

LE VÉLOTOURISME OU CYCLOTOURISME EN BELGIQUE



Etude d'intérêts – Le voyage à vélo en Wallonie est-il une opportunité à développer pour une organisation comme Pro Velo ?

Service Tour & Event

Juin 2017

Réalisation et Rédaction :

Dimitri DIDIER

Sous la coordination de :

Marie SECRETANT

Pro Velo





TABLE DES MATIERES

TABLE DES SIGLES :	3
TABLE DES FIGURES :	4
INTRODUCTION :	5
I. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU VOYAGE À VÉLO POUR LE TERRITOIRE : LE MARCHÉ.....	10
A. Estimation des retombées économiques du cyclotourisme	10
B. Le vélotourisme et les transports en commun	11
C. Saisonnalité	12
D. Autres impacts du cyclotourisme.....	13
II. PROFIL ET COMPORTEMENT DU VOYAGEUR À VÉLO : LA DEMANDE.....	13
A. Caractéristiques principales des voyageurs à vélo.....	13
B. Composition des groupes	14
C. Budget du voyageur à vélo.....	14
D. Moyens d'hébergements privilégiés.....	15
E. Transports choisis pour atteindre la destination	16
F. Conclusion intermédiaire	17
III. CARACTÉRISTIQUES DU VOYAGE À VÉLO : L'OFFRE.....	18
A. Durée moyenne et distance parcourue	18
B. Planification de l'itinéraire	18
C. Matériel utilisé et ouverture à un nouveau public	19
D. Critères de décision pour l'offre cyclotouristique.....	20
E. Orientation pendant le voyage à vélo	21
F. Conclusion intermédiaire	22
IV. LA DESTINATION BELGIQUE DANS L'OFFRE CYCLO-TOURISTIQUE EUROPÉENNE.....	23
A. Contexte et introduction.....	23
B. Liste des tour-opérateurs proposant la destination Belgique	24
C. Voyages à vélo : quels services proposer, à quels prix ?.....	26
D. La Wallonie à vélo : entre challenge et opportunité.....	27
CONCLUSION	28
BIBLIOGRAPHIE :	29
ANNEXES.....	34



TABLE DES SIGLES :

- ADFC : Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club = Association des utilisateurs du vélo comme mode de déplacement en Allemagne
- ASBL : association sans but lucratif
- BMJ : Budget moyen journalier
- DB : Deutsche Bahn – Compagnie ferroviaire nationale allemande
- DP : Demi-pension
- ECF : European Cyclists Federation
- EV : Euro Velo route
- LF-routes : Landelijke Fietsroutes, itinéraires longues distance nationaux aux Pays-Bas
- OMT : organisation mondiale du tourisme
- PSA : plan stratégique d'actions
- SNCB : Société nationale de chemin de fer belge
- SNCF : Société nationale du chemin de fer – Compagnie ferroviaire nationale française
- TO : Tour-opérateur
- VAE : Vélo à assistance électrique
- VTC : Vélo tout chemin (entre le vélo tout chemin ou vélo de montagne et le vélo de ville)



TABLE DES FIGURES :

Figure 1 : Définition du cyclotourisme	6
Figure 2 : Principaux marchés touristiques de la Wallonie	8
Figure 3 : Principaux marchés touristiques de la Flandre	8
Figure 4 : Principaux marchés touristiques de Bruxelles-capitale	9
Figure 5 : Estimation des retombées économiques du cyclotourisme en Europe	11
Figure 6 : Comparaison entre la saisonnalité du tourisme traditionnel en Belgique et le tourisme à vélo en Europe avec les données des nuitées.	12
Figure 7 : Comparaison entre les différents budgets moyens des voyageurs à vélo selon le type de profil	15
Figure 8 : Types d'hébergements sollicités par les touristes à vélo (profil itinéraire)	16
Figure 9 : Moyens de transport utilisés pour rejoindre la destination cyclable	16
Figure 10 : Moyens de planification les plus utilisés pour préparer son itinéraire en France et en Suisse	18
Figure 11 : Utilisation du vélo à assistance électrique sur le réseau national néerlandais	20
Figure 12 : Critères rentrant en jeu pour le choix d'un itinéraire cyclotouristique en France (2015)....	21
Figure 13 : Moyens d'orientations les plus utilisés pendant l'itinéraire cyclo-touristique en France et en Allemagne	22
Figure 14 : Destinations les plus proposées par les TO.....	25



INTRODUCTION :

Le cyclotourisme, autrement désigné par les termes de « voyage à vélo » ou de « vélotourisme », est un phénomène qui revêt un intérêt croissant partout en Europe. Cette nouvelle forme de tourisme, plus respectueuse de l'environnement, intègre les enjeux sociaux de la transition énergétique et redonne au vélo une nouvelle influence qui s'était atténuée avec la démocratisation de la voiture individuelle dans les années 1950.

N'écartant pas l'usage utilitaire du vélo, comme mode de déplacement écologique aux nombreux bienfaits, le cyclotourisme admet davantage un motif récréatif. L'usager profite du vélo pour découvrir l'environnement qui l'entoure et/ou des contrées plus lointaines. Culture et sport-santé sont des composantes essentielles de ce tourisme, déclinable selon plusieurs critères. En effet la durée du voyage, la distance couverte ou encore le type de matériel utilisé peuvent rapprocher l'usager d'un profil ou d'un autre.

Il n'existe pas à ce jour de définition universelle du cyclotourisme et de ses différents usages. Cependant, en parcourant les quelques études nationales et les analyses plus locales de fréquentation des routes, il est possible de distinguer et de classer les usagers de la bicyclette selon cinq typologies formellement identifiables et assimilables de tous : l'usager utilitaire, l'usager excursionniste, l'usager sportif, le cyclotouriste excursionniste et le cyclotouriste itinérant.

D'abord, **l'usager utilitaire** est un individu qui se déplace pour des motifs préalablement déterminés ; il peut s'agir aussi bien de migrations pendulaires¹ que de déplacements plus singuliers mais toujours avec un but perceptible et pour une durée inférieure à une journée. Ensuite, **l'usager excursionniste** roule lui pour le plaisir et à des fins de découverte, pour une durée égale ou inférieure à une journée, mais il ne passe pas de nuitée à l'extérieur de son lieu principal de résidence. Enfin, **l'usager sportif** utilise le vélo comme un moyen de faire du sport et il est à la recherche de performances. Les trois typologies d'usagers de la bicyclette précédemment cités n'intègrent pas la définition du cyclotourisme, comme il convient de le remarquer dans la figure 1 ci-après.

Un cyclotouriste n'a pas de palmarès, il n'a que des souvenirs. Suivant cette observation, il n'est en effet pas imaginable d'intégrer l'usager sportif dans la définition du cyclotourisme même s'il peut pratiquer un acte touristique durant son circuit. Le tourisme est par ailleurs le principe fondateur du voyage à vélo et en cela, il est essentiel de rappeler sa définition, émanant de l'OMT² (Organisation mondiale du tourisme) en 2008 :

« Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires. Ces personnes sont appelées des visiteurs (et peuvent être des touristes ou des excursionnistes, des résidents ou des non-résidents) et le tourisme se rapporte à leurs activités, qui supposent pour certaines des dépenses touristiques. Le tourisme a donc des

¹ La migration pendulaire désigne les déplacements journaliers de la population entre le lieu de domicile et le lieu de travail ou de scolarité. <http://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-deplacement-pendulaire-6069/>, consulté le 31/05/2017

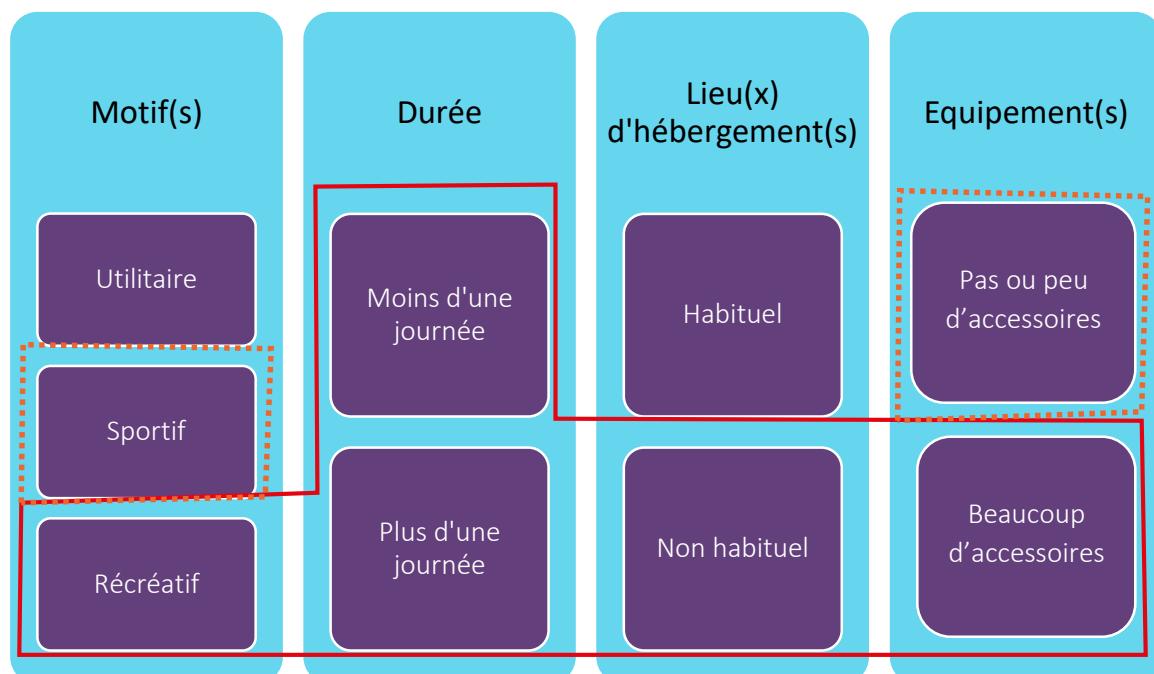
² Définition consultable dans son intégralité à l'adresse suivante :
<http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>, consulté le 31/05/2017



répercussions sur l'économie, sur l'environnement naturel et bâti, sur la population locale de la destination et sur les touristes eux-mêmes. »

Le cyclotourisme, par extension, désigne donc les personnes se déplaçant en vélo hors de leurs repères habituels pour différents motifs, qu'ils soient d'ordre personnels ou professionnels. A partir de là, il est possible de différencier deux autres typologies d'usagers de la bicyclette, qui intègrent pour leur part, la définition du vélotourisme. Le **cyclotouriste excursionniste** d'abord, qui comme l'usager excursionniste roule pour le plaisir et pour une durée égale ou inférieure à une journée mais qui passe une ou plusieurs nuit(s) en dehors de son lieu de résidence et le **cyclotouriste itinérant**, qui entreprend un voyage à vélo et qui change de lieux de séjour durant son itinéraire (cf figure 1).

Figure 1 : Définition du cyclotourisme



Définition du cyclotourisme



Définition élargie du cyclotourisme où la pratique sportive est perçue comme non-prioritaire

Réalisation : Dimitri DIDIER

L'objectif de cette étude de marché est d'appréhender les retombées économiques du cyclotourisme afin de développer les voyages à vélo en Belgique et surtout en Wallonie. Quel est le comportement du cycliste ? Quelles sont ses attentes en matière de services ? Comment doit être planifié l'itinéraire pour rencontrer les attentes et les besoins du public ? Comment doit-être commercialisée l'offre ? Ce sont tant de questions auxquelles cette étude va s'appliquer à apporter une réponse.

Le voyage à vélo constitue-t-il une opportunité commerciale ?

En l'absence de données officielles sur le tourisme à vélo dans le territoire belge, autant en Flandre, dans la région bruxelloise ou bien encore en Wallonie, la méthode utilisée pour réaliser cette étude est celle de la comparaison. Le tourisme en vélo, bien qu'en essor dans la plupart des pays européens, est observé et pratiqué à des portées très différentes. En Allemagne par exemple, en 2015, ce sont plus de



4,5 millions d'usagers qui ont entrepris un voyage à vélo d'une durée supérieure à 3 nuits, ce qui représente plus de 31,5 millions de nuitées, soit 10% des nuitées totales du tourisme intérieur allemand³! A l'inverse, dans les pays européens de l'est comme la Roumanie ou la Pologne, cette nouvelle forme de tourisme est encore très peu développée et peu de données sont communiquées et disponibles. Cependant, il est raisonnable d'imaginer que la situation va évoluer dans les années à venir avec des politiques vélo européennes et nationales de plus en plus ambitieuses et des infrastructures et des itinéraires transnationaux qui gagnent en popularité à l'instar des EuroVelo routes, promues par un programme financé par la Commission Européenne.

Pour appréhender au mieux les retombées économiques du tourisme à vélo en Belgique et les problématiques précédemment citées, le choix de la méthode s'est portée sur des études européennes, nationales et locales récentes avec des données cohérentes qui s'appuient sur un nombre et une variété satisfaisants de répondants et des choix judicieux en termes de méthode et de calcul utilisés. Le Parlement Européen a par ailleurs déjà commandé une étude sur l'analyse du marché du tourisme à vélo et les « chances de développement d'un réseau de cyclotourisme à travers l'Europe » en 2009⁴. Une étude complète qui a été actualisée en 2012 et qui constitue un référent solide pour saisir les opportunités du secteur et le comportement de ses usagers. Toutefois, cette recherche décrit une tendance globale et ne s'intéresse pas aux spécificités des pays étudiés à l'instar de régions, ou de systèmes fédéraux plus ou moins enclins à la pratique du vélo ou d'usagers avec des attitudes versatiles.

Ainsi, le parti pris a été de s'intéresser à des données postérieures à la publication actualisée de l'étude du Parlement Européen. En effet, les analyses datant d'avant 2012 ont été pour la plupart reprises dans le rapport du Lumsdon, Weston & all et elles sont à actualiser et décrivent désormais plus une tendance que la situation réelle. Les observations nationales ont alors été privilégiées pour renseigner cette étude de marché, dans le cas où la définition du cyclotourisme choisie est mentionnée, que l'échantillon de répondants est suffisant et que la nature des interrogations revêt un intérêt pour cette présente étude. En l'absence de données nationales pour le cyclotourisme, ce sont les enquêtes émanant d'organismes nationaux possédant la qualité de « centre national de coordination »⁵ qui ont été traitées. Enfin, quand les données ne sont pas accessibles par l'une des méthodes précédemment citées, ce sont les analyses de fréquentation des routes locales qui ont été examinées à condition qu'il soit possible d'obtenir plusieurs études pour dégager une tendance nationale se rapprochant de la réalité et que là encore la définition du cyclotourisme, l'échantillon des répondants et la nature des interrogations soient pertinents.

L'essentiel du marché du cyclotourisme européen est dominé par des pays ayant déjà une politique touristique forte à l'instar de la France, de l'Allemagne et du Royaume-Uni mais on y retrouve aussi des pays comme la Suède, la Suisse ou les Pays-Bas. Ces six pays concentrent la part la plus importante des recettes du secteur (plus de 63% sur les 28 pays inclus dans l'étude), estimées à 43,94 milliards d'euros⁶ par l'étude du Parlement Européen. L'étude intègre à la fois les recettes des cyclotouristes excursionnistes et itinérants mais aussi le profil des excursionnistes, exclus de la définition du vélotourisme.

³ Données issues des rapports de l'ADFC en 2016, 2015 et de la communication presse, consultable à l'adresse suivante : <http://www.adfc.de/presse/pressemittelungen/adfc-radreiseanalyse-11-prozent-mehr-radurlauber/>, consulté le 01/06/2017

⁴ L.Lumsdon, R.Weston & all, Le réseau européen d'itinéraires cyclables Euro Velo, Poldep-cohesion (2009), p5

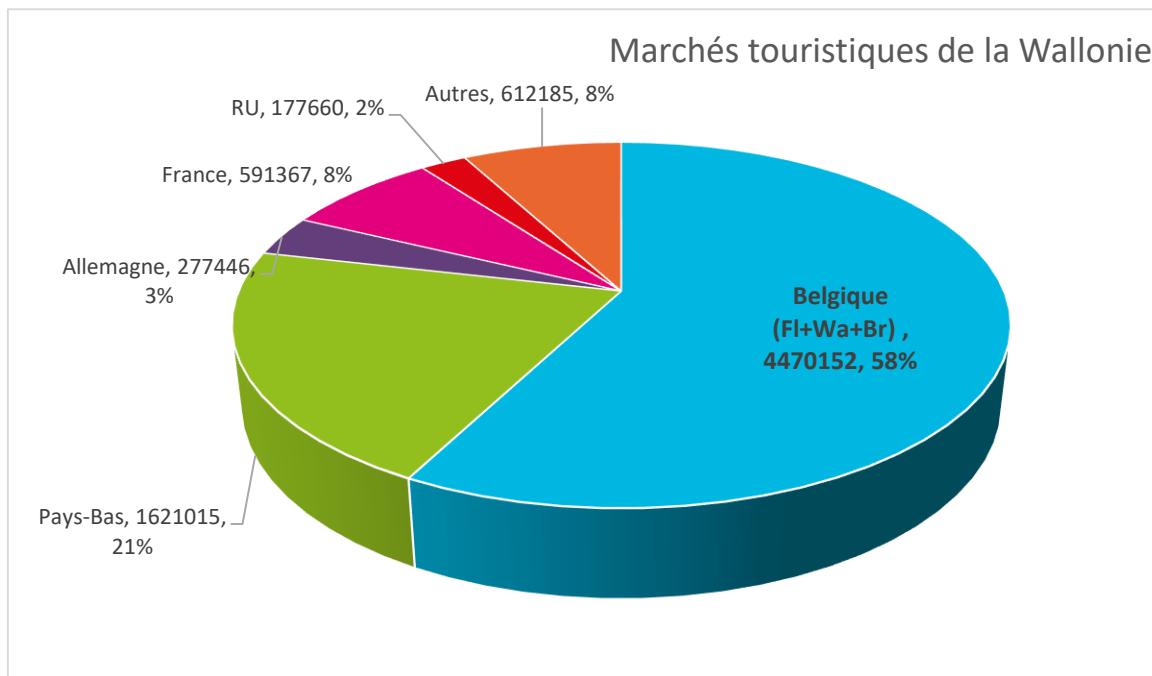
⁵ Les centres nationaux de coordination sont des organismes reconnus par ECF comme ayant la légitimité et la fiabilité de synchroniser les données au niveau national et de les communiquer. La liste est consultable à ce lien, rubrique « pays » : <http://www.eurovelo.com/fr/ecf>, consulté le 01/06/2017

⁶ L.Lumsdon, R.Weston & all, Euro Velo Le réseau européen d'itinéraires cyclables, Poldep-cohesion (2012), p42



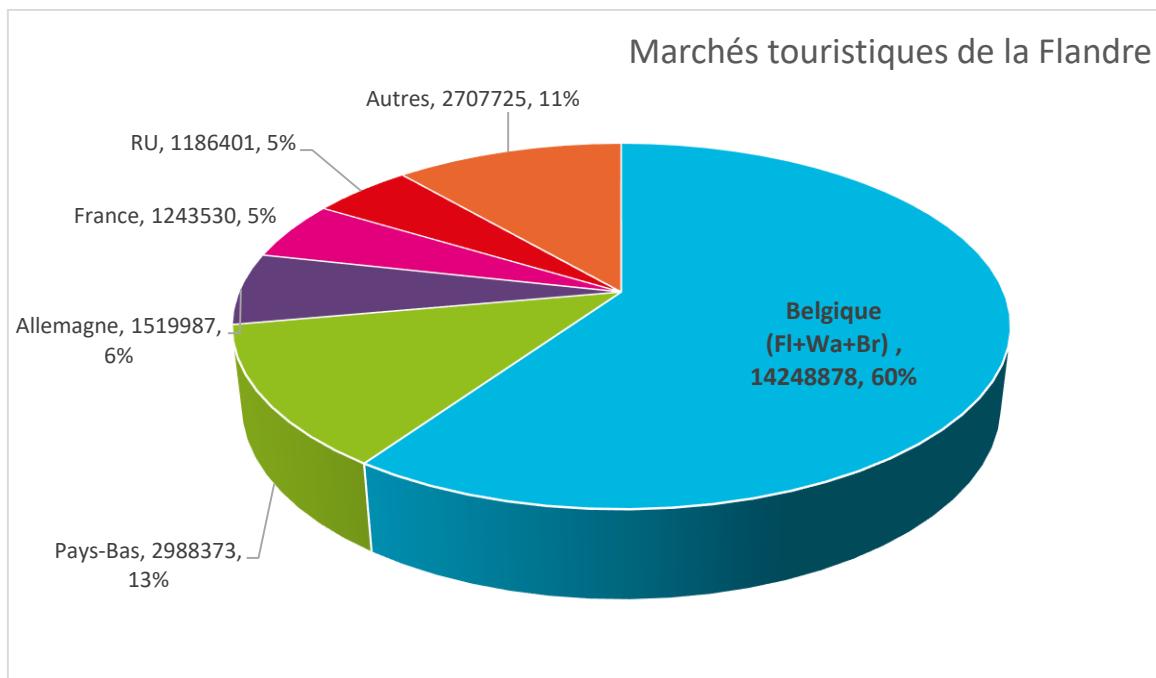
Une autre caractéristique propre au cyclotourisme est la proximité géographique des usagers qui empruntent le parcours. Ainsi, si un itinéraire cyclo-touristique vient à être tracé en Belgique, le cœur de cible sera le public belge qu'ils soit issu de la région wallonne, flamande ou bruxelloise et les pays voisins à savoir la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Cette tendance, très marquée pour l'univers du vélo, se vérifie dans une moindre mesure, dans le secteur du tourisme. Ainsi, les principaux marchés touristiques émetteurs en Wallonie en 2016 sont dans l'ordre la Belgique (Wallonie + Flandre + Bruxelles capitale – 4,47 millions de nuitées), les Pays-Bas (1,62 millions de nuitées), la France (591 367), l'Allemagne, et le Royaume-Uni (cf figure 2). En Flandre, la situation est pratiquement identique. Selon les données Horeca de 2016, le duo de tête est le même que pour la Wallonie avec les belges (14,2 millions de nuitées) et les Pays-Bas (2,9 millions). Suivent ensuite l'Allemagne (1,5 million), la France et le Royaume-Uni (figure 3). Pour la région de Bruxelles Capitale, la situation est semblable même si le caractère international se vérifie davantage : en 2016, après les belges (1,07 million de nuitées), la France constitue le premier marché étranger émetteur avec 626 810 nuitées ; suivent ensuite le Royaume-Uni (403 289), l'Allemagne et l'Espagne (figure 4).

Figure 2 : Principaux marchés touristiques de la Wallonie



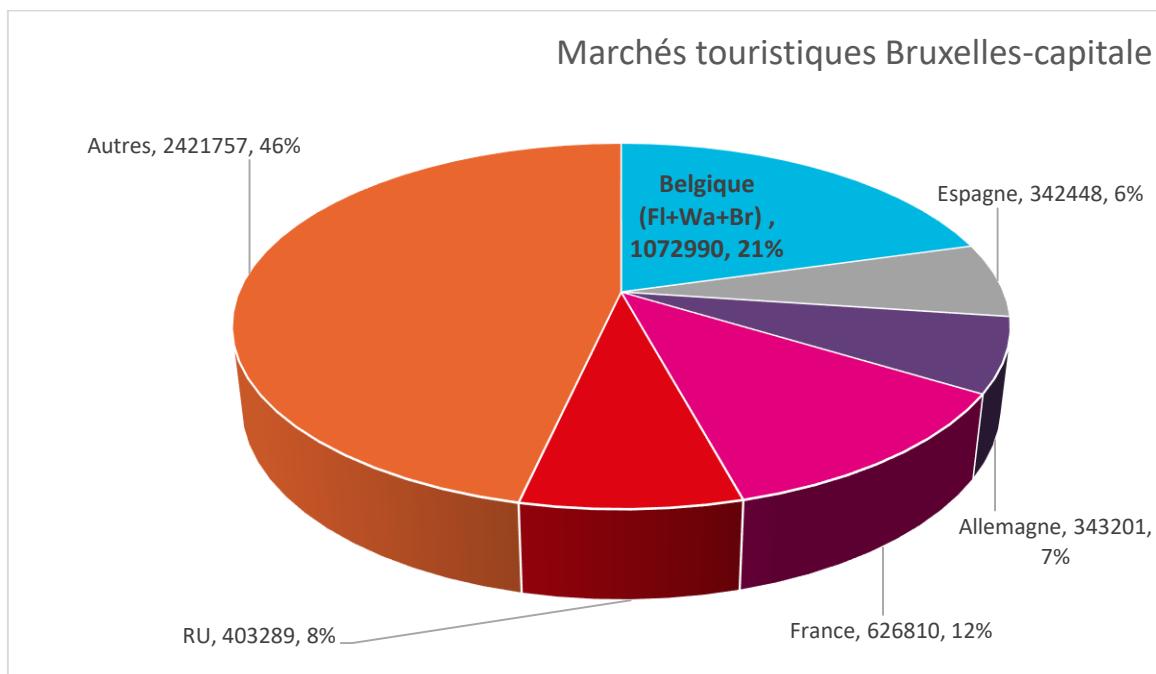
Source : Horeca 2016 Réalisation : Dimitri DIDIER

Figure 3 : Principaux marchés touristiques de la Flandre



Source : Horeca 2016 Réalisation : Dimitri DIDIER

Figure 4 : Principaux marchés touristiques de Bruxelles-capitale



Source : Horeca 2016 Réalisation : Dimitri DIDIER

Ainsi en croisant les données des principaux marchés touristiques émetteurs et les données relatives aux pays les plus enclins à la pratique du vélo pendant les vacances, il est possible d'établir un profil cyclo touristique raisonnable et pertinent pour le marché belge (Wallonie, Flandre et région bruxelloise). Les données du vélotourisme en France, Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas et Suisse vont par conséquent être étudiées dans cette étude pour évaluer les retombées économiques. De plus, les résultats d'une enquête sur les habitudes et les aspirations des vélotouristes en Belgique lancée en juin 2017, viendront compléter cette étude de marché et mieux cerner le profil du voyageur à vélo dans les territoires flamand, wallon et bruxellois.



I. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU VOYAGE A VÉLO POUR LE TERRITOIRE : LE MARCHE

A. Estimation des retombées économiques du cyclotourisme

Le cyclotourisme est à la fois vecteur de retombées économiques directes et indirectes importantes. Pour saisir la pluralité de ces retombées, il faut parvenir à adopter un point de vue fixe, car là encore, les impacts sont différents selon que l'on conçoit la perspective du territoire. Concrètement, un produit cyclo-touristique commercial garantira des recettes directes constantes, qui dépendront des services inclus dans le package (hébergement, location d'un vélo, itinéraire de voyage et informations touristiques, ...) mais aussi indirectes et qui dépendent des comportements des usagers. Un cyclotouriste n'ayant pas fait le choix de réserver un restaurant par un intermédiaire, pourra ainsi par exemple s'arrêter dans un établissement sur le parcours pour manger, mais aussi faire quelques emplettes dans un commerce local pour son pique-nique, ou encore se déplacer en métro ou en tramway sur une partie de l'itinéraire, ...

Evaluer précisément les retombées économiques du secteur paraît donc très difficile, en sachant en plus, que très peu de données sont disponibles et approuvées aux niveaux national et européen. Cependant, il est possible d'avoir une estimation sensée des impacts du vélotourisme en s'appuyant sur le comportement de ses usagers. Ce sont en effet eux qui sont majoritairement responsables des différentes retombées économiques, qu'elles soient directes ou indirectes. Ainsi, les auteurs de l'étude de l'évaluation du marché du cyclotourisme pour le compte du Parlement Européen en 2012 ont élaboré une formule reprenant le nombre d'usagers moyens par pays en le multipliant par la dépense européenne moyenne par jour, à savoir 57,01€ pour le cyclotouriste itinérant et 15,39€ pour l'excursionniste. Le tableau ci-dessous reprend les résultats pour les 28 pays de l'étude, mais aussi pour la Belgique et les cinq pays sélectionnés pour leur proximité géographique et pour le poids du cyclotourisme nationalement.

z



Figure 5 : Estimation des retombées économiques du cyclotourisme en Europe

	Total Europe (28 pays ⁷)	Total en Belgique	Total des 5 pays sélectionnés ⁸ + Belgique	Part des 5 pays + Belgique dans les données à 28
Nombre d'excursions en vélo (d'une durée ≤ à la journée)	2.274 milliards	39 millions	1,4 milliards	61,6 %
Nombre de séjours impliquant le vélo (d'une durée ≥ à deux journées)	20.36 millions	0,21 millions	11,71 millions	57,5 %
Chiffre d'affaires estimé pour les excursions (en €)	35 milliards	600 millions	21,53 milliards	61,5 %
Chiffre d'affaires estimé pour les séjours (en €)	8.94 milliards	90 millions	5,13 milliards	57,4 %

Source : L.Lumsdon, R.Weston & all, Euro Velo Le réseau européen d'itinéraires cyclables, Poldep-cohesion (2012), p42-43

Ces premières estimations témoignent de la vitalité du secteur du cyclotourisme et de l'opportunité pour la Belgique, par sa position géographique, de profiter de l'essor de pays déjà bien engagés dans le voyage à vélo. En effet, plus de 61,5 % des recettes des excursions et 57,4% de celles des séjours dans l'Europe proviennent de pays transfrontaliers de la Belgique ou voisins (Suisse).

B. Le vélotourisme et les transports en commun

Un autre indicateur de la bonne santé du secteur peut être le **nombre réservé de places pour le vélo dans les trains**. En effet, pour se rendre à un itinéraire cyclo-touristique, les usagers ont souvent recours à un moyen de transport différent du vélo. Si l'on peut penser que la voiture a une place primordiale en terme d'intermodalité pour les cyclotouristes, les résultats des différentes enquêtes nationales et locales peuvent surprendre (cf : partie II) et le train et les autres moyens de transport collectifs (bus, tramway, ...) surpassent la voiture individuelle, contrairement au tourisme traditionnel.

SNCF (Société nationale du chemin de fer) et DB (Deutsche Bahn) intègrent ces données dans leurs statistiques et permettent ainsi de suivre l'évolution de la tendance. Ainsi, plus de 58 000 réservations (ticket de train + vélo) ont été faites en 2014 en France pour les trains nationaux et internationaux TGV et Intercités, alors même que le service est très récent et qu'il est payant⁹. En Allemagne, ce service est disponible depuis 2002 et les réservations sont en constante augmentation depuis 2013, après une stabilisation dans les années 2010. En 2016, ce sont plus de 327 694 réservations qui ont été effectuées (258 890 en 2013)¹⁰ dont 59 844 à l'international.

⁷ Liste des pays étudiés consultable : L.Lumsdon, R.Weston & all, Euro Velo Le réseau européen d'itinéraires cyclables, Poldep-cohesion (2012), p42-43

⁸ Pour rappel, ces cinq pays sont : la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Suisse.

⁹ En 2017, l'ajout d'un vélo à la réservation d'un train international est facturé 10€ par la SNCF.

¹⁰ Données issues des rapports ADFC disponibles à cette adresse : <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse>, consulté le 08/06/2017



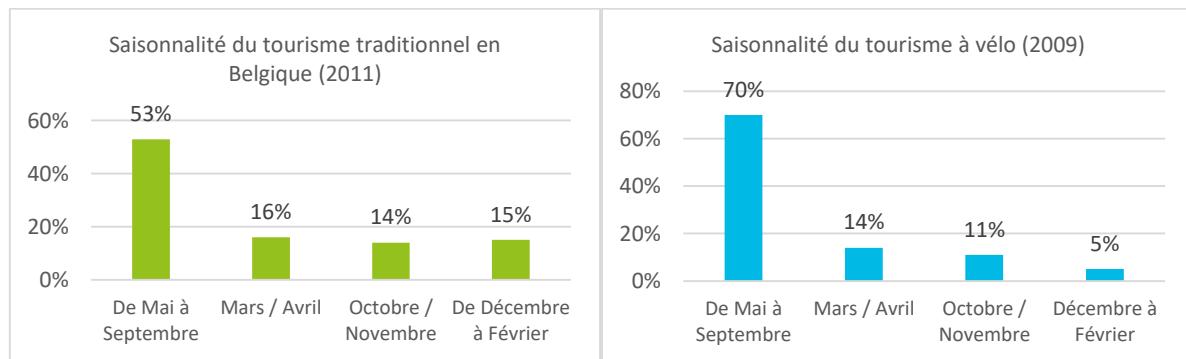
En Belgique, réserver une place pour son vélo est rendu possible par différents dispositifs de la SNCB – une « carte-vélo » (5€) permet d'effectuer un trajet avec sa draisienne et ses éventuels accessoires (charrette enfant, remorque, ...) et le « libre parcours d'un jour » (8€) d'effectuer n'importe quel circuit pendant une journée entière. Certes, l'intention est louable et le prix reste modéré, mais de nombreuses conditions viennent entraver la dynamique. L'embarquement de vélos pendant les heures de pointe est en effet fortement déconseillé et impraticable, il faut faire appel à un contrôleur pour rentrer dans le train au bon endroit (vélo transporté dans le fourgon et non pas dans un wagon traditionnel) et certaines gares ne sont pas accessibles au vélo comme celles de Bruxelles-Central ou de Bruxelles-Chapelle¹¹.

La demande d'emplacements pour le vélo est donc bel et bien existante comme en témoignent les chiffres de la SNCF et de la DB mais l'offre, encore trop peu disposée à accueillir un nombre important de voyageurs à vélo. Un véritable effort doit alors être engagé par les services de transport pour proposer de la place aux cyclotouristes et ainsi assurer l'inter- et la multi-modalité.

C. Saisonnalité

Pour juger des retombées économiques du cyclotourisme, il est important de mettre en évidence les différences de cette forme particulière de tourisme par rapport au tourisme dit « conventionnel » ou « traditionnel ». Il est ainsi possible de se rendre compte que les vélotouristes constituent un public attrayant par de nombreux facteurs. Le premier est la **saisonnalité**. Si on peut penser que la météo et les températures clémentes s'imposent comme les critères de choix pour les cyclotouristes qui favorisent ainsi l'été pour la pratique du vélo, la situation est bien plus composite en réalité comme en témoignent les graphiques ci-après. Les mois de mai à septembre sont les plus propices pour pratiquer le voyage à vélo (**70% contre 53% pour le tourisme traditionnel**) mais la saison s'étale aussi pour près d'un quart des cyclotouristes entre mars/ avril et octobre/ novembre. De plus, la destination choisie influe le facteur de saisonnalité à savoir qu'en Espagne ou en Italie les mois d'été sont peu propices au vélotourisme tandis qu'en Belgique et dans les pays du Nord il s'agit de périodes privilégiées.

Figure 6 : Comparaison entre la saisonnalité du tourisme traditionnel en Belgique (à gauche) et le tourisme à vélo en Europe (à droite) avec les données des nuitées.



Sources : Statbel.be (2011) et Deutscher Tourismusverband.de (2009). Réalisation : Dimitri DIDIER

¹¹ <https://www.provelo.org/fr/rd/documentation/combiner-train-velo>, consulté le 08/06/2017



D. Autres impacts du cyclotourisme

Cette saisonnalité du cyclotourisme s'accompagne de deux caractéristiques importantes : la **durée du séjour** qui apparaît plus de trois fois supérieure à celle du tourisme traditionnel (cf III. : 7,8 jours contre 2,46¹²) et la **diversité des espaces visités** au contraire du tourisme traditionnel où les espaces urbains et les littoraux sont largement plébiscités (**70% des destinations les plus visitées en Belgique en 2011**) au détriment des espaces semi-urbains ou ruraux (cf annexe 1). En effet, le cyclotourisme a l'avantage de redynamiser le tissu local : les usagers, en se déplaçant à vélo, privilégient les commerces et services de proximité tout en allouant un budget conséquent à leurs vacances, souvent plus élevé que pour du tourisme conventionnel¹³. Cette tendance constitue une formidable opportunité pour les territoires ruraux et/ou déconnectés des tissus urbains et touristiques et qui se trouvent sur l'itinéraire tracé.

Finalement, le cyclotourisme apparaît comme une nouvelle façon de voyager, qui trouve son public et qui se développe rapidement dans les pays proposant des itinéraires, des infrastructures et des services adaptés. Vecteur de valeurs écologiques et dans l'air du temps, le vélotourisme est un marché jeune en Belgique, économiquement viable et pourvoyeur de retombées économiques et sociales liées aux orientations des principaux soutiens de l'association : le tourisme à vélo a en effet des incidences sur le territoire et dynamise aussi bien les espaces ruraux comme en Wallonie que les espaces urbains comme à Bruxelles, mais il a aussi des répercussions sur la mobilité.

II. PROFIL ET COMPORTEMENT DU VOYAGEUR A VELO : LA DEMANDE

A. Caractéristiques principales des voyageurs à vélo

En effet, en étudiant les profils des différents usagers de la bicyclette, il est possible de remarquer une pluralité des personnes concernées, le cyclotourisme a donc un rayonnement large. En comparant les données de la Suisse, de l'Allemagne, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la France¹⁴, on obtient un profil de cyclotouriste en accord avec la conjoncture en Belgique. L'âge moyen des cyclotouristes est de **47 ans** et ils sont à **61% masculins**, la répartition entre sexe étant plus équitable pour les excursionnistes. Selon le profil (itinérant ou touriste excursionniste), il est aussi possible d'observer des fluctuations dans la répartition par catégorie d'âge. Ainsi, sur les routes cyclables suisses, ce sont les personnes âgées de 45 à 59 ans (40%) qui sont les plus nombreuses à entreprendre un itinéraire sur plusieurs journées tandis que ce sont les personnes âgées de 60 à 74 ans qui enfourchent le plus souvent leur vélo sur leur lieu de vacances (36%).

S'il semble difficile d'évaluer avec certitude les catégories socio-professionnelles, les plus disposées à entreprendre un voyage à vélo, il ressort des études que les cyclotouristes sont pour une part importante des cadres ou issus de professions intellectuelles supérieures. Cette tendance se vérifie par

¹² Données Statbel.be (2011) examinables à l'adresse : http://statbel.fgov.be/fr/binaries/Pub%20-%2005.1%20-%20Vacances%20-%202011_tcm326-187601.pdf, consulté le 08/06/2017

¹³ Pro Velo RetD, Transport and Mobility Leuven, Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale - Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020 (2014) p 14

¹⁴ Profils des cyclotouristes de chaque pays, observables en annexe



exemple dans les observations de la Bourgogne à vélo, où 36% des usagers sont issus de ces catégories, une proportion qui atteint même 44% parmi les cyclistes itinérants¹⁵.

B. Composition des groupes

Selon les nationalités, la composition de groupe évolue aussi sensiblement. En moyenne, ce sont **2,8 personnes qui le composent** : de 2,3 personnes aux Pays-Bas à 3,3 personnes en Suisse. D'après l'étude commandée par le Parlement européen, 50% des groupes sont des binômes, 30% sont composés de 3 à 5 personnes, 20% pédalent seuls et 10% sont composés de plus de 6 personnes. Ce qui ne transparaît pas explicitement dans ces données est la part importante des familles adeptes de ce type de tourisme. Ainsi, en France on y apprend que 19% des cyclotouristes voyagent en famille, derrière les couples (41%) mais sensiblement au même niveau que les individuels (22%) et les groupes (18%). Enfin, le pays de provenance des cyclotouristes est très variable d'un pays à l'autre, et la part de public étranger est plus importante pour les profils itinérants et touristes-excursionnistes, que excursionnistes. La provenance des voyageurs dépend de deux critères majeurs : **la réputation et la localisation de l'itinéraire** choisi. Ainsi, la Loire à vélo peut se féliciter d'accueillir un tiers de touristes étrangers (allemands et néerlandais majoritairement)¹⁶ tandis que le public est composé pour au moins trois quarts des usagers d'un public français pour des itinéraires moins reconnus internationalement et plus enclavés territorialement à l'instar de la Bourgogne en vélo. Cependant, même dans ces circonstances, la part des touristes internationaux est plus importante que pour le tourisme traditionnel (47% contre 31,5% en Bourgogne)¹⁷.

C. Budget du voyageur à vélo

Le comportement du voyageur à vélo est une autre caractéristique essentielle qui doit être étudiée. Le budget alloué à cette forme de tourisme est très variable selon le type de profil de l'usager (cf figure ci-dessous). Ainsi, **l'itinérant dépense en moyenne 66,7 € par jour et par personne**, l'hébergement et la restauration étant les plus gros postes de dépenses. Le chiffre a sensiblement évolué par rapport à la donnée calculée par l'étude commandée par le Parlement européen en 2012 (57,01€), ce qui démontre le potentiel d'évolution du marché. Ce sont les postes de dépense « restauration » et « autre » qui ont notamment absorbé la plus grosse hausse, ce qui témoigne de l'importance de la valeur ajoutée des services proposés. Le touriste excursionniste dépense quant à lui en moyenne 49 € et l'excursionniste 18,9 €.

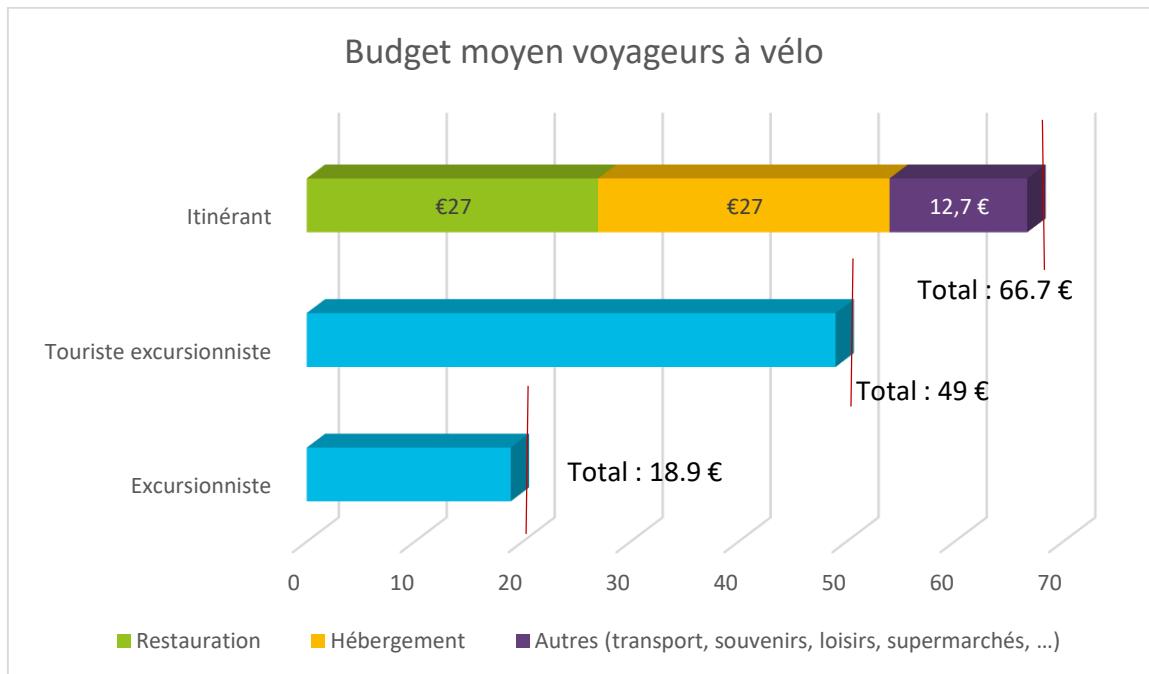
¹⁵ <http://www.nievre-tourisme-pro.com/sites/default/files/bourgogne/001 PORTEUR-DE-PROJET/SP PORTEUR Je veux connaitre leschiffresles ETUDE FREQUENTATION IMPACT TBV.pdf>, consulté le 13/06/2017

¹⁶ http://www.agence-paysdeloire.fr/wp-content/uploads/Etude_Loire_velo_2016.pdf, consulté le 13/06/2017

¹⁷ <http://www.nievre-tourisme-pro.com/sites/default/files/bourgogne/001 PORTEUR-DE-PROJET/SP PORTEUR Je veux connaitre leschiffresles ETUDE FREQUENTATION IMPACT TBV.pdf>, consulté le 13/06/2017



Figure 7 : Comparaison entre les différents budgets moyens des voyageurs à vélo selon le type de profil



Si le budget du cyclotouriste itinérant est dans la même fourchette que celui du touriste traditionnel (voir annexes 2-3-4), il demeure que les comportements des usagers sont sensiblement différents. Ils sont en effet **plus enclins à dépenser localement**, et ils participent ainsi à la bonne santé de l'économie de proximité. Les villages et espaces ruraux qui peuvent être délaissés par le tourisme traditionnel trouvent un nouvel intérêt aux yeux des cyclotouristes de passage.

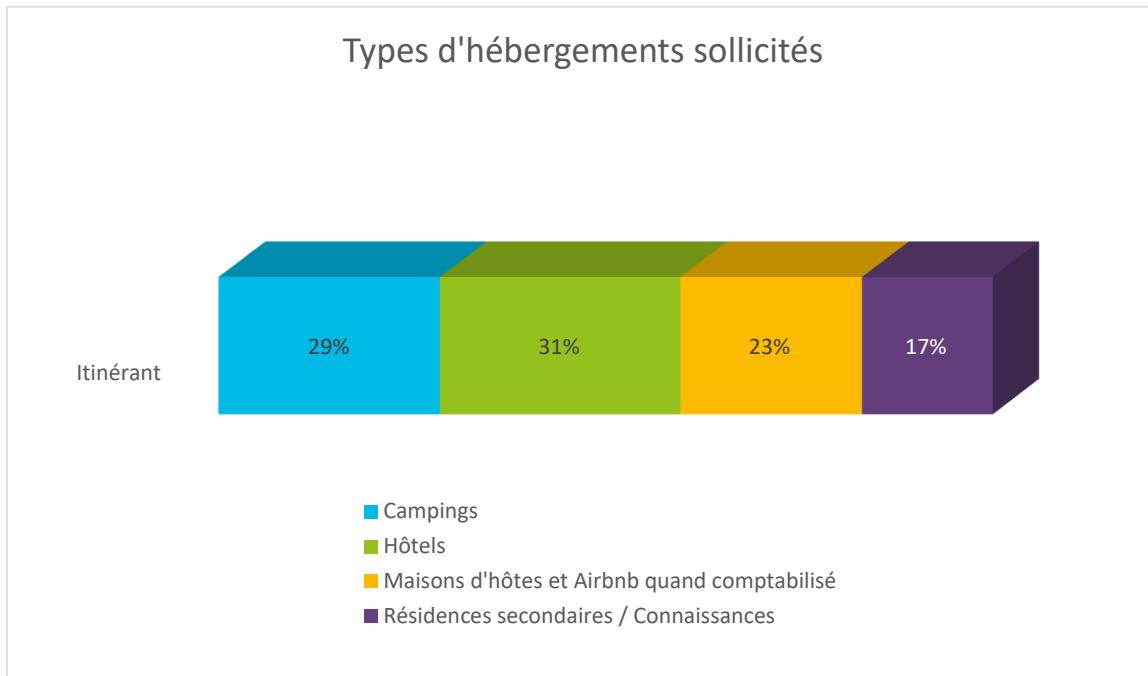
D. Moyens d'hébergements privilégiés

La tendance au local se vérifie aussi dans les moyens d'hébergements privilégiés par les touristes à vélo (cf figure 8). En effet, on remarque que les campings occupent une part très importante des logements recherchés (29%), presque à la même proportion que les hôtels (31%), qui sont pourtant largement privilégiés par les touristes traditionnels du fait de leur prépondérance en villes et dans les lieux les plus touristiques (cf annexe 5). Cependant, ces données sont aussi sensiblement variables selon la nationalité de provenance des touristes et les hébergements habituels dans chaque pays. Ainsi, aux Pays-Bas le réseau Vrienden-op-de-Fiets¹⁸ est très développé et capte près d'un cinquième des hébergements sollicités par les touristes sur le territoire.

¹⁸ Le réseau Vrienden-op-de-Fiets compte à ce jour plus de 600 utilisateurs et fonctionne comme Couchsurfing, c'est-à-dire qu'il permet aux particuliers de recevoir ou d'être reçu chez quelqu'un, pour une nuit ou plus, gratuitement.



Figure 8 : Types d'hébergements sollicités par les touristes à vélo (profil itinéraire)



Source : Moyenne des études nationales (cf sources fiches pays) Réalisation : Dimitri DIDIER

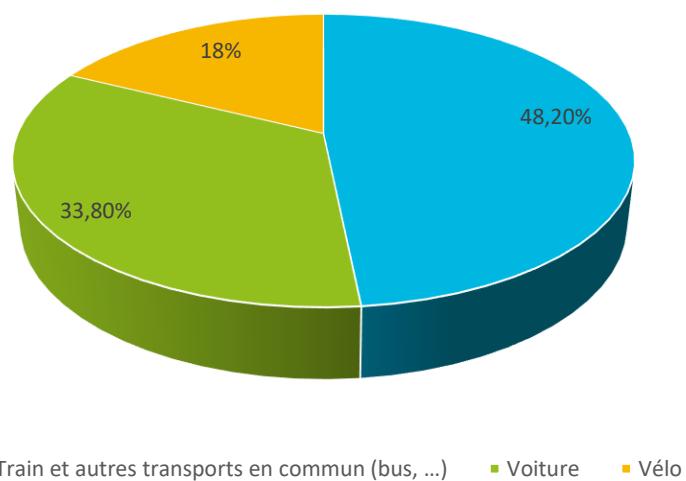
E. Transports choisis pour atteindre la destination

Même si cela peut paraître surprenant, la voiture n'est pas le premier moyen de transport utilisé pour rejoindre sa destination cyclable, en comparaison européenne. **Les moyens de transport collectifs et en particulier le train représentent la première manière de se déplacer pour près de 50% des cyclotouristes** (cf figure ci-dessous), suivi par la voiture (33,8%) et le vélo (18%). Cependant, la tendance est très différente selon les pays et la mobilité dépend de nombreux critères comme la proximité de gares près des départs et des arrivées d'itinéraires, la facilité d'embarquement ou non d'un vélo dans le train ou encore les tarifs pratiqués. Ainsi, en France par exemple, la voiture domine encore le classement.

Figure 9 : Moyens de transport utilisés pour rejoindre la destination cyclable



Moyens de transport utilisés pour arriver à la destination vélo



Source : Moyenne des études nationales (cf sources fiches pays) Réalisation : Dimitri DIDIER

F. Conclusion intermédiaire

Le cyclotourisme, que ce soit pour un profil itinérant ou touriste excursionniste ou même excursionniste dans une moindre mesure, apparaît comme un formidable outil aussi bien en terme de rayonnement du territoire et de ses infrastructures et activités qu'en qualité de dynamisation locale.

Les effets du cyclotourisme sont pourtant beaucoup plus larges. En évoquant le vélotourisme, il ne faut pas se cantonner qu'à la pratique du vélo. Les usagers sont en effet très nombreux à pratiquer une ou plusieurs activités annexes par journée de vacances. D'après les publications de Fietsplatform¹⁹, **quatre pauses en moyenne sont effectuées durant chaque journée de vélo**, ce qui est l'occasion de découvertes culturelles, culinaires, de moments de détente, ... Une fois encore, les comportements des cyclotouristes sont très variables d'une nationalité à une autre mais ce sont toujours les mêmes activités qui sont prisées par les usagers, à des degrés différents. La première place est trustée par la visite de villes et de villages pour le cas français et allemand (3^{ème} place pour les néerlandais). Viennent ensuite dans le désordre mais regroupant une part importante des souhaits des usagers de la bicyclette : la découverte des produits locaux, la culture et la baignade. Enfin, dans une moindre mesure, ce sont les autres activités sportives comme le canoë ou les randonnées qui sont appréciées. Il n'existe pas de grands écarts en terme d'activités annexes à la pratique du vélo entre les profils d'usagers, cependant, le shopping est avancé par les touristes excursionnistes comme étant une de leur occupation de prédilection.

Les besoins des cyclistes pour pratiquer ces différentes activités et pour choisir un itinéraire cyclo-touristique plutôt qu'un autre, sont très nombreux. Le service d'Etat « Innovation Norway » a recensé les principaux, parus dans une étude de 2016²⁰. Ainsi, les routes doivent faire l'attention d'une bonne signalisation, être variées, posséder de bonnes infrastructures adaptées au vélo et offrir la possibilité de

¹⁹ <http://www.fietsplatform.nl/nieuws-en-publicaties>, consulté le 13/06/2017

²⁰ Etude consultable à ce lien : <http://www.innovasjonnorge.no/globalassets/sykkelturisme-rapport.pdf>, consulté le 10/06/2017



s'arrêter à des endroits présentant un intérêt paysager ou récréatif. Les autres conditions pour satisfaire le voyageur à vélo sont davantage inhérentes au créateur du produit touristique : il doit proposer des cartes et des vélos de qualité, un transfert de bagages, des boissons et plats régionaux, un service d'hébergement et différentes options de voyages à vélo. Ces caractéristiques laissent supposer une entente parfaite entre le créateur de l'itinéraire cyclable et les entreprises sollicitées pour satisfaire la demande du public.

III. CARACTERISTIQUES DU VOYAGE A VELO : L'OFFRE

A. Durée moyenne et distance parcourue

L'offre cyclo-touristique s'est largement étoffée ces dix dernières années en s'adaptant précisément aux attentes et aux besoins de ses usagers. Comment expliquer cet engouement, cette profusion d'itinéraires locaux, nationaux et transnationaux à l'instar des Euro Velo routes²¹ ? Comment en tirer profit des caractéristiques des voyages à vélo ?

D'abord, le comportement des voyageurs sur les itinéraires longue distance, revêt un intérêt certain pour le territoire. Si la durée moyenne de séjour du tourisme traditionnel s'établit en moyenne à 2,46 jours pour la Belgique (1,84 pour la région de Bruxelles, 2,5 pour la Wallonie et 2,61 pour la Flandre)²², la durée moyenne que passe un **cyclotouriste itinérant sur un parcours est de 7,8 jours**. Une période plus de trois fois supérieure au tourisme traditionnel, où l'usager profite de son activité sportive et récréative pour pratiquer d'autres activités touristiques (cf II). En comparant les données relatives aux cinq pays européens traités dans ce dossier, on remarque **que les cyclotouristes utilisent le vélo pendant 6,5 heures par journée et effectuent 66,5 kilomètres** en moyenne. Les itinéraires doivent ainsi être de longueur satisfaisante pour contenir un public avide de découvertes et aimant pédaler. Evidemment, cette distance moyenne parcourue en vélo dépend de nombreux critères : forme et condition des usagers, composition du groupe, offre d'activités culturelles et touristiques sur le parcours, ...

B. Planification de l'itinéraire

Ce sont les cartes et les sites internet qui ont la faveur des usagers avant de partir en voyage comme le montre les résultats des enquêtes (cf figure 10) menées en France (2015) et en Suisse (2013).

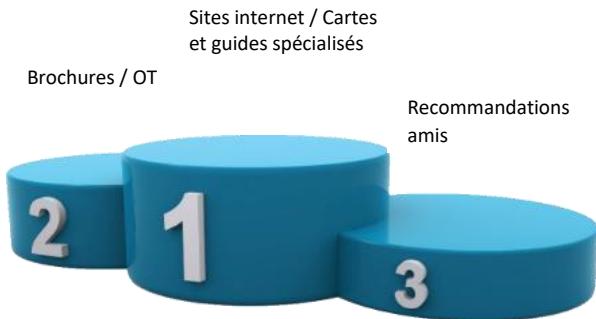
Figure 10 : Moyens de planification les plus utilisés pour préparer son itinéraire en France (gauche) et en Suisse (droite).

²¹ Les Euro Velo routes sont des itinéraires transnationaux, émanant de l'ECF, qui relient tout aussi bien centres urbains et ruraux. A ce jour, ce sont 15 itinéraires qui traversent une quarantaine de pays européens. En 2020, l'objectif est d'atteindre 70 000 kilomètres de routes praticables en vélo.

²² Données 2011 Statbel consultables à ce lien : http://statbel.fgov.be/fr/binaries/Pub%20-%2005.1%20-%20Vacances%20-%202011_tcm326-187601.pdf



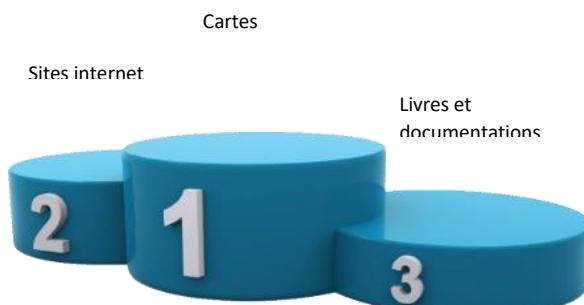
Moyens de planification de l'itinéraire les plus utilisés (France)



Mais aussi :

- 4. Sites d'avis de voyageurs (trip advisor, yelp, ...)

Moyens de planification de l'itinéraire les plus utilisés (Suisse)



Mais aussi :

- 4. Application Schweiz mobile
- 5. Conseils de proches

Source : Moyenne des études nationales (cf sources fiches pays) Réalisation : Dimitri DIDIER

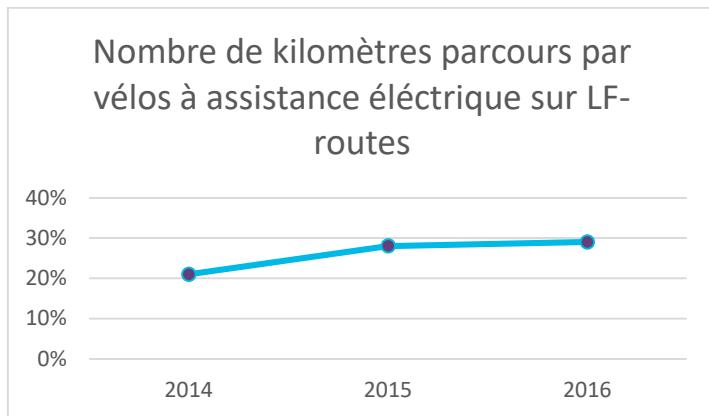
C. Matériel utilisé et ouverture à un nouveau public

Indissociable du vélotourisme, le vélo, en tant que moyen de transport propre, a des atouts à faire valoir. Si d'après l'ADFC, plus de **neuf personnes sur dix utilisent leur propre vélo** pour entreprendre un itinéraire cyclotouristique²³, il reste une part importante de personnes qui cherchent à louer un cycle ou des accessoires pour leurs vacances. Parmi les types de vélo les plus encensés, le VTC l'emporte largement avec 72% des suffrages. Cependant, depuis quelques années, le vélo à assistance électrique commence à rentrer dans les mœurs et son utilisation est passée de 11% en 2014 à 13% en 2016 en Allemagne. Dans toute l'Europe, la situation suit la même tendance. Aux Pays-Bas, par exemple, ce sont plus de 29% des kilomètres parcourus sur le réseau national (LF-routes) qui ont été sillonnés en vélo à assistance électrique, contre 21% en 2014 (figure 11). Cette propension à l'usage du vélo électrique ouvre des perspectives pour un public moins sportif, plus âgé, de se servir du cycle comme d'un motif de loisirs.

²³ <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2017>, consulté le 15/06/2017



Figure 11 : Utilisation du vélo à assistance électrique sur le réseau national néerlandais



Source : Fietsplateform (2014-2016) Réalisation : Dimitri DIDIER

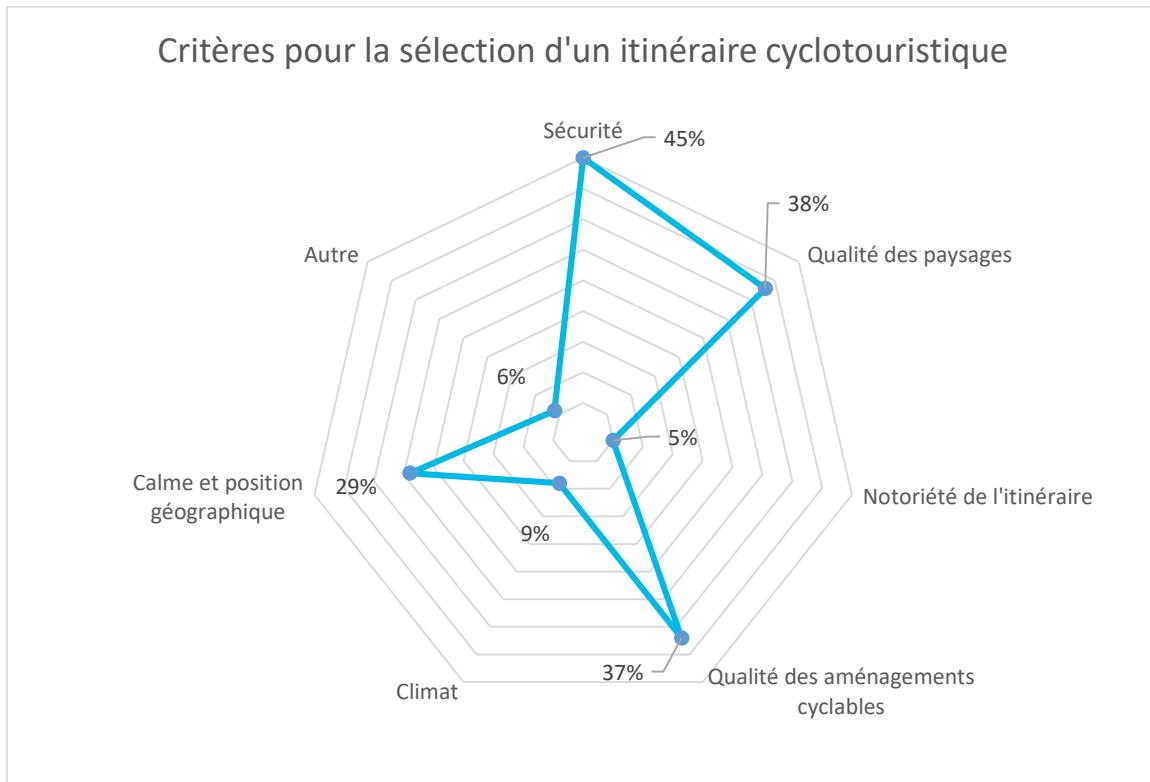
Depuis la démocratisation de cette nouvelle forme de tourisme, le public s'élargit rapidement. En sus du vélo à assistance électrique, qui attire de nouvelles personnes qui pouvaient percevoir des réticences sportives, le cyclotourisme est de plus en plus prisé par le public féminin. En 2016 par exemple, ce sont plus de **42% de femmes** qui avaient entrepris un voyage à vélo en Allemagne contre 36% en 2014. Perçue encore par certains comme une manière alternative et avant-gardiste de se déplacer, notamment pour des motifs utilitaires, le vélo utilisé en tant que motif de loisirs, pourrait convaincre les derniers indécis à l'utiliser.

D. Critères de décision pour l'offre cyclotouristique

Politiquement, le cyclotourisme peut aussi avoir un rôle à jouer. Il peut être invoqué pour justifier la mise en place de nouvelles infrastructures cyclables à destination de l'usager et l'entretien de routes ou de pistes délaissées et qui ne présentaient jusqu'alors que très peu d'intérêts pour les gestionnaires de voiries. En effet, avec le manque de financements, les collectivités favorisent certaines catégories de dépenses et en particulier celles qui peuvent engendrer des retombées économiques assez rapides pour le territoire. Les cyclotouristes étant un public au fort pouvoir d'achat (cf II), les forces publiques ont tout à leur intérêt de moderniser le réseau cyclable et de le rendre praticable afin de capter des retombées économiques rapides et d'avoir un bon retour sur investissement. Pour attirer les cyclotouristes, certains critères doivent cependant être remplis comme le présente la figure 12. La sécurité des routes est le premier argument donné par les sondés pour porter le choix sur un itinéraire cyclotouristique tandis que la qualité des infrastructures cyclables pointe à la troisième place, ce qui montre l'importance considérable de moderniser le réseau. En rénovant les infrastructures et les voiries du territoire, les gestionnaires et les collectivités participent à améliorer la qualité et le cadre de vie des usagers de la bicyclette et l'association poursuit ainsi plus aisément sa mission principale de contribuer activement au transfert modal de la voiture vers le vélo.



Figure 12 : Critères rentrant en jeu pour le choix d'un itinéraire cyclotouristique en France (2015)



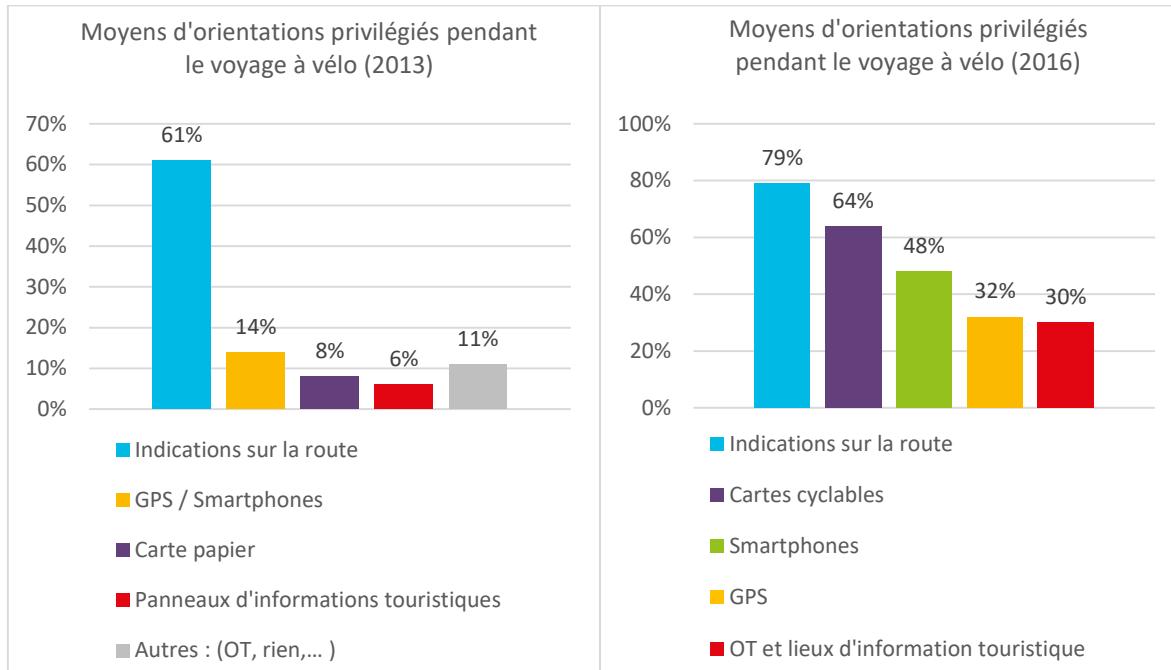
Source : Moyenne des études locales françaises (cf sources fiches pays) Réalisation : Dimitri DIDIER

E. Orientation pendant le voyage à vélo

Si la modernisation des voiries et le développement de nouvelles infrastructures cyclables influent grandement sur le choix d'un itinéraire cyclo-touristique plutôt qu'un autre, les indications physiques sont aussi d'une importance capitale. En effet, le balisage constitue le premier moyen d'orientation privilégié par les usagers des routes comme le démontre la figure 13. Les cartes cyclables restent quant à elles un classique, tandis que les applications sur smartphone et les données GPS commencent à devenir largement démocratisées.



Figure 13 : Moyens d'orientations les plus utilisés pendant l'itinéraire cyclo-touristique en France (à gauche) et en Allemagne (à droite, plusieurs choix de réponses possibles).



Source : Etude fréquentation de la Loire à vélo et ADFC Réalisation : Dimitri DIDIER

F. Conclusion intermédiaire

Une très grande majorité d'usagers s'organise, seule, pour préparer ses vacances à vélo (93% pour la Suisse²⁴, 88% pour l'Allemagne²⁵ par exemple), il faut donc proposer une véritable **valeur ajoutée à son produit touristique** pour toucher un public plus large. Pour y parvenir, il faut d'abord obtenir un tracé cyclo-touristique agréable, sécurisé et traversant des points d'intérêts autant paysagers que touristiques.

En analysant les préférences des usagers sur les routes cyclables, on remarque la présence presque systématique d'un **cours d'eau** (Rhin, Loire, Elbe, ...) et de **routes réputées culturellement ou en terme d'accessibilité** (Bourgogne, Pays-Bas, ...).

Il faut donc bien cerner les attentes et les besoins des vacanciers à vélo mais aussi être conscient des produits et des services proposés par les tour-opérateurs sur son territoire (cf IV) pour pouvoir percevoir l'intérêt ou non de se lancer et de proposer quelque chose de novateur qui saura attirer un public large.

²⁴ http://www.lssfbc.ch/fileadmin/lswb-dateien/projekte/150624_Velofahren_CH_2014_DEF.pdf, consulté le 16/06/2017

²⁵ <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2017>, consulté le 15/06/2017



IV. LA DESTINATION BELGIQUE DANS L'OFFRE CYCLO-TOURISTIQUE EUROPEENNE

A. Contexte et introduction

Avant de lancer un produit touristique, et même si le public pressenti à voyager en vélo est vaste et présente de nombreux attraits, il faut étudier attentivement la concurrence. C'est le principe primordial de l'équilibre de l'offre et de la demande, qui est souvent négligé et préjudiciable pour la suite de l'aventure.

Créer un itinéraire cyclo-touristique implique de vérifier ce qui existe déjà sur le territoire et ce qui fonctionne bien, ou à l'inverse rencontre des difficultés. Les voyages à vélo peuvent être référencés et proposés gratuitement au public ou faire l'objet d'une commercialisation en intégrant des services supplémentaires (offre d'hébergements, de restauration, de location d'accessoires, ...). Cette partie s'intéressera donc aux revendeurs de produits touristiques les plus nombreux et influents : **les tour-opérateurs**.

La liste dressée des tour-opérateurs dans chaque pays qui commercialisent la destination Belgique n'est évidemment pas exhaustive. Cependant, l'étude s'efforce de recenser les tour-opérateurs les plus référencés avec le moteur de recherches Google, utilisé pour 93,0% des requêtes sur internet en Europe²⁶. Dans l'étude commandée par le Parlement Européen datant de 2012, une liste de tour-opérateurs proposant des itinéraires cyclo-touristiques en Belgique y est aussi dressée et constitue une référence pour le choix des revendeurs les plus judicieux de la destination Belgique en Europe. Afin de faciliter les comparaisons et d'obtenir des données facilement analysables, des critères ont été retenus :

- Itinéraires dont le principal intérêt n'est pas sportif
- Circuits et dates de réservations mis à jour
- Itinéraire réalisable une grande partie de l'année
- Boucle, itinéraire ou excursions de plus de 100 kilomètres et impliquant plusieurs journées à pédaler
- Tracé des itinéraires qui empruntent pour au moins 50% la Belgique

Dans ces conditions et avec les nombreuses recherches conduites, les deux à quatre tour-opérateurs choisis pour les pays de l'étude constituent un échantillon représentatif du marché européen. Le tableau ci-dessous recense à la fois les agences de tourisme et les principaux circuits passant par la Belgique.

²⁶ <http://www.blogdumoderateur.com/chiffres-google/>, consulté le 20/06/2017



B. Liste des tour-opérateurs proposant la destination Belgique

Pays	Agence	Nombre de circuits belges proposés	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur tour (kms)	Durée de l'Itinéraire	Journées à pédaler	Moyenne /jour	Boucle/Itinéraire/Excursions
Allemagne	France Bike	1	Kevelaer	Kevelaer	185	7	5	37	Boucle
	Rückenwind	8 (dont 5 bateau + vélo)	Anvers	Bruges	228	7	5	45,6	Itinéraire
			Bruges	Amsterdam	324	8	6	54	Itinéraire
			Maastricht	Maastricht	297	8	6	49,5	Boucle
			Amsterdam	Bruges	290	8	7	41,5	Itinéraire
			Bruges	Bruges	180	7	5	30,8	Excursions
			Bruxelles	Bruges	275	7	5	55	Itinéraire
			Malines	Malines	305	8	6	50,8	Boucle + Excursions
Autriche	Euro bike	5 (dont 3 en bateau)	Maastricht	Maastricht	297	8	6	49,5	Boucle
			Amsterdam	Bruxelles	355	8	6	59,1	Itinéraire
			Amsterdam	Bruges	324	8	6	54	Itinéraire
	Radreisen	10 (dont 4 en bateau)	Bruxelles	Bruges	275	7	5	55	Itinéraire
			Bruges	Bruges	275	7	5	55	Boucle
			Bruges	Bruges	235	6	4	58,8	Excursions
			Maastricht	Maastricht	297	8	6	49,5	Boucle
			Amsterdam	Bruges	324	8	6	54	Itinéraire
			Amsterdam	Bruxelles	355	8	6	59,1	Itinéraire
Belgique	Focus Flanders	1	Bruges	Oudenaarde	288	6	5	57,6	Itinéraire
	Biking box	5	Poperinge	Poperinge	100	3	2	50	Excursions
			Ypres	Bruges	130	2	2	65	Itinéraire
			Albert	Ypres	240	4	4	60	Itinéraire
			Roubaix	Lens	240	4	4	60	Itinéraire
	Europ Aventure	6 (dont 3 de moins de 100 kms)	Bruges	Oudenaarde	286	6	5	57,2	Itinéraire
			Sprimont	Sprimont	191	6	4	47,8	Boucle
			oche en Arde	Bouillon	164	4	3	54,6	Itinéraire
Espagne	Bravo Bike	3	Virton	Virton	174	5	4	43,5	Boucle
			Bruges	Bruges	154	7	5	30,8	Excursions
			Bruges	Bruges	154	7	5	30,8	Excursions
	Bike Spain	6	Bruxelles	Bruges	275	7	5	55	Itinéraire
			Roeselare	Roeselare	329	8	6	54,8	Boucle
			Bruges	Bruges	154	7	5	30,8	Excursions
France	Grand Angle	6 (dont 1 en bateau)	Amsterdam	Bruges	324	8	6	54	Itinéraire
	Le vélo voyageur	1	Bruxelles	Bruges	180	5	3	60	Excursions
	Terres d'Aventure	1	Amsterdam	Bruges	315	8	6	52,5	Itinéraire
	Freedom treks	9 (dont 8 en bateau)	Amsterdam	Bruges	290	8	7	41,5	Itinéraire
			Gand	Amsterdam	184	8	6	30,6	Itinéraire
			Roeselare	Roeselare	322	8	6	53,6	Boucle
			Bruxelles	Bruges	275	7	5	55	Itinéraire
			Bruges	Bruges	183	5	3	61	Excursions
	CTC cycling holidays	1 (en bateau)	Dover	Dover	243,2	5	4	60,8	Excursions à partir de Ypres
	Hooked on cycling	2	Bruxelles	Bruges	263	7	5	52,6	Itinéraire
			Roeselare	Roeselare	309	8	6	51,5	Boucle
	Eurocycle Adventure	1	Lille	Bruxelles	150	3	2	75	Itinéraire



Les premières observations qui peuvent être faites à partir de ces données décrivent une tendance très marquée. **L'offre d'itinéraires cyclo-touristiques est en effet largement plus développée du côté flamand que du côté wallon.** Comme le montre la figure 14 ci-après, la prépondérance de destinations flamandes en comparaison avec les destinations wallonnes est considérable. Ainsi Bruges, Le Coq (Den Hann), Gand ou Ypres accueillent déjà régulièrement des voyageurs à vélo tandis que de grands et moyens centres urbains à l'instar de Liège, Namur ou Mons du côté wallon ne semblent pas recueillir les faveurs des tour-opérateurs.

Une autre observation notable peut être la **prééminence de destinations néerlandaises**. Les circuits proposés par les tour-opérateurs sont en effet, pour une grande partie, internationaux : ils proposent de découvrir la côte ouest des Pays-Bas comme le montre la figure 14 et de continuer par la partie flamande ou l'aire urbaine de Bruxelles. Ces circuits sont souvent multimodaux et intègrent en plus de la pratique du vélo, le bateau comme moyen de déplacement et de découverte touristique. Cependant, les itinéraires ne sont que très peu variés et empruntent les mêmes tracés : L'Euro Velo route 4, l'Euro Velo route 12 et des excursions à partir de Bruges. Enfin, dans une moindre mesure, la partie germanophone de la Belgique (St Vith, Butgenbach,...) capte aussi quelques voyageurs à vélo mais reste très marginale par rapport aux destinations flamandes.

Figure 14 : Destinations les plus proposées par les TO. (*Plus la police de la destination est importante, plus la ville est représentée dans les circuits. Ne sont représentées que les destinations étant citées plus de trois fois dans l'étude des circuits des TO. Voir annexe 6 pour avoir la liste complète des destinations proposées par les TO*)



	Région de Bruxelles capitale et région wallonne		Région de Flandre
	Luxembourg / Allemagne		Pays-Bas

Source : Analyse des TO (cf tableau) Réalisation : Dimitri DIDIER



C. Voyages à vélo : quels services proposer, à quels prix ?

En s'intéressant maintenant, plus en détail, aux services proposés par les tour-opérateurs et aux prix pratiqués, on remarque une certaine rigidité et homogénéité de l'offre. Comme le montre le tableau ci-après, le prix moyen appliqué par un tour opérateur pour une journée de voyage à vélo comprenant la location d'un vélo, l'hébergement (en hôtels trois et/ou quatre étoiles pour la plupart des circuits) et le petit-déjeuner s'établit à **101,5 € par personne** (de 78,3 € pour Radreisen en Autriche à 147,3 € pour Europ'Aventure en Belgique avec cependant la location d'un vélo à assistance électrique à la place du VTC habituel). Ce montant est largement supérieur à celui de 66,7 € qui correspond à la dépense moyenne d'un itinérant (cf II). Cependant, l'offre proposée par les tour-opérateurs inclue des services supplémentaires que n'ont pas les cyclotouristes qui s'organisent eux-mêmes, à l'instar de l'assistance dépannage ou du transfert de bagages.

Les offres cyclo-touristiques étudiées sont uniformes : elles proposent un hébergement de qualité et le petit déjeuner dans des hôtels de 3 à 4 étoiles, un service de transport de bagages d'un point à un autre pendant le séjour, des informations pour le bon déroulement de l'itinéraire, l'assistance dépannage, des accessoires pour le vélo et plus rarement des accès pour des activités touristiques ou le transport local. Le séjour s'échelonne en moyenne sur **6,6 jours (dont 4,9 à pédaler)** où les usagers parcourrent **254,6 kilomètres, soit une moyenne de 52 kilomètres par jour**, un chiffre quelque peu inférieur à celui des vélotouristes s'organisant seuls (66,5 kilomètres, cf II)

Agence	Point de départ	Point d'arrivée	Prix minimum observé + services inclus (vert) et non inclus (orange) par personne / Non précisé ou non inclus et non proposé (gris)																		
			BMJ avec VTC (*VAE)	BMJ avec VTC et DP	Hébergement	Infos tour + tourisme	Transfert bagages	Location vélo	Accessoires vélo	Dépannage	Petit-déjeuners	DP (soir)	Transports locaux	Guide	Autre option du voyage	Nuit supplémentaire	Pension complète	Accès activités	Taxes de séjour	Assurances	
Grand Angle	Amsterdam	Bruges	117,1	136,4																	
	Bruges	Bruges	78,5	91,0																	
Europ'aventure	Sprimont	Sprimont	147,3 € *	147,3																	
Biking box	Bruges	Oudenaarde	139,6	?																	
Eurocycle	Lille	Bruxelles	174,5 livres	?																	
Bravo Bike	Bruges	Bruges	79,2	94,2																	
France Bike	Kevelaer	Kevelaer	118,3	?																	
Rückenwind	Maastricht	Maastricht	97,9	113,6																	
Radissimo	Malines	Malines	90,0	103,0																	
Eurobike	Amsterdam	Bruxelles	114,9	123,4																	
Radreisen	Bruges	Bruges	78,3	?																	
Moyenne des TO			101,5	115,6																	



Que peut-on tirer de ces observations ? Le fait d'abord que le cyclotouriste passant par une agence de voyages est avant tout un **touriste avide de confort**. La pratique du vélo pendant son séjour est incontournable mais il s'attend aussi à des prestations annexes de qualité ; la différenciation des services proposés par les tour-opérateurs par rapport aux personnes s'organisant seules doit ainsi être appréciable. Transfert de bagages, informations sur l'itinéraire et les activités touristiques, assistance dépannage, hébergement et restauration de qualité constituent alors des éléments obligatoires de l'offre.

Avec une distance quotidienne parcourue en vélo moins importante que celle d'une personne ne passant pas par un tour-opérateur pour réserver un voyage, le cyclotouriste a du temps libre et il est aussi **avide de découvertes**. Ainsi, le tracé de l'itinéraire doit emprunter des routes sécurisées et convenablement balisées mais aussi des sites et lieux représentant un intérêt touristique. En sus des kilomètres parcourus, le voyageur à vélo doit pouvoir se souvenir de son périple, que ce soit par des visites et balades en ville ou en zone rurale, des activités sportives annexes comme la baignade ou la pratique du canoë-kayak ou encore l'initiation aux produits gastronomiques locaux.

L'étude des circuits proposés par les tour-opérateurs révèle aussi une autre occasion d'action : celle de l'**originalité**. En Belgique, l'offre de circuits à vélo proposée par les tour-opérateurs est homogène tant par les destinations traversées que par les services mis à disposition pour le client. Il est ainsi très aisément de se démarquer de la concurrence en offrant un service novateur qui saura séduire un public toujours plus désireux de confort et de découvertes.

D. La Wallonie à vélo : entre challenge et opportunité

L'**absence de destinations wallonnes** dans les circuits proposés par les tour-opérateurs voudrait-elle dire que la région ne présente aucun intérêt cyclo-touristique pour le voyageur à vélo ? Les routes ne sont-elles pas sécurisées ou véhiculent-elles une mauvaise image ? Rien n'est moins sûr ! La région wallonne est en effet traversée par pas moins de quatre itinéraires internationaux que sont l'EV 3, l'EV 5, EV19 la Meuse à vélo et la Vennbahn. Les parcours doivent ainsi respecter des critères bien définis par l'ECF (European cyclists Federation) en termes de balisages et de revêtements des routes pour être gages de qualité. Cette inégalité dans le choix de destinations offert au cyclotouriste peut s'expliquer par l'exemplarité des Pays-Bas, voisin de la Flandre qui a saisi depuis de nombreuses années les enjeux inhérents à la pratique du vélo, à la fois au motif utilitaire et touristique et qui a développé un réseau cyclable complet et efficace et un balisage d'excellence avec le développement des points nœud (Knooppunt), formidables outils d'orientation, reconnus internationalement.

Preuve de l'engagement de la région wallonne, la thématique touristique de l'année 2016 retenue était « **la Wallonie à vélo** »²⁷. Dans ce cadre, un appel à projets a été lancé en grande pompe et a permis aux infrastructures touristiques et aux communes de se doter de nouveaux aménagements cyclables afin de mailler le territoire²⁸ ainsi que de donner un zoom médiatique et de communication sur la thématique du vélotourisme.

²⁷ <http://www.wallonie.be/fr/actualites/la-wallonie-velo-thematique-touristique-2016>, consulté le 23/06/2017

²⁸ Liste des aménagements réalisés cette année consultable à cette adresse :

http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/laureats_appel_a_projets_la_wallonie_a_velo.pdf



CONCLUSION

Le vélotourisme est aujourd’hui une vraie opportunité pour des organisations comme Pro Velo pour se lancer en tant que concepteur-organisateur de voyages à vélo de par l’engouement du marché. Les efforts réalisés sur le terrain en Wallonie concernant le balisage et l’infrastructure des itinéraires vélo permettent aujourd’hui de créer des produits vélo touristiques de qualité. Par contre, la destination Wallonie mérite d’être encore connue et promue à un plus large public afin de tirer son épingle du jeu sur le marché du vélotourisme.



BIBLIOGRAPHIE :

Etudes, ouvrages et ressources internet pour les parties I,II et III

<http://www.clicalsace.com/sites/clicalsace.com/files/article/pdf/Pr%C3%A9sentation%20Etude%20EV%202015%20et%202015.pdf> étude alsace à vélo

<http://www.tourisme-pro-centre.fr/var/crtc/storage/original/application/5d564791f339ce94bd85954f595747c1.pdf> profil touriste à vélo dans le centre

<http://transports.blog.lemonde.fr/2014/08/08/les-touristes-a-velo-sont-plus-depensiers-que-les-vacanciers-en-voiture/> profil touriste à vélo France

<https://www.veloscenie.com/contenus/espace-pro/rapport-economie-du-velo-altermodal.pdf> tourisme en vélo en France, 2009

http://www.mobili.club/download/a_classer/CRMA_ATOUTS_etude_velo_201307.pdf marché du vélo Rhône-Alpes

<http://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2016/09/1-club-itineraires-intervention-atout-france.pdf> notamment pour les destinations préférées des TO en France

<https://www.francevelotourisme.com/contenus/fichiers/barometre-tourisme-a-velo-2015.pdf> baromètre du tourisme à vélo en France 2015

<http://www.tourisme-pro-centre.fr/var/crtc/storage/original/application/e940ddb748e2aca5a6d32ce35117c10a.pdf> la Loire à vélo étude plus complète (diapos avec notamment le comptage de vélos) <http://www.agence-paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Rapport-etude-La-Loire-%C3%A0-V%C3%A9lo-2015.pdf>

http://www.velomag.com/files/file/expertise/VQ_EDV2015_Retombées-economiques.pdf retombées économiques du tourisme à vélo tableau comparatif (suisse, écossse,...)

<http://www.nievre-tourisme-pro.com/sites/default/files/bourgogne/001 PORTEUR-DE-PROJET/SP PORTEUR Je veux connaitre leschiffres ETUDE FREQUENTATION IMPACT TBV.pdf> impacts du tourisme à vélo en Bourgogne

<http://www.velo.qc.ca/files/file/communiques/TX-Faits%20saillants-Final.pdf> faits marquants pour touriste à vélo Québec

https://www.cbi.eu/sites/default/files/market_information/researches/product-factsheet-europe-cycling-tourism-2015.pdf utilisation part modale pays européens

<https://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2017/04/Présentation-Observatoire-du-Cycle.pdf> marché du cycle 2016

<https://www.departements-regions-cyclables.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/> plateforme nationale de fréquentation

<http://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=891#> plateforme fréquentation moyenne par jour



[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569_FR.pdf) étude européenne sur le vélo

http://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2016/09/Territories_a_velo_DRC_2016_ecran-1.pdf ingrédients pour itinéraire cyclo touristique complet et pérenne

<http://www.conebi.eu/facts-and-figures/> vente de vélos

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf résumé chiffres Europe bénéfices du vélo

http://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/3541/nl5_ecf-barometre-velo2015_en.pdf?lm=1436166648 baromètre 2015 des pays les plus enclins pour la pratique du vélo
<file:///C:/Users/user-TOSHIBA/Downloads/Le%20tourisme%20%C3%A0%20v%C3%A9lo%20un%20tourisme%20culturel.pdf> tourisme à vélo, tourisme culturel

<http://www.eesc.europa.eu/?i=glossaries.en.cycling-some-cycling-statistics> sources européennes statistiques générales

http://ageconsearch.tind.io/record/152227/files/12_Koch.pdf statistiques générales sur les tendances du marché du tourisme à vélo en Europe, cas de la Hongrie

http://ageconsearch.tind.io//bitstream/164816/2/19_Piket.pdf statistiques générales aussi par les auteurs des rapports du Parlement Européen

<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2016/07/Press-Kit-2016.pdf> retombées économiques pour petite route en Irlande et pour cas de l'Ecosse

<http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/2415.pdf> retombées économiques uk, Irlande, et un cas suisse

<http://www.sustrans.org.uk/news/cycle-tourism-boosts-economy> quelques statistiques sur RU 2015

<http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/8515041e.pdf?expires=1493803744&id=id&accname=guest&checksum=ECD1462C66A924F64B0C2EBB5822830B> tourisme profil de chaque pays et statistiques de 2014

<https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures> général, différentes rubriques sur les retombées du territoire du vélo

<http://www.tmlieven.be/project/fietsenwalloni%C3%AB/201404rapportimpact%C3%A9conomiquev%C3%A9lowallonie20140505-final.pdf> Belgique, réseau Wallonie

https://www.visitbritain.org/sites/default/files/vb-corporate/Documents-Library/documents/England-documents/cycling_routes_case_study_15_nov_2016_final.pdf Vennbahn cycle route

http://doc.rero.ch/record/235920/files/delaunois_audrey_2014.pdf définition cyclotourisme et quelques impacts économiques

http://www.wapinature.be/IMG/pdf/2014-rando-wapi_a_velo_dp_mars_2014-web.pdf Wallonie picarde, bien condensé et intéressant

http://www.cheminsdurail.be/doc/dossier_presse_collin2016.pdf, Wallonie en vélo 2016



http://www.reseau-pwdr.be/sites/default/files/515193_201501_bp_wapi_velo.pdf projet Wallonie picarde

quelques statistiques sur le tourisme à vélo pour pays européens (notamment marché du cycle) :
https://ecf.com/cycling-data/belgium?field_cd_country_region_tid=1488

applications tourisme : https://www.buzzfeed.com/jenniferpadjemi/ces-applications-vont-probablement-sauver-vos-vacances?utm_term=.ejYXnkPbW#.bfL675V83

marché tourisme Wallonie (chiffres 2014) :

http://strategie.tourismewallonie.be/servlet/Repository/La_Wallonie_touristique_en_chiffres_2014.PDF?ID=37348

marché tourisme Flandre + Bruxelles :

http://www.toerismevlaanderen.be/sites/toerismevlaanderen.be/files/assets/documents_KENNIS/cijfers/Kerncijfers/2016_Toerisme-in-Kerncijfers.pdf

Wallonie 2016 année du vélo, lauréats d'aménagements cyclables financés :

http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/laureats_appel_a_projets_la_wallonie_a_velo.pdf

Tous les itinéraires en Wallonie :

http://www.destinationbw.be/sites/default/files/fichiers/wbt2830_brochurevelo_fr_pages_web.pdf

Hébergements et marchés du tourisme en Belgique :

<http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/travailvie/temps/horeca/tourisme/>

Etudes, ouvrages et ressources internet pour l'étude des tour-opérateur (partie IV) :

Europe

Radreisen (AT) : 10 circuits

<https://www.radreisen.at/start/list.reisen.php?POSTED0=noindex&lanid=139&katid=&REIKLASSEs>

Euro bike (AT) : 4 avec Bruges et Flandre

<http://www.eurobike.at/en/tour/?k=&gefuehrt=0&individual=0&hasEbike=0&topTour=0&family=0&dog=0&country=3680&tourTyp=&difficulty=&day=0&dayto=365>

(Pedalo GmbH (AT) : 4 circuits Flandre, transfrontaliers

<http://www.pedalo.com/radreisen/#tnn#lbe#pnn>)

Bicycle tour Europe (PB) : 3 circuits transnationaux (en passant par Bruges) : http://www.bicycle-tour-europe.com/bicycle_itinerarypages/Champaign.html#

Boat bike tour (PB) : 9 circuits mais juste entre villes Bruges-Amsterdam-Paris

<https://boatbiketours.com/>)

Cycle tour (PB) : 4 circuits transfrontaliers toujours de Bruges à Paris, Amsterdam

<https://www.cycletours.com/>

HAT Tours (PB) : 2 circuits Flandre, bateaux-vélo <http://www.hat-tours.com/hat/en/tours?facet-trefwoord=954> que bateau

Euro Sail (PB) : 2 circuits transfrontaliers <http://eurosailtravel.com/guided-bike-barde-tours/> que du groupé et que de la navigation



Radissimo (ALL) : 17 circuits Flandre, Anvers, transfrontaliers, bateau
<http://www.radissimo.de/belgien/>

Rückenwind (ALL) : 8 circuits Flandre, transfrontaliers, Bruges,...
<http://www.rueckenwind.de/de/tour?tourTyp=&country=3680&keyword>

France bike (ALL) : 1 circuit transnational <https://www.france-bike.com/en/our-bike-tours/?destination=belgium&type1=&days=&date=04.05.2017&dateReturn=&search=1>

Bike Spain (Esp) : 6 circuits dans 3 thématiques (guidées, à ton rythme, en famille)
<http://www.bikespain.com/en/europa/belgica-flandes-viajes-bicicleta>

Bravo bike (ESP) : 3 circuits famille, Flandre, côte <https://bravobike.com/fr/belgium-by-bike-belgian-cycle-tours/>

Eurocycle Adventures (UK-ang) : 1 seul circuit avec date fixe
<http://eurocycleadventures.uk/slider/belgium-biker-2/>

Global adventure challenge (UK-ang) : 1 seul circuit pas mis en valeur
<http://www.globaladventurechallenges.com/uk/euro-city-cycling-challenge/?international#cycle> que un mini bout en Belgique)

Freedom treks (UK-ang) : 9 circuits transfrontaliers toujours avec Bruges, Amsterdam,...
<https://www.freedomtreks.co.uk/belgium>

CTC cycling holidays and tours (UK-ANG) : 1 seul circuit, traces de la 1ere GM
<http://www.cyclingholidays.org/tours/list1.php?varcat=EU>

Hooked on cycling (UK-Ecosse) : 2 circuits les canaux-côte et Bruxelles Bruges
<https://www.hookedoncycling.co.uk/belgium/>

Focus Flanders (BEL) : 4 circuits Flandre <http://focusflanders.com/activities/>

Biking box (BEL) : 5 circuits Flandre http://bikingbox.be/en/tours/?tour_duration%5B%5D=multiday

Grand Angle (FR) : 5 circuits transfrontaliers http://www.grandangle.fr/velo_libertes_belgique

Le vélo voyageur (Fr) : 1 circuit Bruxelles Bruges http://www.levelovoyageur.com/fr/belgique-a-velo/entre-bruxelles-et-bruges-les-villes-historiques-de-la-belgique-a-velo_s121

Hors-Europe

Backroads (USA) « Holland and Belgium » : 3 circuits (le même mais en niveaux de difficulté croissant)
<https://www.backroads.com/award-winning-tours/holland-and-belgium>

Amora Bella Adventures (USA) : 1 circuit <https://www.amorebellaadventures.com/belgium-classics-cycling-tour>

Beer cycling (US) : 4 circuits 3 en Flandre + 1 dans les Ardennes
<http://beercycling.com/flandersdiscovery/>

Bike Belgium (USA) : 7 circuits plus complets <http://www.bikebelgium.com/tours/>

Bike and the like (US) 1 circuit pays-bas et Belgique (Flandre)
http://www.bikeandthelike.com/holland_tulips4.html



Ciclismo Classico (USA) : 1 seul circuit transfrontalier PB,Lux,Bel <http://ciclismoclassico.com/trips/bike-belgium/>

Blue marble (USA) : <http://www.bluemarble.org/RteNEurope.html> 4 circuits amateurs

Freewheeling (Canada) : 1 seul circuit, avec Anvers
<https://www.freewheeling.ca/subMenuWesternEurope.html>

Pure adventures (USA) : 1 seul circuit rapport avec la bière <http://pure-adventures.com/list-tours/country-Belgium/activity-any/difficulty-any/>

Cycle tour Global (Australia) : 2 circuits Flandre

<https://www.cycletoursglobal.com/Tours?filter=true&keywords=&country=Belgium®ion=&month=&duration=&language=&level=&terrain=&speciality=&toursupport=&guide=&zone=1&accomodation=&bikeptions=&specialdeal=&themes>

Trektravel (USA) : 1 seul circuit bruges ardennes <https://trektravel.com/trip/bruges-ardennes-custom-bike-tour/>

Van Gogh Tours (USA) : 7 circuits transnationaux http://vangoghtours.com/find-your-tour/?location=Belgium&type=any&price_range=any&length=any

VBT (USA) : 3 circuits transnationaux <https://www.vbt.com/tours/holland-and-belgium-bike-boat-brussels/>

Internation Bicycle Tours (USA) : 1 seul circuit avec bateau
<http://internationalbicycletours.com/international-bike-boat-tours/bike-and-boat-belgium-bruges-to-brussels/>

Bike tours (USA) : 9 circuits, Bruges, Anvers, transnational
<https://www.biketours.com/search/results/&continents%5b%5d=1&countries%5b%5d=2>



ANNEXES

Annexe 1 :

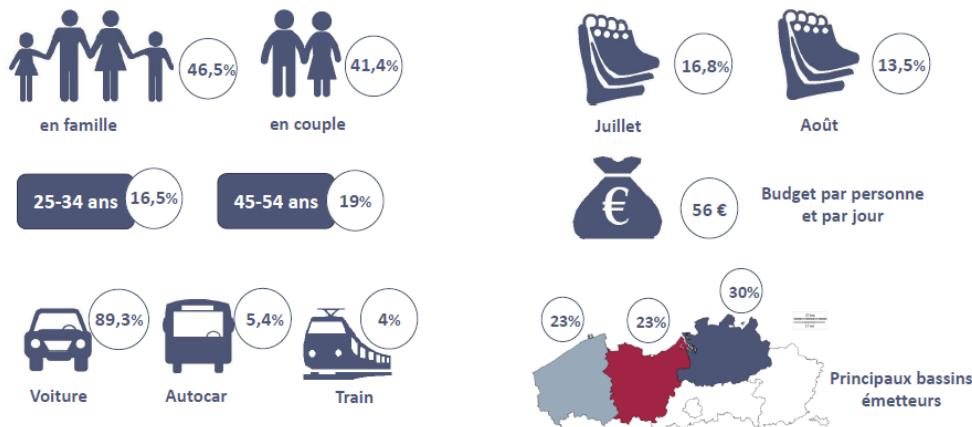
Rang	Localité	Préférences touristiques		Durée moyenne de séjour	Part des nuitées (%)	
		Arrivées	Nuitées		Nuitées hôtelières ¹	Clientèle étrangère
► 1	Bruxelles-Capitale	1 523 579	2 798 155	1.8	88.8%	82.9%
2	Bruges	883 063	1 567 033	1.8	87.8%	81.0%
3	Lommel	244 897	1 028 980	4.2	3.4%	65.3%
4	De Haan	231 210	934 301	4.0	14.7%	55.4%
5	Anvers	543 449	920 110	1.7	89.3%	76.6%
6	Koksijde	239 590	832 330	3.5	10.4%	26.5%
7	Ostende	352 839	798 068	2.3	71.2%	27.4%
8	Mol	173 711	715 604	4.1	2.5%	57.4%
9	Peer	167 580	680 390	4.1	0.8%	56.9%
10	Nieuport	143 083	582 675	4.1	25.7%	6.4%
11	Gand	293 291	545 396	1.9	77.0%	73.2%
12	Blankenberge	191 609	504 894	2.6	51.2%	14.0%
13	Houthalen-Helchteren	111 836	485 723	4.3	1.0%	56.2%
14	Middelkerke	109 899	424 417	3.9	23.7%	23.6%
15	Durbuy	122 360	341 299	2.8	23.0%	36.9%
16	Vielsalm	87 670	340 290	3.9	5.2%	54.9%
17	La Panne	109 086	289 035	2.6	54.6%	21.9%
18	Knokke-Heist	120 662	256 389	2.1	92.6%	35.4%
19	Liège	152 453	235 330	1.5	...	62.7%
20	Machelen	169 560	219 452	1.3	100.0%	71.2%

Littoral Espace urbain Espace semi-urbain Espace rural

Annexe 2 :



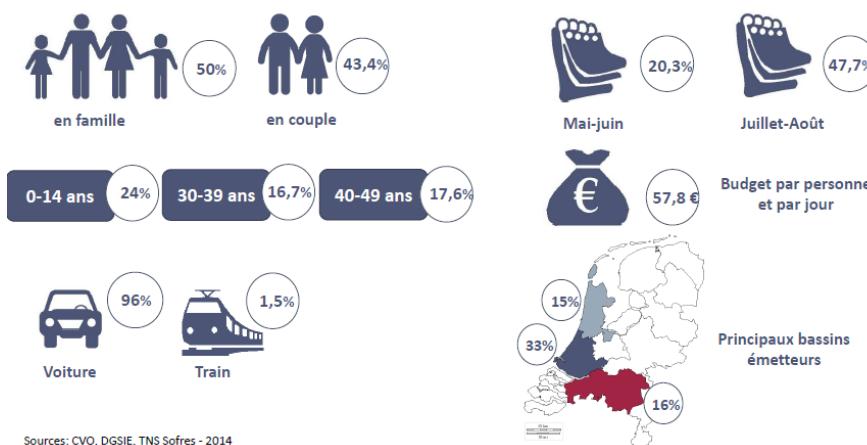
Profil type du touriste flamand en Wallonie



Sources: WES 2012-13, DGSIE

Annexe 3 :

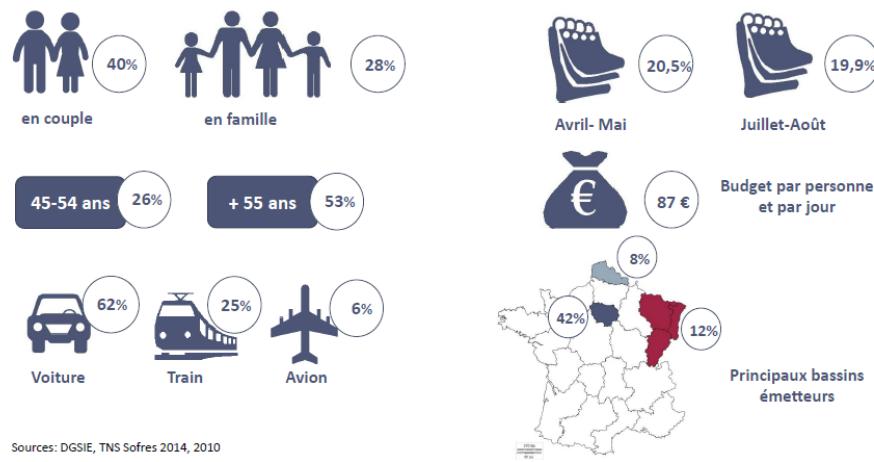
Profil type du touriste néerlandais en Wallonie



Sources: CVO, DGSIE, TNS Sofres - 2014

Annexe 4 :

Profil type du touriste français en Wallonie



Sources: DGSIE, TNS Sofres 2014, 2010



Annexe 5 :

2014 / Overnight stays in Flanders by type of accomodation and by purpose of stay



Source: Directorate-general Statistics

Annexe 6 :

Villes traversées	Présence dans les TO	Etat fédéral / Pays
Amsterdam	18	PB
Bruges	53	Fl
Malines	10	Fl
Bruxelles	12	Bru
Maastricht	6	PB
Ypres	13	Fl
Willemstad	5	PB
Eupen	3	Wa-de
St Vith	3	Wa-de
Clervaux	3	Lux
Butgenbach	3	Wa-de
Montjoie	3	All
Ostende	7	Fl
Blankenberge	3	Fl
Oudenaarde	3	Fl
Anvers	7	Fl
Gand	12	Fl
Knokke	9	Fl
Vlissigen	4	PB
Schuddebeurs	5	PB



Dordrecht	9	PB
Gouda	8	PB
Le Coq	17	Fl
Oudenburg	3	Fl
Nieuport	3	Fl
Louvain	3	Fl
Roeselare	6	Fl
Dixmude	5	Fl

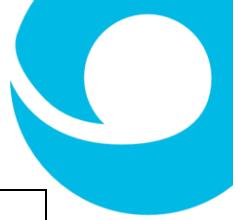
Annexe 7 :

Données pour le cyclotourisme en Allemagne



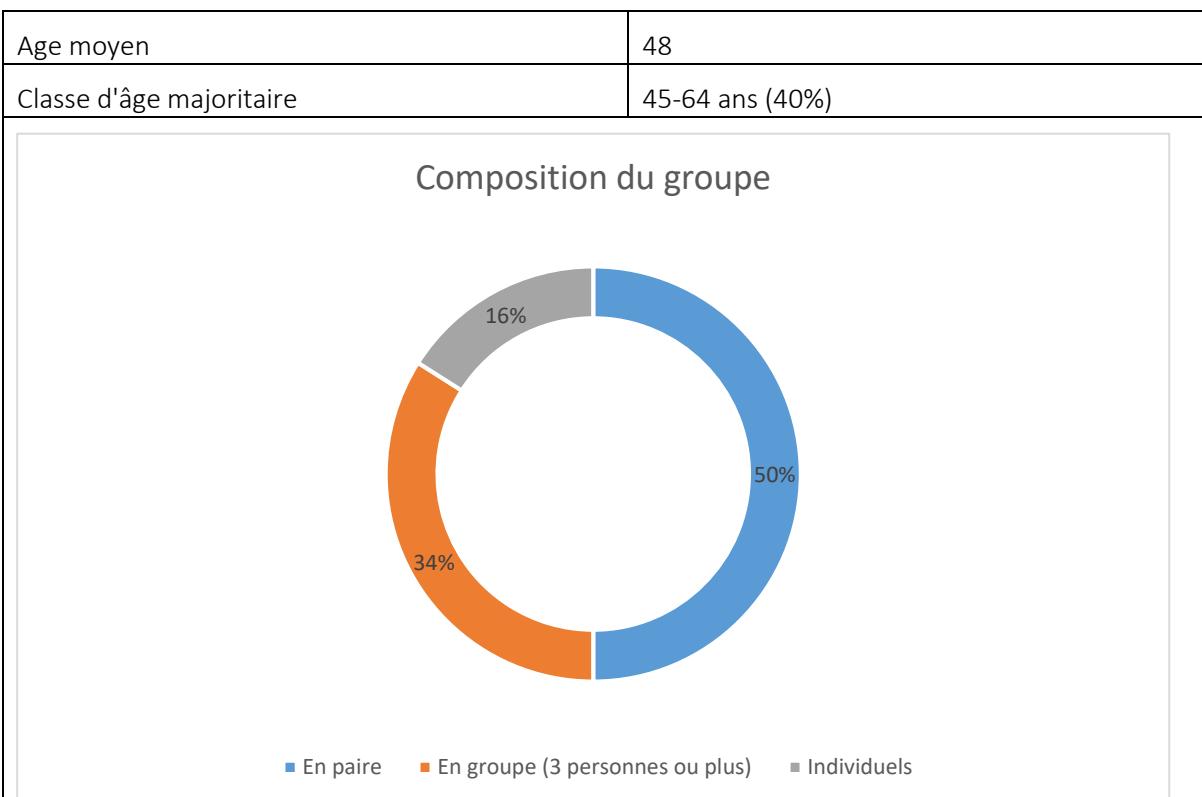
I. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU VOYAGE À VÉLO POUR LE TERRITOIRE :

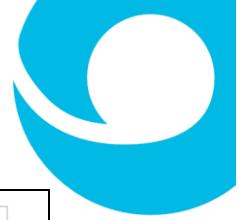
Parlement européen (2012)	
Nombre d'excursions en vélo d'une durée inférieure à la journée estimé	607 millions
Nombre de séjours impliquant le vélo, d'une durée équivalente ou supérieure à deux journées	4,62 millions
Chiffre d'affaires estimé pour les excursions	9,34 milliards d'euros
Chiffre d'affaires estimé pour les séjours	2,03 milliards d'euros
Données ADFC (2016) sauf indication contraire	
Nombre de séjours impliquant le vélo, d'une durée équivalente ou supérieure à quatre journées	5,2 millions
Part des voyageurs ayant réalisé plusieurs voyages à vélo dans l'année	28%
Nombre de nuits recensées pour séjour égal ou supérieur à quatre jours (2009)	37,8 millions
Chiffre d'affaires estimé pour séjour de plus de quatre jours (2009)	1,42 milliards d'euros
Nombre de réservations ticket + vélo dans le train	327 694



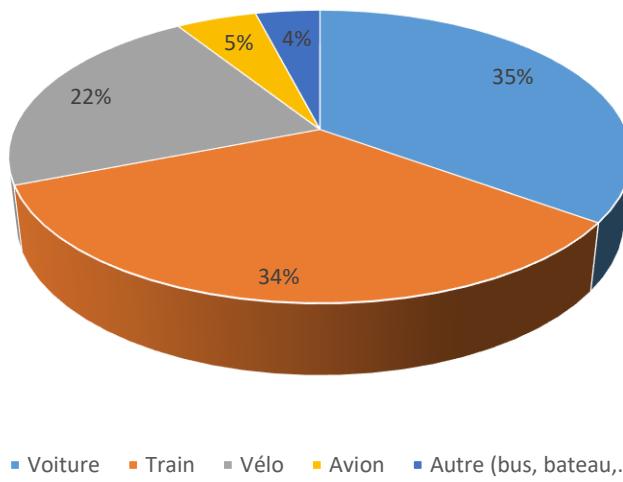
dont réservations internationales	59 844
Saisonnalité du tourisme à vélo (2009)	
Etape de vie	Demande élevée et différenciation du marché possible avec de nouvelles tendances (Vélo électrique et Féminisation)

II. Profil et comportement du voyageur à vélo :

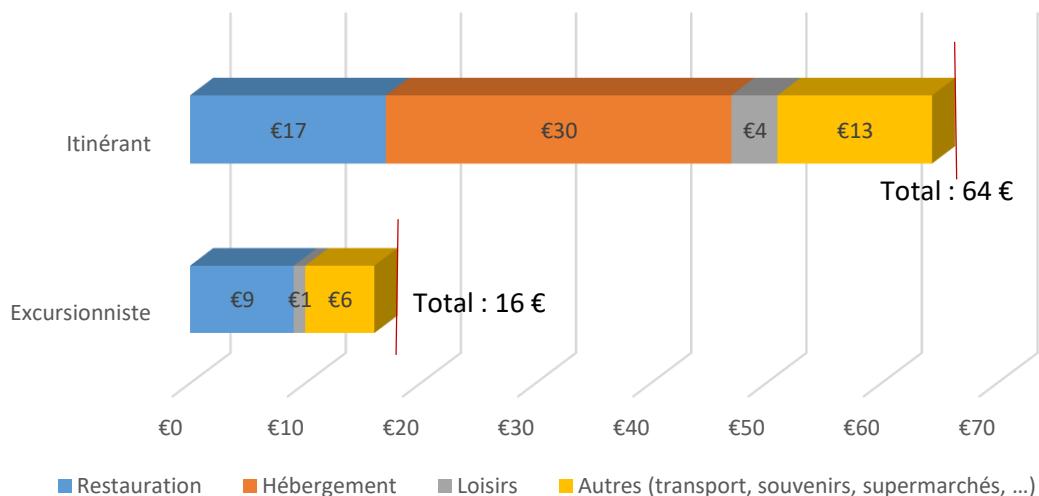


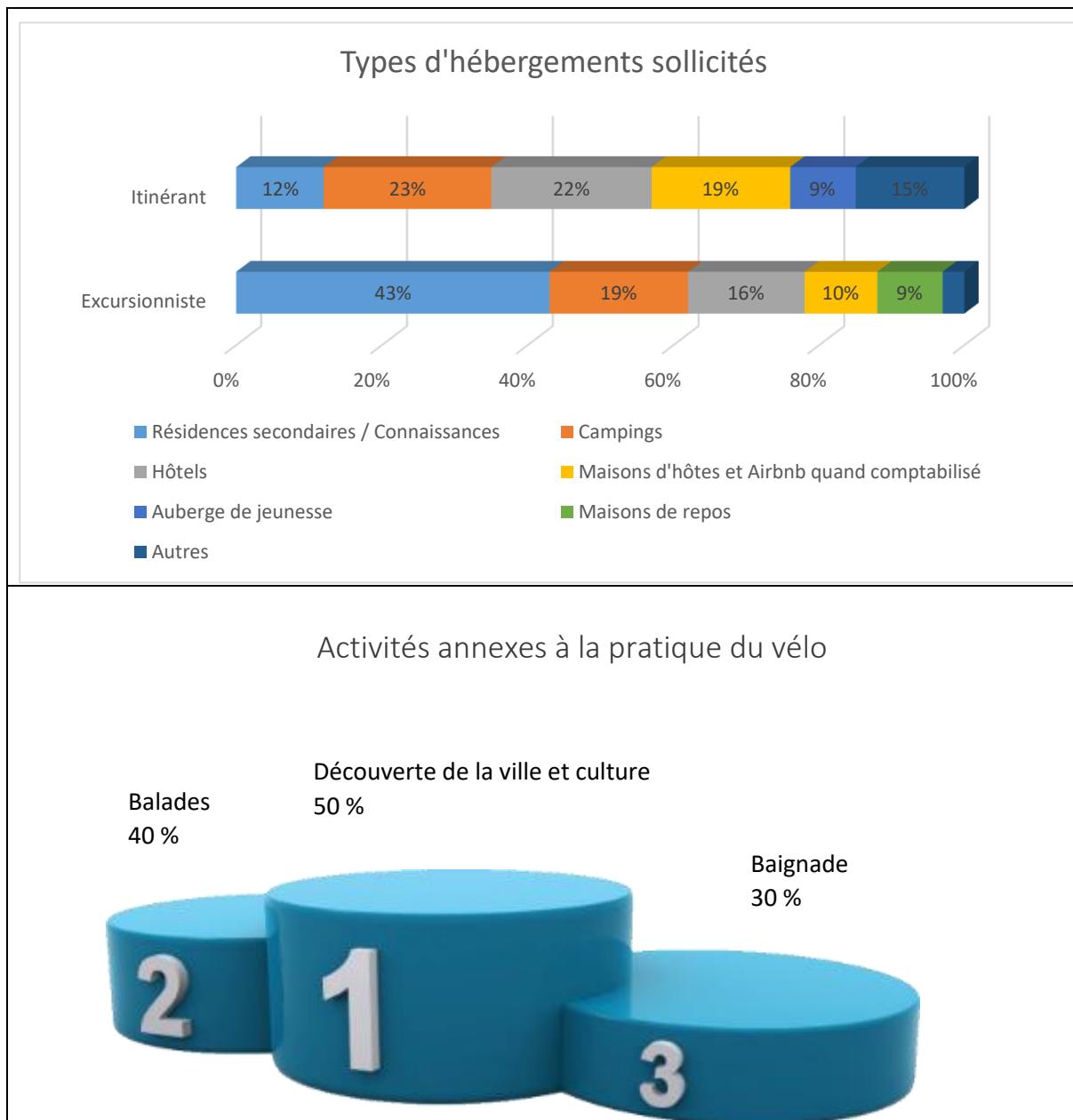
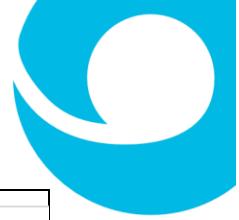


Moyens de transports utilisés pour arriver à la destination vélo



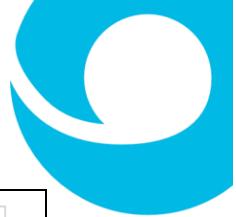
Budget moyen voyageurs à vélo



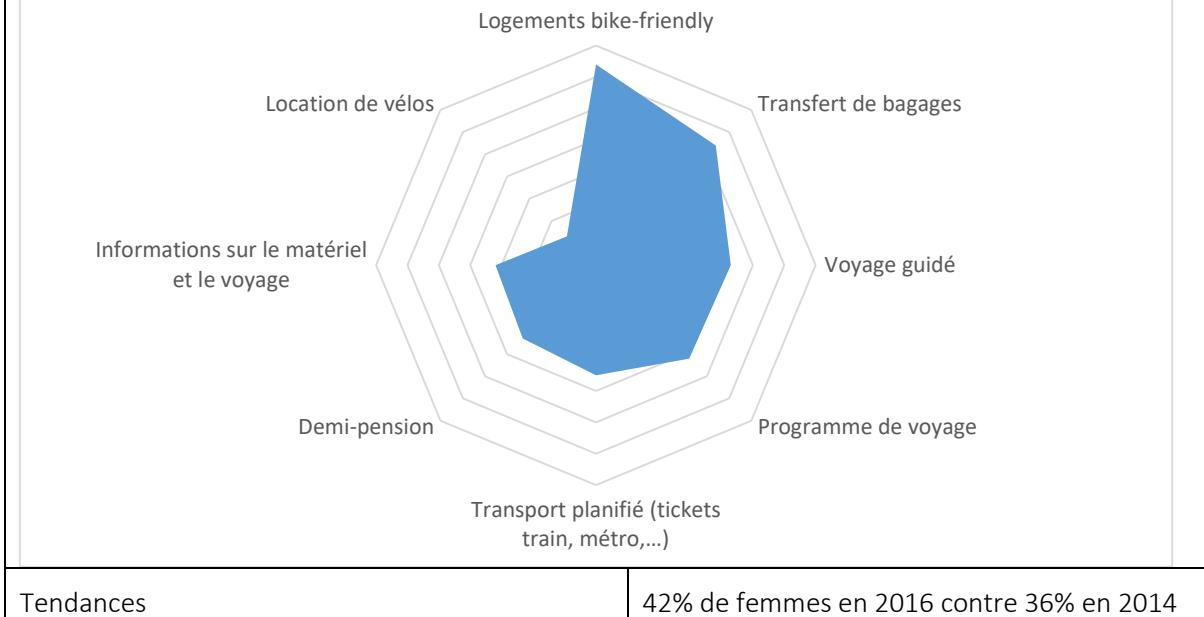


III. Caractéristiques du voyage à vélo :

Part des cyclotouristes qui organisent leur voyage seul	88%
Moyens d'organiser son itinéraire	90% utilisent internet, 55% utilisent une carte de voyage
Part des gens avec leur propre vélo	93%
- Dont VTC	72%
- Dont E-bike	13%



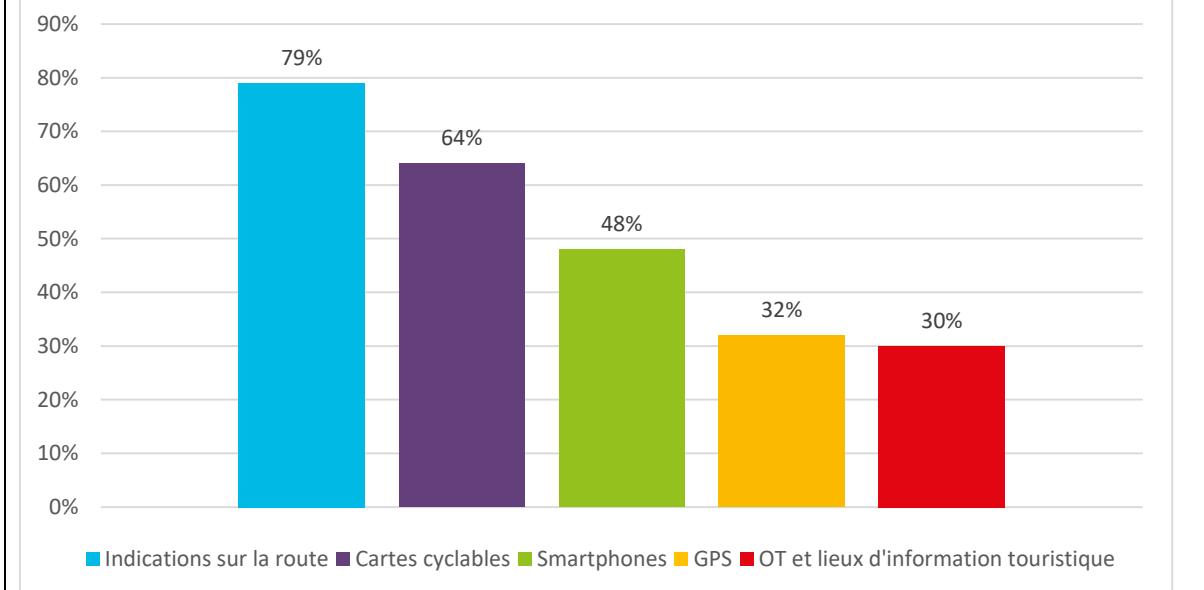
Critères et valeur ajoutée des TO selon les voyageurs (2009)

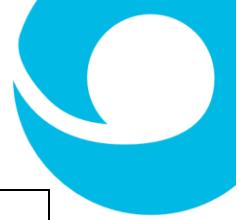


Tendances

42% de femmes en 2016 contre 36% en 2014

Moyens d'orientations privilégiés pendant le voyage à vélo



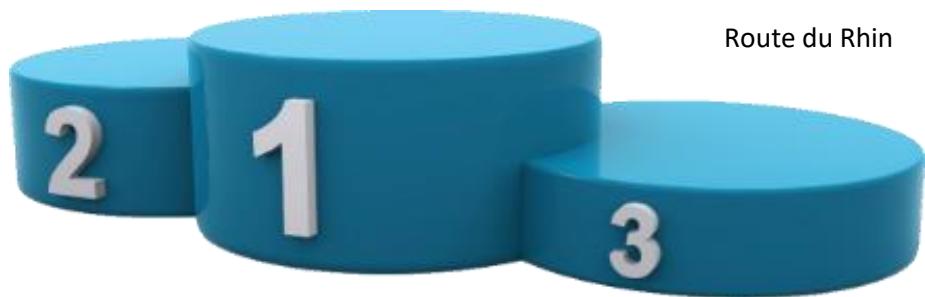


Itinéraires nationaux plébiscités

Route de Wesser et
Route de la vallée de la Ruhr

Route le long de l'Elbe

Route du Rhin



Pays et régions les plus appréciés pour la pratique du cyclotourisme

Tyrol du sud

Pays-Bas

Autriche



Critères pour le choix d'un itinéraire plutôt qu'un autre

1^{er} : expérience de la nature et des paysages /
2^{ème} : offre d'activités sur la route /3^{ème} : climat
/4^{ème} : possibilité de se détendre/ 5^{ème} : image
de la destination / 6^{ème} : calme/ 7^{ème} : pays et
gens

Sources des données :

Analyses ADFC – de 2009 à 2017 : <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse>

DTV (Deutscher Tourismusverband) – 2009 :

http://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Kurzfassung.pdf



Annexe 8 :

Données pour le cyclotourisme en France

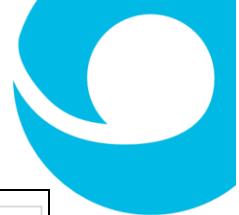


I. Retombées économiques du voyage à vélo pour le territoire :

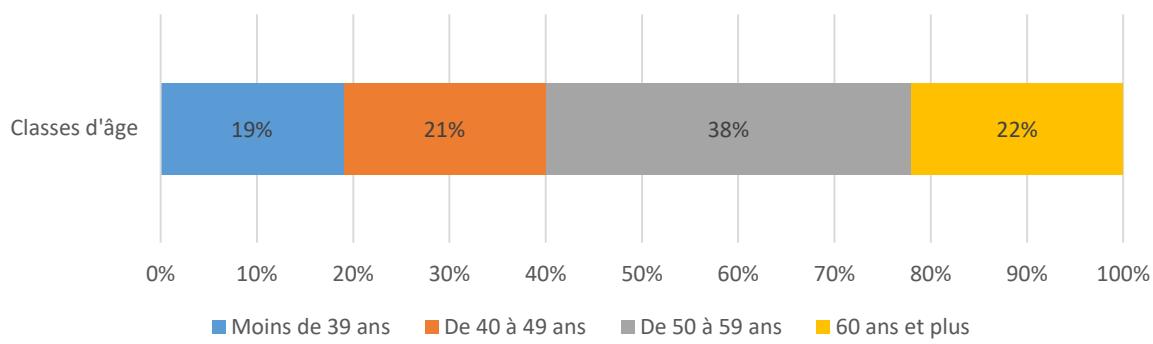
Parlement européen (2012)	
Nombre d'excursions en vélo d'une durée inférieure à la journée estimé	373 millions
Nombre de séjours impliquant le vélo, d'une durée équivalente ou supérieure à deux journées	4,01 millions
Chiffre d'affaires estimé pour les excursions	5.73 milliards d'euros
Chiffre d'affaires estimé pour les séjours	1.76 milliard d'euros
Données DGE (2015) sauf indication contraire	
Nombre de séjours impliquant le vélo (profil itinérant + touriste excursionniste)	9,2 millions
Chiffre d'affaires estimé	2 milliards d'euros
Nombre de réservations vélo dans le train	58 000
Saisonnalité (Alsace 2013)	<p><i>Fréquentation au maximum et très régulière :</i> Juin à Septembre (plus de 4 000 usagers par journée)</p> <p><i>Fréquentation importante mais moins régulière :</i> de mi-Avril à Juin et de Septembre à la fin du mois d'Octobre</p> <p><i>Fréquentation peu importante et régulière (Saison creuse) :</i> de Novembre à mi- Avril</p>

II. Profil et comportement du voyageur à vélo :

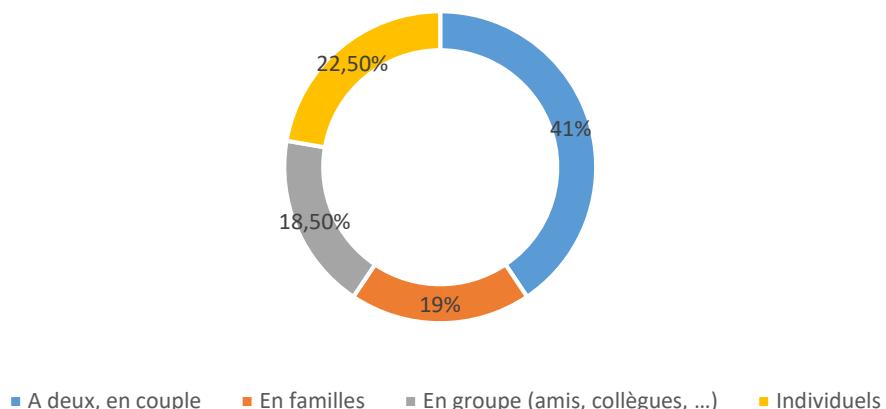
Résultats provenant des enquêtes Bourgogne 2010, Alsace 2013 et Loire à vélo 2015. Moyennes quand données comparables.



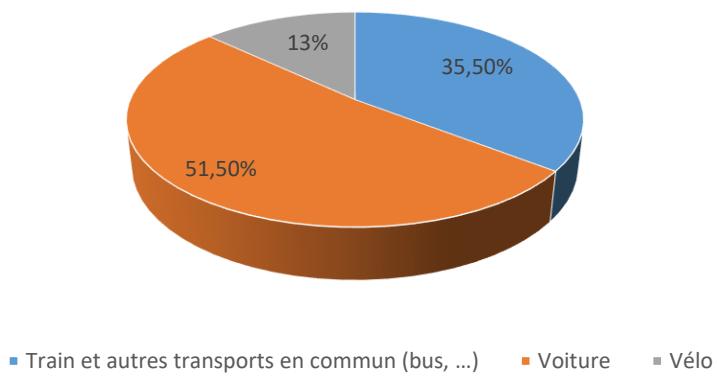
Répartition des cyclotouristes par catégorie d'âge (2010)

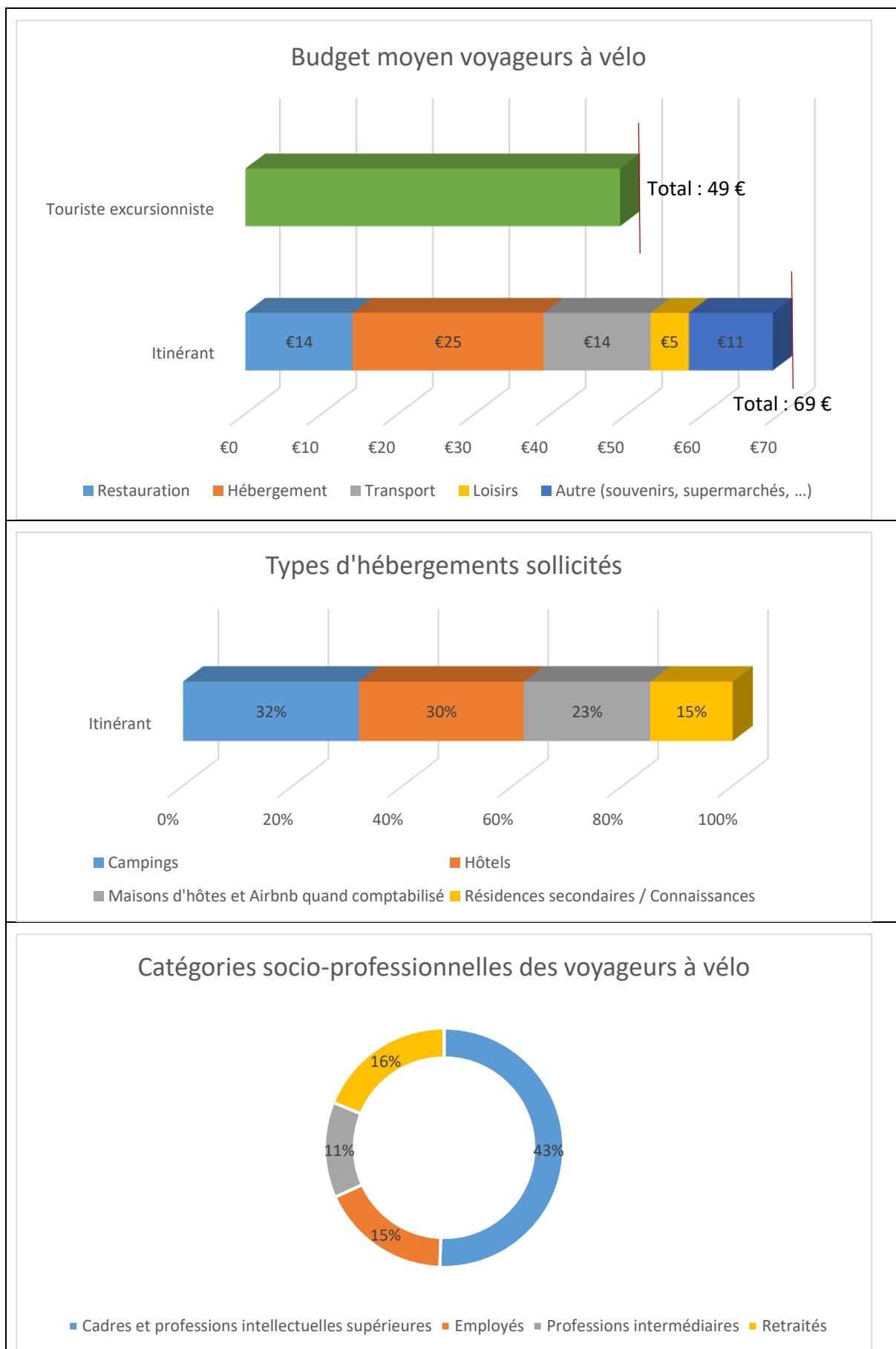
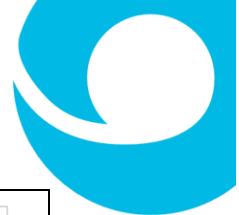


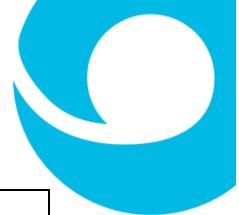
Répartition des groupes de cyclotouristes



Moyens de transport utilisés pour arriver à la destination vélo





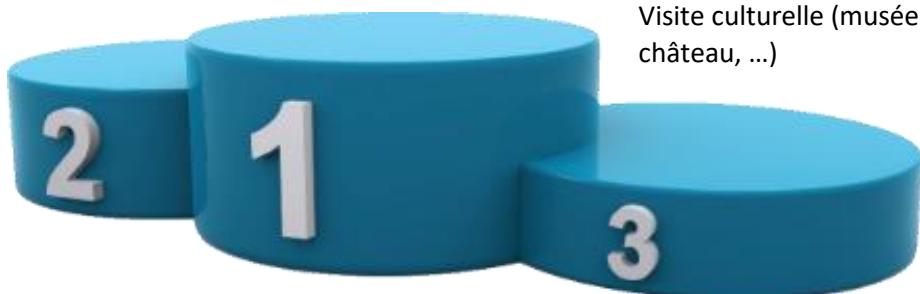


Activités annexes à la pratique du vélo – Profil itinérant

Produits locaux / gastronomie

Visite de ville / village

Visite culturelle (musée / château, ...)



Mais aussi :

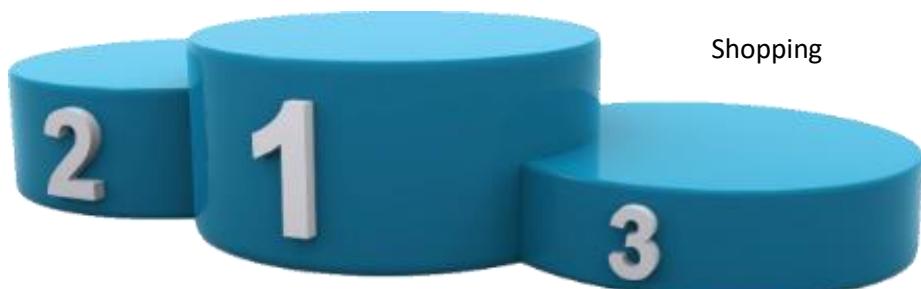
4. Baignade
5. Autres activités sportives (canoë, randonnées,...)

Activités annexes à la pratique du vélo – Profil touriste excursionniste

Produits locaux / gastronomie

Visite de ville / village

Shopping

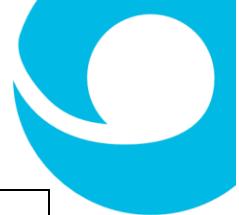


Mais aussi :

4. Baignade
5. Visites culturelles

III. Caractéristiques du voyage à vélo :

Durée moyenne voyage à vélo	6,2 heures
Kilomètres/ temps moyens parcourus par jour	62 kms (28 kms touriste excursionniste, 25 kms avec enfants)

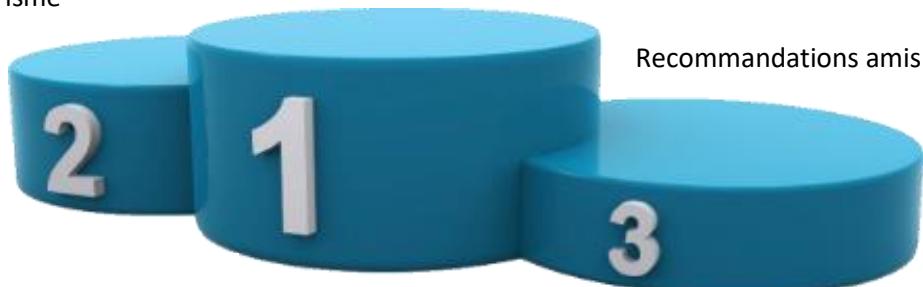


Moyens de planification de l'itinéraire les plus utilisés

Brochures / Offices
de tourisme

Sites internet / Cartes
et guides spécialisés

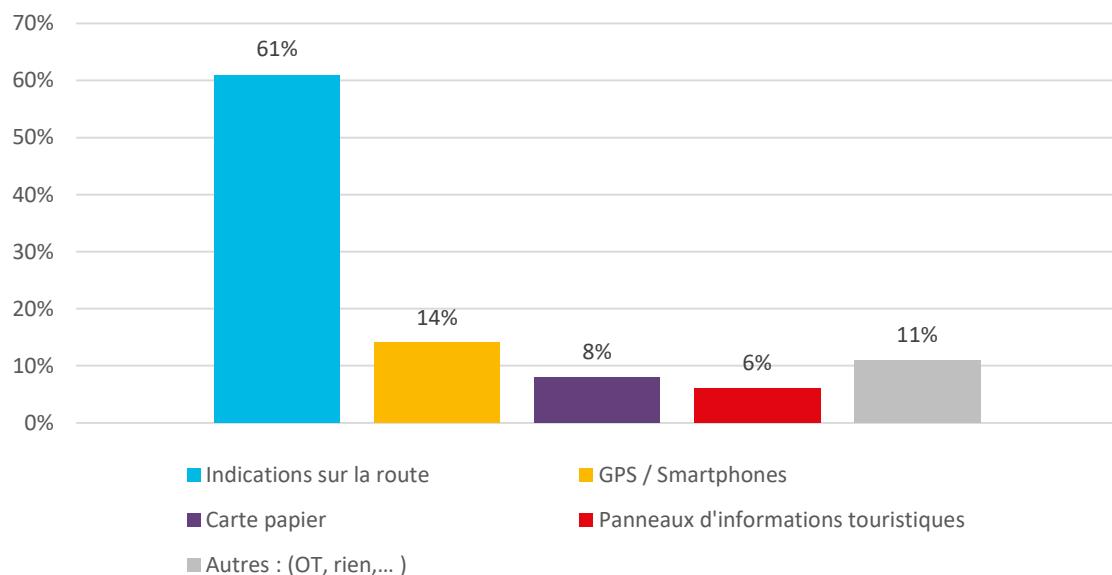
Recommandations amis

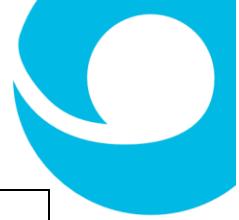


Mais aussi :

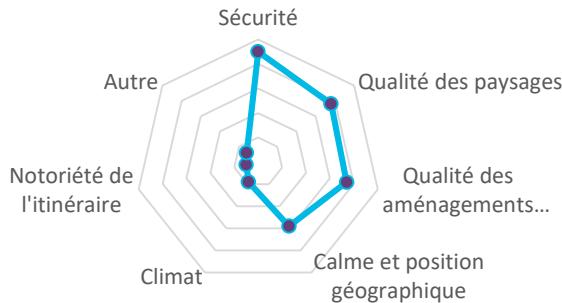
4. Sites d'avis de voyageurs (trip advisor, yelp,...)

Moyens d'orientations privilégiés pendant le voyage à vélo (2013)





Critères pour la sélection d'un itinéraire cyclotouristique



Itinéraires nationaux les plus programmés par les TO



Sources des données :

Etude Alsace 2013 :

<http://www.clicalsace.com/sites/clicalsace.com/files/article/pdf/Pr%C3%A9sentation%20Etude%20EV%205%20et%2015>

Etude Loire 2015 : <http://www.tourisme-pro-centre.fr/var/crtc/storage/original/application/5d564791f339ce94bd85954f595747c1.pdf>

DGE 2015 : <https://www.francevelotourisme.com/contenus/fichiers/barometre-tourisme-a-velo-2015.pdf>

Etude Bourgogne 2010 : <http://www.nievre-tourisme-pro.com/sites/default/files/bourgogne/001 PORTEUR-DE-PROJET/SP PORTEUR Je veux connaitre leschiffres ETUDE FREQUENTATION IMPACT TBV.pdf>

Rapport Altermodal 2009 : <https://www.veloscenie.com/contenus/espace-pro/rapport-economie-du-velo-altermodal.pdf>



Annexe 9 :

Données pour le cyclotourisme aux Pays-Bas



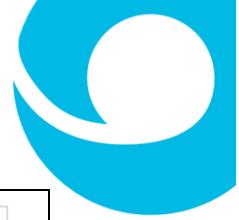
I. Retombées économiques du voyage à vélo pour le territoire

Parlement européen (2012)

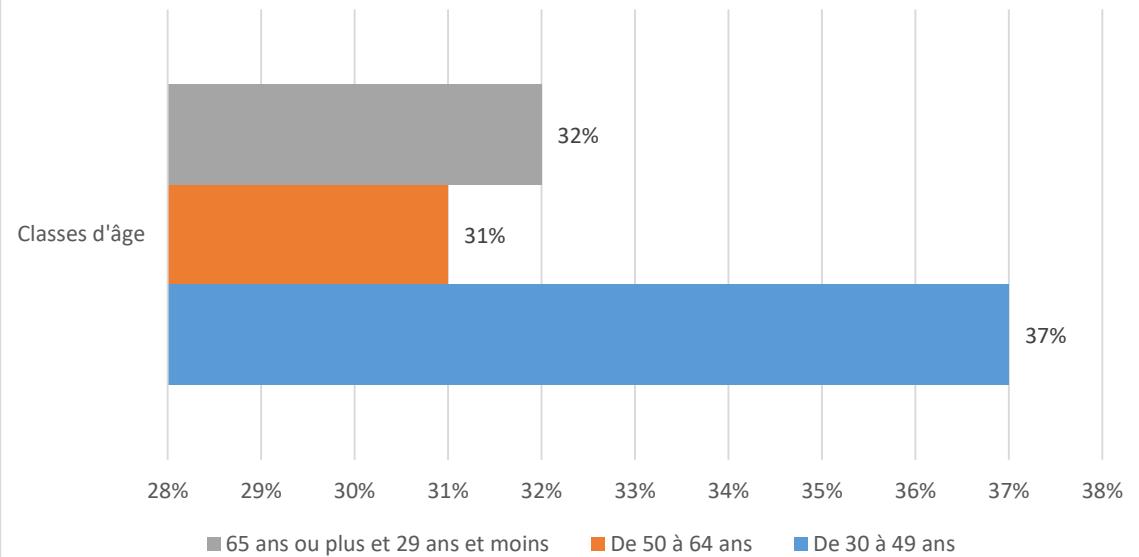
Nombre d'excursions en vélo d'une durée inférieure à la journée estimé	138 millions
Nombre de séjours impliquant le vélo, d'une durée équivalente ou supérieure à deux journées	1.01 millions
Chiffre d'affaires estimé pour les excursions	2.12 milliards d'euros
Chiffre d'affaires estimé pour les séjours	440 millions d'euros

Données Fietsplatform 2013-2016 sauf indication contraire	
Nombre de séjours impliquant le vélo pour une durée égale ou supérieure à une demie journée sur le réseau LF-route	750 000
Nombre de nuits	3,6 millions de nuitées
Chiffre d'affaires estimé	513 millions d'euros

II. Profil et comportement du voyageur à vélo



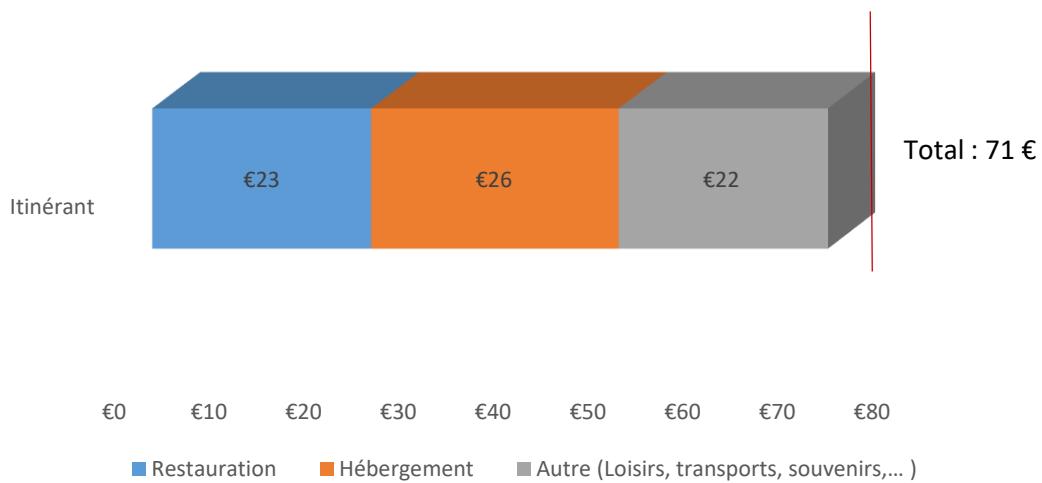
Répartition des cyclotouristes par catégorie d'âge

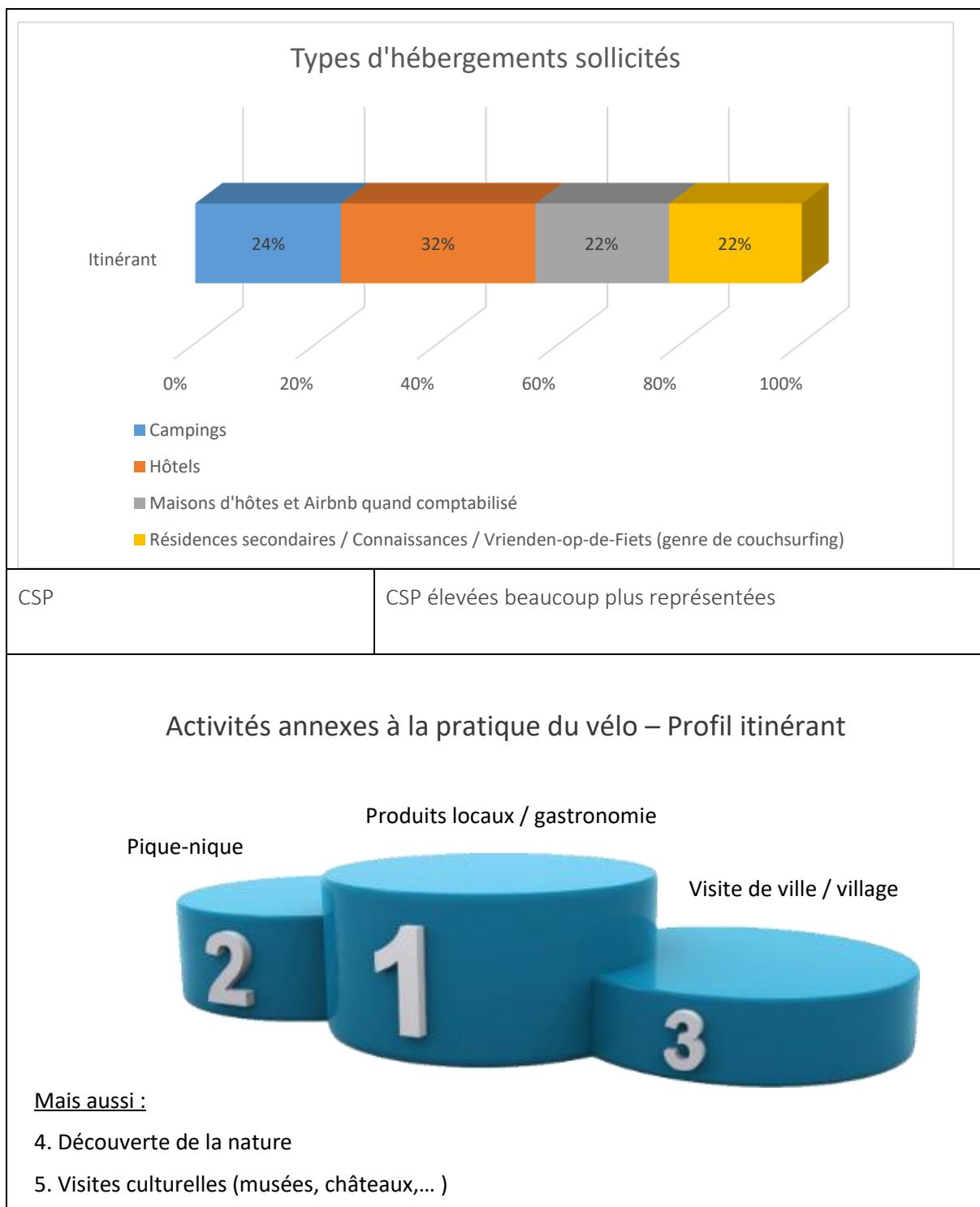
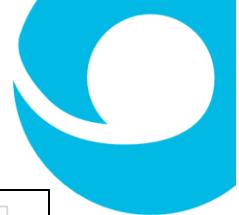


Sexe 55% H / 45% F

Composition du groupe 2,3 personnes en moyenne dont 64% à deux

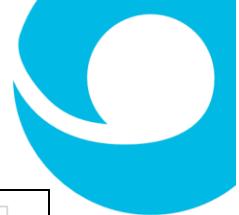
Budget moyen voyageurs à vélo



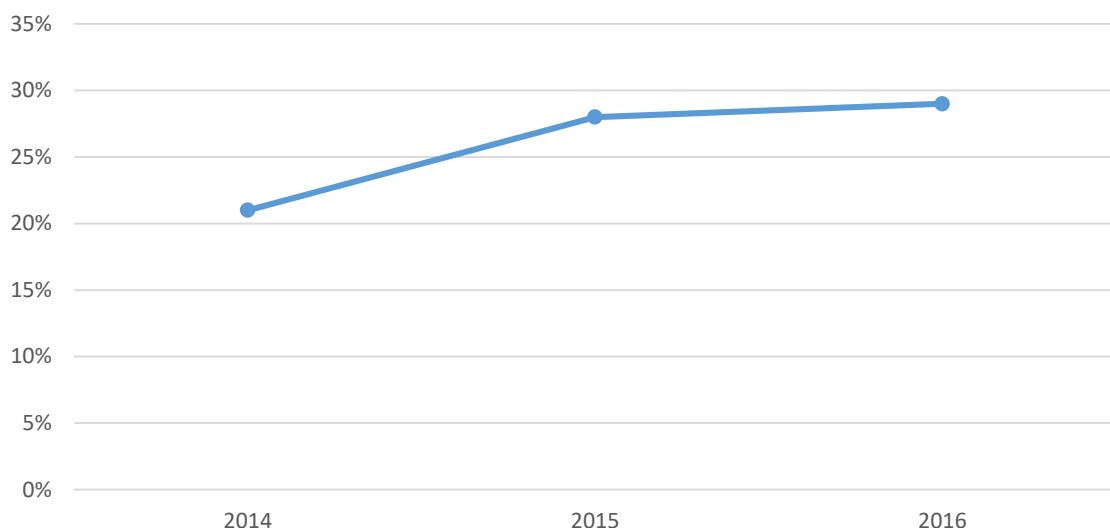


III. Caractéristiques du voyage à vélo :

Durée moyenne voyage à vélo	8,4 jours
Kilomètres/ temps moyens parcourus par jour	71 kms avec 4 pauses en moyenne



Nombre de kilomètres parcourus par vélos à assistance électrique sur LF-routes



Tendance	Sur les LF-routes, dépenses plus élevées que sur routes moins bien aménagées
----------	--

Itinéraires nationaux les plus populaires pour les voyageurs à vélo (2008)



Mais aussi :

- 4. Limburg
- 5. Overijssel

Sources des données :

Fietsplatform 2013-2016 : <http://www.fietsplatform.nl/nieuws-en-publicaties>

Fietsen (2008) : <http://www.fietsen.123.nl>

Annexe 10 :



Données pour le cyclotourisme au Royaume-UNi



I. Retombées économiques du voyage à vélo pour le territoire :

1 livre = 1,16€ taux actuel (mai 2017) / 1 livre = 1,36€ (2012 Sustrans)

Parlement européen (2012)

Nombre d'excursions en vélo d'une durée inférieure à la journée estimé	149 millions
--	--------------

Nombre de séjours impliquant le vélo, d'une durée équivalente ou supérieure à deux journées	1.23 millions
---	---------------

Chiffre d'affaires estimé pour les excursions	2.29 milliards d'euros
---	------------------------

Chiffre d'affaires estimé pour les séjours	540 millions d'euros
--	----------------------

Données Sustrans (2012) sauf indication contraire

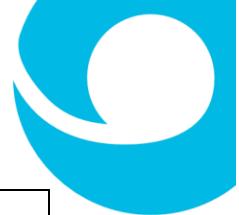
Chiffre d'affaires estimé	752 millions d'euros dont 123 millions d'euros en Ecosse (650 millions de livres dont 106 millions de livres en Ecosse)
---------------------------	---

II. Profil et comportement du voyageur à vélo

Age moyen	45 ans
Budget journalier (excursionniste)	16 livres, soit 21.8€
Budget journalier (touriste excursionniste)	46 livres, soit 62,6€

III. Caractéristiques du voyage à vélo

Durée moyenne voyage à vélo	7,7 jours (Ecosse)
-----------------------------	--------------------



Sources :

Sustrans (2012) : <http://www.sustrans.org.uk/news/cycle-tourism-boots-economy>

Ecosse (2013) : <http://transformscotland.org.uk/wp/wp-content/uploads/2014/12/The-Value-of-Cycle-Tourism-full-report.pdf> 2013

Annexe 11 :

Données pour le cyclotourisme En suisse





I. Retombées économiques du voyage à vélo pour le territoire :

Parlement européen (2012)

Nombre d'excursions en vélo d'une durée inférieure à la journée estimé 55 millions

Nombre de séjours impliquant le vélo, d'une durée équivalente ou supérieure à deux journées 420 000

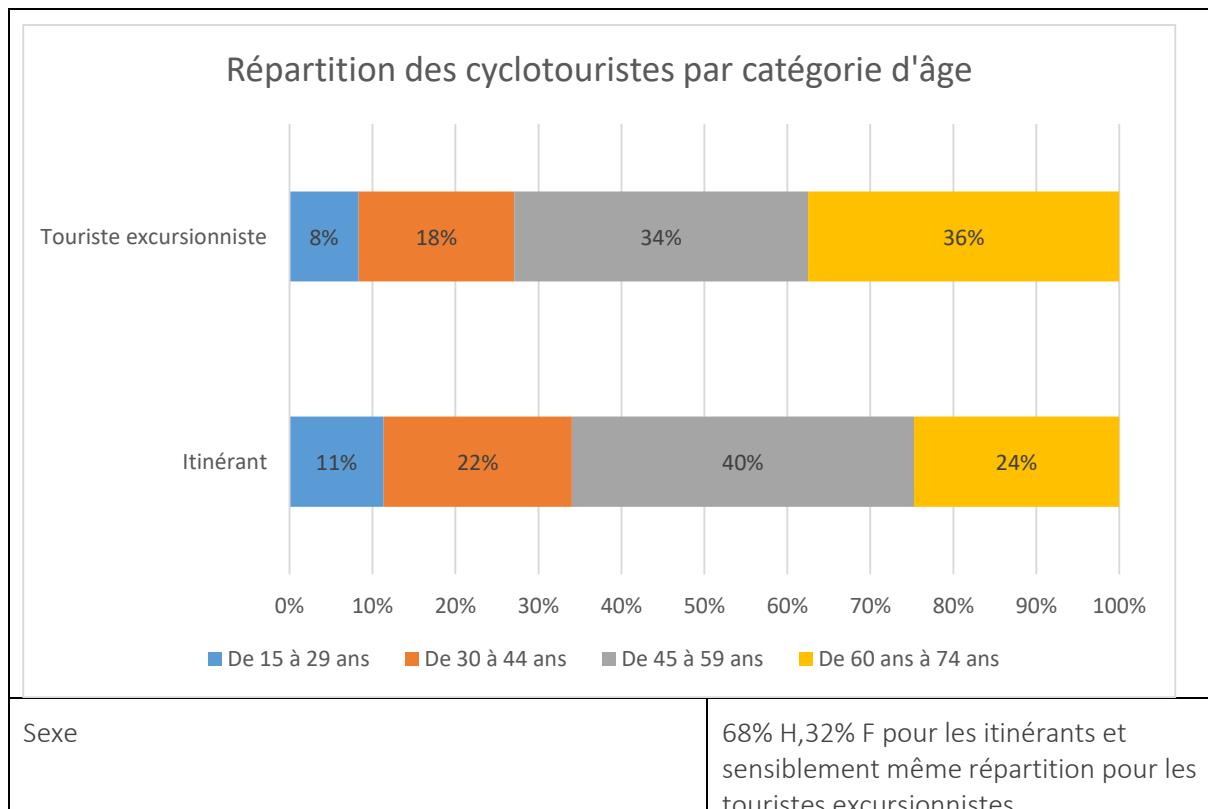
Chiffre d'affaires estimé pour les excursions 850 millions d'euros

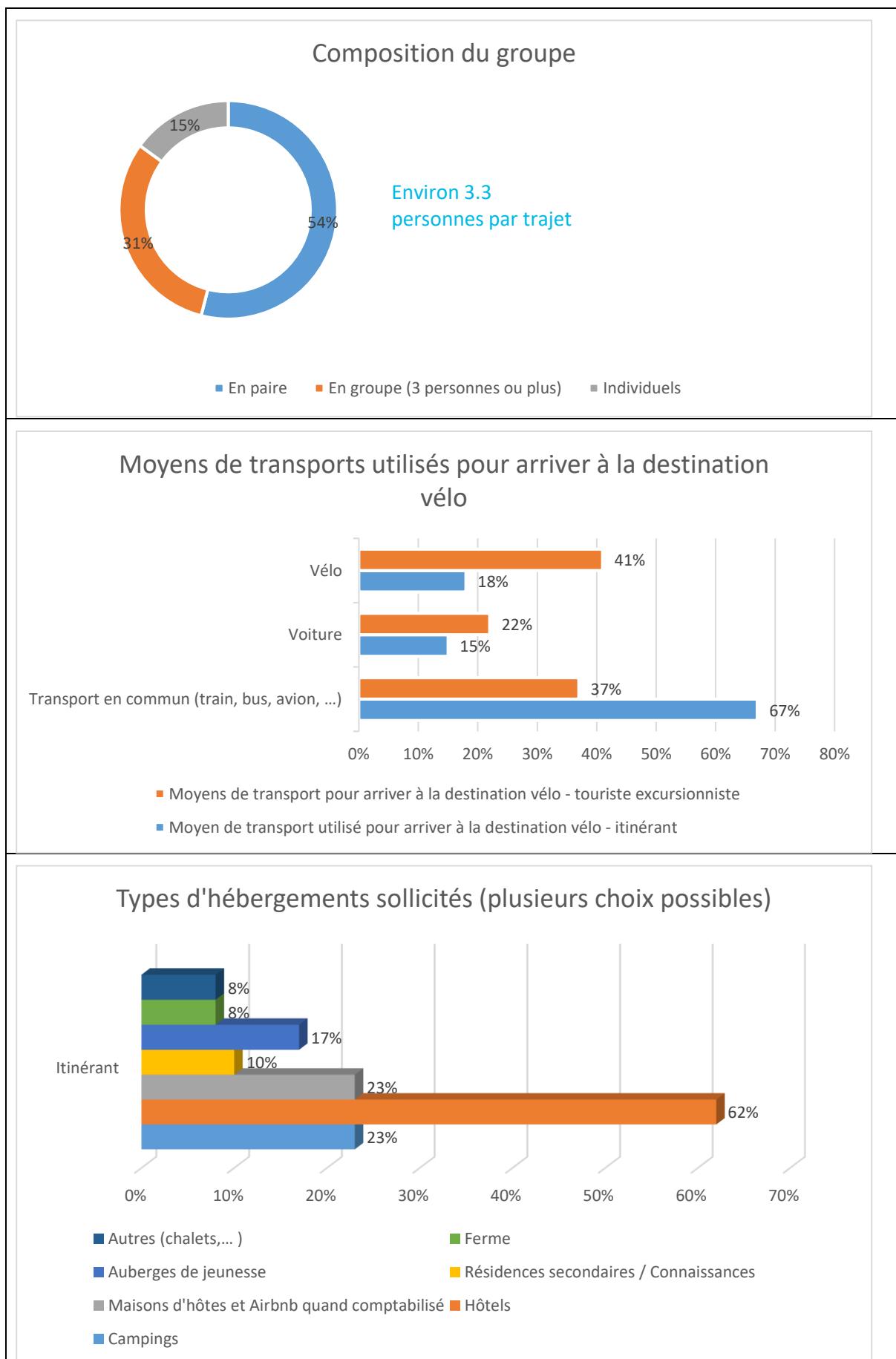
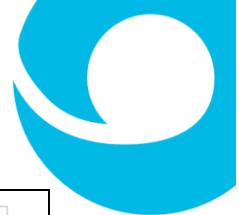
Chiffre d'affaires estimé pour les séjours 180 millions d'euros

Données Velofahren (2014)

Nombre de séjours impliquant le vélo avec une nuit minimum	1,4 millions
Nombre de séjours impliquant le vélo comme motif de loisirs	2.3 millions

II. Profil et comportement du voyageur à vélo :



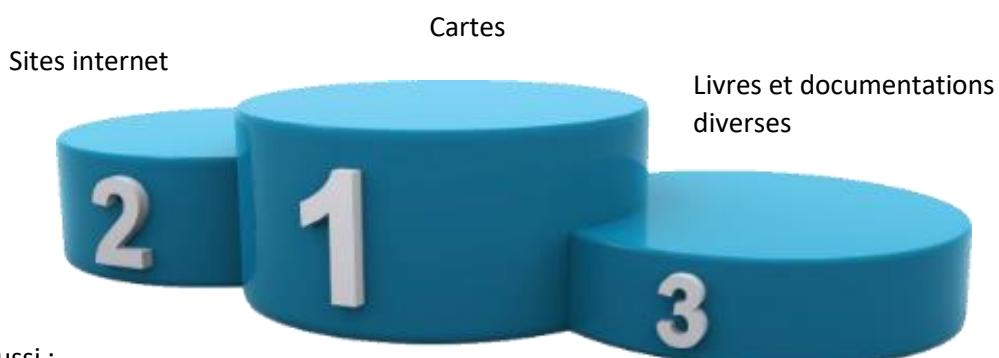




III. Caractéristiques du voyage à vélo

Durée moyenne voyage à vélo	7,4 jours
Kilomètres/ temps moyens parcourus par jour	<u>Itinérant</u> : 6,8 h (dont 4,9 vraiment pédalées) <u>Touriste excursionniste</u> : 4,4h (dont 3,2 vraiment pédalées)
Part de ceux qui organisent leur voyage seul	93%

Moyens de planification de l'itinéraire les plus utilisés



Mais aussi :

- 4. Application Schweiz mobile
- 5. Conseils de proches

Itinéraires nationaux les plus appréciés



Source :

Velofahren : http://www.lssf.ch/fileadmin/lswb-dateien/projekte/150624_Velofahren_CH_2014_DEF.pdf 2014

