tour-opérateurs.

Pour les produits destinés aux sportifs, les étapes s'élèvent à 70 / 80 km par jour.

Selon les professionnels du tourisme, la pratique itinérante à l'étranger, linéaire ou en boucle, reste aujourd'hui majoritaire. Cependant, la demande pour des séjours en étoile (autour d'un point d'hébergement fixe) ou semi-itinérant (avec un changement d'hébergement en milieu de séjour) tend à se développer, portée par la croissance du segment des familles.

« Je vais proposer en 2013 un nouveau type de produit, conçu spécialement pour répondre à la demande des familles : il s'agit d'un séjour dans la vallée de la Loire avec un hébergement fixe et des randonnées vélo en étoile. Je pense que la demande pour ce type de produit va se développer. »

Guglielmo Masala, directeur technique de Mondobici

Exemples de séjours à vélo en France

Les châteaux de la Loire en famille 7 jours / 6 nuits, 510 € par personne (Girolibero)

« Un séjour semi-itinérant avec trois changements d'hôtel, des excursions quotidiennes à vélo et des étapes étudiées pour les plus jeunes ».

Le prix comprend 6 nuits en hôtel 2 ou 3* avec petit déjeuner (dont un hôtel avec piscine à Amboise), trois dîners, le transport des bagages, le matériel informatique en italien, l'assurance. En option : location de vélo.

L'Avenue Verte de Paris à Londres, 8 jours / 7 nuits, 640 € par personne (Verde Natura)

« Une aventure à vélo au départ de Paris, la ville lumière pour rejoindre Londres, capitale du monde moderne. Un voyage fascinant et pittoresque, une mosaïque de paysages parsemés de châteaux, cathédrales et villages ».

Le prix comprend 7 nuits en hôtel 2 et 3* avec petit déjeuner, transport des bagages, traversée en ferry de Calais à Douvres, matériel informatique et assurance. En option : location de vélo.

La Bretagne et le Mont Saint-Michel, 8 jours / 7 nuits, 715 € par personne (Alice Nel Paese Delle Meraviglie)

« Un séjour à vélo au cœur de la Bretagne historique, entre phares, baies rocheuses, forêts celtiques jusqu'à l'une des plus belles merveilles du monde ».

Le prix comprend : 6 nuits en hôtel 2 à 3* avec petit déjeuner, dîners en ½ pensions, transport des bagages, matériel informatique et assurance.

Hébergement et restauration

Les Italiens recherchent pour leurs séjours vélo à l'étranger un hébergement hôtelier de catégorie moyenne 2 à 3*, en chambre et petit déjeuner ou avec demi-pension. Les professionnels observent une demande émergente pour un hébergement plus haut-de-gamme (3/4*).

Les tour-opérateurs sont particulièrement attentifs à la qualité de la restauration, critère de satisfaction important pour la clientèle italienne.

Les séjours vélo avec un hébergement en bateau sont très prisés : ils sont programmés avec succès dans plusieurs destinations (Pays-Bas, Belgique, Autriche, Provence / Camargue et Canal du Midi...).

Les hébergements proposant une prestation spa / bien-être sont également recherchés et appréciés.

Un séjour vélo+bateau aux Pays-Bas

La route du sud en liberté, 8 jours / 7 nuits, 789 euros par personne, en groupe de 20 à 40 personnes

« Un parcours dans la partie occidentale des Pays-Bas, combinant paysages pittoresques ruraux et découvertes de villes historiques renommées ».

Le prix comprend 7 nuits en cabine double en pension complète, matériel informatique et assurance. En option : location de vélo.

Mode de transport

Selon les régions, les italiens utilisent les vols low-cost ou leur voiture personnelle.

L'usage de la voiture est privilégié par les familles, permettant une économie de coût et une plus grande flexibilité de déplacement à destination, notamment dans le cas d'un prolongement du séjour à vélo par un séjour touristique en France.

L'offre de vols directs en low-cost pour les destinations françaises de province est perçue par les professionnels italiens comme insuffisante.

Matériel utilisé

Les Italiens ne voyagent pas habituellement à l'étranger avec leurs propres vélos mais optent pour la location sur place de vélos de qualité.

Les familles recherchent en particulier des vélos adaptés à leurs besoins spécifiques. Pour répondre à ces attentes, certains tour-opérateurs ont investi dans une flotte de vélos innovants (tandem avec plusieurs sièges enfants, tandem dissociable « follow me tandem », carrioles enfants...), qui sont à la

fois une manière de répondre aux attentes des clients mais aussi de se différencier des concurrents. Ces équipements sont stockés en Italie et déplacés durant la saison à l'étranger.



Le Follow-ME Tandem proposé par Girolibero à ses clients (1 place adulte + jusqu'à 3 places enfants aménageables)

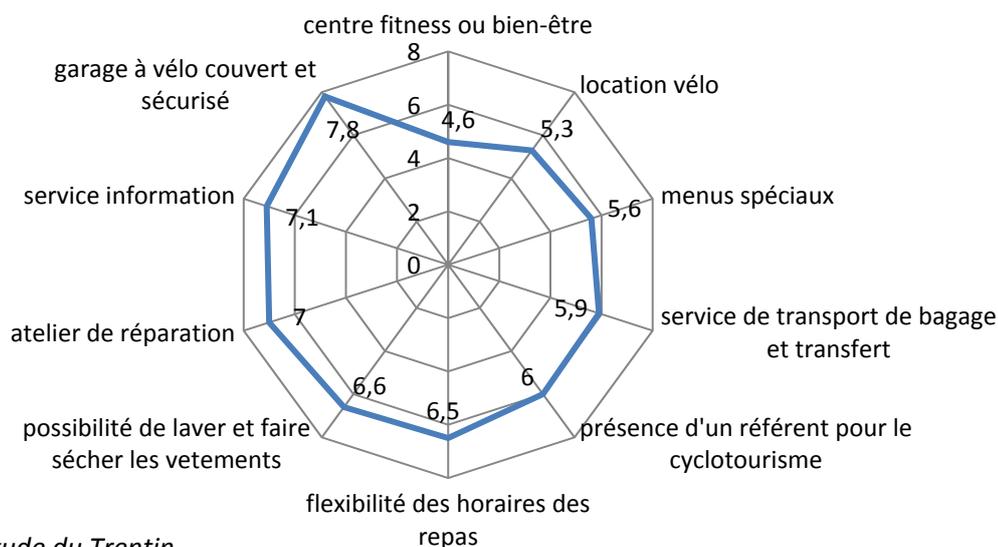
La clientèle italienne, plutôt jeune, ne manifeste pas d'intérêt pour l'usage de vélos à assistance électrique (VAE). Certains tour-opérateurs en mettent ponctuellement à la disposition de leurs clients plus âgés, sur demande.

Prestations d'activités et services

Les séjours proposés comprennent les prestations de base : en sus de l'hébergement et de la restauration (en BB ou demi-pension), ils intègrent systématiquement le transfert des bagages et la documentation sur le parcours. La location de vélo (location à destination ou vélos fournis directement par le tour-opérateur) est parfois comprise, parfois proposée en option. Le transport depuis le domicile jusqu'au lieu du parcours n'est jamais pris en compte.

Peu de visites touristiques sont intégrées dans les packages pour individuels.

Attentes des touristes à vélo en matière de services



Source : étude du Trentin

Saison

Le marché du tourisme à vélo est caractérisé par une forte saisonnalité, avec un pic de demande durant la période estivale (mi-juillet à fin août).

Prix

Les prix moyens pour un séjour vélo d'une semaine sont compris entre 400 et 700 €, selon les pays. Ces tarifs comprennent : l'hébergement en hôtel 2-3* en BB ou ½ pension, le transport des bagages, les cartes et road-book. La location de vélo est en option.

Les tarifs sont plus élevés pour les séjours boat and bike entre 750 et 1000 €.

Exemples de prix d'appel pour des séjours en Autriche pour individuels

Le long du Danube, 8 jours / 7 nuits, 405 € par personne (Verde Natura)

Le prix comprend 7 nuits en hôtel 3* avec petit déjeuner, transport des bagages, matériel informatique et assurance. En option : location de vélo.

Itinéraire de la Drava, 7 jours / 6 nuits, 420 euros par personne (Girolibero)

Le prix comprend : 6 nuits en hôtel 2 à 3* avec petit déjeuner, transport des bagages, matériel informatique et assurance. En option : location de vélo.

6. Destinations concurrentes de la France sur le marché italien

Les deux principales destinations concurrentes de la France pour la clientèle italienne sur le marché du tourisme à vélo sont :

- **L'Autriche**, notamment « le Danube à vélo » (itinéraire de Linz-Vienne très prisé) car c'est une destination sécurisée, facile, de proximité proposant des infrastructures cyclables de qualité et des étapes courtes, idéale pour les familles. Le bon rapport qualité-prix est mis en avant, du à des prix attractifs de l'hébergement (comparés à la France).
- **Les Pays-Bas**, notamment pour les séjours combinés « boat & bike ».

En proportion plus restreinte, des séjours sont également recherchés sur des destinations secondaires, telles que :

- La Belgique
- L'Allemagne
- La Scandinavie

L'Italie, du fait du faible niveau de développement des infrastructures liées au tourisme à vélo et de conditions de pratique peu sécurisées, ne constitue pas un concurrent de la France en tant que tel, en particulier pour les familles.

Synthèse du potentiel de la France comme destination de tourisme à vélo sur le marché italien

Les atouts et faiblesses de la France au regard des clientèles italiennes, ainsi que les opportunités et menaces qu'elle peut rencontrer, sont synthétisés ci-après :

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Les atouts de la France sur le marché du tourisme à vélo résident avant tout dans ses paysages variés et ses infrastructures cyclables de qualité :<ul style="list-style-type: none">✓ La diversité et beauté des paysages ;✓ La qualité de développement des infrastructures liées au tourisme à vélo ;✓ La sécurité des pistes cyclables et signalétique plutôt bien balisée sur les itinéraires touristiques ;✓ L'offre d'itinéraires adaptés à une pratique loisirs.- Les italiens apprécient également les atouts culturels spécifiques à la France : patrimoine riche, art de vivre en particulier gastronomie et œnologie.- Enfin, la proximité géographique de certaines régions françaises constitue un atout indéniable.	<ul style="list-style-type: none">- Le rapport qualité / prix de hébergement et de la restauration constitue la principale faiblesse : il n'apparaît pas toujours satisfaisant, notamment en comparaison avec les destinations concurrentes.- Les professionnels relèvent ponctuellement d'autres faiblesses liés à l'hébergement :<ul style="list-style-type: none">✓ La difficulté pour obtenir des tarifs dégressifs en fonction du volume de clients ;✓ La difficulté pour trouver les hébergements disposant d'une capacité d'accueil suffisante pour les groupes ;✓ La difficulté pour identifier les hôtels ou chambres d'hôtes proposant les services nécessaires à l'accueil des touristes à vélo ;✓ Le manque de flexibilité des hôtels qui acceptent rarement de réserver des chambres pour une seule nuit, et celle des restaurateurs en termes d'horaires ;- Une autre faiblesse identifiée concerne l'accessibilité de certaines destinations touristiques françaises depuis l'Italie :<ul style="list-style-type: none">✓ Le nombre de liaisons low-cost entre l'Italie et la France est perçu comme insuffisant ;✓ Lorsque des liaisons aériennes existent, les dessertes en train ou en car entre les aéroports d'arrivée et

les destinations vélo apparaissent à améliorer.

- A l'exception de la Loire à vélo, il existe un **déficit de notoriété touristique des autres destinations vélo** françaises. Cela se traduit notamment par le manque de matériel d'information cyclotouristique (guides...) sur la France en langue italienne. Les Italiens connaissent de ce fait peu de destinations cyclables en France.
- Les TO rencontrés ont exprimé leur **difficulté pour identifier en France des partenaires locaux de confiance (guides, agences réceptives, hébergeurs...)**. Les contacts institutionnels sont perçus comme trop généralistes, ne pouvant répondre aux demandes spécifiques des tour-opérateurs vélo.

OPPORTUNITES

- La tendance actuelle de la demande italienne en faveur du tourisme à vélo
- Le segment des familles est en particulier en croissance
- Un attrait généralisé pour le patrimoine, les activités culturelles et l'oénotourisme, le bien-être
- Un attrait croissant pour les destinations de proximité, en raison du contexte économique difficile

MENACES

- **Une forte concurrence** des pays d'Europe du Nord, due à plusieurs facteurs :
 - ✓ Prestations adaptées aux attentes des familles (itinéraires, matériel vélo adapté...),
 - ✓ Rapport qualité prix de l'hébergement meilleur,
 - ✓ Proximité géographique (Autriche, Allemagne),
 - ✓ Qualité et quantité de pistes cyclables
 - ✓ **Excellente notoriété et image** de certaines destinations concurrentes
- **La facilité d'identification des partenaires locaux** dans certaines destinations concurrentes⁸⁹.

⁸⁹ En Autriche par exemple, les guides touristiques vélo ont tous une licence officielle qui leur permet d'être référencés et donc visibles pour les TO étrangers qui cherchent des contacts sur place.

SYNTHESE ET CONCLUSION

Suite à l'analyse détaillée de chaque marché permet :

- d'identifier les points de convergence des marchés italien et espagnol, qui présentent de nombreuses caractéristiques communes, tant du point de vue de l'offre que de la demande,
- de mettre cette synthèse en perspective avec les travaux précédents menés sur les clientèles du tourisme à vélo des marchés d'Europe du Nord et du Canada⁹⁰,
- d'établir un ensemble de préconisations et de pistes d'actions afin d'accroître la compétitivité de la France sur la filière du tourisme à vélo face à ses concurrents.

1. Des destinations concurrentes mais encore peu structurées

La bonne notoriété touristique globale de l'Italie et de l'Espagne compense leurs faiblesses actuelles en matière d'offre et de promotion.

Une organisation administrative décentralisée qui ne favorise pas le développement de politiques globales sur le vélo

En Italie et en Espagne, l'organisation administrative est caractérisée par une forte décentralisation. Bien que le développement de la pratique du vélo soit soutenu par la structuration de quelques itinéraires phares ainsi que par des aménagements en espace urbain, ce contexte de régionalisation constitue un frein quant à la mise en place de réelles politiques globales et nationales sur le sujet du vélo.

Une offre de tourisme à vélo non homogène au niveau national

Dans ce contexte de régionalisation, l'offre d'itinéraires cyclables apparaît à ce jour hétérogène dans chacun de ces deux pays et globalement peu développée. Bien que certaines localités (régions, communautés autonomes, provinces) se soient saisies des compétences qui leur sont conférées pour développer une offre de tourisme à vélo, cela reste encore une tendance minoritaire.

S'ajoutant à ce manque de stratégie globale, la situation économique et le manque de fonds freinent le développement d'un véritable réseau de pistes cyclables à l'échelle nationale.

Il en résulte une insuffisance et une faible homogénéité et visibilité des prestations le long des pistes (restauration, hébergement, location de vélo...), dont la mise en réseau reste aussi à améliorer. La sécurité de la circulation des vélos le long des pistes cyclables constitue également un point de faiblesse, en Italie comme en Espagne, et est perçue négativement par les Espagnols et les Italiens.

⁹⁰ Publication « Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France ». Atout France - 2012.

Une offre VTT plutôt développée

En revanche, l'offre vélo se caractérise également par des produits VTT bien développés dans ces deux pays (en termes d'infrastructures et d'itinéraires) qui correspond à une pratique répandue chez les clientèles espagnoles et italiennes, à mettre en regard d'une géographie territoriale vallonnée. Bien que ne faisant pas partie du « tourisme à vélo » au sens où l'entend cette étude, cette tendance est intéressante à noter.

Des destinations touristiques reconnues à l'échelle internationale

Les deux pays bénéficient d'une image et d'une notoriété touristiques positives, liées à de nombreux atouts : climat, patrimoine naturel et culturel, oeno-gastronomie...), socles d'un développement touristique ancien et affirmé. Cette attractivité générique constitue la clé de leur positionnement en tant que destination de tourisme à vélo sur les marchés d'Europe du Nord.

Un climat favorable au développement de la pratique du vélo

La conjoncture économique actuelle, l'accroissement du coût de l'essence et la prise de conscience environnementale créent, tant en Espagne qu'en Italie, un climat politique favorable au développement de la pratique du vélo. En Italie, les actions de lobbying en faveur du vélo semblent peu à peu porter leurs fruits auprès des acteurs politiques italiens. En Espagne, le tourisme à vélo, bien que ne faisant pas partie des filières prioritaires actuelles de Turespaña, représente un thème porteur dont les régions se saisissent progressivement.

2. Des marchés de niche mais en croissance

Les marchés italien et espagnol du tourisme à vélo, bien que représentant actuellement de faibles volumes, sont en croissance et résistent bien au contexte de crise économique.

Une pratique du vélo en croissance

L'Espagne et l'Italie connaissent actuellement un développement de la pratique du vélo. Tout comme dans les pays d'Europe du Nord, c'est d'abord la pratique du vélo utilitaire en espace urbain qui s'y est développée du fait de l'amélioration des conditions de pratique, sous l'effet de politiques publiques de restriction de la circulation automobile, d'aménagement de voies cyclables ainsi que d'implantation de systèmes de vélos en libre-service. C'est le développement de cette pratique urbaine et utilitaire qui a ensuite ouvert la voie à une pratique loisir du vélo et a généré un engouement pour le tourisme à vélo.

Un attrait nouveau pour le tourisme à vélo

Face aux marchés matures d'Europe du Nord, qui constituent le socle des clientèles du tourisme à vélo, l'Espagne et l'Italie se positionnent comme des marchés nouveaux pour cette filière : si les volumes d'affaires sont modestes aujourd'hui, la croissance est forte et le potentiel de développement élevé.

Les professionnels italiens et espagnols du tourisme constatent depuis quelques années un attrait nouveau pour le tourisme à vélo. La demande se distingue de celle des marchés d'Europe du Nord. Elle concerne une clientèle :

- nouvelle, novice sur le marché du vélo,
- plus jeune (30 à 50 ans),
- et familiale (en particulier en Italie).

Les clients aspirent à découvrir des destinations touristiques de façon différente grâce au vélo et parfois à la multimodalité (séjours vélo et bateau), sur des itinéraires accessibles à tous.

Une pratique du vélo tournée vers l'international

Les clientèles espagnoles et italiennes pratiquent peu le tourisme à vélo dans leur propre pays (notamment du fait d'infrastructures cyclables souvent peu sécurisées et discontinues) et privilégient les destinations étrangères offrant des conditions de pratiques plus confortables et sûres.

Cet engouement pour le tourisme à vélo est de plus renforcé par la conjoncture économique mondiale qui favorise chez les clientèles espagnole et italienne la recherche de vacances peu onéreuses mais dépaysantes et permettant de partir à l'étranger. Le tourisme à vélo dans des destinations de proximité semble à cet égard constituer un « produit refuge » en raison de son bon rapport qualité-prix. De ce fait, les tour-opérateurs ayant une programmation internationale continuent globalement à afficher de bons résultats et sont optimistes sur l'avenir du marché.

3. La France, une destination vélo reconnue mais concurrencée

Sur les marchés espagnol et italien, les principales destinations françaises de tourisme à vélo constituent des destinations reconnues. Mais la France est concurrencée par certains de ses voisins européens.

Des concurrents européens proches

Prenant en compte cette étude ainsi que les précédents travaux sur les clientèles internationales du vélo⁹¹, les principales destinations concurrentes de la France pour le tourisme à vélo varient selon les marchés :

- **Pour les clientèles du nord de l'Europe (Allemands, Néerlandais, Belges, Britanniques...) et du Canada**, les principaux concurrents de la France sont
 - o l'Espagne,
 - o l'Italie,
 - o l'Autriche.
- **Pour les clientèles du sud de l'Europe (Espagnols, Italiens...)**, les principaux concurrents de la France sont :
 - o l'Autriche
 - o les Pays-Bas (en particulier pour les séjours vélo+bateau),
 - o l'Allemagne.

Une image de la France comme destination de tourisme à vélo globalement similaire en Europe du Nord et du Sud...

L'image de la France en tant que destination touristique (variété des paysages, art de vivre...) constitue son principal atout. La qualité du réseau cyclable (sécurité, signalétique...) est également reconnue.

Parmi les faiblesses, le rapport qualité/prix de l'hébergement et de la restauration est systématiquement cité : la France est perçue comme une destination plus onéreuse que l'Autriche. L'accessibilité en train et en avion de certaines destinations françaises éloignées des marchés émetteurs, tant du nord et que sud de l'Europe, constitue également une faiblesse de l'offre de tourisme à vélo française.

⁹¹ Notamment, l'étude d'Atout France sur les clientèles internationales du tourisme à vélo.

...avec cependant quelques nuances liées aux spécificités des marchés espagnol et italien.

La France étant frontalière de l'Espagne et de l'Italie, la proximité géographique de certaines régions du sud constitue un atout fort, d'autant plus en période de crise économique car elle permet une économie sur le coût du transport.

La non technicité de pratique de la majorité des grands itinéraires proposés constitue une force majeure de l'offre française pour les Espagnols et les Italiens, qui découvrent depuis peu le tourisme à vélo et privilégient une pratique de loisir facile d'accès.

Les clientèles choisissent avant tout leur destination de tourisme à vélo en fonction de sa notoriété touristique. Or, selon les professionnels, en dehors de quelques destinations-phares (Loire à vélo, berges du Canal du Midi notamment...), les autres itinéraires vélo en France souffrent d'un déficit de notoriété auprès des Espagnols et des Italiens bien que proposées dans les catalogues de plusieurs tour-opérateurs. Ce manque de notoriété apparaît comme pouvant être facilement comblé par des actions de promotion et de marketing ciblées.

Enfin, les professionnels rencontrent des difficultés pour identifier les contacts pertinents afin de développer des produits de séjours à vélo en France. En Espagne et en Italie, le tourisme à vélo est une activité récente, portée principalement par des entreprises de petite taille aux moyens humains et financiers limités. De ce fait, les professionnels expriment le besoin d'être accompagnés dans leurs démarches pour identifier des partenaires locaux de confiance susceptibles de leur fournir des prestations packagées de qualité.

4. Quelques pistes d'actions pour améliorer la compétitivité de la destination France

Bien qu'encore marchés de niche à l'échelon international, l'Espagne et l'Italie présentent pour la France des perspectives d'attractivité de clientèles nouvelles, notamment pour les régions du sud, limitrophes de ces deux pays.

Il est donc important pour la France de se positionner dès maintenant sur ces marchés jeunes, d'une part en adaptant son offre aux attentes des clientèles, et d'autre part en valorisant ses atouts concurrentiels.

Mettre en valeur les atouts concurrentiels de la France sur l'offre vélo

La France bénéficie d'une offre d'infrastructures dédiées au vélo, déjà bien développée et ce, sur le long d'itinéraires renommés et continus. Les composantes de ces aménagements représentent de vrais atouts qui mériteraient d'être davantage valorisés, tels que notamment :

- la qualité de construction,
- le confort du revêtement,
- l'harmonisation de la signalétique,
- la sécurité des voies,
- la longueur répondant aux attentes pour des séjours itinérants...)

Développer les prestations pour une clientèle jeune et familiale

L'offre française doit prendre en compte les spécificités de la clientèle espagnole et italienne, plus jeune et familiale que les clientèles habituelles d'Europe du Nord. Cela se traduit notamment par la mise à disposition d'un panel de matériel vélo adapté aux familles (vélos pour enfants, carriole, tandem dissociable parent/enfant...) mais également par une réflexion plus globale sur l'offre en matière d'hébergement, de restauration et d'activités.

Palier le manque de notoriété de certaines destinations

Les professionnels désireux d'élargir leur programmation de séjours vélo en France se heurtent souvent à la méconnaissance de certaines destinations moins connues par les clientèles espagnoles et italiennes⁹². Pour pallier ce déficit de notoriété, il est nécessaire de promouvoir, par le biais d'actions dédiées, la richesse et la diversité de l'offre française.

⁹² Le Périgord, la Dordogne et l'Alsace ont notamment été citées à titre informatif par les tour-opérateurs rencontrés

Construire un positionnement différenciant

En Espagne et en Italie, le positionnement de la France comme destination de tourisme à vélo devrait s'appuyer sur les attributs suivants :

- L'image touristique de la destination France,
- La proximité géographique et la facilité d'accès en voiture,
- La qualité et la sécurité du réseau cyclable.

Améliorer les points faibles de l'offre française

Si les régions du sud de l'Europe sont naturellement plus favorisées, l'accessibilité de certaines régions situées plus au nord par rapport à l'Italie et l'Espagne constitue une piste majeure d'amélioration.

Le rapport qualité-prix des prestations touristiques françaises, considéré comme négatif par les professionnels du tourisme à vélo - tant du nord que du sud de l'Europe - est également un point de faiblesse de la destination France. Il serait intéressant de mener une analyse comparative des offres tarifaires des principaux concurrents sur le marché du vélo, notamment l'Autriche, afin d'approfondir les composantes de l'offre française pour lesquels les différentiels tarifaires avec ses concurrents apparaissent les moins performants.

Accompagner de façon plus personnalisée les professionnels espagnols et italiens du tourisme

Les acteurs institutionnels ont un rôle majeur à jouer pour aider les professionnels à identifier les partenaires locaux de confiance (guides, agences réceptives, loueurs, hébergeurs...). Cette piste d'action implique d'une part de recenser de façon exhaustive et détaillée l'offre vélo d'une destination, d'autre part d'être en capacité de fournir une réponse adaptée et rapide aux demandes des professionnels.

ANNEXES

Annexe 1 :

Synthèse sur les pratiques à vélo en France des clientèles des marchés d'Europe du Nord

Au cours de l'année 2011, Atout France a publié une première étude sur le tourisme à vélo⁹³, consacrée aux clientèles des principaux marchés d'Europe du Nord (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Grande-Bretagne) et du Canada. Les paragraphes ci-dessous en dressent une synthèse.

La France, une destination incontournable du tourisme à vélo

Pour les clientèles internationales des marchés matures d'Europe du Nord et du Canada, la France constitue une destination phare du tourisme à vélo, se plaçant au rang des destinations préférées pour la pratique du vélo. Pour une forte majorité de ces clientèles, la pratique du vélo n'est généralement pas une fin en soi mais un moyen agréable de découvrir, voire de redécouvrir, des territoires à travers un mode de déplacement doux favorisant les échanges avec les habitants.

Certains atouts de la France sont très appréciés par les clientèles d'Europe du Nord et du Canada, tels que notamment :

- un bon réseau d'infrastructures cyclables développé à l'échelle du pays et intégré pleinement aux itinéraires EuroVélo,
- la diversité des territoires permettant un réel dépaysement selon la destination de séjour,
- le charme et le cadre de vie à la française via la gastronomie, les vins et les produits du terroir,
- un riche patrimoine historique permettant d'agrémenter le séjour à vélo par des visites culturelles complémentaires,
- une situation géographique rendant le pays facilement accessible pour les clientèles européennes des marchés proches...

Des attentes pour un service de meilleure qualité

Les touristes à vélo d'Europe du Nord et du Canada sont des initiés du vélo et des connaisseurs de la France. Leurs exigences en termes de prestations et de confort au cours du séjour sont prononcées. Ils expriment des attentes fortes quant à la qualité de l'accueil, ainsi que des produits et prestations dédiés à leur pratique. Leurs attentes portent sur :

- une meilleure prise en compte des besoins liés à la pratique du vélo (sécurité, location de vélo, transport des bagages...)
- la qualité de l'ensemble des prestations touristiques composant le séjour à vélo (hébergement, restauration, activités annexes...),
- l'homogénéité de ces prestations, leur disponibilité (horaires et jours d'ouverture...) et leur répartition cohérente tout au long de l'itinéraire suivi.

Ces exigences de qualité sont par ailleurs en phase avec le fort pouvoir d'achat de ces clientèles.

⁹³ Publication « Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France ». Atout France - 2012.

Malgré les efforts réalisés par les prestataires touristiques et les organismes institutionnels français au cours des dernières années, le niveau de satisfaction des clientèles est souvent mitigé lors de leur séjour en France. Ces éléments confortent la nécessité de poursuivre les efforts de structuration de la filière qui sont actuellement en cours, notamment dans le cadre de la démarche nationale France Vélo Tourisme.

Une concurrence des marchés proches

Ces différents points de faiblesse altèrent la compétitivité de la France sur le tourisme à vélo face à la concurrence de plus en plus marquée de nouvelles destinations qui se structurent avec succès sur cette filière : l'Espagne, l'Italie mais aussi l'Autriche ou certains pays de l'Europe de l'Est tels que la Croatie, la Hongrie ou encore la Grèce.

Ces nouvelles destinations offrent aux clientèles d'Europe du Nord et du Canada un cadre agréable et des conditions de pratique du vélo similaires à celles développées en France pour un rapport qualité/prix plus avantageux.

De nouvelles tendances à prendre en compte

L'analyse réalisée sur les cinq marchés a enfin permis de mettre en lumière des bonnes pratiques et des nouvelles tendances pour le tourisme à vélo, de nature à renouveler les produits tourisme à vélo en France et à élargir les cibles de clientèle.

D'une part, des bonnes pratiques sur les itinéraires locaux, dont la France pourrait s'inspirer pour l'avenir. Rappelons ainsi, par exemple :

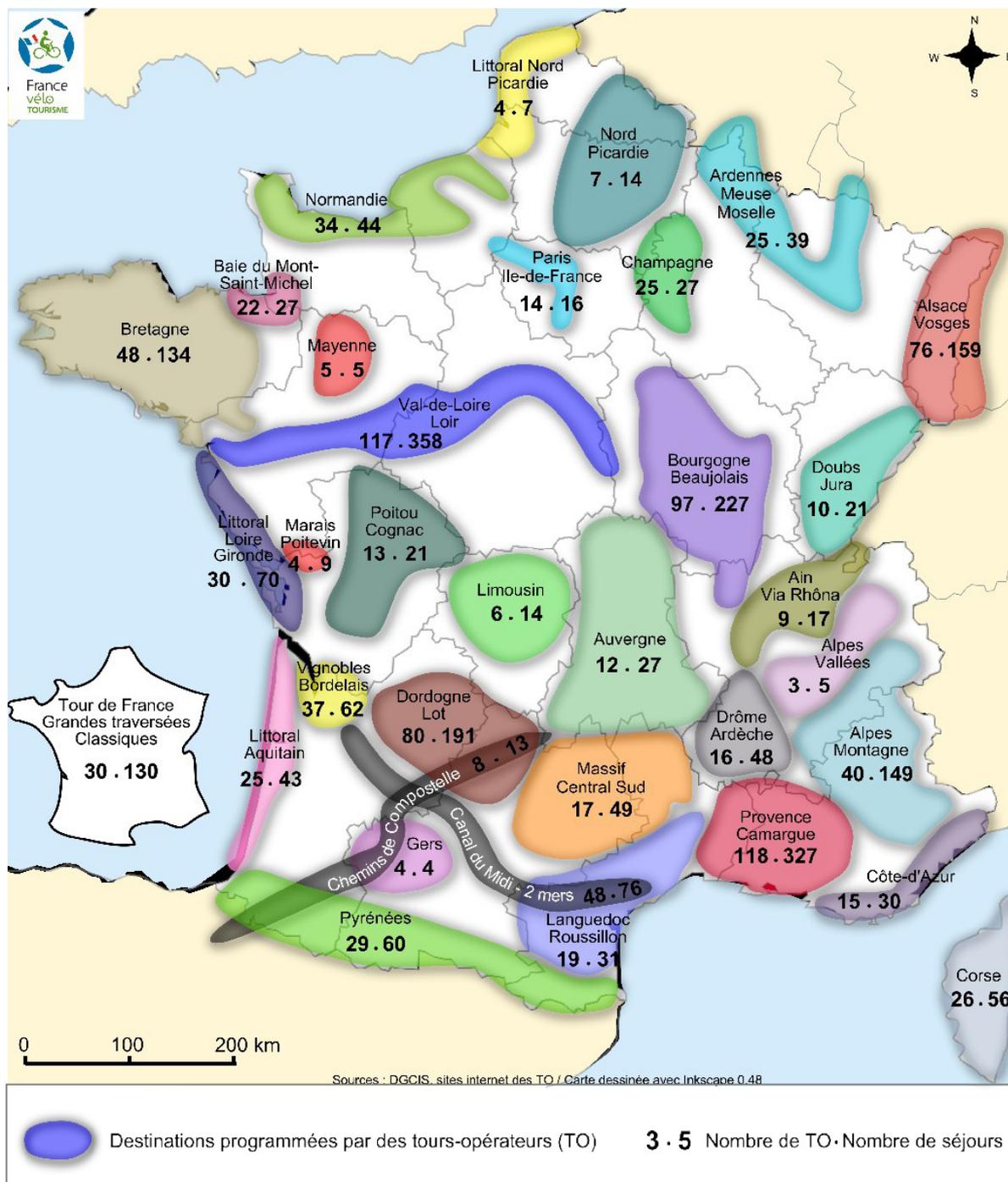
- Les **cafés-vélo**, offrant un cadre confortable, accueillant et sécurisé aux touristes à vélo pour réaliser des pauses lors de leur parcours.
- Le **maillage complet des itinéraires cyclables** où des bâtiments de patrimoine historique voués à la destruction (gares, maisons forestières, maisons éclusières...) peuvent être utilement reconvertis en points d'accueil et de services pour les touristes à vélo.
- L'**intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport** qui facilite l'itinérance, en permettant d'emporter facilement les vélos à bord de la plupart des autres modes de transport et en offrant la possibilité de stationner les vélos dans des espaces sécurisés en gare.

D'autre part, de nouvelles tendances émergent sur le marché du tourisme à vélo, qu'il est d'ores et déjà nécessaire d'intégrer dans les séjours proposés aux clientèles. Citons, à titre d'exemple :

- Les **séjours combinés** alliant la pratique du vélo avec des activités annexes, telles que la navigation fluviale, la découverte de la gastronomie et des vins français, la visite du patrimoine, le bien-être.
- Les **séjours semi-itinérants**, également appelés « *en étoile* » ou « *en marguerite* », qui offrent une pratique du vélo sur des boucles d'itinéraires entrecoupée de moments de repos à destination.
- Les **city-breaks à vélo** qui permettent d'arpenter les destinations urbaines à un nouveau rythme.
- Les **séjours familles** adaptés à la pratique du vélo par les enfants.
- Les **vélos à assistance électrique (VAE)** pour lesquels les attentes des clientèles des pays du Nord de l'Europe sont en croissance.

Annexe 2 :

Carte de la programmation des destinations françaises de tourisme à vélo par les tour-opérateurs français et internationaux



*Source : Séjours à vélo des tour-opérateurs en France en 2011 – Enquête DGCIS – S.Baholet, C.Vocher.
Méthode : Enquête menée du 5 au 30 août 2011 à partir des sites Internet de la majorité des tour-opérateurs sur les principaux pays émetteurs vers la France pour le tourisme à vélo, via un processus d'identification par mots-clés.*

Annexe 3 :

Liste des ressources documentaires consultées

Pour chaque pays, les études nationales ou locales consultées ont été les suivantes :

ESPAGNE	ITALIE
Fondation des chemins de fer espagnols (FFE) Inventaire et diagnostic des infrastructures non motorisées d'Espagne 2005-2006	Ministère des Transports Etude de faisabilité d'un réseau cyclable national 2001
Secrétariat Général du Tourisme Baromètre annuel du vélo en Espagne (rapport réalisé par le cabinet GESOP) Juillet 2011	Fédération Italienne des Amis de la Bicyclette (FIAB) Etude sur l'utilisation de la bicyclette en Italie 2011
Observatoire des « Chemins Naturels (OCNIM) » Etude de la Viabilité et du tracé des itinéraires Eurovelo en Espagne 2010	Observatoire provincial du tourisme de Trente Analyse de la fréquentation des pistes cyclables de la région 2010
Secrétariat Général du Tourisme Etude de la faisabilité et la viabilité d'un produit cyclotourisme pour les « voies vertes » (rapport réalisé par le cabinet Mercodès « <i>Mercado, Comunicación y Desarrollo S.L</i> ») 2007	Consortium Pedalitalia Etat des lieux du secteur du tourisme à vélo en Italie (étude réalisée dans le cadre d'un projet interrégional de développement de l'offre pour les régions du Frioul-Vénétie-Julienne, de la Lombardie et de la Toscane) 2006
Province de Bidasoa Fréquentation et satisfaction des usagers de la « voie verte de Bidasoa » 2011	Observatoire Unioncamere Ismart Rapport sur la pratique des sports en Italie 2010-2011
Rutas Pangea (TO spécialisé vélo) Etude sur l'évolution des séjours de tourisme à vélo à partir de leur propre expérience 2010	Fédération Italienne des Amis de la Bicyclette (FIAB) Enquête sur l'utilisation des voies de chemins de fer reconverties par les cyclistes 2011
Ministère de l'Industrie, du Tourisme et du Commerce Bilan du vélo en libre-service en Espagne 2011	
Confédération des consommateurs et usagers (CECU) Rapport sur les services de location de vélo dans 10 grandes villes espagnoles Juin 2011	

Annexe 4 :

Liste des entretiens réalisés

Dans chacun des pays, des entretiens en face-à-face ou par téléphone ont été réalisés avec les interlocuteurs suivants :

ESPAGNE	ITALIE
AEVV (Association Européenne des Véloroutes et « voies vertes ») Mercedes Munos, directrice	FIAB (Fédération des amis de la bicyclette) Giulietta Pagliaccio, vice présidente Giuseppe Merlin, directeur de la FIAB Giulia Cortesi, chargée d'études
FEE (Fondation des chemins de fer espagnols) Carmen Aycart, directrice des activités nature et des « voies vertes » Arantxa Hernandez, responsable des études et de la communication concernant les « voies vertes »	ENIT (Agence nationale du tourisme) Giandomenico Tucci, directeur de la programmation et de la communication
IMBA (Association Internationale de VTT) Victor Tarodo, vice-président	Touring Club Italiano Iacoppo Zurlo, responsable projet Parco Cicloturistico dei Navigli
Consortium des « Voies Vertes de Gérone » Gerard Darnés, directeur du consortium	Région Emilie Romagne Laura Schiff, responsable des projets vélo
Office d'Accueil des Pèlerins de Saint-Jacques de Compostelle Eduardo Perez, coordinateur de l'office	Movimento Lento Alberto Conte, Président et consultant spécialisé dans le tourisme durable
Rutas Pangea (TO vélo et randonnée) Jesus Blázquez, directeur	TESAF (laboratoire de mobilité Université de Padoue) Diego Gallo, chercheur
Viajes Activos - Senderos Y Pueblos (TO nature active) Jaime Bartolomé, directeur	MondoBici (TO vélo) Guglielmo Masala, Directeur technique
Bravo Bike (TO spécialisé vélo) Kaspar Winteler, fondateur	Jonas (TO nature active) Luca Magrin, Manager fondateur
Bike Spain Tours (TO spécialisé vélo) Pablo Muñoz, Directeur exécutif Paula González, directrice de la programmation	Girolibero (TO nature active) Elena Riatti, Chargée de programmation
Exode Viatges / Exode Bike (TO nature active) Sandra Cavall, responsable du Département Vélo	Ediciclo (éditeur de guides touristiques vélo) Lorenza Stroppa, responsable relation presse Vittorio Anastasia amministratore
Viatges Alemany (TO généraliste et TO vélo) Lourdes Alemany, directrice	Journaliste Silvana Rizzi, journaliste spécialisée dans les voyages et cyclotouriste
	Consultant Nicola Checcarelli, consultant pour la région Ombrie pour le projet de cyclotourisme
	Eventi ciclismo (agence d'événementiel vélo) Francesco Rosanda, responsable marketing



rendezvousenfrance.com

Crédits Photos :

Consortio Vias Verdes de Girona

Gremi d'Hotels de Barcelona

Angelo Amboldi

GiroLibero

Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France : Etude des marchés espagnol et italien

Dans un marché en très forte croissance, la France constitue la seconde destination européenne de tourisme à vélo en nombre de séjours derrière l'Allemagne, en disposant d'une offre à la fois dense et reconnue.

Elle demeure néanmoins de plus en plus concurrencée par d'autres destinations, notamment d'Europe du Sud.

Complétant les analyses précédentes portant sur l'Europe du Nord et le Canada, ce nouveau guide est centré sur l'Espagne et l'Italie, deux marchés émetteurs constituant des destinations concurrentes de la France sur cette filière.

Il propose une analyse de l'offre tourisme à vélo dans ces deux pays et décrypte les attentes et comportements de consommation de leurs clientèles. L'enjeu est de mieux positionner l'offre française sur ces marchés en forte évolution tant en volume qu'en canaux de commercialisation.

ATOUT FRANCE

79-81 Rue de Clichy • 75009 PARIS

Tél +33 (0)1 42 96 70 00 • Fax +33 (0)1 42 96 70 11

www.rendezvousenfrance.com

www.atout-france.fr

En partenariat avec

