

OBSERVATOIRE MOBILITÉS



MISE EN TOURISME DES VÉLOROUTES : ENJEUX ET PERSPECTIVES

Estuaire de la Seine

Cette étude vise à qualifier l'usage touristique des véloroutes de l'estuaire de la Seine à partir de l'analyse de l'offre d'équipements et de services proposés aux touristes à vélo.

Novembre 2024 [aurh]



SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCTION | 5 |
| Comment se structure le réseau de véloroutes ? | 6 |
| Quelle typologie d'équipements et de services ?) FOCUS : la marque Accueil Vélo | 8 |
| Quel niveau d'équipements et de services ?) FOCUS : le soutien de la région Normandie | 10 |
| Quelle homogénéité de l'offre au niveau local ?) FOCUS : la halte vélo | 14 |
| Quels secteurs à fort potentiel dans les territoires ? | 17 |
| CONCLUSION | 19 |
| REGARDS CROISÉS) Romane CAUCHYE - Normandie Tourisme) Sophie RAPINEL - Vélo & Territoires | 20 |

Méthodologie

Cette étude repose sur le maillage cyclable régional inscrit au schéma régional des véloroutes de Normandie. Le tracé de ces itinéraires est à jour à juillet 2023 sur l'Observatoire national des véloroutes. Plusieurs catégories d'analyse ont été construites concernant l'offre d'équipements et de services :

- 】 **Les hébergements marchands** : cette catégorie comprend les hôtels, les campings, les locations saisonnières et les résidences de tourisme.
- 】 **Les points d'intérêt touristique** : lieux et sites constituant l'offre touristique du territoire. Cette catégorie intègre les offices de tourisme, les loisirs, le patrimoine naturel et culturel ainsi que les points de vue.
- 】 **Les aménités** : éléments de confort participant à rendre le voyage à vélo agréable. Cette catégorie regroupe les aménagements (bancs, tables de pique-nique...), les agréments (douches, fontaines, points d'eau...) ainsi que les services dédiés au vélo (stations de gonflage, bornes de recharge...).
- 】 **Les services** : ensemble des services et commerces du quotidien pouvant se révéler utiles pour les touristes à vélo. Cette catégorie inclut les restaurants, les commerces de bouche, les commerces et services non-alimentaires (loueurs, réparateurs, santé, quincailleries...) et les grandes surfaces.

Les points d'intérêt touristique, hébergements et services recensés dans le cadre de cette étude se situent à **5 kilomètres ou moins d'une véloroute, distance de référence pour la labellisation « Accueil Vélo »**¹. Une distance de 500 mètres a été retenue pour les aménités, considérant leur rayonnement local.

Les principaux résultats de cette étude ont été partagés avec des **partenaires régionaux et nationaux, experts du tourisme à vélo**. Par ailleurs, la méthodologie employée dans le cadre de cette étude est **reproductible sur tout itinéraire**.

¹ Comment devenir Accueil Vélo ?, France Vélo Tourisme.

Sources :

Tourinsoft est une application web de gestion d'information touristique, accessible sur les principaux navigateurs web. Elle permet aux prestataires touristiques de diffuser une information identique (nom, contact, localisation...) sur tous les sites d'information (office de tourisme, Comité Régional du tourisme, gîte de France...) avec un seul formulaire de renseignement. L'import des données est possible depuis ce formulaire. Source : Tourinsoft – Normandie tourisme – 2023

OpenStreetMap est une cartographie en ligne qui vise à constituer une base de données géographiques en utilisant le système GPS et des données libres. Les données sont issues de productions contributives de la part des utilisateurs. Ce volet collaboratif ne peut garantir l'exhaustivité des données mobilisées. Cependant ces dernières offrent une clé de lecture quant aux aménités recensées (typologie, nombre) et l'intensité d'usage des véloroutes.

La base Sirene de l'INSEE est le fournisseur officiel des données d'identité des entreprises et des établissements. Cette base permet de constituer une liste d'établissements, actifs et/ou fermés, selon plusieurs critères de sélection (localisation, activité, catégorie juridique, tranche d'effectifs, date de création...).

INTRODUCTION

Le tourisme à vélo a connu un **essor important ces dernières années**. Plusieurs facteurs expliquent cette croissance, dont la progression de la pratique du vélo suite aux mesures de distanciation sociale mises en place pendant la pandémie de COVID-19, la démocratisation du vélo à assistance électrique, la multiplication des véloroutes et la montée en puissance d'aspirations citoyennes tournées vers des pratiques touristiques durables et de proximité.

Preuve de cet engouement, la France est aujourd'hui la deuxième destination mondiale pour le tourisme à vélo derrière l'Allemagne. **La stratégie nationale du tourisme à vélo adoptée en juin 2024 vise à hisser le pays au premier rang mondial à l'horizon 2030²**. Cette ambition répond tout autant à des défis climatiques et environnementaux qu'à des enjeux socio-économiques.

Le tourisme à vélo est en effet un **levier majeur de la décarbonation du secteur du tourisme, dont 69 % des émissions de gaz à effet de serre sont liées à la mobilité³**. Le tourisme à vélo est également un vecteur d'activité et d'emplois dans les territoires. **Les retombées économiques directes du secteur sont estimées à 4,6 milliards d'euros**, en augmentation de 46 % sur les dix dernières années. **Le tourisme à vélo génère en outre environ 33 800 emplois directs** et non délocalisables, pour moitié dans l'hébergement et la restauration⁴.

La mise en tourisme est le processus par lequel un territoire, une infrastructure ou une activité devient touristique. Partant de cette définition, **cette étude vise à qualifier l'usage touristique des véloroutes de l'estuaire de la Seine à partir de l'analyse de l'offre d'équipements et de services proposés aux touristes à vélo** aux abords des itinéraires cyclables structurants du territoire.

² Stratégie nationale du tourisme à vélo, Vélo & Territoires, juin 2024.

³ Voyager léger : un défi pour le secteur du tourisme; ADEME, septembre 2024.

⁴ Le tourisme à vélo, Direction Générale des Entreprises, juillet 2024.

COMMENT SE STRUCTURE LE RÉSEAU DE VÉLOROUTES DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE ?

L'estuaire de la Seine compte **environ 600 kilomètres de véloroutes**. Le territoire se situe au carrefour de plusieurs itinéraires d'envergure régionale, nationale voire européenne.

Intégrée au réseau européen EuroVélo, **la Véloroute constitue la colonne vertébrale du réseau local**. Cet itinéraire est le plus long du territoire avec ses 265 km. Structuré sur un tracé nord/sud, il connecte les stations balnéaires du littoral en reliant la Côte d'Albâtre et la Côte Fleurie de part et d'autre de la Seine.

La Seine à Vélo est le deuxième axe structurant du territoire avec ses 196 km. Organisé sur une logique est/ouest et inscrit au Schéma National des Véloroutes, cet itinéraire relie Paris au littoral normand en suivant les boucles de la Seine. Il longe les deux rives de la Seine via Rives-en-Seine et Lillebonne au nord et le Marais Vernier au sud, avant de se connecter à la Véloroute au Havre et à Honfleur.

Le réseau national de véloroutes est complété sur le territoire par l'Avenue Verte London Paris. Comme son nom l'indique, cet itinéraire relie Paris et Londres. L'estuaire de la Seine est une étape importante de cette véloroute. C'est en effet à Dieppe que se fait le passage de la France à la Grande-Bretagne et la connexion avec la Véloroute.

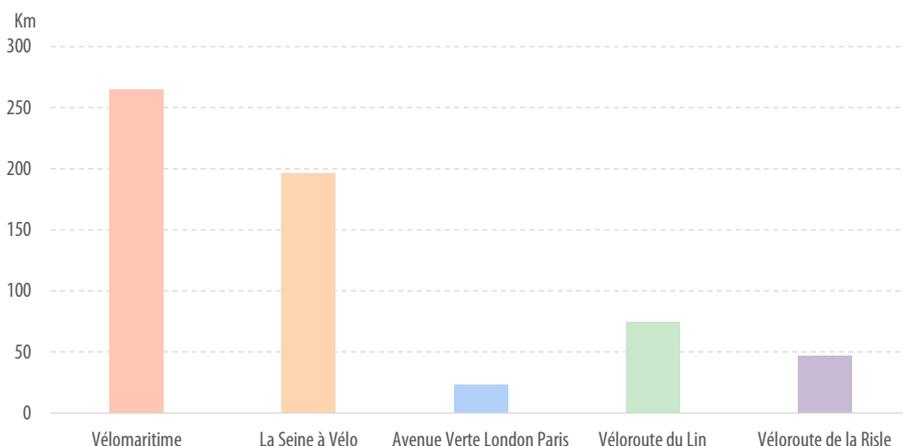
Le réseau de véloroutes du territoire est complété localement par des itinéraires de dimension régionale. Au nord,

la Véloroute du Lin constitue un circuit alternatif à la Véloroute sur 75 km. Majoritairement en site propre, cet itinéraire valorise l'arrière-pays agricole du Pays de Caux et positionne Caux-Barville comme destination cyclable intermédiaire entre Fécamp et Dieppe. Au sud, **la Véloroute de la Risle fait la jonction entre la Seine et la vallée de la Risle** au niveau du Marais Vernier. Cet itinéraire permet notamment de raccrocher Pont-Audemer au réseau cyclable structurant de l'estuaire de la Seine.



Véloroute du Lin - Saint-Pierre-le-Vigier.

KILOMÈTRES DE LINÉAIRE PAR VÉLOROUTE DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

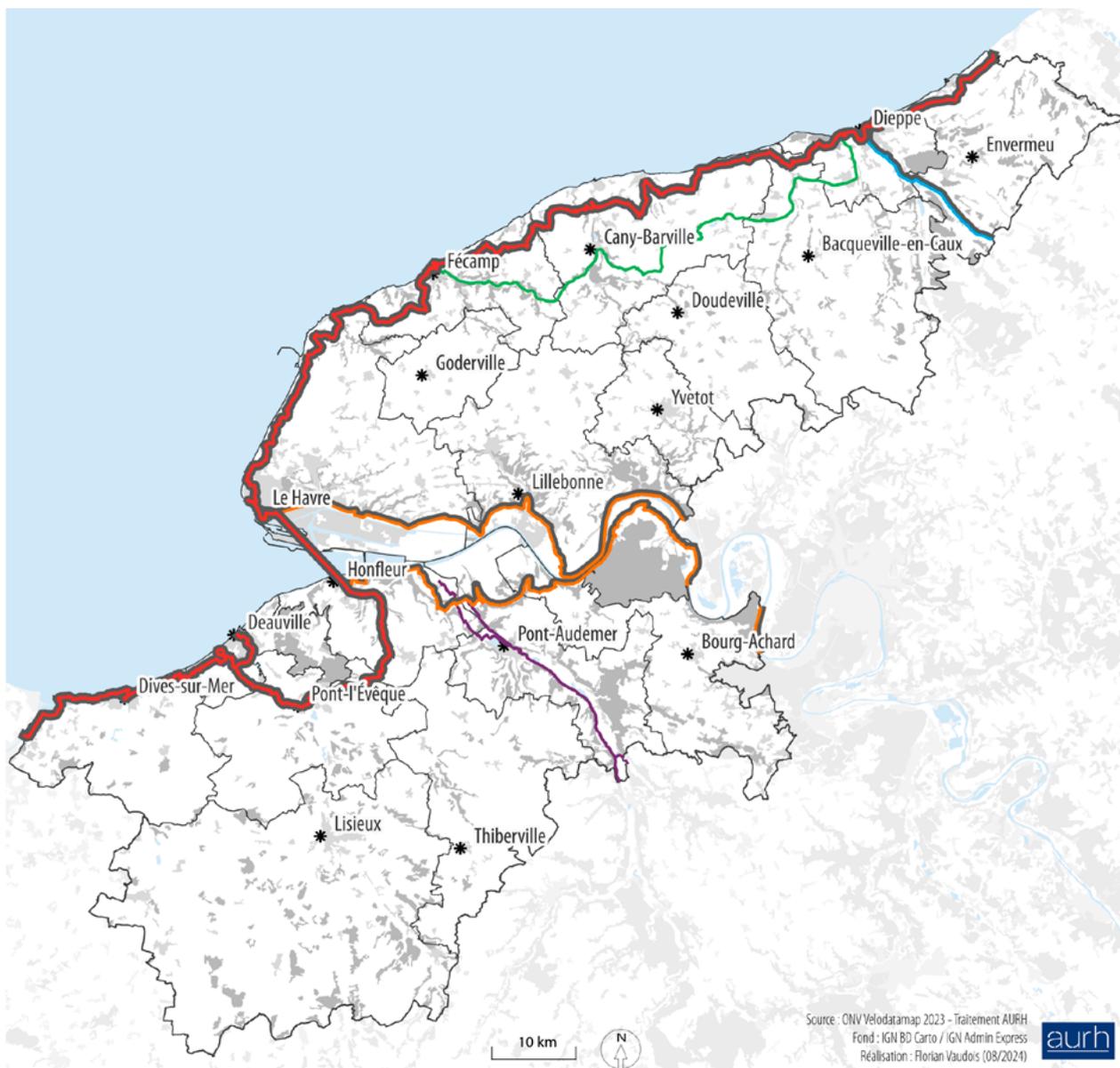


Estuaire de la Seine

5 itinéraires

600 km
de véloroutes

ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE



Source : ONV Velodatamap 2023 – Traitement AURH
 Fond : IGN BD Cartho / IGN Admin Express
 Réalisation : Florian Vaudois (08/2024)



Véloroutes

- Vélomaritime
- La Seine à Vélo
- Avenue Verte London Paris
- Véloroute du Lin
- Véloroute de la Risle
- Itinéraire européen
- Itinéraire national
- Itinéraire régional

Contexte territorial

- Limite de l'EPCI
- * Commune siège de l'EPCI
- Espace artificialisé
- Espace boisé

QUELLE TYPOLOGIE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES À PROXIMITÉ DES VÉLOROUTES ?

Environ **12 700 équipements et services** sont situés à proximité des véloroutes à l'échelle de l'estuaire de la Seine. Tous ne sont pas éligibles à la labellisation « Accueil Vélo » mais contribuent à la **qualité d'accueil des cyclotouristes**.

Les services représentent 46 % de cette offre. S'ils répondent d'abord et avant tout aux besoins du quotidien de la population résidente, ces services peuvent également bénéficier aux touristes à vélo. Ils constituent à ce titre un enjeu de **diversification et de visibilité pour les acteurs économiques locaux**. L'offre de services est majoritairement tournée vers l'alimentation avec 62 % de restaurants et de commerces alimentaires.

Entièrement tournés vers l'accueil des touristes, les hébergements marchands constituent la deuxième catégorie la plus importante d'équipements et de services. Ils représentent 31 % de l'offre à proximité des véloroutes. Les gîtes sont les structures les plus représentées. Leur poids effectif dans l'offre locale d'hébergements est cependant à relativiser au regard de la taille généralement modeste de ces structures.

L'enjeu porte ici sur la **diversification de la clientèle touristique en attirant les cyclotouristes via une offre adaptée**.

Les aménités représentent 12 % des services et équipements aux abords des véloroutes. Ces aménités sont majoritairement des aménagements (bancs, tables de pique-nique...) et des agréments (toilettes publiques, fontaines...) à destination du plus grand nombre. Environ 30 % de l'offre d'aménités est exclusivement dédiée aux besoins des cyclistes (stations de gonflage et de réparation, parkings...). Cette offre relève majoritairement de l'initiative publique. Son développement repose sur **la volonté des territoires d'accompagner l'aménagement des abords des véloroutes**.

Enfin, les points d'intérêt touristique pèsent pour 11 % de l'offre locale. Les activités de loisirs y sont dominantes (61 %). Ces points d'intérêt touristique sont une opportunité pour l'essor du tourisme à vélo. Ils forment un **levier afin de capter les flux induits par le réseau de véloroutes et créer des étapes dans le voyage à vélo**.



LA MARQUE ACCUEIL VÉLO

Labellisation
Accueil Vélo

80
prestataires



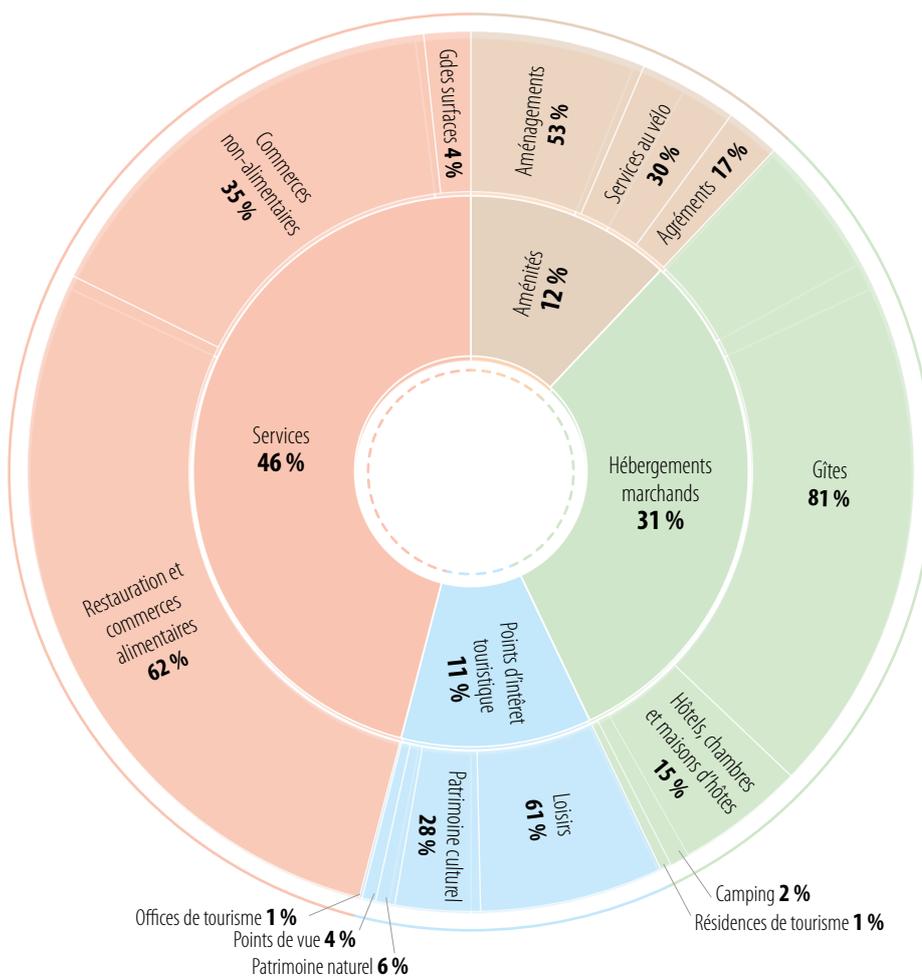
La marque nationale Accueil Vélo est attribuée aux services adaptés aux touristes à vélo le long des itinéraires cyclables et véloroutes.

Six catégories de prestataires sont éligibles à la labellisation : les hébergeurs, les offices de tourisme, les loueurs et/ou réparateurs de vélo, les sites de visite et de loisirs, et les restaurateurs. Pour être labellisé Accueil Vélo, un établissement doit être situé **à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé et proposer des services adaptés aux touristes à vélo**, c'est-à-dire répondant à des critères obligatoires en fonction de son domaine d'activité.

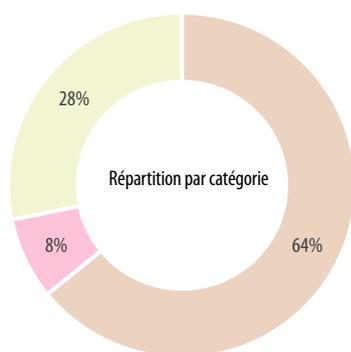
Dans l'estuaire de la Seine, environ **80 prestataires⁵ sont labellisés Accueil Vélo**. Les hébergements représentent la majorité des structures labellisées (64 %), loin devant les points d'intérêt touristiques (28 %) et les services (8 %). L'estuaire de la Seine présente un potentiel de labellisation important. À titre d'illustration, **seulement 1 % de l'offre d'équipements et de services aux abords des véloroutes est actuellement labellisée**.

⁵ Hors véloroute de la Risle, qui n'est pas éligible à la labellisation Accueil Vélo.

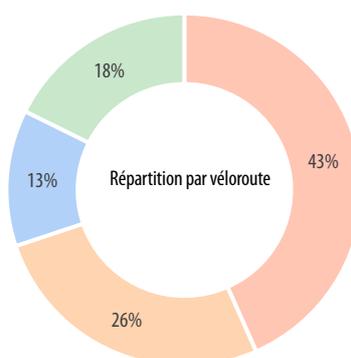
OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES AUX ABORDS DES VÉLOROUTES DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE



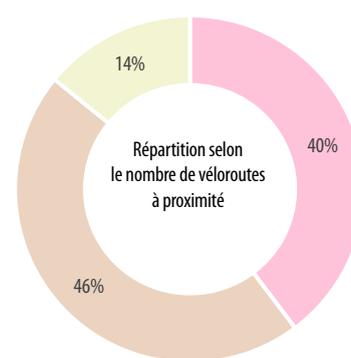
RÉPARTITION DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES LABELLIÉE ACCUEIL VÉLO



- Hébergements marchands
- Services
- Points d'intérêt touristique



- Véloroute de La Seine à Vélo
- La Seine à Vélo
- Avenue Verte London Paris
- Véloroute du Lin



- 1 itinéraire
- 2 itinéraires
- 3 itinéraires

QUEL NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES AUX ABORDS DES VÉLOROUTES DE L'ESTUAIRE ?

L'offre à proximité des véloroutes ne répond que partiellement à la hiérarchie des véloroutes exposée précédemment. En effet, les véloroutes de l'estuaire de la Seine présentent des **niveaux d'équipements et de services inégaux**. Plusieurs facteurs expliquent cette hétérogénéité, dont l'antériorité plus ou moins importante de certains itinéraires, la morphologie des territoires traversés et le degré d'appropriation du tourisme à vélo par les acteurs locaux.

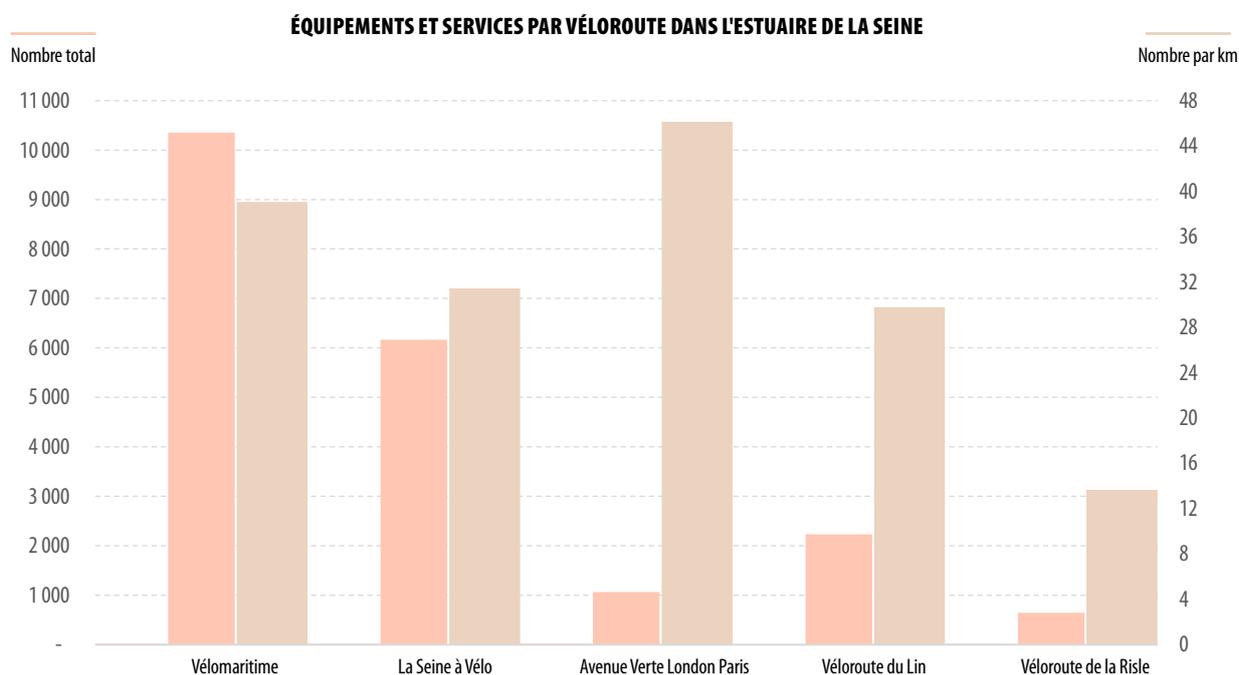
L'Avenue Verte London Paris est l'itinéraire le mieux doté de l'estuaire de la Seine avec 46 équipements et services par km. Inaugurée en 2012, cette véloroute figure parmi les plus anciennes du territoire. Son tronçon estuarien est en outre relativement court (23 km) et urbain, ce qui participe à sa forte densité d'équipements et de services.

La Vélomaritime est la deuxième véloroute la mieux équipée de l'estuaire de la Seine avec 39 équipements et services par km. Cet itinéraire européen, le plus long du territoire avec ses 265 km, possède une **offre conséquente mais non homogène**. Il alterne entre les stations balnéaires fortement

urbanisées du littoral et des interstices péri-urbains et ruraux moins équipés.

La Seine à Vélo et la Véloroute du Lin présentent quant à elles des niveaux d'équipements et de services similaires (respectivement 31 et 30 par km). Ces itinéraires présentent plusieurs points communs sur le plan fonctionnel. Ils ont tous deux pour destination des polarités urbaines fortement équipées (Le Havre, Honfleur et Deauville pour la Seine à Vélo, Fécamp et l'agglomération Dieppoise pour la Véloroute du Lin), proposent des étapes dans des polarités intermédiaires structurantes localement (Lillebonne et Cany-Barville) et disposent de longs **segments faiblement équipés en milieu péri-urbain et rural**.

Enfin, **la Véloroute de la Risle présente le plus faible ratio d'équipements et de services** du territoire (14 par km). À l'exception d'une forte densité d'équipements et de services à Pont-Audemer, cet itinéraire traverse majoritairement des espaces ruraux moins équipés.





Déploiement offre services et équipements

5 km
autour des
itinéraires
régionaux

LE SOUTIEN DE LA RÉGION NORMANDIE EN FAVEUR DE LA STRUCTURATION ET DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE D'ACTIVITÉS DE PLEINE NATURE

Le renforcement et la mise en tourisme des activités de pleine nature sont des objectifs centraux de la stratégie normande de développement touristique à l'horizon 2028⁶.

Pour concrétiser ces ambitions, la région Normandie porte le **dispositif « Structuration et développement des activités de pleine nature »**. Cette aide financière vise à accompagner la montée en puissance du tourisme de nature par le **déploiement d'une offre d'équipements et de services adaptée**. Sont ciblées les activités touristiques de sports et de loisirs :

- 】 Hors compétition ;
- 】 Non motorisées ;
- 】 Pratiquées en extérieur ;
- 】 Valorisant la qualité des espaces et des paysages ;
- 】 Favorisant la découverte, la détente et l'oxygénation.

En ce qui concerne le tourisme à vélo, ce dispositif vise les **services et équipements répondant aux attentes des touristes à vélo dans un rayon de 5 km autour des grands itinéraires régionaux**. Le spectre des dépenses éligibles est extrêmement large : flotte de vélos (musculaires et électriques), parc de stationnement vélo, borne de recharge VAE, kit de réparation, borne de lavage vélo, borne de gonflage et réparation en libre-service...

Les caractéristiques détaillées du dispositif et les contacts afférents sont disponibles sur la page web dédiée⁷.



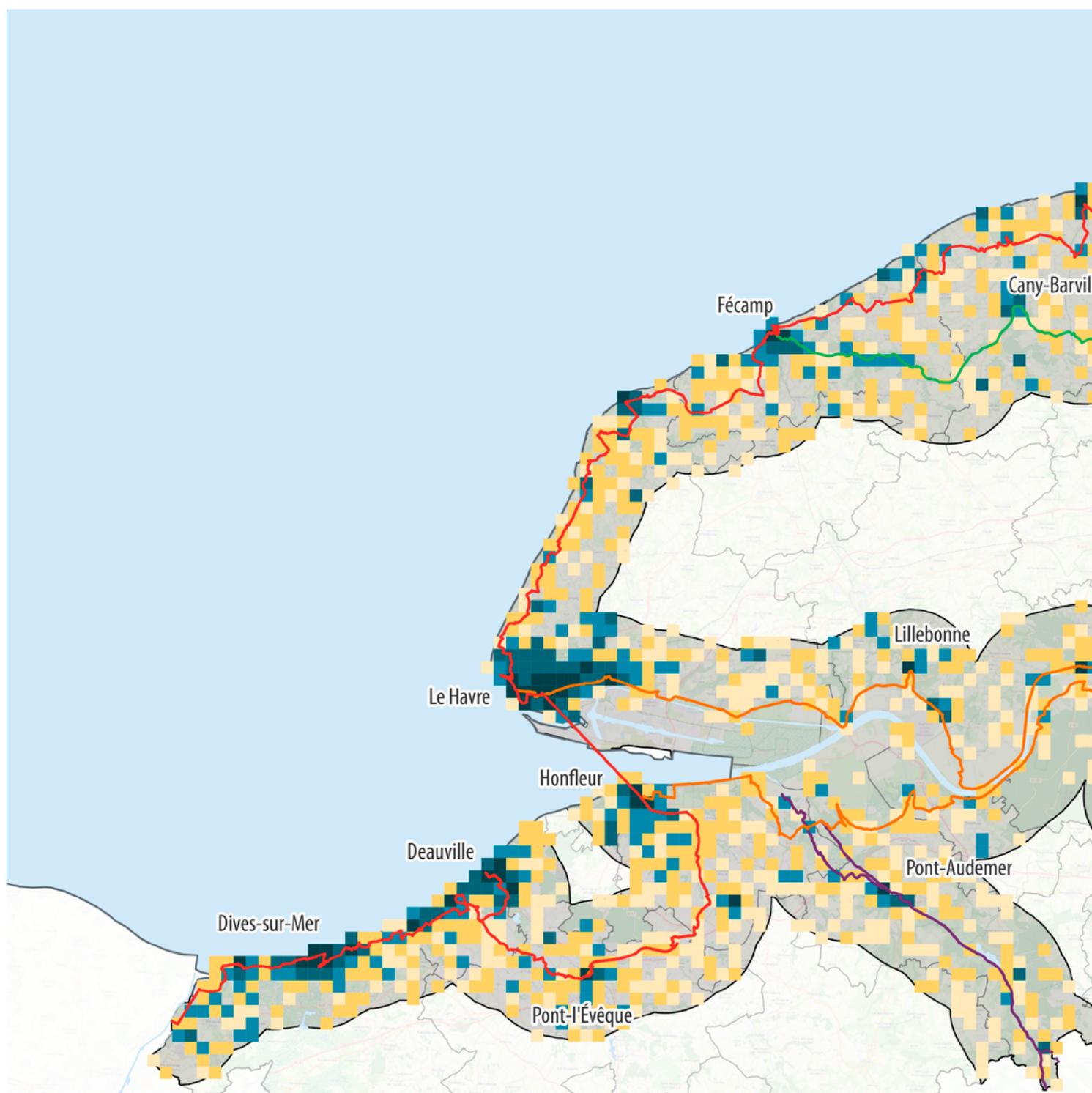
Véloroute de la Risle - Pont-Audemer.

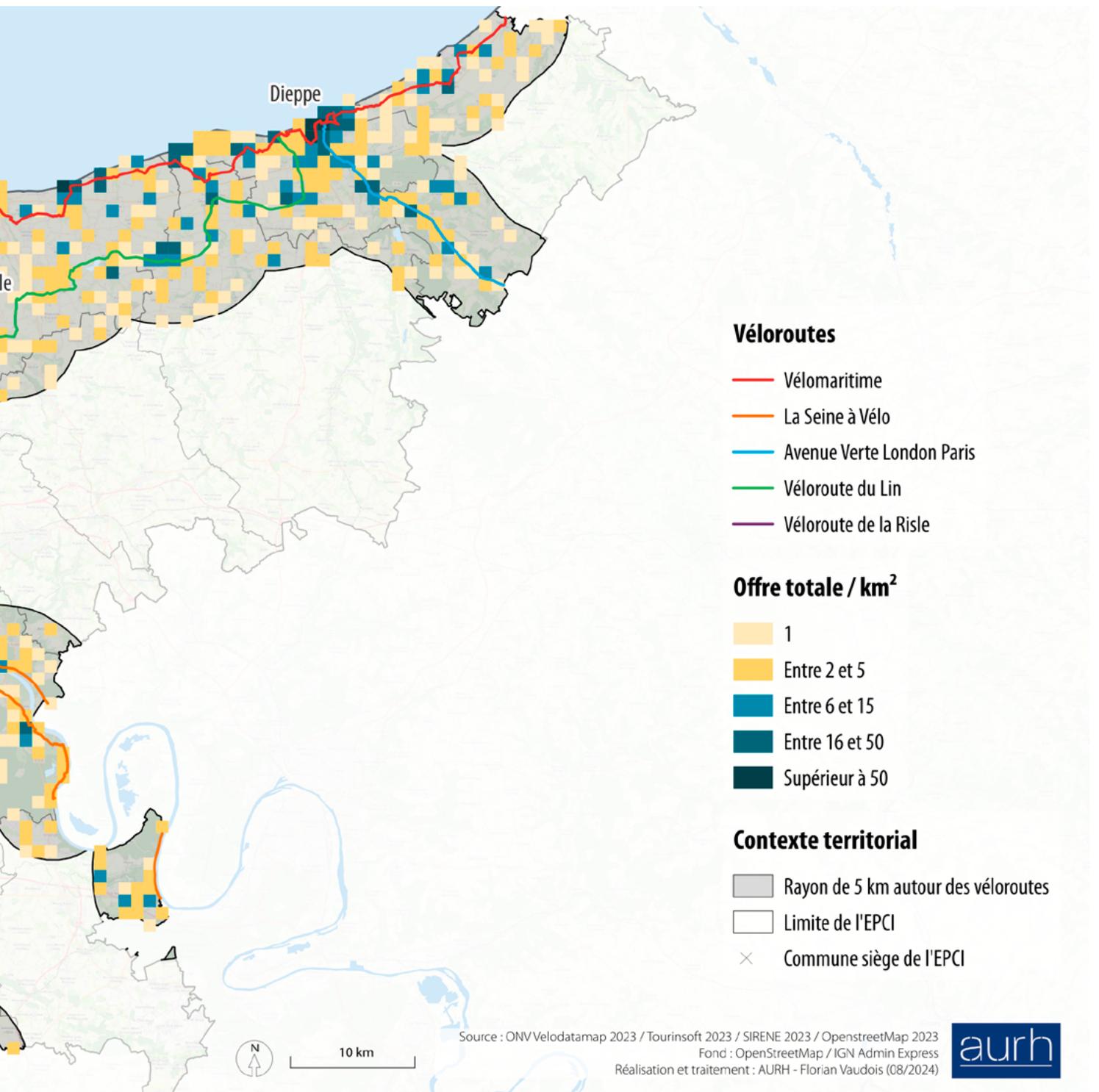
⁶ Stratégie de développement touristique pour la Normandie 2022-2028, Région Normandie.

⁷ Informations et contacts : structuration et développement des activités de pleine nature.



Seine à vélo - Saint-Maurice.

DENSITÉ D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES À PROXIMITÉ DES VÉLOROUTES DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE



L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES EST-ELLE SIMILAIRE SUR TOUTES LES VÉLOROUTES DE L'ESTUAIRE ?

La densité et la nature de l'offre aux abords des véloroutes varient d'un itinéraire à l'autre et, au sein de chaque itinéraire, d'un segment à l'autre. Ces disparités locales traduisent l'armature urbaine et la géographie touristique du territoire.

L'offre de services est particulièrement dense sur les véloroutes présentant une forte dimension urbaine. Ainsi, l'Avenue Verte London Paris est la mieux dotée (27 par km). La Seine à Vélo et la Vélomaritime présentent des niveaux de services proches (17 par km). La Véloroute du Lin est légèrement en retrait avec 15 services par km. Enfin, la Véloroute de la Risle est l'itinéraire le moins équipé du territoire (7 par km).

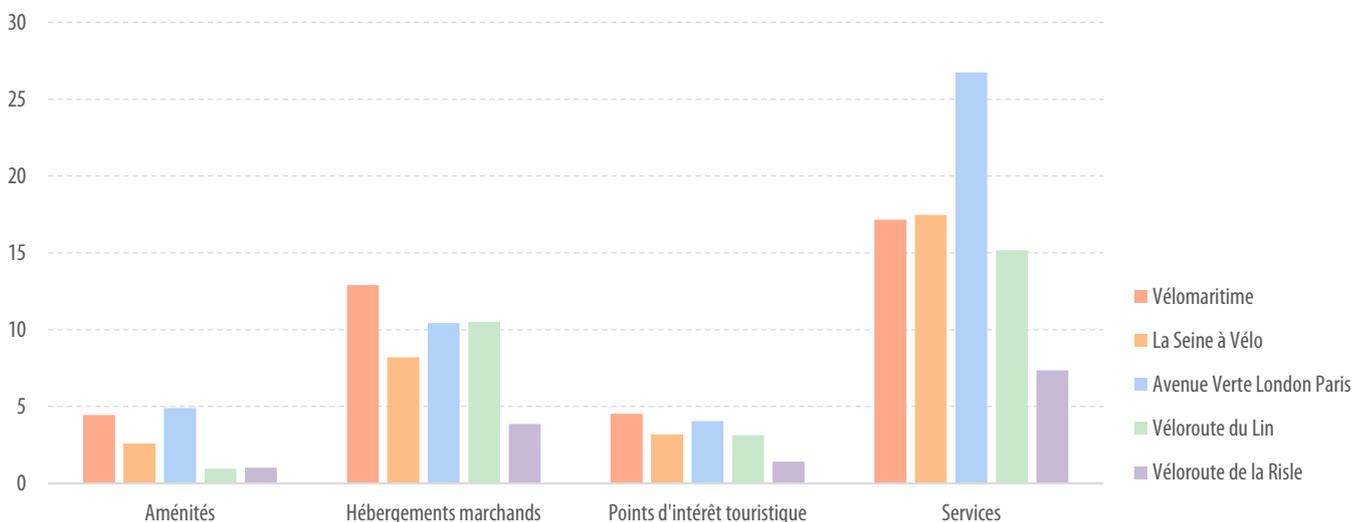
Tout comme les services, **l'offre d'aménités suit la géographie urbaine du territoire.** L'Avenue Verte London Paris, la Vélomaritime et la Seine à Vélo disposent des ratios les plus importants (respectivement 5, 4 et 3 aménités par km). La Véloroute du Lin et la Véloroute de la Risle sont en comparaison peu équipées (1 aménité par km). Les services au vélo et les agréments sont principalement localisés dans les centres denses tandis que les aménagements sont plus dispersés et complètent le maillage dans les espaces péri-urbains et ruraux.

La répartition de l'offre d'hébergements marchands est davantage liée à l'attrait touristique du littoral. La

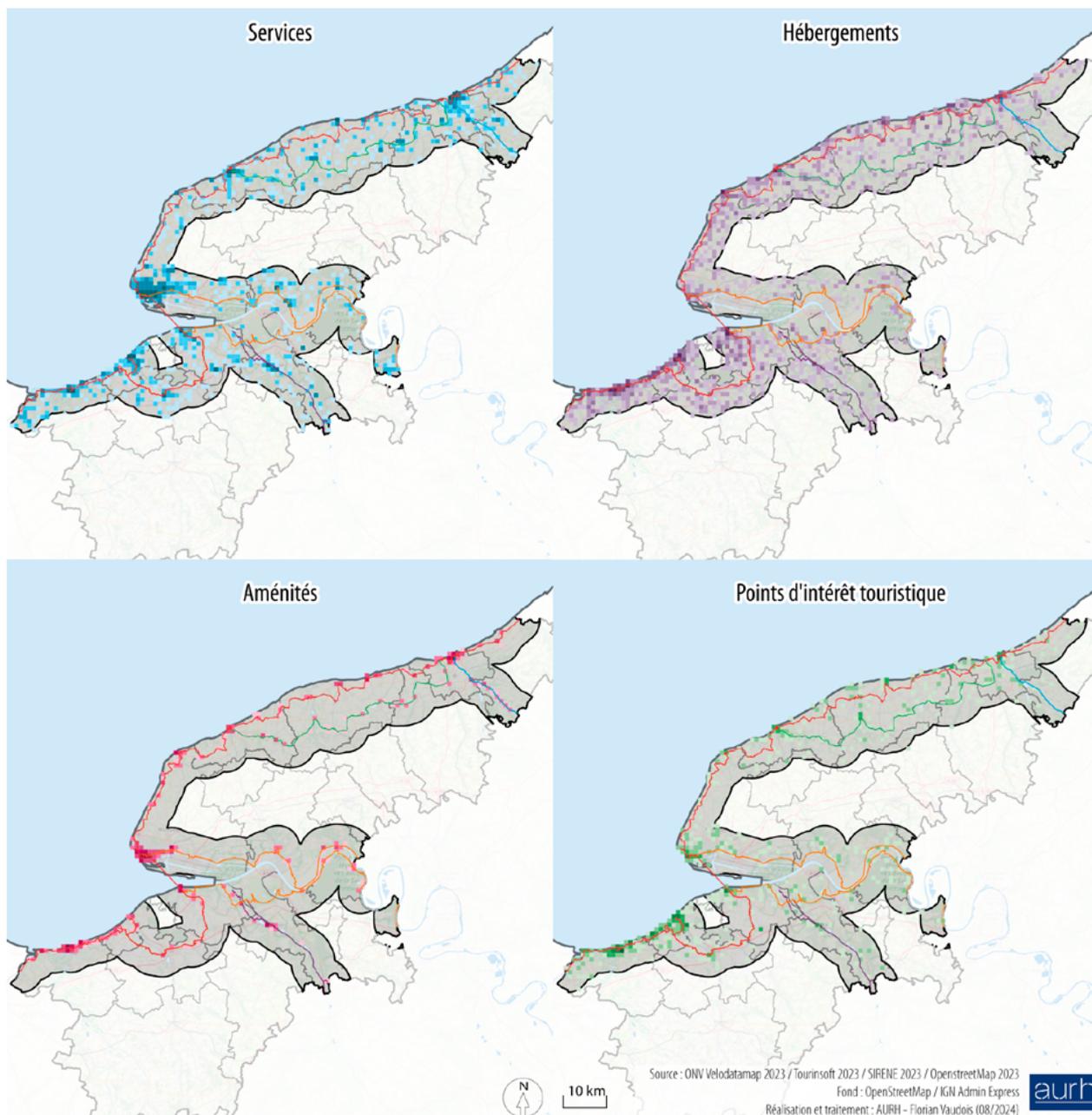
Vélomaritime, la Véloroute du Lin et l'Avenue Verte London Paris sont les itinéraires les mieux dotés (plus de 10 structures d'hébergements par km) tandis que la Seine à Vélo est en retrait et que la Véloroute de la Risle apparaît sous-équipée au regard de l'offre sur les autres itinéraires. L'attractivité du littoral est particulièrement forte pour les résidences de tourisme et hôtels, qui se concentrent le long de la Côte Fleurie et dans les stations balnéaires de la Côte d'Albâtre. Les gîtes et chambres d'hôtes présentent une couverture territoriale beaucoup plus homogène et constituent l'essentiel de l'offre dans l'arrière-pays.

À l'instar des hébergements marchands, **le littoral concentre une part importante des points d'intérêt touristique.** De ce fait, la Vélomaritime est l'itinéraire le mieux équipé du territoire. L'Avenue Verte London Paris, la Seine à Vélo et la Véloroute du Lin présentent une desserte légèrement inférieure, notamment sur les tronçons traversant l'arrière-pays. Il est néanmoins important de noter que le rayonnement d'une destination n'est pas nécessairement corrélé à la densité de sites touristiques présents. En effet, tous les sites touristiques ne présentent pas le même niveau d'attractivité. Certaines destinations auront un rayonnement très fort malgré un nombre limité de points d'intérêt tandis que d'autres destinations présenteront un rayonnement plus faible malgré un nombre plus important de points d'intérêt.

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES PAR CATÉGORIE ET VÉLOROUTE DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE (EN NOMBRE PAR KM DE LINÉAIRE)



OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES À PROXIMITÉ DES VÉLOROUTES DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE PAR CATÉGORIE ET DENSITÉ



Véloroutes

- Vélo maritime
- La Seine à Vélo
- Avenue Verte London Paris
- Véloroute du Lin
- Véloroute de la Risle

Offre totale / km²

- 1
- Entre 2 et 5
- Entre 6 et 15
- Entre 16 et 50
- Supérieur à 50

Contexte territorial

- Rayon de 5 km autour des véloroutes
- Limite de l'EPCI

Source : ONV Velodatamap 2023 / Tourinsoft 2023 / SIRENE 2023 / OpenstreetMap 2023
 Fond : OpenStreetMap / IGN Admin Express
 Réalisation et traitement : AURH - Florian Vaucois (08/2024)





La halte vélo

8 sites en phase d'étude

UN SERVICE APPRÉCIÉ MAIS PEU PRÉSENT DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

La halte-vélo est un équipement **destiné spécifiquement aux cyclistes**. Elle peut prendre des formes très diverses et se localiser en ville dense comme dans les territoires périurbains ou ruraux. **Les services proposés sont variés**, de la simple halte-repos (mobilier, stationnement) à l'aire de services (abri, gonflage, entretien, consignes, toilettes, eau potable) pour reprendre la nomenclature proposée par Vélo & Territoires en 2022⁸.

Leur implantation demande une **approche à l'échelle de l'itinéraire** pour optimiser les usages et les complémentarités.

En 2022, les huit intercommunalités adhérentes du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine ont proposé un premier maillage de haltes vélos⁹. **24 sites potentiels ont été recensés à proximité des véloroutes de l'estuaire**. En 2023, une étude de conception, financée par le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, a défini un prototype d'abri en bois qui sera décliné localement par les intercommunalités. **Huit sites sont actuellement en phase d'étude**.

⁸ Prioriser le développement des équipements vélo dans les aires de services et les haltes-repos, Vélo & Territoires, 2022.

⁹ Haltes en Seine I, Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, 2022.

LE PROJET DE HALTE DE BEUZEVILLE (EURE), L'UN DES 8 SITES PILOTES DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE



©Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, Dorian Guérin Architecte.

QUELS SECTEURS À FORT POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME À VÉLO ?

Les territoires situés au croisement de plusieurs véloroutes jouent un rôle déterminant dans le développement du tourisme à vélo, notamment en ce qui concerne l'itinérance cyclable. Ils assurent en effet **l'interconnexion et la mise en réseau des véloroutes** et sont à ce titre des étapes clés du voyage à vélo. Ces points de convergence sont particulièrement propices à la **structuration d'une offre d'équipements et de services de proximité irriguant l'économie locale**.

Dans l'estuaire de la Seine, 55 % des équipements et services se situent au croisement de plusieurs véloroutes. Le potentiel de développement et de diversification lié à cette position de carrefour est fort pour les services (64 %), les hébergements marchands (53 %) et les points d'intérêt touristique (51 %). Il est en revanche relativement faible pour les aménités, qui relèvent par nature d'un usage de proximité et dont seulement 29 % se situent à la rencontre de plusieurs itinéraires.

Trois secteurs se démarquent sur le territoire :

- » **L'axe Fécamp / Cany-Barville / Dieppe** se structure autour de la Vélomaritime et de la Véloroute du Lin, auxquelles s'ajoute l'Avenue Verte London Paris sur l'agglomération dieppoise. L'enjeu est de **capter les flux depuis les portes d'entrée, notamment Dieppe, puis de créer des boucles locales** en faisant la jonction entre les véloroutes là où l'offre est déjà présente, par exemple à Ourville-la-Rivière et à Cany-Barville ;
- » **L'agglomération havraise** se situe à la confluence de la Vélomaritime et de la Seine à Vélo. L'offre d'équipements et

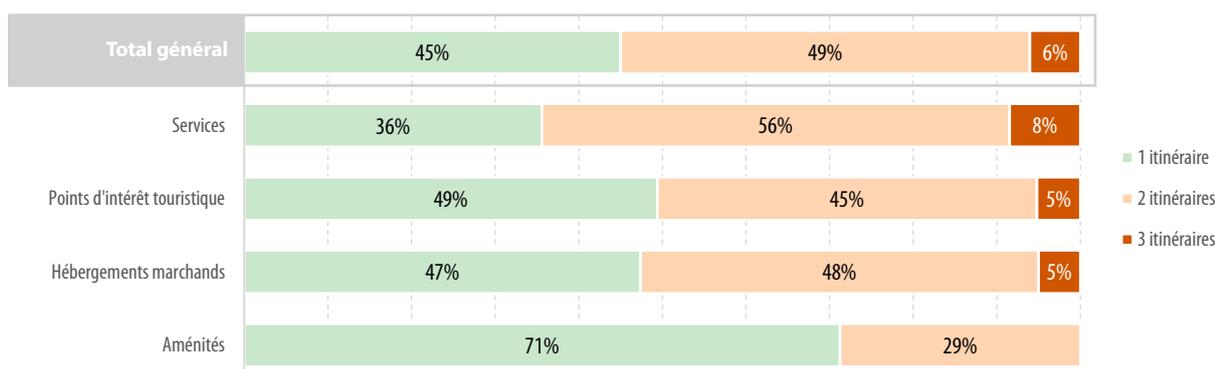
de services y est très dense. **La diversification de la filière vélo constituerait une opportunité pour les pratiques du quotidien et touristiques**, d'autant que les derniers kilomètres avant d'arriver dans l'agglomération havraise sont peu pourvus en équipements et services.

- » **L'arc Deauville / Honfleur / Pont-Audemer** s'articule autour de la Vélomaritime, de la Seine à Vélo et de la Véloroute de la Risle. Ce secteur favorise la **diffusion des flux touristiques** du littoral très attractif vers l'arrière-pays moins doté.

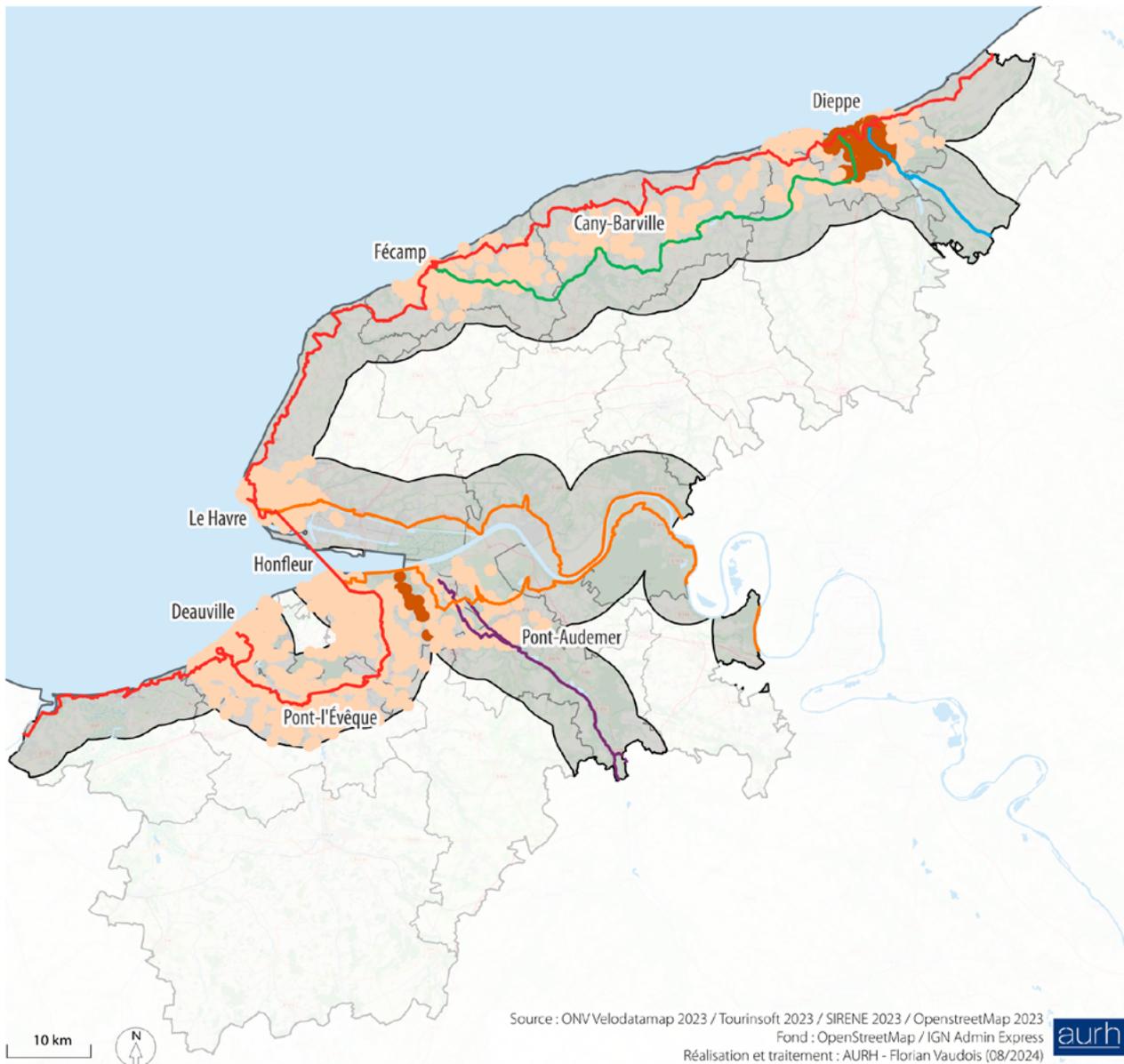
La capacité de ces secteurs à capter et à diffuser les flux est déterminante pour stimuler le développement du tourisme à vélo dans les territoires moins dotés mais présentant un enjeu important, notamment le tronçon Le Havre – Fécamp et le triangle Le Havre / Deauville – Rouen.

Ainsi, le développement du tourisme à vélo et de ses retombées économiques locales implique de **valoriser et de diversifier l'offre existante**, notamment dans les polarités urbaines fortement dotées. Cette valorisation et cette diversification reposent sur une **initiative à dominante privée**. Le développement du tourisme à vélo et de ses retombées économiques locales suppose également d'**accompagner l'émergence d'une offre nouvelle** dans les territoires moins bien fournis. Dans ces territoires moins attractifs, **l'initiative publique pourrait jouer un rôle de catalyseur** afin de pallier l'absence d'offre privée.

PART DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES SITUÉE À PROXIMITÉ DE PLUSIEURS VÉLOROUTES



OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES À PROXIMITÉ DE PLUSIEURS VÉLOROUTES

**Véloroutes**

- Vélomaritime
- La Seine à Vélo
- Avenue Verte London Paris
- Véloroute du Lin
- Véloroute de la Risle

Equipements et services

- 2 véloroutes à proximité
- 3 véloroutes à proximité

Contexte territorial

- Rayon de 5 km autour des véloroutes
- Limite de l'EPCI
- * Commune siège de l'EPCI

CONCLUSION

L'estuaire de la Seine est un **territoire propice au développement du tourisme à vélo**. Il se situe en effet au croisement de plusieurs véloroutes de rayonnement régional, national, voire européen.

L'offre locale d'équipements et de services à disposition des cyclotouristes peut être classée en deux catégories : une **offre à destination de la population résidente profitant également à la clientèle touristique** d'une part, et une **offre spécifiquement tournée vers les besoins de l'activité touristique** d'autre part.

L'offre d'équipements et de services à proximité des véloroutes varie grandement d'un itinéraire à l'autre et, au sein de chaque itinéraire, d'un tronçon à l'autre. Ces contrastes résultent tout autant de l'**armature urbaine que de la géographie touristique de l'estuaire de la Seine**. Les polarités urbaines et touristiques du littoral sont bien équipées tandis que les interstices péri-urbains et ruraux présentent une couverture beaucoup plus faible.

À l'heure où la France ambitionne de devenir la première destination mondiale pour le tourisme à vélo, la dimension touristique de l'estuaire de la Seine, la présence de nombreuses véloroutes de dimension nationale et européenne et l'existence d'un écosystème vélo encore incomplet, mais en cours de structuration, sont autant d'atouts pour positionner le territoire comme une destination phare du tourisme à vélo.

Le renforcement du cyclotourisme implique de penser l'offre d'équipements et de services à l'échelle de l'itinéraire. Cette offre doit se décliner localement en fonction des spécificités et enjeux de chaque territoire. Il s'agit tout autant d'accompagner la valorisation et la diversification de l'offre existante dans les polarités déjà équipées que de favoriser le développement d'une offre nouvelle dans les espaces péri-urbains et ruraux. Le tourisme à vélo comprend en effet une grande diversité de pratiques. **Son développement doit donc concerner l'ensemble des touristes se déplaçant vers et au sein de la destination.**

Regard croisé



Romane CAUCHYE

Chargée d'études à l'Observatoire de Normandie Tourisme



En 2023, Normandie Tourisme et ses partenaires départementaux ont commandé auprès des bureaux d'étude INDDIGO et Symetris **une étude de fréquentation et des retombées économiques des 7 grands itinéraires cyclables normands**¹⁰. Cette étude a été menée tout au long de la saison 2023 selon la méthode standardisée EVA-VELO¹¹.

On apprend dans cette étude que **2,2 millions de sorties-cyclistes ont été enregistrées en 2023 sur les véloroutes normandes**. Un chiffre qui reflète l'engouement pour le vélo et les mobilités douces. Les profils des usagers des véloroutes normandes sont très variés : 39 % sont des touristes, et 61 % des excursionnistes.

65 % des touristes sont des Français, majoritairement normands ou provenant de régions limitrophes, notamment d'Île-de-France et de Bretagne (respectivement 21 % et 12 %), mais aussi d'Auvergne-Rhône-Alpes (10 %). 35 % d'entre eux sont étrangers, dont 94 % d'européens (Allemands, Belges, Néerlandais, Britanniques).

Les retombées économiques directes sont estimées à **45,3 millions d'euros** sur l'ensemble des itinéraires étudiés en 2023, dont 93 % sont générés par les touristes.

¹⁰ Les premiers résultats de l'étude vélo Normandie sont disponibles, Normandie Tourisme, 2024.

¹¹ EVA-VÉLO, la méthode opensource pour évaluer les retombées économiques des véloroutes, Vélo & Territoires, 2021.



Regard croisé



Sophie RAPINEL

Responsable du pôle itinéraires et tourisme à vélo au sein de Vélo & Territoires

À l'heure où le secteur du tourisme connaît une transition vers un tourisme plus vertueux et plus authentique, **le tourisme à vélo offre une réponse prometteuse pour dynamiser les territoires, soutenir l'économie locale, répondre aux attentes des voyageurs et promouvoir des modes de transport durables.**

La France dispose d'un fort potentiel pour devenir à l'horizon 2030, la première destination mondiale du tourisme à vélo. Cette ambition est au cœur de la **stratégie nationale du tourisme à vélo, élaboré entre 2022 et 2024, par une soixantaine d'organismes publics et privés, sous l'impulsion de Vélo & Territoires.**

Articulé autour de 8 enjeux et déclinés en 27 mesures concrètes et réalistes, ce plan d'actions opérationnel vise à développer et promouvoir une France à vélo durable, afin de renforcer l'adaptation et la résilience des territoires face aux défis climatiques et pluriel, afin de répondre au large panel de touristes à vélo, du sportif aguerri à l'amateur de balade familiales.

La stratégie s'appuie sur **plusieurs leviers - maillage, intermodalité, services et équipements, culture vélo, information, observation et gouvernance – dont les acteurs de la filière doivent s'emparer pour contribuer à l'objectif commun.** Certaines de ces mesures pourraient d'ailleurs apporter une réponse aux enjeux soulevés dans la présente étude.

Direction de la publication : Max YVETOT
Équipe projet : Florian VAUDOIS
Communication : Aurore LE ROUX
Mise en page : Céline CARRIER

La réalisation de cette publication a mobilisé l'ensemble des expertises et compétences de l'AURH.

[PA441 - 11.2024 - Photo de couverture : Velomaritime Heuqueville - Imprimerie SNAG : www.groupe-morault.com]

Édition et réalisation AURH

L'AURH est une association d'intérêt public. Elle accompagne les élus et les partenaires dans leurs projets d'aménagement du territoire.

Agence d'urbanisme
Le Havre - Estuaire de la Seine

4 quai Guillaume Le Testu
76063 Le Havre cedex

aurh@aurh.fr
aurh.fr
[02 35 42 17 88]