

Préparation du Schéma Régional de Développement Tourisme
Midi-Pyrénées

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



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

Sommaire

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



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

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

Le rôle de la Région: investir et coordonner les initiatives



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



Conclusion:

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

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

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





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

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

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

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

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

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

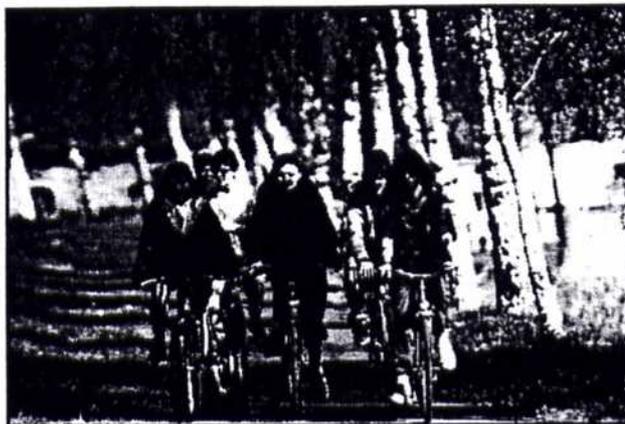
Une connaissance minimum de ces quatre grandes catégories est nécessaire avant d'aborder la réalisation d'un schéma directeur, car ces demandes sont très hétérogènes.

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



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

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



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

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

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



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

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

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

UN PLAN VÉLO : POUR QUI ?



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

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

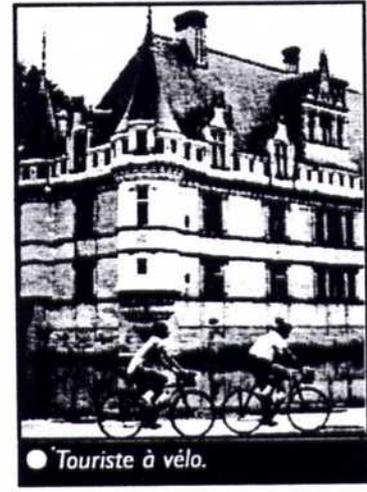
→ on retrouve dans la demande touristique la même segmentation avec une demande successivement utilitaire (pour motifs achats, plage, visites), sportive et loisirs de proximité, mais aussi une demande itinérante.



● Cyclistes sportifs.



● Cycliste urbain.



● Touriste à vélo.

Autres utilisateurs

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

■ Les piétons.

■ Les rollers.

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





■ **La pratique loisirs ou sportive des handicapés.**

Ces personnes sont de plus en plus actives et constituent une clientèle en forte progression là où des aménagements adaptés existent. La Fédération Française Handisport regroupe 22000 pratiquants, dont une partie seulement concernée par les aménagements cyclables. Mais le nombre d'utilisateurs potentiels est beaucoup plus élevé. Pour ces pratiquants, la surface de roulement doit être réalisée en enrobé avec une granulométrie fine. Les pentes ne doivent pas dépasser 5% d'inclinaison et les barrières d'accès doivent tenir compte de la largeur d'un fauteuil avec un minimum de 80 cm.

■ **Le tourisme équestre.**

A côté des pratiques d'équitation de compétition, le tourisme équestre regroupait 37000 licenciés au plan national en 1997, avec une pratique plus marquée dans le Limousin, la Corse, l'Alsace et la Picardie. Cette pratique touche beaucoup de jeunes de 10 à 20 ans (32%) mais également des actifs de 30 à 50 ans (34%), et davantage de femmes (60%) que d'hommes. Beaucoup de projets d'itinéraires équestres sont portés par le secteur privé. 1000 prestataires privés sont répartis sur le territoire et il existe 300 à 400 associations de cavaliers. On estime à 400 000 le nombre de personnes en France ayant déjà pratiqué le tourisme équestre. Les itinéraires revêtus intéressent peu les randonneurs équestres mais les aménagements cyclables réalisés en stabilisé sont fortement dégradés par le passage des chevaux. La cohabitation est donc déconseillée et une piste de terre battue physiquement séparée de la voie cyclable devra être spécialement aménagée.

En tout état de cause, la pratique observée est loin de correspondre à la pratique potentielle. Partout où des aménagements cyclables ont été réalisés, on observe une croissance importante de la pratique, attestée par les chiffres de vente de vélos et par les comptages réalisés.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE DEMANDE



Les différentes demandes sont souvent contradictoires et potentiellement conflictuelles. Il est donc important, dans le cadre d'un schéma de bien le identifier.

La demande «Utilitaire»

Mode de pratique : seul, en agglomération.

Distances parcourues : 0.5 à 5 km. Le kilométrage annuel parcouru par un cycliste utilitaire quotidien est proche de celui d'un cyclotouriste (environ 3 à 4000 km par an).

Fréquence : 3 à 4 déplacements par jour.

Clientèle : très marquée sociologiquement. Le taux de déplacement cyclable est très élevé parmi les jeunes de moins de 20 ans, collégiens, lycéens et étudiants (6 fois plus de pratique que parmi les actifs), et dans une autre mesure parmi les retraités. Les actifs sont les plus faibles utilisateurs et parmi eux, de façon décroissante les ouvriers et employés, les cadres moyens, les cadres supérieurs, les agriculteurs et les professions libérales. Le vélo de ville est plus masculin (70%) que féminin. On assiste cependant à un tassement des origines sociales et à une mutation complète du profil des cyclistes urbains. La part des ouvriers, des lycéens et collégiens a beaucoup diminué tandis que les catégories cadres supérieurs et étudiants sont celles qui ont le plus progressé. Alors que les cyclistes étaient il y a dix ans majoritairement des cyclistes « captifs » sans accès à la voiture, les cyclistes d'aujourd'hui sont principalement des cyclistes par choix.

Quantification : le vélo représente environ 4% du nombre de déplacements en ville. A l'échelle de la France, cela représente environ 2 millions de cyclistes réguliers, soit environ 10% du total des cyclistes. Le nombre de cyclistes urbains occasionnels (plus nombreux de mai à octobre) est beaucoup plus important et représente dans la plupart des villes 2 à 3 fois le nombre de cyclistes réguliers, soit 20 à 30% du total des cyclistes. Le vélo de ville représente de fait 32% du parc selon l'étude AFIT (même si les déplacements urbains sont faits sur tous types de vélos, y compris course et VTT) et 28% du total des cyclistes interrogés disent pratiquer le vélo urbain.

Evolution: croissance lente. L'augmentation de la pratique chez de nouveaux adeptes cache le plus souvent une chute importante chez les usagers traditionnels (lycéens, collégiens, ouvriers).

Données disponibles : enquêtes ménages.

Aménagements demandés : bandes cyclables, zones 30.

Services demandés : stationnement, intermodalité, location.

La demande «Sportive»

Mode de pratique : en club, en petits groupes ou en solitaire. 4 fédérations regroupent ce type de pratique.

Distances parcourues : 50 à 150 km.

Fréquence : au moins une sortie par semaine.

Clientèle : moyenne d'âge de 50 ans à la Fédération française de Cyclotourisme, beaucoup plus jeune à la FFC (20 à 25 ans). On distingue

→ la pratique « cyclo-sportive », à allure soutenue mais pas nécessairement dans le cadre d'épreuves chronométrées, que l'on retrouve dans des épreuves de masse comme la



Marmotte ou la Louison Bobet.

→ le cyclotourisme dont la pratique est fédérée autour de la FFCT,

→ le cyclisme de compétition fédéré autour de la FFC,

→ les pratiques hors licence, à caractère sportif.

Quantification : il existe en France 360 000 licenciés, soit 1,8 % de la pratique. La demande sportive est cependant plus large : 4 % participent à des épreuves organisées chronométrées ou non. Le vélo de course représente 20 % du parc même s'il est aussi utilisé pour d'autres motifs que le sport. Il ne représentait plus que 4% du marché en 1994.

Evolution : stagnation des effectifs licenciés, mais croissance de la pratique non licenciée.

Données disponibles : nombre d'adhérents des fédérations, évolution du marché du vélo de course (10% des ventes, soit 300 000 vélos vendus chaque année), vente des principaux magazines spécialisés.

Aménagements demandés : bandes cyclables le long des routes principales, mais aussi site propre ; sécurisation des points noirs.

Services demandés : certains clubs sportifs organisent des stages de préparation de 1 ou 2 semaines en début de saison dans le sud de la France. D'autres, surtout dans les pays du nord, organisent des séjours en France avec régime soutenu (150 km par jour) et accompagnement des bagages.

La demande «Loisirs»

Mode de pratique : pratique familiale ou en petits groupes.

Distances parcourues : 15 à 40km à proximité des agglomérations.

Fréquence : pratique saisonnière et moins régulière que les catégories précédentes.

Clientèle : de 7 à 77 ans et au-delà. La pratique est plus forte parmi les cadres, professions libérales, professions intermédiaires. C'est également une pratique plus féminine que les autres.

Quantification : 2.5 millions de vélos vendus en 1997. Un parc estimé, hors vélos de course, à 23 millions de vélos. Potentiel estimé à 25 millions de personnes. C'est la clientèle la plus importante.

Evolution : très forte croissance lorsqu'existent des aménagements spécifiques. Les différences sont considérables d'un site à un autre. Ainsi, sur les bords du lac d'Annecy, la fréquentation le dimanche se situe entre 6000 et 8000 personnes sur une agglomération de 100 000 habitants. Sur d'autres sites non pourvus d'aménagements, la pratique est très faible. C'est une catégorie d'utilisateurs extrêmement réactive à l'offre.

Données disponibles : enquêtes d'opinion, étude de marché sur le vélo.

Données sur les ventes de vélo :



● Bas-Rhin : itinéraire Haguenau / Lembach.
Une pratique de loisir très réactive à l'offre.



Aménagements demandés : voies vertes, pistes en site propre accessibles depuis la ville, voies à très faible trafic.

Services demandés : signalétique, guide, cartographie, location, stationnement sécurisant, aires de repos.

Impact économique : impact direct sur la restauration à proximité des aménagements.

La demande «Touristique»

Elle se subdivise en 3 catégories :

- la clientèle itinérante
- l'utilisation du vélo à titre utilitaire sur le lieu de vacances
- l'utilisation loisir sur le lieu de vacances

■ La pratique Itinérante

Mode de pratique : en petits groupes, en solitaire.

Distances parcourues : 300 à 500km sur une semaine.

Fréquence : pratique Saisonnière 20 à 30 sorties par an.

Clientèle : deux types de clientèle.

- jeunes actifs ou étudiants - 30 ans en cyclo-camping,
- plus de 50 ans utilisant les infrastructures hôtelières et les gîtes.

Quantification : potentiel encore réduit même si la France est l'une des premières destinations mondiales du tourisme à vélo. En France, le vélo itinérant est très pratiqué par les Allemands, les Anglais, les Néerlandais, les Danois, les Belges et les Suisses. Sur certains sites comme les châteaux de la Loire, la clientèle étrangère est largement majoritaire.

Evolution : forte croissance lorsqu'existent des aménagements et prestations spécifiques. Les principaux éléments générant cette pratique sont la qualité paysagère du site, le patrimoine historique et naturel, la gastronomie et les vins.

Données disponibles : études de marché sur le vélo, tours opérateurs.

Aménagements demandés : voies vertes, aires de repos, voies à très faible trafic (<300 véhicules par jour), voies urbaines «apaisées», stationnement sécurisant.

Services demandés : signalétique, guide, cartographie, voyages organisés, transport des bagages, intermodalité avec le train, location, petite réparation.

Impact économique : impact direct fort sur la restauration à proximité immédiate des aménagements. Budgets de 1500 à 20000F par semaine pour les opérateurs nord-américains.

Cette pratique peut se subdiviser en plusieurs sous catégories :

- pratique indépendante en cyclotourisme et VTT, clientèle 18-45 ans, hébergement en camping, auberges de jeunesse, voire hôtels.
- pratique en groupe guidés par des tour operators : prise en charge du transport, de l'hébergement et de la restauration ainsi que de la visite des sites. Clientèle anglo-saxonne ou nordique plutôt âgée (40-60 ans) à fort niveau de revenu.
- pratique indépendante : idem que précédente mais pratique en petits groupes, en couple





ou seul avec prestations comprises.

→ pratique occasionnelle en groupes au sein de voyages multi-activités organisés incluant la location de vélos.

	TYPE DE GROUPE	DESCRIPTION	%
1	Tour organisé en groupe à caractère sportif	Voyage en groupe, recherche de performance Clientèle adulte masculine, en club, moins de 45 ans. Préférence pour les zones de montagne (Alpes, Pyrénées), Vacances de printemps ou d'été, 1 ou 2 semaines.	1%
2	Tours Operators en groupe	Voyage en groupe. Clientèle âgée nombreuse. Demande de confort élevée en hébergement et restauration. De 7 à 21 jours. Préférence pour la France Fort pouvoir d'achat.	3.3%
3	Tours Operators hors groupe	Clientèle adulte et familiale. De + en + de personnes âgées. Mêmes types de demandes que la catégorie précédente.	4.8%
4	Organisation du transport seulement	Adultes de moins de 35 ans. Demande uniquement de transport (bus ou train le plus souvent) avec le vélo. Recherche généralement à réduire au maximum le temps de transport pour des voyages plus courts -1 semaine.	27%
5	Voyages non organisés	Groupes très variés. Budget réduit. Itinéraires de 5 jours environ, souvent hors saison. Clientèle plutôt familiale.	64%

A titre d'exemple, voici la décomposition des parts de marché des cyclistes itinérants hollandais : La pratique auto-organisée reste largement majoritaire surtout parmi la population française.

■ La clientèle utilitaire sur le lieu de vacances

Mode de pratique : pratique en petits groupes ou en solitaire essentiellement pour les motifs achat et accès aux zones de loisir (plage).

Distances parcourues : de 0.5 à 5 km en utilitaire.

Fréquence : pratique saisonnière l'été.

Clientèle : clientèle familiale très large.

Quantification : 50% des touristes Etrangers viennent en France avec leur vélo, évaluation à 30% des Français, soit un potentiel de 8 millions de personnes.

Les études menées sur le littoral héraultais et au bord du lac d'Annecy montrent des taux de pratique utilitaire du vélo sur le lieu de vacances absolument étonnants : sur certains sites, plus de 70 % des vacanciers utilisent le vélo. Le littoral aquitain montre également des taux de pratique très élevés, à partir du moment où des infrastructures sécurisées existent.

Evolution : forte croissance lorsqu'existent des aménagements et prestations spécifiques, type location.

Données disponibles : études touristiques. 70% de pratique au sud du lac d'Annecy, au Cap d'Agde et la Grande Motte.



Aménagements demandés : voiries partagées, bandes cyclables, voies vertes, pistes en site propre, voies à faible trafic.

Services demandés : signalétique.

Impact économique : impact indirect fort sur le dimensionnement routier à proximité des zones touristiques.

■ La clientèle loisirs sur le lieu de vacances

Mode de pratique : en petits groupes, en famille ou en solitaire.

Distances parcourues : 30 à 70 km à la demi-journée ou à la journée autour du lieu de vacances.

Fréquence : pratique saisonnière l'été, quotidienne sur le site.

Clientèle : familiale très large.

Quantification : 50% des touristes étrangers viennent en France avec leur vélo, évaluation à 30% des Français, soit un potentiel probable de 8 millions de personnes.

Evolution : forte croissance lorsqu'existent des aménagements et prestations spécifiques.

Données disponibles : études touristiques, études internationales.

Aménagements demandés : voies vertes, pistes en site propre, voies à faible trafic, bandes cyclables, voies urbaines «apaisées».

Services demandés : signalétique, guide, cartographie, location, petite réparation.

Impact économique : impact indirect fort sur le dimensionnement routier à proximité des zones touristiques et meilleure valorisation des zones périphériques des sites à fort potentiel, diminution des nuisances sur les sites fréquentés.

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

■ **Les rollers.** Le roller connaît une croissance très importante. Il se vend aujourd'hui 2,5 millions de paires de rollers par an (soit plus de 7000 paires par jour !). Les distances parcourues et les moyennes horaires sont assez équivalentes au vélo et l'on retrouve les mêmes catégories : Loisirs, Sport et Utilitaire. Les voies vertes et autres aménagements cyclables en site propre sont pour eux les seules opportunités de pratique en continu.

Mode de pratique : en petits groupes, en famille ou en solitaire.

Distances parcourues : 10 à 50 km à la demi-journée ou à la journée, principalement autour des centres urbains.

Fréquence : pratique assez semblable à celle du vélo avec une fréquence plutôt plus élevée, l'effet de nouveauté aidant.

Clientèle : même si de nombreux jeunes pratiquent le roller, on observe sur des sites présentant un grand nombre de rollers que les caractéristiques des pratiquants du roller étaient semblables à celles des cyclistes. Sur la piste d'Annecy, 50% des pratiquants ont plus de 35 ans.

Quantification : 8% du total des pratiquants autour du lac d'Annecy avec des pointes à 15% le dimanche.



Evolution : forte croissance lorsqu'existent des aménagements.

Données disponibles : marché du roller, études sur la pratique du roller, études localisées sur des aménagements cyclables.

Aménagements demandés : à la différence des cyclistes qui peuvent emprunter (presque) toutes les voiries, les rollers n'ont que peu d'espaces de pratique. La demande s'oriente, en l'état actuel de la législation, vers les voies vertes et les pistes en site propre. La qualité de revêtement est primordiale.

Services demandés : idem vélo.

Impact économique : idem vélo. L'offre de sites adaptés est si faible en France que toute réalisation de qualité suffisamment large pour accueillir cyclistes et rollers a toutes les chances d'avoir un véritable succès. Des tours opérateurs étrangers s'intéressent déjà à la France.

■ **Les joggers et les piétons** représentent sur un certains nombre de sites étudiés (lac d'Annecy, Hérault) de 6 à 12 % des utilisateurs des aménagements cyclables. Cette proportion est plus importante en semaine. Ces pratiques sont surtout importantes à proximité des centres urbains et occasionnent de nombreux conflits d'usage sur pistes. Contrairement aux associations de randonnée pédestre qui demandent à ce qu'une zone non goudronnée puisse leur être réservée en bordure d'aménagements cyclables, la très grande majorité des joggers et des promeneurs utilisent la partie revêtue de l'aménagement et non les bas-côtés en stabilisé. Il est donc important de bien différencier la pratique pédestre de randonnée de la promenade (largement majoritaire, souvent accompagnée de jeunes enfants à vélo et de poussettes). les deux usages et les demandes associées étant très différents.

■ **La pratique loisirs ou sportive des handicapés.** Ces personnes sont de plus en plus actives et constituent une clientèle en forte progression là où des aménagements adaptés existent. La Fédération Française Handisport regroupe 22000 pratiquants, dont une partie seulement concernée par les aménagements cyclables. Mais le nombre d'utilisateurs potentiels est beaucoup plus élevé. La surface doit être réalisée en enrobé avec une granulation fine, les pentes ne doivent pas dépasser 5% d'inclinaison et les barrières d'accès doivent tenir compte de la largeur d'un fauteuil avec un minimum de 80 cm.

■ **Le tourisme équestre.** A côté des pratiques d'équitation de compétition, le tourisme équestre regroupait 37000 licenciés au plan national en 1997 avec une pratique plus marquée dans le Limousin, la Corse, l'Alsace et la Picardie. Cette pratique touche beaucoup de jeunes de 10 à 20 ans (32 %) mais également des actifs de 30 à 50 ans (34 %) et davantage de femmes (60 %) que d'hommes. Beaucoup de projets d'itinéraires équestres sont portés par le secteur privé. 1000 prestataires privés sont répartis sur le territoire et 300 à 400 associations de cavaliers existent. On estime à 400 000 le nombre de personnes en France ayant déjà pratiqué le tourisme équestre.

Les itinéraires revêtus intéressent peu les randonneurs équestres, mais les aménagements cyclables réalisés en stabilisé sont fortement dégradés par le passage des chevaux. De plus, les chevaux sont effrayés par les cyclistes arrivant silencieusement à leur côté par l'arrière. La cohabitation n'est donc pas évidente à prendre en compte sauf à réaliser une bande stabilisée en gravier et criblure de pierre d'au moins un mètre de large, bien séparée, de manière à ce que la propreté de la piste cyclable d'en souffre pas.