



RAPPORT

Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques des véloroutes de Normandie 2023



www.inddigo.com



Table des matières

1	INTRODUCTION	4
2	PARTIE 1 : CADRE METHODOLOGIQUE	4
2.1	UNE APPROCHE PAR LA DEMANDE	4
2.2	PERIMETRE DE L'ETUDE	6
2.3	DEROULEMENT DE L'ETUDE	7
	Phase 1 : Préparation de janvier à avril 2023	8
	Phase 2 : Enquête d'avril à novembre 2023	9
	Phase 3 : Traitements et analyses de Décembre 2023 à juin 2024	9
	Lexique des termes utilisés dans l'étude	10
2.4	DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET REDRESSEMENT	13
	Comptage automatique	13
	Comptages manuels	14
	Redressement	16
2.5	ANALYSE SUCCINCTE DES FREQUENTATIONS	18
	Pratique de l'itinérance	20
	Touristes en séjour	21
	Excursionnistes	22
	PARTIE 2 : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE	23
	Profil des cyclistes	23
	Catégorie de cyclistes	24
	Classe d'âge par profil	26
	CSP par profil	27
	Pratique du vélo à l'année par profil (A la belle saison)	28
	DESCRIPTION DE LA PRATIQUE DE LA JOURNEE	29
	Type de vélos utilisés	29
	Type de sortie par profil	30
	Format de la sortie	30
	Nombre de km parcourus à la journée	31
	Composition du groupe par profil	32
	Mode d'accès à la randonnée du jour par profil	33
	Distance d'accès à l'itinéraire	34
	Outils de préparation à la sortie	35
	Orientation durant la randonnée	36
	Activités pratiquées durant la randonnée par profil	38
	Motivation pour pratiquer l'activité	39
	Notoriété de l'itinéraire	40
	Expériences des cyclistes	41

NIVEAU DE SATISFACTION	42
LES PRATIQUES DES TOURISTES EN SEJOUR	49
Origine et catégories de pratique.....	49
Durée moyenne du séjour.....	50
Mode d’hébergement et Réservation	50
Modes de transport pour rejoindre la région	51
Fréquence de la pratique pendant le séjour et importance du vélo par catégorie (Touristes en séjour)	52
FOCUS SUR LA PRATIQUE DES ITINERANTS.....	54
Origine	54
Durée moyenne du séjour et distance totale parcourue	54
Modes d’hébergement des itinérants.....	55
Modes d’accès à la région	56
Pratique d’autres itinéraires	57
FOCUS SUR LA PRATIQUE DES EXCURSIONNISTES	59
Catégories de pratique	59
Origine	59
FOCUS SUR LES DEPENSES JOURNALIERES.....	61
Les dépenses des touristes en séjour.....	61
Les dépenses des itinérants	61
Les dépenses des excursionnistes	61
3 RECOMPOSITION DES DEPENSES ET DES IMPACTS	63
3.1 DISTANCES TOTALES PARCOURUES PAR PROFIL DE CYCLISTES	63
3.2 CALCUL DU NOMBRE DE PERSONNES ET DE SORTIES.....	63
3.3 LES DIFFERENTS NIVEAUX DE RETOMBEES.....	64
SYNTHESE	70
Focus par itinéraire.....	74

1 INTRODUCTION

Normandie Tourisme et ses partenaires ont décidé d'engager en 2023 une importante enquête de fréquentation sur les itinéraires majeurs de la région. Cette évaluation doit pouvoir donner de la visibilité aux importants investissements engagés depuis plusieurs années sur la promotion et la valorisation du vélo tourisme.

Les partenaires ont fait le choix de s'appuyer sur la méthode ÉVA-VÉLO, qui détaille et simplifie la méthode EuroVelo 6 élaborée en 2006 pour évaluer la Véloroute des Fleuves et utilisée depuis par des dizaines d'autres territoires.

Depuis sa publication en 2020, ÉVA-VÉLO constitue la méthode standardisée par laquelle les études de retombées établiront progressivement le poids économique national et européen du tourisme à vélo, permettant d'analyser et comparer d'une façon homogène la performance en matière de fréquentation et retombées économiques des véloroutes.

En reprenant la méthode ÉVA-VÉLO, les partenaires souhaitent pouvoir disposer de données fiables, comparables dans le temps et dans l'espace, pour l'itinéraire.

Une meilleure connaissance des usagers présents le long des itinéraires permet par ailleurs d'apporter des réponses adaptées aux besoins déjà présents. Il sera ainsi plus aisé d'indiquer par la suite les orientations à donner en matière d'investissements matériels et immatériels.

Cette étude vise 4 objectifs principaux :

1. Mesurer l'efficacité de la dépense publique,
2. Suivre la rentabilité de l'investissement,
3. Confirmer les orientations stratégiques et leurs réalisations,
4. Améliorer l'offre pour les usagers.

2 PARTIE 1 : CADRE METHODOLOGIQUE

2.1 UNE APPROCHE PAR LA DEMANDE

Deux orientations méthodologiques sont possibles dans ce type d'étude :

- **Une approche par l'offre** en interrogeant les opérateurs économiques bénéficiant des retombées : hébergeurs, restaurateurs, aménageurs...
- **Une approche par la demande** en interrogeant les cyclistes et en recomposant les impacts par l'analyse de leurs dépenses.

L'approche par l'offre est intéressante dans la mesure où elle permet de bien comprendre les mécanismes d'impact de l'activité sur les acteurs économiques. Elle est en revanche très difficile à mettre en œuvre en raison de taux de réponse souvent limités, notamment en saison auprès des hébergeurs, et très difficile à extrapoler dans la mesure où l'échantillonnage n'est pas maîtrisé. Cette méthode ne permet pas non plus de toucher les personnes hébergées en résidence secondaire ou chez des amis, ni les excursionnistes.

L'approche par la demande permet beaucoup mieux de recomposer les dépenses, surtout dans notre cas où les itinéraires sont bien identifiés. La correction des nombreux biais possibles liés au moment et au lieu de l'enquête, au taux de réponse différent par catégorie de cyclistes, aux allers-retours sur un même itinéraire est cependant indispensable pour pouvoir réaliser des extrapolations correctes.

La méthode ÉVA-VÉLO suit cette deuxième approche et s'appuie sur un double dispositif : un réseau de compteurs automatiques permanents et une enquête sur site par enquêteurs.


- Au préalable, on effectue **une segmentation** : le ou les itinéraires observés, sont découpés en sections homogènes en fonction de leurs caractéristiques : typologie de fréquentation (loisirs, utilitaire...), typologie d'aménagement (site propre, site partagé) et de leur environnement (en bordure de rivière, en campagne, en milieu urbain...). L'ensemble **des compteurs** est également classifié, selon le type de fréquentation qui y est observé en analysant finement les données enregistrées.

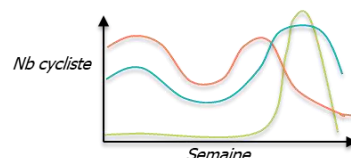
En s'appuyant sur ces éléments, les données du réseau de compteurs permanents permettront de reconstituer la pratique pour l'ensemble de l'année et d'intégrer la saisonnalité.

- **L'enquête sur site** se déroule sur quelques sites et quelques journées de l'année. Chaque journée d'enquête est à considérer comme un échantillonnage d'une journée sur un type de compteur, distinguant de manière exhaustive les différentes catégories d'usagers dont les cyclistes passant au droit du compteur. Pour cela, les enquêteurs effectuent :
 - o Un **comptage manuel** de l'ensemble des usagers fréquentant le site observé ;
 - o Distribuent **un questionnaire** aux cyclistes.


Les comptages permettent à la fois de maîtriser les biais de réponse, de connaître les taux de réponse par rapport à la population présente et de vérifier le bon fonctionnement des compteurs automatiques. Le questionnaire auto-administré, permet, quant à lui, de collecter les informations sur le profil, le comportement, la satisfaction et les dépenses des cyclistes.

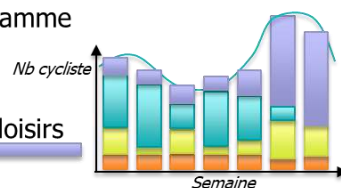
- Les données agrégées sur l'ensemble de la saison, sur différentes typologies de compteurs sont ensuite **extrapolées**, c'est-à-dire reconstituées à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire ou du réseau observé, en s'appuyant sur une modélisation gravitaire des émissions de cyclistes (basée sur les aires de chalandise de l'itinéraire et sur la population pour les excursionnistes et l'offre de lits touristiques pour les touristes).


 **Segmentation** de l'itinéraire en fonction des profils de section



 **Compteurs permanents**
Analyse temporelle, confirmation segmentation par dendogramme

 **Comptages manuels**
Caractérisation des pratiques : itinérant / sportif / utilitaire / loisirs



 **Interviews et enquêtes**
Profil, origine, dépenses, détails pratique, avis, qualité -> € / Jour / Usager & Km / Jour / Usager

 **Extrapolation à l'ensemble de l'itinéraire**
Extrapolation sur la base d'un modèle gravitaire suivant les différents profils de sections



2.2 PERIMETRE DE L'ETUDE

L'étude menée sur le territoire normand porte sur 7 itinéraires :

- L'EV4 – La Vélomaritime
- La V16 – Avenue Verte London-Paris
- La V33 – La Seine à Vélo
- La V40 – La Véloscénie
- La V43 – La Vélo Francette
- La V333 – La VéloWestNormandy
- La V304 – La véloroute du Lin

Les données présentées dans ce rapport mettront en exergue chacune des véloroutes, exceptée la véloroute du Lin, pour laquelle le nombre de questionnaire est trop faible. Les données de cette véloroute sont incluses dans le total « Normandie », mais ne sont pas présentées de façon séparée.

Les itinéraires des départements du Calvados, de l'Eure et de la Manche ont fait l'objet d'un sur-échantillonnage, financé par les départements concernés, afin de produire des résultats à l'échelle de chacun de ces départements. Ces résultats départementaux ne sont pas l'objet du présent rapport, mais de notes complémentaires.

Afin de mener les différents travaux de préparation et d'analyse du réseau étudié, les tracés des itinéraires ont été collectés via l'Observatoire national des véloroutes porté par Vélo & Territoires et amendés suite à une série d'échanges avec les collectivités (Région, Départements, Métropoles...). Les tracés ont ensuite été simplifiés pour ne garder qu'un tracé unique en cas de dédoublement pour respect des sens de circulation par exemple. Les kilométrages de ces tracés simplifiés sont ensuite utilisés pour calculer les différents ratios de fréquentation et de retombées économiques, ainsi que les ratios au km qui seront présentés dans ce rapport.

A titre indicatif, les kilométrages retenus sont les suivants :

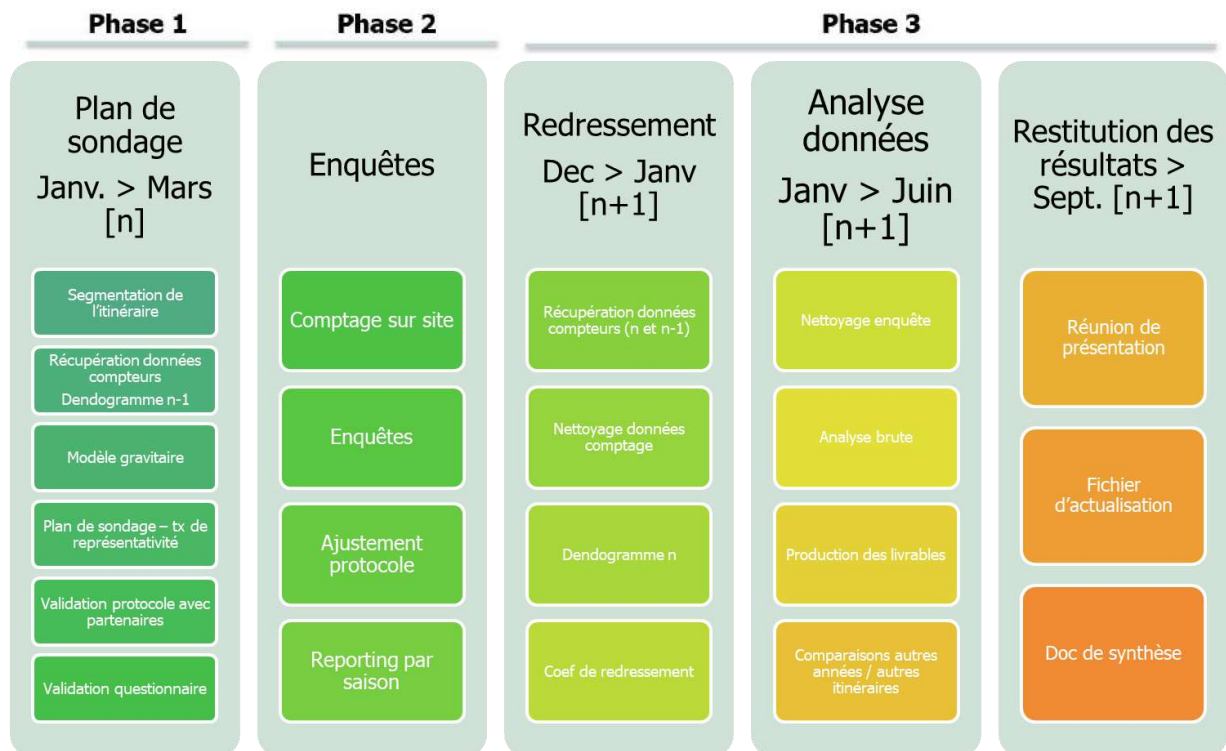
Itinéraires	Longueur (en km)	Sections communes significatives (en % des linéaires)
EV4 - La Vélomaritime	773	6% commun avec la V33 29% commun avec la V333 7% commun avec la V40
V16 – Avenue Verte London-Paris	128	
V33 – La Seine à Vélo	358	13% commun avec l'EV4
V40 – La Véloscénie	297	19% commun avec l'EV4 19% commun avec la V333
V43 – La Vélo Francette	145	
V333 – La VéloWestNormandy	295	77% commun avec l'EV4 19% commun avec la V40
V304 – La Véloroute du Lin	75	
Total*	1 731	

(*) Certains itinéraires se superposant, le total Normandie indiqué dans le tableau est un total sans double compte et ne correspond donc pas à la somme des itinéraires cités dans le tableau.

Clé de lecture : 13% du linéaire de l'EV4 est commune avec la V33 / 26% du linéaire de la V33 est commune avec l'EV4

2.3 DEROULEMENT DE L'ETUDE

L'évaluation 2023 des véloroutes normandes étudiées s'est déroulée en 3 phases :



PHASE 1 : PREPARATION DE JANVIER A AVRIL 2023

La méthode utilisée (basée sur une approche par la demande) dans cette étude reprend les recommandations du guide ÉVA-VÉLO :

- Découper les itinéraires en sections homogènes, analyser les caractéristiques de ces sections : type de voie (voies-vertes, route partagée à faible trafic...), population et lits touristiques dans le fuseau de l'étude, intérêt paysager, patrimonial, existence de pôles générateurs de trafic quotidien...
- Découper l'année en périodes homogènes à partir des compteurs existants.
- Identifier les différents segments de cyclistes et leurs caractéristiques : pratique utilitaire quotidienne, pratique de loisirs des excursionnistes, pratique des touristes en séjour, pratique itinérante.

Par rapport à la méthode initiale, quelques aménagements ont été faits sur le protocole de segmentation et sur la définition des fuseaux d'influence.

Concernant la segmentation, pour assurer un calcul d'aire d'influence fin les segments ont été réduits à des portions de l'ordre de 4 km. Les règles de découpage sont les suivantes : césure au niveau des limites de département, césure au croisement d'un autre itinéraire étudié, césure au changement de milieu (urbain, rural, périurbain), césure suivant le type d'aménagement site propre/voie partagée sauf si le changement est inférieur à 1km.

Ce travail aboutit à un découpage en 409 sections de 260m à 17,4km, plus fin que dans la méthode initiale.

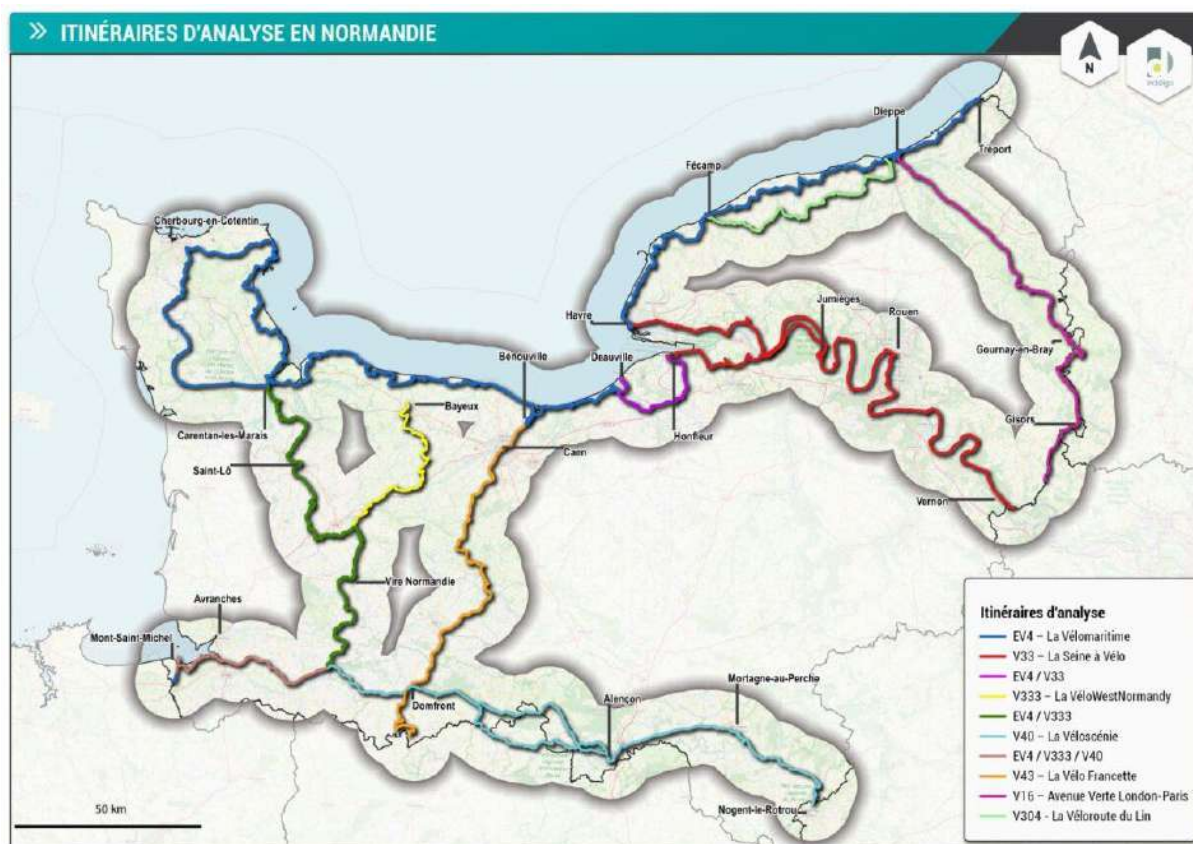
En ce qui concerne la définition des fuseaux, à l'origine, la méthode prévoyait de définir le périmètre d'influence des itinéraires en retenant les communes présentes dans un fuseau de 5 km de part et d'autre des itinéraires pour les touristes et dans un fuseau de 50 km pour les excursionnistes. Ces fuseaux étaient précédemment définis en distance à vol d'oiseau, ils sont aujourd'hui définis en tenant compte de la distance par la route. Ce qui permet d'éviter les biais relatifs aux coupures naturelles (fleuve, relief, ...).

Ultime amélioration, l'intégration de la commune dans le fuseau n'est plus basée sur le centroïde de la commune (point géométrique) mais sur le centre de la commune (point géographique).

En complément de cette modification, les communes suivantes ont été ajoutées manuellement pour l'étude Normandie, afin de mieux correspondre aux spécificités locales, notamment lorsque le tissu urbain conduit à avoir une dispersion des hébergements touristiques le long du littoral et non dans le centre bourg :

Département	Communes décalées
Calvados	Pennedepie
Eure	Toutainville
Ille-et-Vilaine	Roz-sur-Couesnon
Manche	Cherbourg-en-Cotentin
	Port-Bail-sur-Mer
	Tollevast
Orne	Rives d'Andaine
	La Ferté Macé
Seine-Maritime	Saint-Antoine-la-Forêt
Val d'Oise	Amenucourt

Ce travail aboutit au découpage du réseau observé de la façon suivante en segments :



PHASE 2 : ENQUETE D'AVRIL A NOVEMBRE 2023

La mise en œuvre des enquêtes a été réalisée par le cabinet Symétris avec lequel Inddigo collabore depuis le lancement de la méthode. L'objectif des comptages et des enquêtes était de déterminer les ratios de fréquentation par catégorie de cyclistes et par section.

- Au total : 77 jours d'enquêtes ont été réalisés d'avril à novembre 2023 sur 39 sites d'enquêtes.
- 2 957 questionnaires ont été récoltés ainsi que 2 106 interviews brèves réalisées, représentant respectivement 4 902 et 3 985 cyclistes pour 13 144 cyclistes observés durant les journées d'enquête.

PHASE 3 : TRAITEMENTS ET ANALYSES DE DECEMBRE 2023 A JUIN 2024

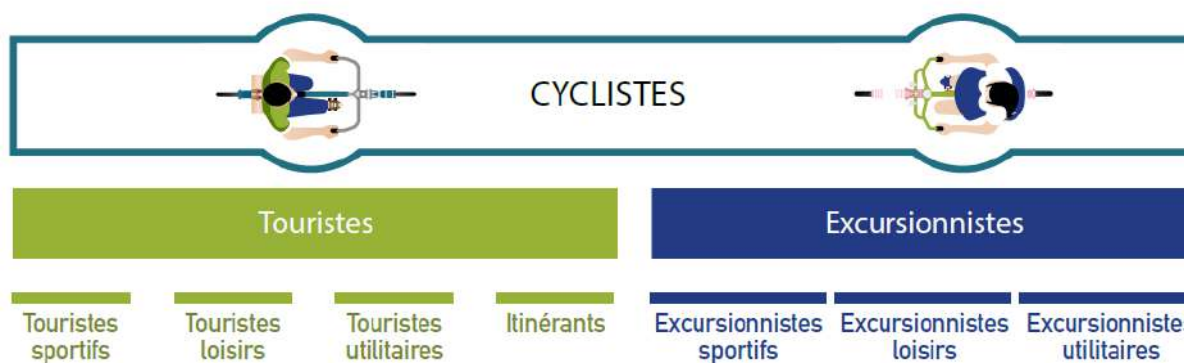
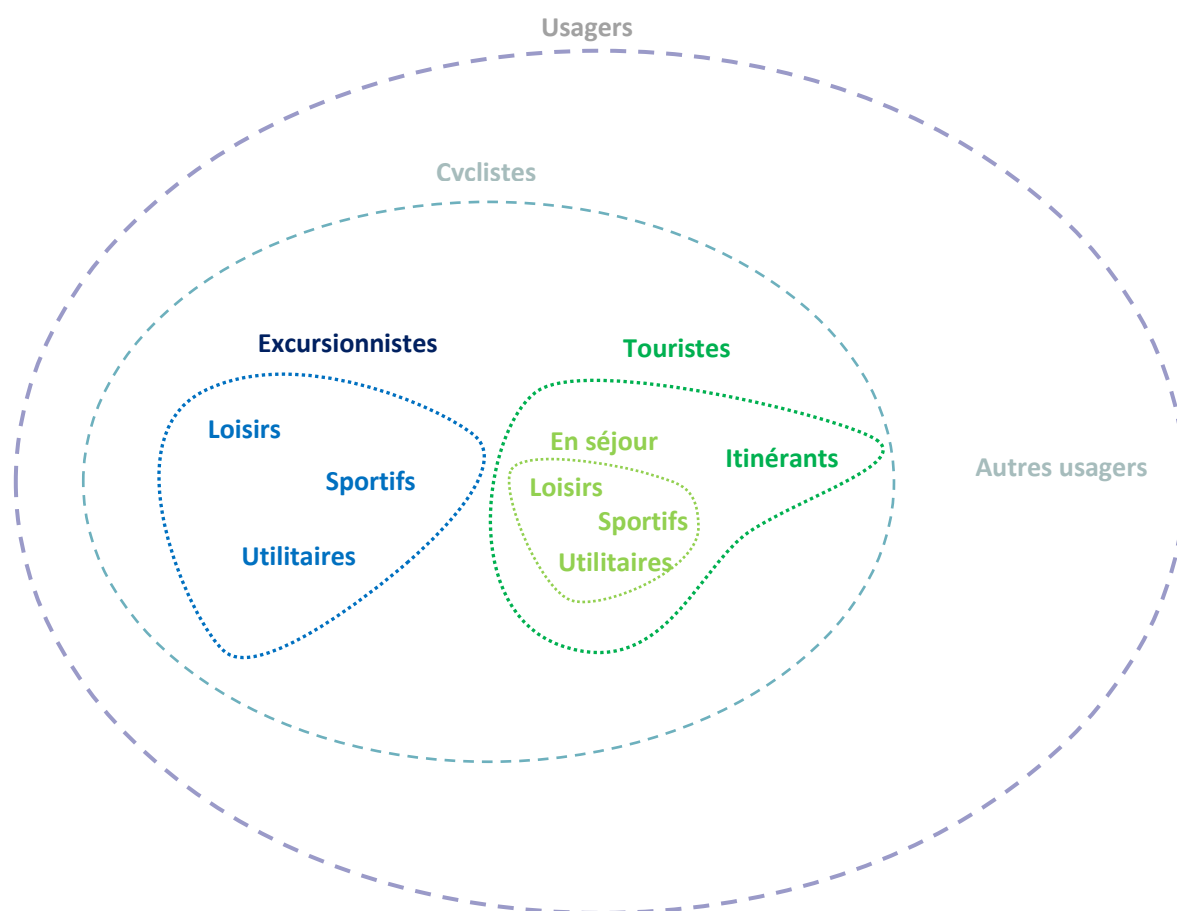
Les données ont ensuite été vérifiées, redressées, extrapolées et analysées de fin 2023 à début 2024. Cette phase a consisté à :

- Recueillir et traiter les données de comptages automatiques.
- Traiter les enquêtes de fréquentation et analyser les profils et comportements des cyclistes.
- Calculer et analyser les différents niveaux de retombées économiques à partir des niveaux de dépense moyens.
- Calculer les externalités.

Une première analyse des données redressées a été présentée aux partenaires le 12 mars 2024.

LEXIQUE DES TERMES UTILISES DANS L'ETUDE

- **Usagers** : l'ensemble des personnes, cyclistes ou non, observées sur l'itinéraire.
- **Touriste** : cycliste passant au moins une nuit en dehors de son domicile principal.
- **Touriste en séjour** : touriste réalisant des randonnées à la journée ou moins. Il séjourne dans un point fixe ou change d'hébergement en utilisant un autre mode de transport que le vélo. Ce profil comprend l'ensemble des touristes des catégories loisirs, sportifs et utilitaires.
- **Excursionniste** : cycliste randonnant à la journée ou moins, hébergé la nuit d'avant et d'après la randonnée dans son domicile principal.
- **Cycliste sportif** : cycliste, touriste ou excursionniste, utilisant un équipement particulier (vélo de route, cuissard, chaussures à cale...), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées par sortie (+ de 50 km).
- **Cycliste itinérant** : touriste se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de sa progression. Cette catégorie n'inclut pas les cyclistes effectuant des parcours à la journée en se déplaçant d'hébergement en hébergement par un autre mode (le plus souvent la voiture).
- **Cycliste utilitaire** : cycliste, touriste ou excursionniste, résident ou non, utilisant le vélo pour un motif autre que la promenade, par exemple achats, démarches, travail.... Il y a un biais de représentativité sur cette catégorie, les enquêtes et les batonnages démarrant le matin à partir de 9 heures, un volume important de cyclistes utilitaire est déjà passé. Les analyses sont donc à prendre avec beaucoup de précautions.
- **Cycliste loisirs** : regroupe les autres catégories, loisirs, enfants... se déplaçant à la journée ou moins et parcourant généralement des distances faibles (< 50 km).



- **Retombée économique de niveau 1 (retombée primaire)** : agrégation des dépenses réalisées localement par les cyclistes sur les kilomètres parcourus sur l'itinéraire uniquement les jours où ils ont randonnée et pondérées par le poids du vélo dans le choix de la destination. Il s'agit donc d'une vision minimaliste des impacts.
- **Retombée économique de niveau 2 (retombée de l'itinéraire)** : **Erreur ! Signet non défini.** elle correspond à la retombée de niveau 1 sans la pondération par le poids du vélo dans le choix de la destination.
- **Retombée économique de niveau 3 (retombée de l'itinéraire et des boucles)** : elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire sur l'ensemble des kilomètres parcourus (y compris dans le cadre de boucles), et ce quel que soit le poids du vélo dans le choix de la destination.

- **Retombée économique de niveau 4 (retombée du séjour)** : elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire sur l'ensemble des kilomètres parcourus les jours d'enquête et, pour les touristes, l'extrapolation à l'ensemble de leur séjour en fonction de la fréquence de pratique pendant le séjour.
- **Redressement** : l'échantillonnage de l'enquête présente des biais. Par exemple, les sportifs excursionnistes répondent moins que les autres cyclistes, les touristes itinérants se prêtent en revanche facilement à l'enquête. Le redressement permet, sur un jour donné, de corriger ces biais en s'appuyant sur l'interview brève et les observations visuelles.
- **Extrapolation** : les données d'enquête même redressées ne représentent que l'observation d'un flux à des moments T sur un lieu X ou Y. L'extrapolation permet de reconstituer l'ensemble de la fréquentation sur l'année et sur tout l'itinéraire.
- **Section** : découpage le plus fin de l'itinéraire souvent compris entre 15 et 30 kilomètres.
- **Tronçon** : un tronçon est un ensemble de sections présentant soit une portion de l'itinéraire homogène, soit le niveau de base de reconstitution des matrices origine-destinations des itinéraires. Toutes sections communes à plusieurs itinéraires est un tronçon par défaut.
- **Segment d'analyse** : un ou plusieurs tronçons rassemblés présentant une certaine homogénéité pour permettre des analyses géographiques et un nombre suffisant de questionnaires pour permettre une analyse croisée.
- **Sorties cyclistes** : les sorties cyclistes représentent le volume de sorties à vélo réalisées sur un itinéraire ou un réseau cyclable. Par abus de langage, elles sont généralement considérées comme étant un « nombre de cyclistes ». Les sorties cyclistes sont à distinguer du nombre de passages enregistrés par les compteurs qui correspondent à un flux et qui comptent deux fois un usager pratiquant un aller-retour.

2.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET REDRESSEMENT

Le dispositif d'enquêtes et de comptages s'appuie sur le protocole ÉVA-VÉLO.

Il se décompose, outre les comptages automatiques, en 3 dispositifs :

- Des comptages manuels
- Des interviews brèves
- Des enquêtes approfondies auto-administrées (c'est-à-dire remplies par les répondants)

L'ensemble de ce dispositif se déroule en même temps sur chacun des sites.

COMPTAGE AUTOMATIQUE

Les compteurs automatiques jouent un rôle fondamental dans l'analyse, dans la mesure où ils permettent de bien analyser l'évolution de fréquentation sur le long terme, les effets de saisonnalité et des conditions météorologiques et permettent de recalibrer précisément les résultats des enquêtes puis de les extrapoler.

Au total, 84 compteurs automatiques ont été utilisés lors de l'enquête avec une combinaison compteur/enquête pour 39 d'entre eux.



Implantation des compteurs automatiques et des lieux d'enquêtes combinés en 2023

En 2023, la fréquentation moyenne sur les différents compteurs par site était de près de 52 000 passages sur l'année, soit environ 140 cyclistes par jour, mais avec une médiane légèrement inférieure à 31 000.

La fréquentation varie de façon importante (proportion de 1 à 125) d'un site à un autre. Par exemple, la fréquentation à Saint-Loup-Hors s'élevait à près de 2 600 passages contre plus de 300 000 à Caen ou Rouen.

COMPTAGES MANUELS

Les comptages manuels sont nécessaires :

- Pour **vérifier le calibrage des comptages automatiques** (estimation des sous ou sur-comptages)
- Pour **catégoriser les différents types d'usagers**. Des biais de taux de réponse existent entre les différents types d'usagers (par exemple les cyclistes sportifs répondent moins souvent que les cyclistes itinérants). Ce comptage par catégorie permet de redresser les données issues des questionnaires afin de les rapprocher de la réalité.

Les comptages manuels consistent à observer les personnes passant sur le site d'enquête. L'observation est généralement réalisée sur la période de 9h à 18h. Pendant, cette période, le personnel sur place doit distinguer plusieurs groupes de cyclistes :

- Le **cycliste itinérant**, c'est à dire un touriste se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de sa progression. Cette catégorie n'inclut pas des cyclistes effectuant des parcours à la journée en se déplaçant d'hébergement en hébergement par un autre mode (le plus souvent la voiture). Ces derniers sont classés parmi les cyclistes loisirs ou sportifs selon les cas.
- Le **cycliste sportif**, c'est à dire un cycliste utilisant un équipement particulier (vélo de course, chaussures à cales, habillement spécifique), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées (+ de 50 km) par sortie.
- Le **cycliste utilitaire**, c'est à dire un cycliste utilisant le vélo pour se déplacer pour un motif autre que promenade : achat, travail, démarches, école...
- Le **cycliste loisirs** qui, sauf mention contraire, regroupe les autres catégories de cycliste : loisirs, enfants... se déplaçant à la journée ou moins et parcourant généralement des distances faibles (< 50 km).
- Les **non-cyclistes** : piétons, joggers, rollers, trottinettes, fauteuil roulant, cavaliers, animaux, deux-roues motorisés, véhicules de services, autres véhicules motorisés. Ces usagers sont identifiés visuellement mais ne sont pas intégrés à l'enquête sur les itinéraires de Normandie.

Cyclistes itinérants



Cycliste sportif



Cycliste utilitaire



Cyclistes loisirs



Non-cyclistes



Usagers		Groupe	Critères
Usagers sur roues	Cyclistes	Cyclistes sportifs	Vélo de compétition, vêtements cyclistes ou tenue sportive, y compris les vélos tout terrain
		Cyclistes utilitaires	Portant des vêtements de travail, un sac à bandoulière ou un porte document ou utilisant un panier de vélo.
		Cyclistes itinérants	Vélo de tourisme, sacoches ou autre type de sac attaché à l'arrière, porte carte sur le guidon, parfois remorque
		Cyclistes loisirs	Tous les autres cyclistes. Les tandems, remorques, 3è roues sont également identifiés spécifiquement
		Enfant à vélo	Cyclistes enfants sur vélo inférieur à 26 pouces
		Autres vélos	Tandem, vélos couchés, trike, tricycle, personnes handicapées à vélo
	Non cyclistes	Enfants autres	Enfant sur siège ou dans une remorque, poussette
		PMR	Personnes handicapées physique en fauteuil
		Rollers	Portant des rollers
		Autres	Skate, Ski-roues, trottinettes
Autres usagers		Piétons	Personnes à pied
		Joggers	Personnes faisant de la course à pied
		Cavaliers	Personnes à cheval
Usagers comptés mais non pris en compte dans l'analyse		Deux roues motorisés	Deux roues motorisées : cyclomoteurs, motos
		Autres véhicules motorisés	Voitures, véhicules utilitaires, engins entretien

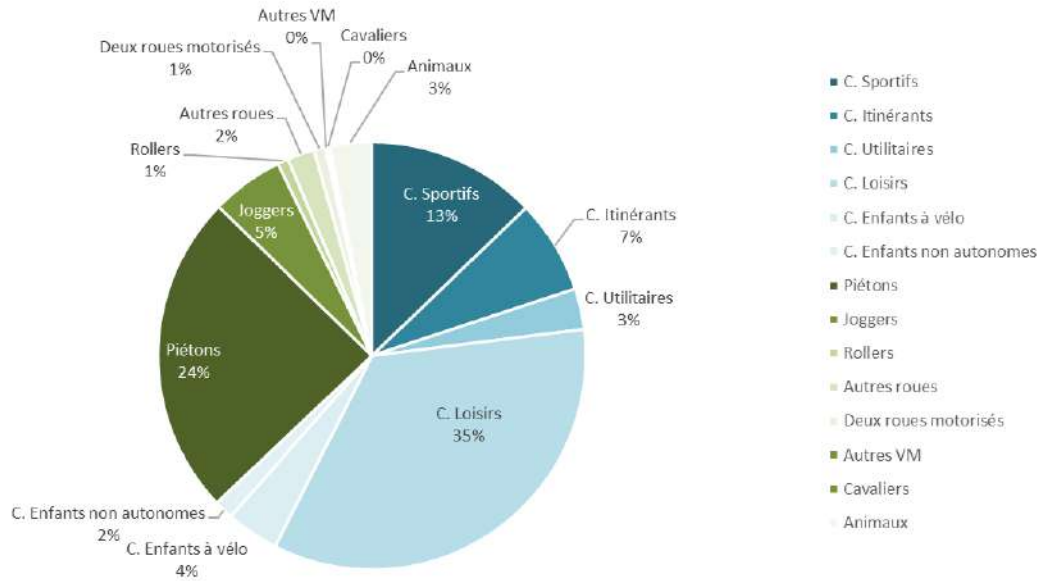
Les résultats de l'enquête ont été consignés avec des formulaires spécifiques, avec mention de l'heure de passage et de la direction empruntée. Le personnel effectuant les comptages manuels classe les usagers de façon visuelle.

Sur les sites à faible fréquentation (< 500 personnes par jour), une seule personne était nécessaire pour réaliser le comptage et suivre la réalisation des questionnaires. Sur les sites à plus forte fréquentation, une personne était spécifiquement affectée à cette tâche.

Ce comptage permet de redresser les données issues des questionnaires (cf. point Redressement).

Au total, sur l'ensemble des journées d'enquêtes près de 22 000 personnes ont été comptabilisées. Il s'agit à 63 % de cyclistes. Les 37 % restants sont principalement de piétons ou joggers (30 %).

Comptages manuels - Répartition des personnes comptabilisées par les enquêteurs



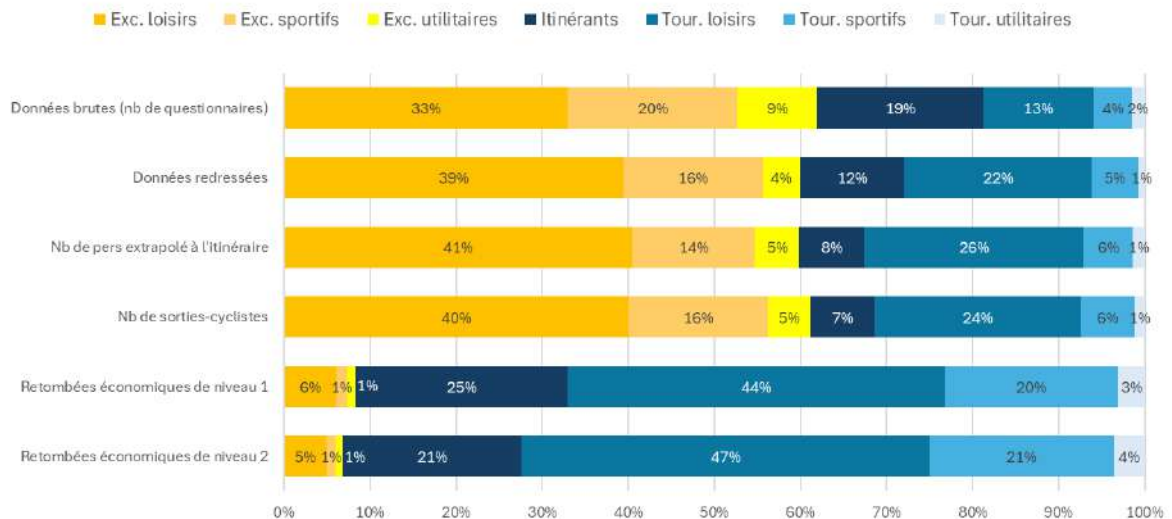
Dans la suite de l'étude, nous différencierons :

- **Les touristes** : cyclistes passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal en distinguant les touristes en séjour et les touristes itinérants.
- **Les excursionnistes** : cyclistes randonnant à la journée ou moins, hébergés la nuit d'avant et d'après la randonnée dans leur domicile principal.

REDRESSEMENT

L'utilisation de la méthodologie ÉVA-VÉLO et des outils ÉVA-Scan permet de bénéficier des résultats suivants :

Ventilation des catégories de pratique suivant les différents redressements et extrapolations



Le tableau précédent doit être lu de la façon suivante :

- **2 957 questionnaires** ont été collectés en 2023 durant l'ensemble des journées d'enquêtes parmi eux 19 % provenaient de touristes itinérants. Ce sont les données brutes. Elles représentent 4 902 personnes (en considérant les réponses groupées).
- **Les données** sur les 13 144 **cyclistes observés** circulant sur l'itinéraire pendant les journées d'enquête permettent de **redresser** l'échantillon en corrigeant les biais de taux de réponse et en tenant compte du nombre de personne composant les groupes de répondants. Ainsi les touristes itinérants qui ont tendance à répondre plus facilement à l'enquête voient leur part diminuer avec le redressement.

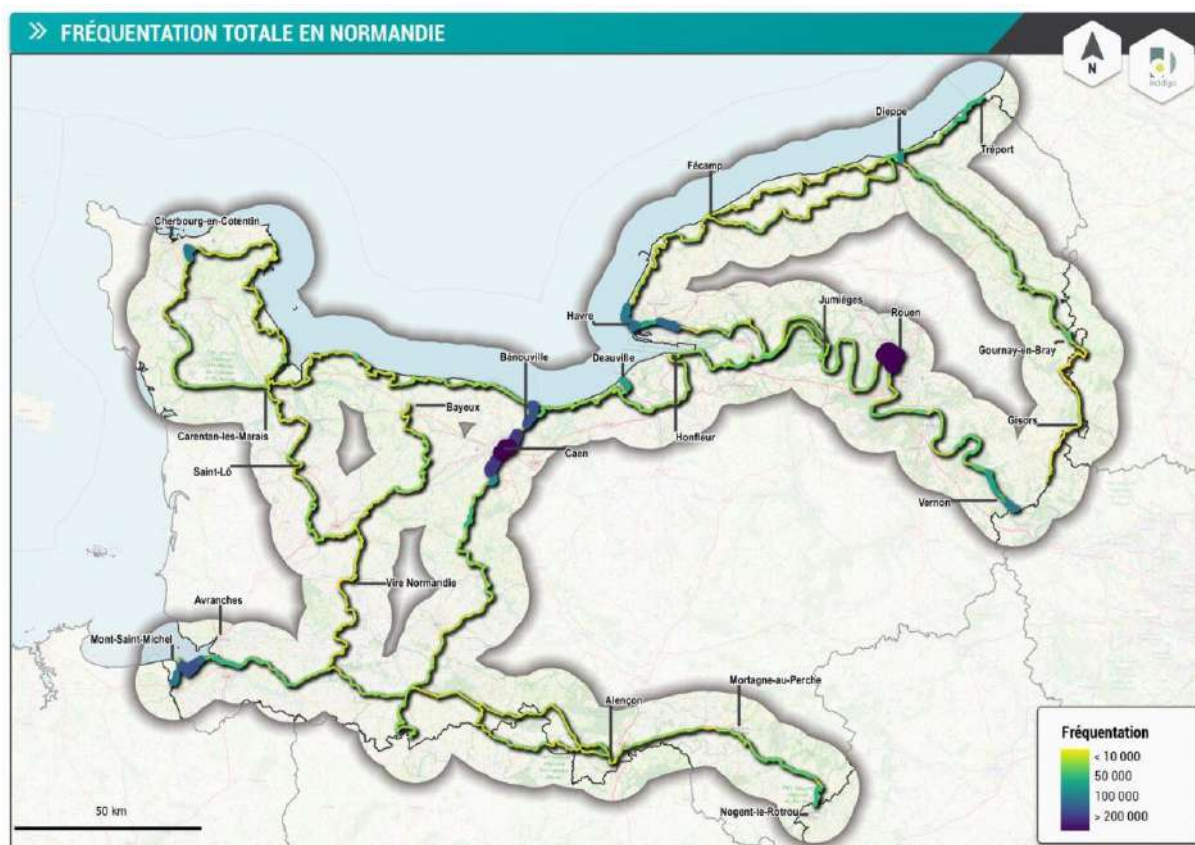
Cela représente donc un taux de réponse de l'ordre 37%. Dans 95% des cas, l'intervalle de confiance maximal est de plus ou moins 1.6%, ce qui est très satisfaisant.

- Le **volume de personnes sur l'itinéraire extrapolé** correspond au nombre de cyclistes circulant strictement et uniquement sur l'itinéraire. Il est issu d'une extrapolation des pratiques via le modèle gravitaire et d'un traitement de la saisonnalité. Le total correspond à plus d'1,7 million de cyclistes. C'est à partir de cette variable que l'ensemble des analyses de profil et de comportement sont réalisées.
- **Le volume de sorties au global extrapolé (nombre de sorties-cyclistes)** correspond à une estimation issue de la recombinaison du nombre de personnes effectivement passées sur une des véloroutes étudiées quel que soit leur parcours. Il est calculé en intégrant les kilomètres réalisés par exemple dans le cadre d'une « boucle » incluant une partie d'un des véloroutes étudiées. Le volume s'élève alors à plus de 2,2 millions de sorties de cyclistes circulant sur tout ou partie des véloroutes étudiées.
- **Les retombées économiques de niveau 1 (retombées primaires)** sont l'un des 4 niveaux d'évaluation de la retombée économique. Elles correspondent aux dépenses réalisées par les cyclistes sur l'itinéraire (donc hors kilomètres parcourus en dehors de l'itinéraire dans le cadre de boucles), pondérées par le poids du vélo dans le choix de la destination. C'est le niveau de retombées le plus minimaliste et qui s'élève pour les véloroutes normandes étudiées à 37 millions d'euros.
- **Les retombées économiques de niveau 2** à compter des études menées en 2022 : c'est le niveau généralement utilisé pour comparer les itinéraires entre eux. Elles correspondent aux dépenses réalisées par les cyclistes sur l'itinéraire. Elles s'élèvent en 2023 pour l'ensembles de véloroutes normandes étudiées à un peu plus de 45,3 millions d'euros (26 200 €/km). La différence avec les retombées de niveau 1 est la non-pondération des dépenses déclarées par le poids de la pratique du vélo dans le choix de fréquentation de l'itinéraire.

Si pour chacune des valeurs précédentes on peut observer une bonne stabilité du modèle de répartition entre les différentes catégories de cyclistes, il est normal de constater une inversion des parts relatives en ce qui concerne les retombées économiques. En effet si les excursionnistes sont les cyclistes les plus nombreux en volume, ce sont les itinérants et les touristes en séjours qui ont les plus grandes dépenses moyennes par cycliste. C'est cela qui vient renverser le rapport de force.

2.5 ANALYSE SUCCINCTE DES FREQUENTATIONS

Les résultats de fréquentation sont décrits par année, type de cyclistes, et sites. Pour plus de lisibilité et être comparables, ces données sont redressées et extrapolées à partir des comptages réalisés sur le terrain et des différentiels avec les compteurs automatiques. **Au total 2,2 millions de sorties-cyclistes ont été enregistrées sur les véloroutes normandes étudiées.**

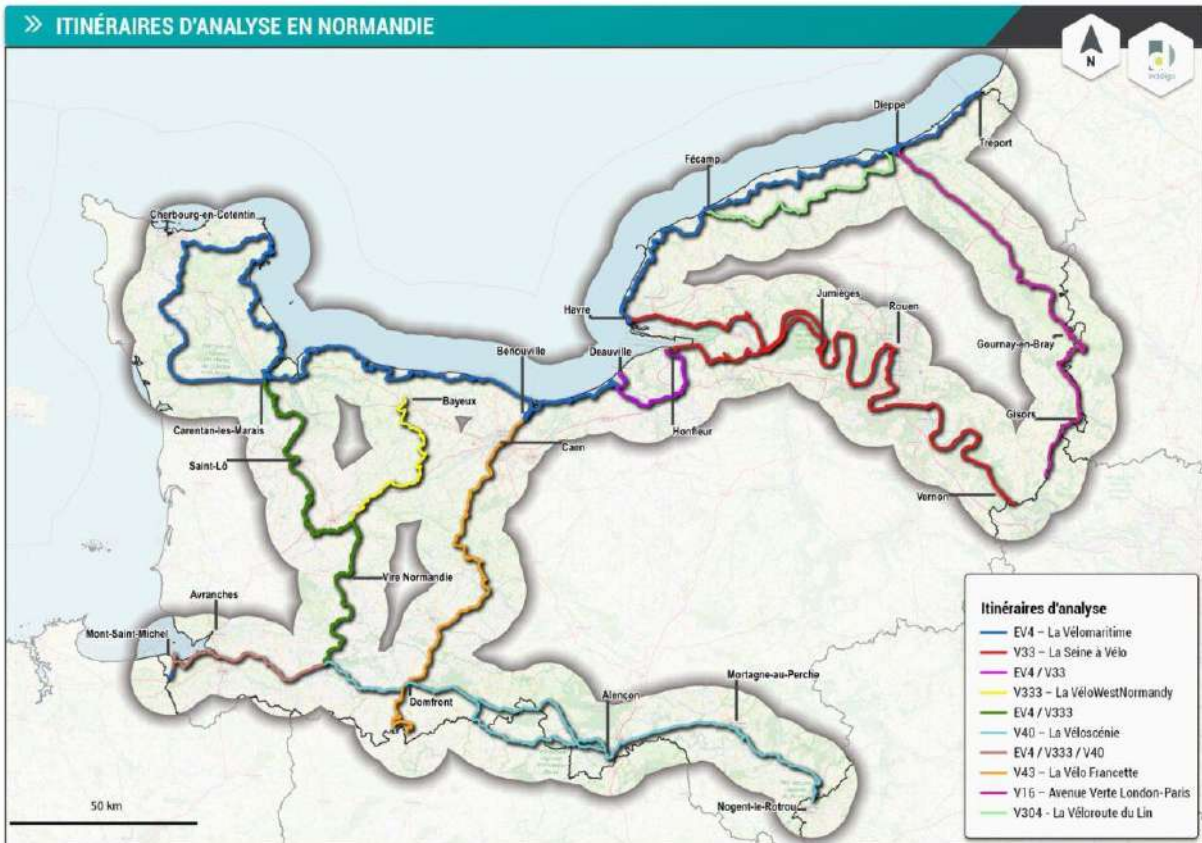


Fréquentation annuelle extrapolée (2023) sur les différentes sections (en sorties-cyclistes)

La carte ci-dessus explicite le poids en termes de fréquentation des zones urbaines (Le Havre, Rouen, Caen, Cherbourg) mais aussi de certaines zones très touristiques (Le Mont-Saint-Michel, Deauville, Dieppe).

Dans la suite de cette partie il sera désormais question des véloroutes normandes ou traversant la Normandie suivantes :

- L'EV4 – La Vélomaritime
- La V16 – Avenue Verte London-Paris
- La V33 – La Seine à Vélo (SàV)
- La V40 – La Véloscénie
- La V43 – La Vélo Francette (VF)
- La V333 – La VéloWestNormandy



Carte des différents itinéraires normands étudiés

Il sera notamment fait usage du tableau ci-dessous et qui donne des ratios de fréquentation au kilomètre pour faire l'analyse des fréquentations des itinéraires analysés. A noter que ces moyennes masquent parfois des écarts importants entre les différentes parties d'un même itinéraire.

	Longueur en km	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Total	Dont utilitaires
EV4 - La Vélomaritime	773	721	100	638	1 459	106
V16 - Avenue verte London-Paris	128	354	122	88	564	13
V33 - La Seine à Vélo	358	1 472	77	746	2 295	84
V40 - La Véloscénie	297	589	97	253	939	45
V43 - La Vélo Francette	145	1 280	163	396	1 839	112
V333 - la VéloWestNormandy	295	374	149	393	917	64
Normandie (ensemble du réseau étudié)	1 731	788	96	405	1 289	79

Reconstitution des ratios de fréquentation en sorties-cyclistes au km des différents itinéraires

Mise en garde : comme indiqué dans le tableau page 6, une partie de ces véloroutes contiennent des sections communes à plusieurs itinéraires. L'un des principaux itinéraires concernés est la VéloWestNormandy superposée à près de 80% à La Vélomaritime. Les données de la VéloWestNormandy sont donc grandement « boostées » par cette superposition. A titre d'exemple, le ratio de fréquentation sur le segment de la VéloWestNormandy sans superposition (segment jaune de la carte ci-dessus) est de l'ordre de 700 cyclistes / km contre 1 300 à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire. Cette donnée met en évidence l'impact de La Vélomaritime sur les données globales de la VéloWestNormandy.

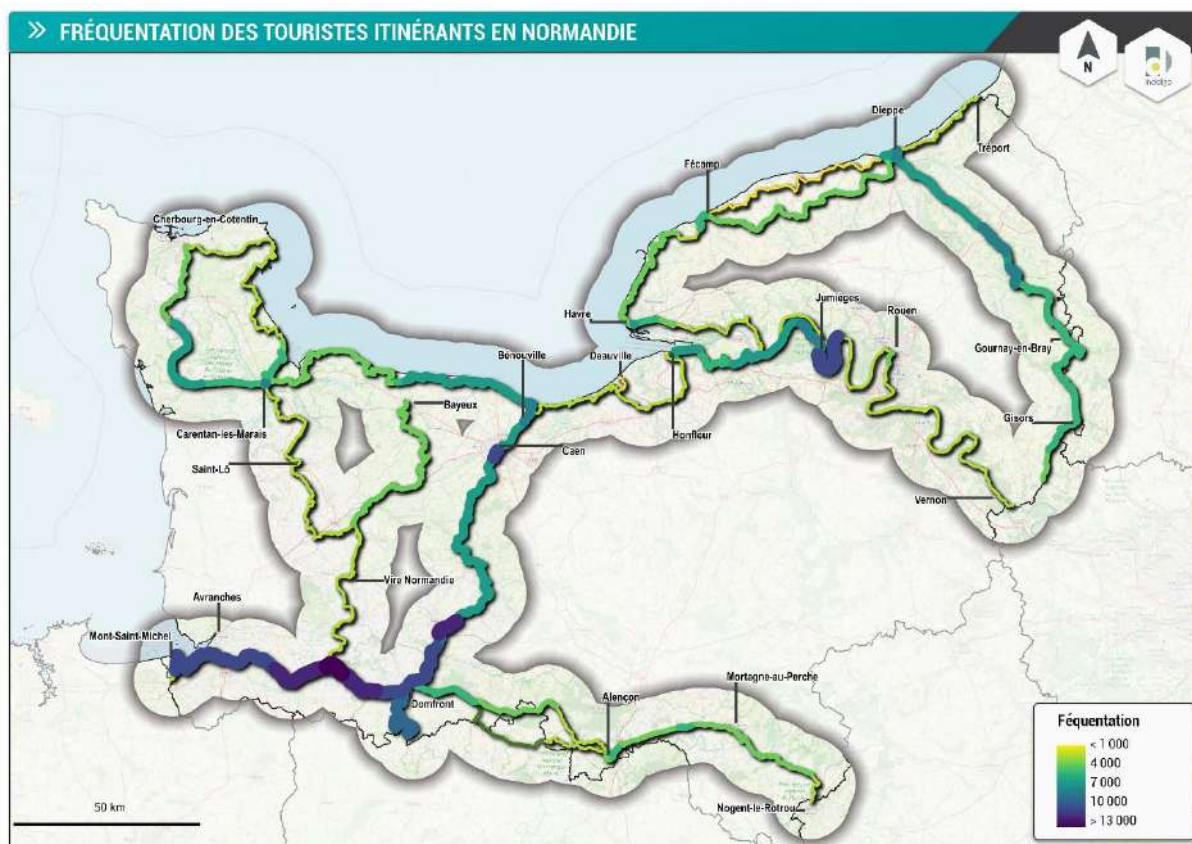
La Vélo Francette et la Seine à Vélo sont les itinéraires étudiés les plus fréquentés avec une fréquentation/km annuelle autour de 2 000 cyclistes. La Vélomaritime (VéloWestNormandy incluse) suit avec près de 1 460 cyclistes/km. La Véloscénie est un peu derrière encore avec un peu moins de 1 000 cyclistes. Enfin, l'Avenue Verte London-Paris est l'itinéraire le moins fréquenté avec un peu plus de 560 cyclistes/km. En comparaison avec les véloroutes bretonnes, la fréquentation normande est à peu près au même niveau.

PRATIQUE DE L'ITINERANCE

La part des itinérants sur les véloroutes normandes étudiées varie fortement. Ainsi la part des itinérants est faible sur la Seine à Vélo, 3 %, contre à l'inverse une proportion notable pour l'Avenue Verte London-Paris, 22%. Pour La Vélo Francette il est intéressant de noter que la portion normande est nettement moins itinérante que les autres portions de cet itinéraire au niveau national : 9 % en part pour un peu plus de 160 itinérants/km contre 18 % et un peu plus de 260 itinérants/km.

Sur l'ensemble des véloroutes normandes étudiées la fréquentation/km d'itinérants varie de 77 itinérants/km à 163. La Vélomaritime, l'Avenue Verte London-Paris et La Véloscénie ont des ratios tournant autour de 100 à 120. La Seine à Vélo fait un peu moins bien avec un peu moins de 80 itinérants/km. Se démarquent La Vélo Francette avec 163 itinérants/km et surtout La VéloWestNormandy avec 149 itinérants/km dont la fréquentation est tirée vers le haut par les parties communes avec La Vélomaritime et/ou La Véloscénie.

La carte ci-dessous illustre l'importance de l'itinérance sur la portion de la Véloscénie comprise entre Domfront et le Mont-Saint-Michel et dont une partie est commune à La Vélomaritime et la VéloWestNormandy : 214 itinérants/km soit un ratio 2 fois plus élevé que sur l'ensemble du réseau observé pour une part d'itinérance à 16 %.



Fréquentation annuelle extrapolée (2023) des touristes itinérants par sections (en sorties-cyclistes)

TOURISTES EN SÉJOUR

La part des touristes en séjour sur les véloroutes normandes varie du simple au double ce qui permet d'identifier trois groupes.

- Les véloroutes avec une part de touristes en séjour autour de **20 %** : l'Avenue Verte London-Paris et La Vélo Francette. Cette relative faiblesse de la fréquentation de touristes en séjour se retrouve aussi dans la fréquentation/km pour l'Avenue Verte avec un ratio proche de 90, la fréquentation/km de touristes en séjour sur La Vélo Francette approche, quant à elle, les 400. C'est un peu moins que la moyenne régionale qui s'établit à 405 mais c'est plus que La Véloscénie qui figure dans la deuxième catégorie qui suit.
- La Véloscénie et La Seine à Vélo ont des parts de touristes en séjour d'environ **30 %** avec respectivement une intensité au kilomètre d'environ 250 et 750 touristes en séjour. A noter que pour la Véloscénie, cette part de touristes en séjour est bien plus élevée que sur les portions hors Normandie. Les portions Chartraines et Franciliennes ont des parts bien plus faibles. Cependant la portion francilienne a un ratio de fréquentation/km supérieur à 800.
- Enfin La VéloWestNormandy et La Vélo maritime sont les itinéraires normands étudiés avec la plus grande proportion de touristes en séjour, plus de 40% tous deux. En termes de fréquentation/km leurs ratios sont d'environ 400 et 640. Une fois de plus le bon résultat de La VéloWestNormandy sont liés en grande partie à la fréquentation plus élevée des sections en superposition.



Fréquentation annuelle extrapolée (2023) des touristes à vélo en séjour sur les véloroutes normandes étudiées par sections (en sorties-cyclistes)

EXCURSIONNISTES

La part des excursionnistes sur les véloroutes normandes oscille entre **40 et 70 %**. Parmi eux, la part des utilitaires est très faible et ne dépasse jamais 6 % de l'ensemble des cyclistes, la part la plus faible étant sur l'Avenue Verte avec 2 %. Même la Seine à Vélo qui comprend la métropole de Rouen, bien visible sur la carte ci-dessous, a une part d'utilitaire de 3 %. Même constat pour La Vélo Francette qui comprend pourtant Caen La Mer mais a une part d'utilitaire de 6 %.

La Vélo Francette se démarque avec un taux d'excursionnistes atteignant 70 %, part élevée mais qui correspond à la pratique sur l'ensemble de l'itinéraire au-delà de la Normandie. Suivent La Seine à Vélo, l'Avenue Verte London-Paris et La Véloscénie avec un peu plus de 60 % d'excursionnistes. Enfin viennent La Vélomaritime avec une proportion proche de 50 % et la VéloWestNormandy avec un peu plus de 40 %.

En termes de fréquentation/km se démarquent en premier lieu la Seine à Vélo et La Vélo Francette, loin devant les autres itinéraires, avec entre 1 300 et 1 500 excursionnistes/km. Suivent La Vélomaritime, La Véloscénie et la VéloWestNormandy avec une intensité de fréquentation comprise entre 730 et 400. L'Avenue verte London-Paris est l'itinéraire le moins fréquenté par les excursionnistes avec un ratio par kilomètre d'un peu plus de 350 excursionnistes/km.



Fréquentation annuelle extrapolée (2023) pour les excursionnistes sur véloroutes normandes étudiées par sections (en sorties-cyclistes)

PARTIE 2 : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

A savoir

L'ensemble des données présentées ci-après (sauf mention contraire) sont extrapolées sur la base du coefficient extrapolation itinéraire. Il permet d'obtenir les unités statistiques servant de base à l'analyse des comportements. Les volumes sont différents de ceux présentés précédemment et ne sont pas à utiliser en dehors des analyses par répartition.

PROFIL DES CYCLISTES

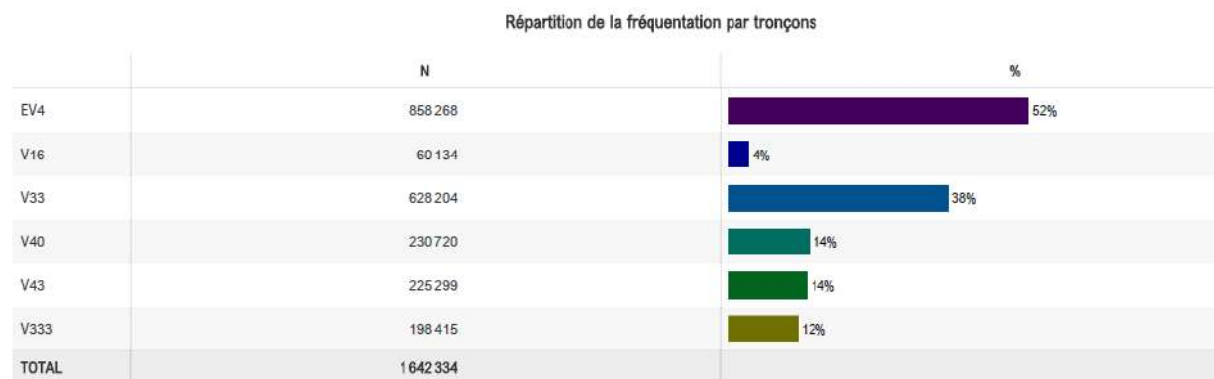


Plus de la moitié des cyclistes sur les itinéraires normands sont des **excursionnistes**. A titre de comparaison, près de 8 cyclistes sur 10 circulant sur les itinéraires bretons sont excursionnistes (76% précisément).

1/3 des cyclistes sont des **touristes en séjour**, et près d'1 cycliste sur 10 est en **itinérance**. Des profils divers, avec des itinéraires normands davantage tournés vers le loisir et démontrant leur capacité à attirer les touristes en séjour et les itinérants, avec une part moins importante des cyclistes « à la journée » qu'en Bretagne.

La Normandie semble ainsi privilégiée comme destination de tourisme de proximité pour des sorties de courte durée.

A savoir : 14 % des cyclistes empruntant les itinéraires de Normandie sont étrangers. La Normandie à vélo rayonne en dehors des frontières nationales. La renommée des sites des Plages du Débarquement et de la Bataille de Normandie y contribue fortement, notamment auprès des publics britanniques (19 % des étrangers). A titre de comparaison, les itinéraires cyclables bretons comptent seulement 6 % d'étrangers.



L'EV4 (La Vélomaritime) se place en tant qu'itinéraire « phare » de Normandie (52 % des cyclistes fréquentant le réseau étudié l'ont empruntée), suivi de près par la V33 (La Seine à vélo) en termes de répartition des cyclistes observés. Ces chiffres tiennent cependant compte des tronçons communs à certains itinéraires.

Croisement : Itinéraire étudié / Profil des cyclistes

ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
EV4	415 435	48%	57 650	7%	385 183	45%	858 268	100%
V16	37 485	62%	12 705	21%	9 945	17%	60 134	100%
V33	402 406	64%	21 863	3%	203 935	32%	628 204	100%
V40	141 358	61%	25 827	11%	63 535	28%	230 720	100%
V43	157 196	70%	19 343	9%	48 759	22%	225 299	100%
V333	80 032	40%	34 158	17%	84 225	42%	198 415	100%

Le profil des cyclistes varie en fonction de l'itinéraire. Les itinéraires reliant des points touristiques majeurs et longeant le littoral tels que La VeloWestNormandy (V333) et La Vélo maritime (EV4), avec un point de passage par le Mont-Saint-Michel et les Plages du Débarquement, sont prisés des touristes en séjour. A contrario, les itinéraires plus excentrés des pôles touristiques et plus proches des pôles urbains (notamment le cas de la V33 et V43) présentent une tendance première excursionniste.

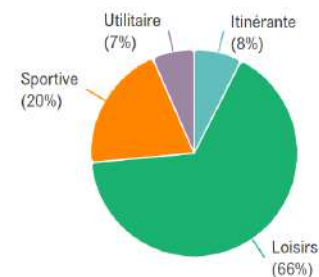
A savoir : la répartition des profils est similaire à l'avant-saison, durant la saison et à l'après-saison.

CATÉGORIE DE CYCLISTES

4 catégories de cyclistes ont été définies : itinérante, loisirs, sportive et utilitaire.

Catégorie de pratique des cyclistes

	NB	%
Itinérante	129 333	8%
Loisirs	1 138 533	66%
Sportive	341 707	20%
Utilitaire	113 653	7%
TOTAL	1 723 226	100%



2/3 des cyclistes ont une pratique de loisirs. Seuls 7% des cyclistes empruntent les itinéraires dans un cadre purement utilitaire (ce qui est 19 points inférieur à la Bretagne (26%)), démontrant le caractère récréatif et distrayant des itinéraires normands.

La pratique itinérante est sensiblement équivalente, elle est 3 points supérieure en Normandie (8%) par rapport à la Bretagne (5%).

CATÉGORIE DE PRATIQUE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ											
	EV4		V16		V33		V40		V43		V333	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Itinérante	57 650	7%	12 705	21%	21 863	3%	25 827	11%	19 343	9%	34 158	17%
Loisirs	572 219	67%	32 726	54%	454 426	72%	143 337	62%	141 679	63%	110 313	56%
Sportive	163 892	19%	13 001	22%	177 689	20%	49 223	21%	49 058	22%	35 746	18%
Utilitaire	64 507	8%	1 702	3%	24 217	4%	12 333	5%	15 219	7%	18 197	9%
TOTAL	858 268	100%	60 134	100%	628 204	100%	230 720	100%	225 299	100%	198 415	100%

Les tendances sont similaires sur l'ensemble des itinéraires, avec quelques particularités :

- Une surreprésentation de la pratique de loisirs sur la V33 (72 % des pratiquants).

- Une proportion d'itinérants importante sur la V16 (21 %, contre 7 % à l'échelle des itinéraires normands), liée à une faiblesse des autres pratiques notamment « utilitaires » (notamment dû à l'éloignement avec les pôles urbains).

Croisement : Pays d'origine / Catégorie de pratique

PAYS D'ORIGINE	CATÉGORIE DE PRATIQUE								
	ITINÉRANTE			LOISIRS		SPORTIVE		UTILITAIRE	
	N	%	↓	N	%	N	%	N	%
Français	87 761	68%		976 750	89%	285 653	85%	95 180	85%
Etrangers	40 692	32%		122 818	11%	50 578	15%	13 126	12%
TOTAL	128 454	100%		1 099 568	100%	336 232	100%	108 307	100%

Les étrangers, comme les Français, sont avant tout des clientèles de loisirs, mais c'est parmi les itinérants que le poids des étrangers est le plus important. Ils y représentent près du tiers des cyclistes.

Croisement : Français vs étrangers / Segments d'analyse

PAYS D'ORIGINE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ											
	EV4		V16		V33		V40		V43		V333	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Etrangers	150 280	18%	10 604	18%	82 119	15%	4 899	2%	20 312	9%	27 625	14%
Français	680 271	82%	47 920	82%	531 659	85%	211 122	98%	201 846	91%	156 471	86%

Pays d'origine

	N	%
Etrangers	227 215	14%
Français	1 449 919	86%

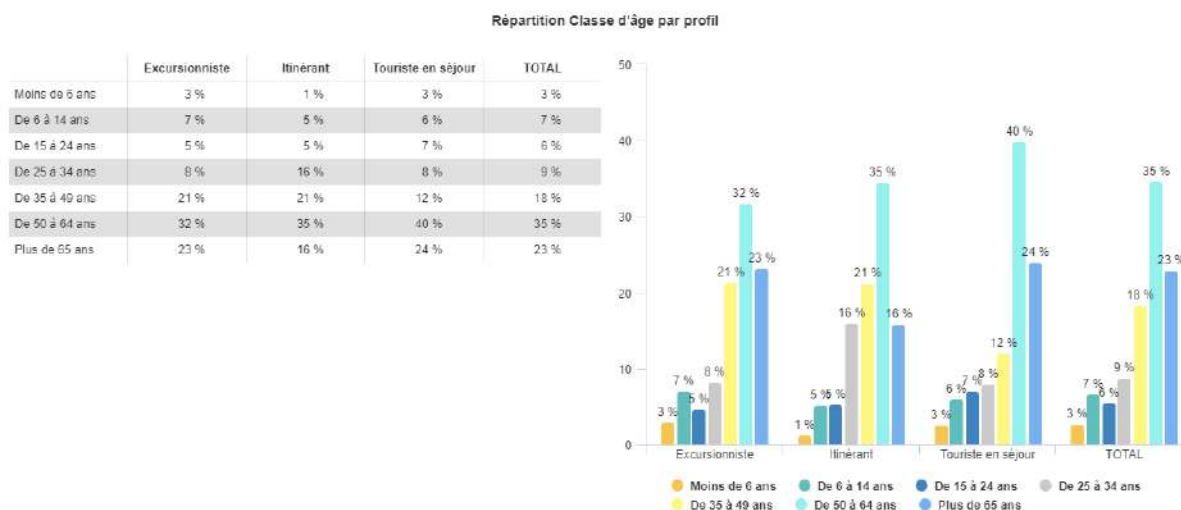
En moyenne sur l'ensemble des itinéraires, près de 9 cyclistes sur 10 sont Français.

Toutefois, nous observons des disparités entre les itinéraires, avec notamment l'EV4, la V16 et la V33 dénombant 15 % ou plus d'étrangers.

Ces itinéraires ont un caractère international marqué, porté par le statut de véloroute européenne pour l'EV4. On observe également une proportion de cyclistes étrangers plus importante que sur les autres itinéraires normands pour la V16 (surtout itinérants) et pour la V33 (surtout touristes en séjour).

A l'inverse, la V40 ne dénombre que 2 % d'étrangers (itinéraire moins "attractif" pour les cyclistes étrangers, notamment pour les Britanniques du fait d'une accessibilité plus contrainte pour rejoindre la V40).

CLASSE D'ÂGE PAR PROFIL



Parmi l'ensemble des classes d'âge, **les 50 à 64 ans sont les plus représentés** (avec 35 % des cyclistes). La seconde catégorie la plus représentée est celle des 65 ans et +, suivie de près par les 35 à 49 ans. Globalement, le public présent sur les itinéraires est plutôt composé de jeunes seniors, notamment chez les touristes en séjour où la part des 50 à 64 ans représente 4 cyclistes sur 10. Ce constat se retrouve sur l'ensemble des itinéraires étudiés en 2023.

Les enfants de moins de 6 ans sont les moins représentés sur les itinéraires (3% des cyclistes), avec une sous-représentation notable chez les itinérants.

Pour aller plus loin : quelles tendances par profil ?

- La pratique excursionniste se prête aux jeunes enfants : 10 % des excursionnistes ont moins de 14 ans ;
- La tranche d'âge des 25-34 est plus représentée parmi les itinérants ;
- Le poids des seniors (50 ans et plus) est plus important chez les touristes en séjour, que chez les excursionnistes ou itinérants.

A savoir : 72 % des étrangers ont plus de 50 ans (contre seulement 55% de Français dans cette même tranche d'âge).

CSP PAR PROFIL

Croisement : profession / Profil des cyclistes

PROFESSION	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	% ↓
Retraité	346 533	34%	27 212	22%	180 073	36%	553 818	34%
Cadre, Prof intell. sup.	191 174	19%	43 595	36%	104 352	21%	339 121	21%
Employé	224 687	22%	24 480	20%	63 001	13%	312 168	19%
Commerçant	69 005	7%	3 967	3%	40 272	8%	113 243	7%
Ouvrier	41 427	4%	3 354	3%	36 452	7%	81 233	5%
Etudiant	30 494	3%	4 853	4%	32 264	6%	67 612	4%
Autre	33 300	3%	5 484	4%	18 153	4%	56 937	3%
Prof Intermédiaire	21 395	2%	4 946	4%	18 845	4%	45 186	3%
Inactif	38 804	4%	1 502	1%	4 468	1%	44 774	3%
Agriculteur	8 553	1%	2 575	2%	5 773	1%	16 901	1%
TOTAL	1 005 372		121 908		503 852		1 630 992	

Parmi l'ensemble des cyclistes interrogés, 3 catégories socio-professionnelles (CSP) se distinguent dans l'ordre suivant, et ce, peu importe le profil de cycliste, la catégorie de pratique, le pays d'origine et l'itinéraire étudié, excepté pour les itinérants où les cadres se situent en première position :

1. **Retraités** (34 %)
2. **Cadres et CSP +** (21 %)
3. **Employés** (19 %)

En Bretagne, le trio de tête des catégories les plus représentées est le même qu'en Normandie, avec une répartition identique.

Remarque : Les résultats sont à interpréter avec précaution dans la mesure où seul le répondant a pu soumettre sa propre réponse à cette question. Autrement dit, lorsqu'un groupe répond au questionnaire, il n'y a qu'une seule CSP pour l'ensemble du groupe, ce qui peut potentiellement ne pas représenter l'ensemble des répondants.

Principales tendances qui émanent des CSP par profil :

- Les personnes âgées de 50 ans et plus et les retraités représentent une part importante des cyclistes excursionnistes et touristes en séjour.
- C'est parmi les itinérants que le poids des cadres et CSP+ est le plus important (36 % des itinérants contre 21 % en moyenne à l'échelle du réseau normand).
- 30 % des étrangers sont retraités. Pour les Français, la part des retraités est supérieure, avec 34% des cyclistes.

PRATIQUE DU VELO A L'ANNEE PAR PROFIL (A LA BELLE SAISON)

Des pratiques homogènes en fonction du profil des cyclistes :

Croisement : pratique_habituelle / Profil des cyclistes

PRATIQUE_HABITUELLE	PROFIL DES CYCLISTES								
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT			TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	↓	N	%	N	%
Tous les jours ou presque	276 952	28%	48 036	39%		112 544	22%	437 533	27%
Plusieurs fois par semaine	353 167	35%	39 665	32%		186 370	37%	579 202	36%
Plusieurs fois par mois	262 834	26%	27 118	22%		133 728	27%	423 680	26%
Moins d'une fois par mois	49 580	5%	6 204	5%		19 849	4%	75 633	5%
Exceptionnellement	63 946	6%	3 642	3%		47 908	10%	115 495	7%
TOTAL	1 006 479	100%	124 665	100%		500 399	100%	1 631 543	

Les itinérants sont les plus assidus dans la pratique du vélo, avec près de 4 itinérants sur 10 pratiquant le vélo quotidiennement à la belle saison. Pour 35 % des excursionnistes, le vélo se pratique plusieurs fois par semaine. Les touristes en séjour sont le public le moins assidu.

Au total, 89 % des cyclistes pratiquent le vélo plusieurs fois par mois ou plus : le territoire normand attire de nombreux cyclistes expérimentés (ce qui est similaire en Bretagne) !

En somme, seuls 7 % des cyclistes pratiquent le vélo exceptionnellement.

Et par catégorie de pratique ?

Deux catégories présentent des statistiques marquées :

Les sportifs pratiquent le vélo plusieurs fois par semaine pour 55 % (expliqué par des entraînements réguliers, avec des intervalles de plusieurs jours pour la récupération),

La catégorie "utilitaire" a un usage du vélo quotidien pour plus de la moitié d'entre eux : des habitudes quotidiennes bien ancrées pour des déplacements nécessaires de la vie courante.

Zoom chez les étrangers : les tendances de pratique sont globalement similaires à celles des Français.

DESCRIPTION DE LA PRATIQUE DE LA JOURNEE

TYPE DE VELOS UTILISES



Equipement en vélo à assistance électrique (VAE) :

Sur l'ensemble des profils, près de 32 % des vélos utilisés possèdent une assistance électrique (ce qui est similaire à la Bretagne). Les touristes en séjour sont les plus équipés en VAE. Pour autant, la moyenne kilométrique journalière de ces derniers est inférieure à celle des autres profils. Cette assistance électrique permet d'ouvrir les portes du vélo au plus grand nombre, le VAE n'a pas pour effet d'augmenter les distances de parcours, mais de rendre la pratique du vélo accessible.

Location de vélo :



La filière de location commence à se mettre en place, le recours à la location est de 6 % pour les itinérants et de 12 % parmi les touristes en séjour contre 5% en moyenne à l'échelle du réseau normand. Deux itinéraires se distinguent sensiblement : La Vélo maritime et La Seine à vélo.

Les cyclistes parcourant La Véloscénie ont un taux de recours à la location particulièrement faible. Il faudrait s'interroger sur les facteurs explicatifs de cette situation, une absence d'offre de location ou un profil d'utilisateurs non-utilisateurs.

Pour aller plus loin :

En France, le VAE représente 28 % des parts de marché (observatoire du cycle 2022). Les itinéraires bretons présentent des tendances similaires de taux d'équipement en VAE, hormis pour la catégorie "utilitaire", où seuls 20 % de ces cyclistes sont équipés en VAE (contre 42 % sur les itinéraires normands).

TYPE DE SORTIE PAR PROFIL

Croisement : Type de sortie / Profil des cyclistes

TYPE DE SORTIE	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Pour une heure ou deux	609 500	59%	0	0%	222 567	41%	832 147	49%
A la demi-journée	278 016	27%	0	0%	188 631	35%	466 647	27%
A la journée	140 733	14%	0	0%	129 404	24%	270 137	16%
Sur plusieurs jours	0	0%	129 333	100%	0	0%	129 333	8%
TOTAL	1 028 329	100%	129 333	100%	540 602	100%	1 698 264	

A l'échelle de la région, 49% des sorties sont des sorties courtes de moins de deux heures. Les sorties à la demi-journée ou à la journée représentent 43% des sorties et l'itinérance 8%. Ce sont sensiblement les mêmes constats sur la région Bretagne (47% / 48% / 5%).

Croisement : Type de sortie / Itinéraire étudié

TYPE DE SORTIE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ											
	EV4		V16		V33		V40		V43		V333	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Pour une heure ou deux	393 633	47%	16 629	28%	355 584	57%	139 685	62%	89 918	40%	78 195	40%
A la demi-journée	224 989	27%	15 079	25%	171 443	27%	37 479	17%	65 448	29%	51 629	27%
A la journée	162 488	19%	15 431	26%	76 674	12%	22 902	10%	48 775	22%	29 131	15%
Sur plusieurs jours	57 650	7%	12 705	21%	21 863	3%	25 827	11%	19 343	9%	34 158	18%
TOTAL	838 760	100%	59 844	100%	625 564	100%	225 893	100%	223 484	100%	193 114	100%

Les analyses par durée de sortie et par itinéraire sont très corrélées à la répartition de la fréquentation par catégories de cyclistes (itinérants, loisirs, utilitaires, sportifs).

Ainsi, les proportions importantes d'itinérants sur la V16 et la V333 se traduisent par des proportions de sorties sur plusieurs jours proches de 20%.

L'importance des sorties de loisirs et des sorties utilitaires se traduisent, quant à elles, par des sorties plus courtes sur la V33 et la V40 (plus de la moitié des sorties dont une heure ou deux).

FORMAT DE LA SORTIE

Croisement : Format de la sortie / Catégorie de pratique

FORMAT SORTIE	CATÉGORIE DE PRATIQUE									
	ITINÉRANTE		LOISIRS		SPORTIVE		UTILITAIRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Aller retour	14 227	12%	856 067	73%	206 198	63%	90 512	60%	1 167 004	71%
Boucle	23 454	19%	164 249	17%	102 543	31%	15 112	14%	325 358	20%
Trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour aller ou retour	85 432	69%	40 643	4%	19 987	6%	3 710	3%	146 773	9%
TOTAL	123 113	100%	1 080 960	100%	328 728	100%	109 334	100%	1 642 134	

71% des cyclistes parcourent les itinéraires du réseau normand en réalisant des aller-retours. Rapporté aux distances moyennes parcourues par jour (environ 32 km) cela représente une sortie de 16 km dans un sens et dans l'autre. 20% font des sorties en boucle et 9% un aller simple.

Il y a des différences marquées par catégorie de pratique.

Les itinérants réalisent principalement des allers simples pour 69% d'entre eux. La pratique en boucle (19%) serait intéressante à approfondir pour comprendre les enchainements, mais elle est très difficile à exploiter. Comparativement à des études d'itinéraires linéaires (autour de 10%) ce taux est important, il est cependant équivalent à l'étude portant sur le réseau de Bretagne (21%). On voit donc ici un poids plus important que sur des études itinéraires plus classique qui montre l'effet de réseau en région.

Les sportifs sont les cyclistes pour lesquels le taux de pratique en boucle est le plus important (31% contre 20% en moyenne). Le développement de la pratique sur les itinéraires passe donc par un maillage de boucles de découverte du territoire.

Les utilitaires, assez logiquement sont plus enclins à faire des aller-retours.

NOMBRE DE KM PARCOURUS A LA JOURNEE



Les distances sont corrélées avec les temps de parcours détaillés précédemment : plus la sortie est courte, plus le nombre de kilomètres parcourus est faible. Sur l'ensemble des itinéraires normands enquêtés, 32 km sont parcourus en moyenne par jour. En Bretagne, cette moyenne journalière descend à 24 km.

Les itinérants parcourent le plus de kilomètres (64 km en moyenne), ce qui est cohérent avec la logique de "long itinéraire" propre à cette catégorie et dans la moyenne des pratiques observées en 2023 sur les itinéraires français.

Les niveaux de pratiques sportives sont plutôt faibles avec 45 km en moyenne.

Les pratiques de loisirs (26 km) et utilitaires (20 km) sont dans la moyenne.

COMPOSITION DU GROUPE PAR PROFIL

Croisement : Type de groupe / Profil des cyclistes

TYPE DE GROUPE	PROFIL DES CYCLISTES						TOTAL	
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		N	%
	N	%	N	%	N	%		
En couple	277 445	27%	45 656	36%	280 846	52%	603 947	36%
En famille	284 110	26%	31 803	25%	172 796	32%	468 510	28%
Seul	372 731	37%	17 413	14%	57 816	11%	447 760	26%
Avec des amis	106 762	10%	35 633	28%	39 792	7%	182 188	11%
Autres	7 801	1%	424	0%	0	0%	8 225	0%
En groupe avec TO	2 557	0%	652	1%	2 728	1%	5 937	0%
En club	1 674	0%	291	0%	1 860	0%	3 625	0%
TOTAL	1 016 908		128 553		544 636		1 690 097	

La moitié des touristes en séjour a une pratique du vélo en couple, et 1/3 en famille. A contrario, les excursionnistes ont une nette tendance à la pratique en solitaire, pour plus d'1/3 d'entre eux. Chez les itinérants, le type de groupe est plus varié : en couple, en famille ou avec des amis.

Croisement : Taille du groupe / Profil des cyclistes

TAILLE DU GROUPE	PROFIL DES CYCLISTES						TOTAL	
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		N	%
	N	%	N	%	N	%		
Moins de 2	374 233	36%	17 413	13%	59 335	11%	450 981	26%
De 2 à 4	532 554	52%	88 854	69%	436 002	78%	1 057 410	61%
De 5 à 9	103 890	10%	16 664	13%	25 125	4%	145 679	8%
10 et plus	21 189	2%	6 403	5%	41 565	7%	69 157	4%
TOTAL	1 031 866	100%	129 333	100%	562 027	100%	1 723 226	

Tous profils confondus, 61 % des cyclistes pratiquent le vélo dans un groupe de 2 à 4 personnes.

Croisement : Présence des enfants / Catégorie de pratique

NB_ENFANTS	CATÉGORIE DE PRATIQUE								TOTAL	
	ITINÉRANTE		LOISIRS		SPORTIVE		UTILITAIRE		N	%
	N	%	N	%	N	%	N	%		
Moins de 1	92 385	83%	651 367	69%	120 253	67%	31 482	85%	895 487	70%
1 et plus	19 535	17%	292 061	31%	58 958	33%	5 604	15%	376 758	30%
TOTAL	111 920	100%	944 028	100%	179 210	100%	37 086	100%	1 272 245	

A l'échelle de la région Normandie, 30 % des groupes accueillent au moins un enfant de moins de 15 ans, ce taux est très élevé par rapport aux pratiques observées sur les itinéraires enquêtés en 2022 et 2023. Il est plus souvent de l'ordre de 20 %.

NB_ENFANTS	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Moins de 1	80%	62%	60%	50%	73%	61%
1 et plus	32%	18%	32%	44%	27%	19%

C'est d'ailleurs ce que l'on retrouve sur les itinéraires marqués par l'itinérance (V16 et V333). Les enfants sont plutôt sur les tronçons touristiques (EV4, V33 et V40).

En Normandie, 17 % des groupes d'itinérants comptent au moins un enfant de moins de 15 ans. Un comparable aux moyennes observées dans les études menées en 2022 et 2023 en France, où ils sont environ 20%.

Les excursionnistes ont une pratique plus adaptée à la pratique du vélo pour les enfants. Un tiers des groupes comptent au moins un enfant de moins de 15 ans.

Croisement : nb_enfants / Pays d'origine

NB_ENFANTS	PAYS D'ORIGINE			
	ETRANGERS		FRANÇAIS	
	N	%	N	%
Moins de 1	188393	88%	666122	66%
1 et plus	26430	12%	348807	34%
TOTAL	214823	100%	1014929	100%

88 % des groupes de cyclistes étrangers voyagent sans enfant dans leur groupe, ce qui est cohérent avec la sous-représentation des classes d'âge inférieures à 15 ans chez les étrangers.

Les Français ont, quant à eux, une pratique davantage familiale : 1/3 des groupes de Français est composée d'au moins un enfant.

MODE D'ACCES A LA RANDONNEE DU JOUR PAR PROFIL

Croisement : Mode d'accès à la sortie du jour / Profil des cyclistes

MODE D'ACCÈS À LA SORTIE DU JOUR	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Aucun	717116	72%	90091	73%	309012	58%	1116209	68%
Voiture	228171	23%	8925	7%	127395	24%	364491	22%
Train	12683	1%	19084	16%	16352	3%	48119	3%
Bus Urbain	3403	0%	743	1%	8091	2%	12237	1%
Autocar	388	0%	2297	2%	0	0%	2685	0%
Bateau	2828	0%	3840	3%	7286	1%	13954	1%
Camping-car	14318	1%	369	0%	51123	10%	65810	4%
Autres	23626	2%	1118	1%	17169	3%	41913	3%
TOTAL	991600		122680		528549		1642629	

La majorité des cyclistes n'utilisent pas d'autre mode de transport que le vélo pour se rendre à l'itinéraire le jour de la sortie/randonnée, ce qui est cohérent avec les faibles distances d'accès aux itinéraires, pour l'ensemble des profils.

Pour les cyclistes ayant besoin d'un autre mode de transport que le vélo pour se rendre à l'itinéraire, **la voiture, le train ou le camping-car** sont les modes de déplacements privilégiés avec des spécificités très marquées selon les profils. Ainsi, on observe une dominance de l'automobile pour les excursionnistes et touristes en séjour. Les itinérants ont, quant à eux, recours en priorité au train. Cette catégorie, logiquement, n'a pas de solution de transport individuel autre que le vélo lors de leur parcours en dehors du premier jour et du dernier jour d'itinérance.

Même si les tendances de modes d'accès sont quasiment identiques en Bretagne, on note une utilisation du bus urbain pour 8 % des touristes en séjour en Bretagne (expliquée notamment par la présence de grandes agglomération telles que Rennes, Morlaix, Lorient et Nantes sur les itinéraires étudiés).

La voiture est le premier mode de transport utilisé par les excursionnistes et touristes en séjour pour se rendre sur les différents itinéraires. Les capacités d'accueil des aires de stationnement VL (véhicules légers) doivent donc être dimensionnées en conséquence, au même titre que l'accessibilité entre la

gare et l'itinéraire doit être sécurisée et simple pour les itinérants (jalonnement vers l'itinéraire/gare, indication des distances et des temps de parcours, mais également la sécurisation des carrefours).

Croisement : Mode d'accès à la sortie du jour / Itinéraire étudié

MODE D'ACCÈS À LA SORTIE DU JOUR	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Aucun	66%	54%	72%	75%	78%	63%
Voiture	22%	37%	16%	20%	15%	20%
Train	3%	3%	2%	3%	3%	4%
Bus Urbain	1%	0%	0%	0%	2%	0%
Autocar	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Bateau	0%	3%	1%	0%	1%	0%
Camping-car	6%	3%	3%	3%	2%	4%
Autres	4%	2%	6%	0%	1%	0%

La V43 est l'itinéraire où les cyclistes sont les plus autonomes pour rejoindre l'itinéraire.

A l'inverse, les cyclistes de la V16 sont particulièrement dépendants de l'automobile pour rejoindre l'itinéraire (37 % utilisent la voiture). Plus surprenant, alors que cet itinéraire est marqué par un fort taux d'itinérance, la part du train ne décolle pas.

DISTANCE D'ACCÈS A L'ITINÉRAIRE

Croisement : Distance d'accès du jour à l'itinéraire / Profil des cyclistes

DISTANCE D'ACCÈS DU JOUR À L'ITINÉRAIRE	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Moins de 5	731 612	71%	95 012	73%	390 656	70%	1 217 281	71%
De 5 à 9	50 865	5%	3 272	3%	17 097	3%	71 234	4%
De 10 à 14	47 218	5%	5 317	4%	15 116	3%	67 651	4%
15 et plus	202 171	20%	25 732	20%	139 158	25%	367 060	21%

Pour plus de 7 cyclistes sur 10, la distance d'accès à l'itinéraire le jour de la sortie est inférieure à 5 km.

Croisement : Distance d'accès du jour à l'itinéraire / Itinéraire étudié

DISTANCE D'ACCÈS DU JOUR À L'ITINÉRAIRE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Moins de 5	71%	56%	72%	78%	69%	81%
De 5 à 9	4%	7%	4%	2%	6%	2%
De 10 à 14	3%	4%	4%	4%	6%	2%
15 et plus	22%	33%	20%	16%	20%	15%

Sur la portion de moins de 5 km, la part modale du vélo est relativement importante puisqu'elle correspond souvent à 2 ou 3 points près au taux d'accès direct en vélo. A l'exception de la V333, où 81% des cyclistes parcourent moins de 5 km pour accéder à leur point de départ alors qu'ils ne sont que 63 % à venir à vélo directement.

OUTILS DE PREPARATION A LA SORTIE

Croisement : Outils de préparation / Profil des cyclistes								
OUTILS DE PRÉPARATION	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Site normandie-tourisme.fr	57960	7%	24523	24%	39520	8%	122033	8%
Cartes ou topo-guides	60464	7%	46474	45%	86133	19%	195091	13%
Guide touristique	22522	3%	21553	21%	60796	13%	104872	7%
Doc touristique	18692	2%	16775	16%	43391	9%	78857	5%
Autre site internet	44903	5%	40275	39%	40065	9%	125243	9%
GPS/Trace	79291	9%	46258	45%	87552	19%	213101	15%
App. smartphone	59454	7%	36177	35%	91650	20%	187281	13%
OTSI	10242	2%	10821	11%	56576	12%	85639	6%
Agence voyages	1154	0%	587	1%	381	0%	2122	0%
Conseil Hébergeurs	130	0%	1067	1%	12311	3%	13508	1%
Bouche à oreille	52337	6%	12933	13%	69517	15%	134787	9%
Pas besoin	539743	61%	2820	3%	99081	21%	641644	44%
Le bon sens	174972	20%	6163	6%	47713	10%	228848	16%
TOTAL	880557		102738		466719		1450014	

*Attention, il s'agit d'une exploitation brute d'une question à choix multiple. La somme est supérieure à 100%. Il est aussi possible qu'une personne est répondue « Pas Besoin » et pourtant mentionner aussi d'autres items.

77% des excursionnistes sont autonomes puisqu'ils mentionnent à minima au moins l'item « pas besoin » ou « le bon sens » pour préparer leur sortie (du fait de leur proximité avec l'itinéraire, cette catégorie connaît mieux le territoire que les autres profils de cyclistes).

Le profil "itinérant" est le mieux préparé pour parcourir un itinéraire (97% organisent leur sortie, c'est-à-dire qu'ils ne déclarent pas ne pas avoir besoin d'outils pour leur préparation) et également celui qui multiplie les outils de préparation : pour cette catégorie, différents outils sont essentiels à la préparation (GPS, smartphones, cartes ou topo guides, internet, etc.).

Malgré une prédominance générale de l'utilisation des outils numériques / technologiques, la carte papier n'est pas en reste, notamment chez les itinérants, où elle est utilisée par 45 % d'entre eux, à part égale avec le GPS.

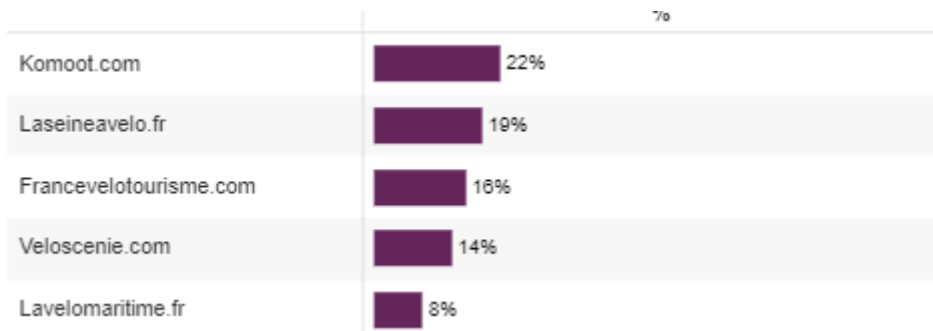
Le site normandie-tourisme.fr est consulté par près d'un quart des itinérants.

Les touristes en séjour utilisent également une multitude d'outils pour préparer l'itinéraire (dans une moindre mesure que les itinérants), sans tendance marquée : le GPS, les applications sur smartphone, les cartes ou encore le bouche à oreille sont utilisées à part quasi égale.

Parmi les guides touristiques utilisés, un trio se démarque : Le Guide Vert et le Guide du Routard, le Michael-Müller Verlag est cité en 3^{ème} position.

Ces 3 applications se partagent 80% des citations : Komoot, GoogleMaps et Strava.

Enfin, en complément du site normandie-tourisme.fr, les 5 sites les plus consultés (ils représentent 90% des citations) sont :



ORIENTATION DURANT LA RANDONNEE

DIRECTION	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Site normandie-tourisme.fr	13 285	2%	8 260	7%	3 450	1%	24 995	2%
Panneaux signalisations de l'itinéraire	72 911	9%	57 330	50%	150 055	36%	280 295	21%
Cartes ou topo-guides	23 641	3%	32 021	28%	31 684	8%	87 347	7%
Guide touristique	11 029	1%	11 722	10%	12 825	3%	35 576	3%
Doc touristique	5 822	1%	8 711	8%	4 111	1%	18 644	1%
Autre site internet	8 447	1%	12 181	11%	8 331	2%	28 960	2%
GPS/Trace	94 233	12%	63 085	55%	78 056	19%	235 375	18%
App. smartphone	58 231	7%	45 514	40%	74 920	18%	178 666	14%
OTSI	3 536	0%	10 082	9%	10 872	3%	24 490	2%
Conseil Hgeurs	224	0%	5 735	5%	88	0%	6 047	0%
Bouche à oreille	4 789	1%	6 827	6%	8 697	2%	20 313	2%
Pas besoin	486 647	62%	2 488	2%	92 627	23%	581 761	44%
Le bon sens	169 196	21%	14 029	12%	59 693	15%	242 918	18%
TOTAL	790 067		114 866		411 236		1 316 169	

Au cours de la sortie du jour, les tendances sont les mêmes qu'au moment de la préparation : les excursionnistes n'ont pas besoin d'orientation et/ou se fient à leur bon sens pour près des 3/4 d'entre eux. Les itinérants sont ceux qui utilisent le plus les outils pour se repérer. Les touristes en séjour s'orientent principalement grâce aux panneaux de signalisation de l'itinéraire, ainsi qu'à des GPS et des applications sur smartphone. Les excursionnistes, davantage connaisseurs du territoire, déclarent majoritairement ne pas avoir besoin d'outils pour s'orienter. Lorsqu'ils en utilisent ; ils ont recours aux mêmes outils que les touristes en séjour, mais dans des proportions beaucoup plus modérées.

Malgré une présence importante des outils numériques, les panneaux de signalisation d'itinéraire sont utilisés par la moitié des itinérants et 36 % des touristes en séjour. Cette solution de rappel et de secours est extrêmement importante pour que l'expérience de randonnée soit une réussite.

Les itinérants ont des solutions pour se repérer plus marquées que sur les autres profils, avec dans l'ordre suivant :

1. Le GPS / trace
2. Les panneaux de signalisation de l'itinéraire
3. Applications sur smartphone

Pour aller plus loin :

Les tendances d'utilisation des 3 outils précédemment cités sont similaires pour l'orientation des touristes étrangers, et également des cyclistes sur les itinéraires bretons.

La V43 est l'itinéraire où la part de cycliste déclarant ne pas avoir besoin d'outil pour se diriger est la plus importante (à 52 %). Cela s'explique principalement par le fait que sur sa partie nord l'itinéraire est principalement fréquenté par des usagers locaux et empruntent une voie verte. Dans la partie sud de l'itinéraire, on retrouve des comportements classiques.

Partage de la trace sur les applications/plateformes sportives ou de randonnée :

Croisement : publier_partager_activite / Profil des cyclistes

PUBLIER_PARTAG...	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Non	781526	81%	79640	64%	388155	73%	1249320	77%
Oui	184245	19%	45344	36%	141559	27%	371147	23%

Près d'1/4 des cyclistes partagent leur trace sur les plateformes / applications sportives ou de randonnée dont 36 % des itinérants, ce qui en fait le profil le plus actif sur ces réseaux. Les excursionnistes et touristes en séjour sont plus à l'écart de ces réseaux, avec respectivement 19 et 27 % d'entre eux qui partagent leur sortie.

Croisement : partage_applications / Profil des cyclistes

PARTAGE_APPLICA...	PROFIL DES CYCLISTES							
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	% ↓
Strava	85920	48%	27329	60%	75408	52%	188658	51%
Garmin Connect	50273	28%	17525	38%	18410	11%	84208	23%
Komoot	20624	11%	18484	40%	43245	30%	82354	22%
Autres	32405	18%	6526	14%	31339	21%	70270	19%
Décathlon	20279	11%	817	1%	10414	7%	31309	8%
Géovélo	7541	4%	1653	4%	3503	2%	12696	3%
Outdooractive	328	0%	706	2%	4885	3%	5699	2%
Suunto	0	0%	50	0%	689	0%	739	0%

Strava est l'outil de partage d'itinéraire/activité le plus populaire, utilisées par 51 % des cyclistes partageant leur trace. Garmin Connect et Komoot viennent compléter le podium (avec toutefois des taux d'utilisation bien inférieurs à Strava).

Croisement : publier_partager_activite / Pays d'origine

PUBLIER_PARTA...	PAYS D'ORIGINE			
	ETRANGERS		FRANÇAIS	
	N	%	N	%
Non	137322	64%	1073695	79%
Oui	77797	36%	282182	21%

Pour les étrangers, il est fréquent de partager sa trace. 36 % des étrangers la partagent, contre 21 % des Français. La principale plateforme utilisée est Strava, et ce, par plus de la moitié des étrangers, comme des Français. Malgré une utilisation plus réduite que Strava, l'application austro-germanique Komoot est bien plus populaire chez les étrangers que chez les Français (40 % des étrangers partageant une activité utilisent Komoot contre 26 % des Français).

ACTIVITES PRATIQUEES DURANT LA RANDONNEE PAR PROFIL

Croisement : activites / Profil des cyclistes

ACTIVITES	PROFIL DES CYCLISTES						TOTAL	
	EXCURSIONNISTE		ITINÉRANT		TOURISTE EN SÉJOUR			
	N	%	N	%	N	%	N	%
Aucune	525 385	54%	20 986	17%	128 040	24%	674 411	41%
Visite d'une ville	141 729	14%	78 530	63%	251 263	46%	471 521	29%
Baignade	127 987	13%	42 155	34%	94 329	17%	264 481	16%
Visite patrimoniale	56 215	6%	43 114	34%	152 716	28%	252 045	15%
Restaurant	84 660	9%	54 198	43%	112 123	21%	250 981	15%
Visite esp.naturel	83 112	8%	43 466	35%	82 268	16%	208 847	13%
Shopping	75 088	8%	15 900	13%	90 802	17%	181 801	11%
Act. sportives	45 729	5%	4 749	4%	41 470	8%	91 948	6%
Visite loisirs	45 528	5%	8 859	7%	17 913	3%	72 300	4%
Autres	56 298	6%	3 776	3%	11 549	2%	71 623	4%
Visite Terroir	5 742	1%	14 182	11%	21 991	4%	41 896	3%
Evt/Manifestation	18 056	2%	2 969	2%	2 002	0%	23 027	1%
Bateau	6 087	1%	2 760	2%	3 782	1%	12 630	1%

Plus de 2 cyclistes sur 5 ne pratiquent aucune autre activité que le vélo pendant leur sortie. Un chiffre élevé qui masque deux réalités différentes. D'un côté des excursionnistes qui se concentrent sur le vélo (plus de la moitié d'entre eux ne font aucune autre activité) et de l'autre les touristes (itinérants ou en séjours) qui profitent de leur sortie ou voyage pour pratiquer une ou plusieurs activités. Les itinérants déclarent 2,5 activités différentes et les touristes en séjour 1,6. Ces écarts de taux de pratique justifie en partie un panier moyen journalier plus élevé pour les itinérants (69 € / jour / personne) que pour les autres cyclistes.

En ce qui concerne les activités pratiquées, le choix des cyclistes, tous profils confondus, s'oriente en grande partie vers des activités à tendance gratuites (visite de villes, baignade...). Concernant les activités payantes, la visite de patrimoine et les repas au restaurant sont les occupations les plus populaires.

A titre de comparaison avec la Bretagne, seulement 29 % des cyclistes ne pratiquent aucune autre activité, contre 41 % des cyclistes en Normandie. Cette remarque est valable pour tous les types de profil :

- Pour les excursionnistes, la Normandie détient un taux de pratique 16 points inférieurs au taux observé en Bretagne. La différence se faisant principalement pour le shopping. Cela s'explique par la traversée des agglomérations de Rennes, Nantes, St Malo.
- Pour les touristes en séjour, l'écart est de 14 points, principalement porté par une catégorie autres.
- Pour les itinérants, l'écart est 9 points, la baignade étant un peu plus privilégiée en Bretagne.

Croisement : activités / Itinéraire étudié

ACTIVITES	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Aucune	33%	42%	41%	49%	45%	48%
Restaurant	17%	28%	17%	16%	15%	10%
Visite d'une ville	33%	28%	35%	20%	24%	29%
Visite patrimoine	20%	12%	11%	10%	11%	14%
Baignade	22%	9%	17%	7%	17%	14%
Visite esp.naturel	12%	9%	10%	22%	13%	14%
Shopping	14%	6%	15%	7%	8%	8%
Act. sportives	8%	5%	8%	2%	7%	1%
Autres	5%	5%	4%	6%	7%	4%
Visite loisirs	3%	3%	6%	5%	3%	3%
Evt/Manifestation	2%	2%	1%	0%	5%	2%
Visite Terroir	3%	1%	3%	3%	3%	4%
Bateau	0%	0%	1%	0%	1%	0%

Les types d'activités diffèrent en fonction des itinéraires et de leur typologie : sur les itinéraires littoraux la pratique de la baignade a un poids plus important que la moyenne. C'est notamment le cas de l'EV4 (où la pratique d'un tourisme de visite urbaine est également plus développée que la moyenne), et la V33 ou la V40 orientant vers un tourisme de nature (parcs naturels du Perche et de Normandie-Maine, etc.).

MOTIVATION POUR PRATIQUER L'ACTIVITE

Croisement : Motivations pour l'activité / Catégorie de pratique

MOTIVATIONS POUR L'ACTIVITÉ	CATÉGORIE DE PRATIQUE									
	ITINÉRANTE		LOISIRS		SPORTIVE		UTILITAIRE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cette activité ou l'une de ces activités est le but même de ma randonnée	20 487	21%	278 128	50%	62 916	46%	40 260	83%	410 812	48%
Je fais cette (ces) activité(s) à l'occasion de la randonnée	76 496	79%	279 849	50%	72 637	54%	10 133	17%	438 115	52%
TOTAL	95 983		557 976		135 553		59 413		848 927	

Si 59 % des cyclistes déclarent pratiquer une ou plusieurs activités autres que le vélo pendant leur sortie, près de la moitié déclare que ces activités sont les objectifs de la sortie (le vélo est davantage un moyen de locomotion) et l'autre moitié réalise ces activités à l'occasion de la sortie (la pratique du vélo est au cœur de leur motivation et ils en profitent pour découvrir autre chose).

L'écart est flagrant entre la pratique utilitaire, où l'activité est la raison d'être de la sortie à vélo pour 83 % des cyclistes et l'itinérance où la sortie à vélo justifie à elle seule la sortie, même si 8 itinérants sur 10 vont pratiquer une activité à l'occasion de leur circuit à vélo.

NOTORIÉTÉ DE L'ITINÉRAIRE

Les cyclistes ont été interrogés sur le nom de l'itinéraire qu'ils étaient en train de pratiquer durant la journée.

Les taux de réponse sont particulièrement intéressants pour les itinérants pour identifier la notoriété d'une marque d'itinéraire, mais aussi d'une manière générale.

Les deux tableaux suivants détaillent les déclarations des cyclistes. Le premier présente les réponses de l'ensemble des cyclistes et le second propose un filtre pour isoler les données des itinérants. Les données par itinéraire ne sont pas croisées : chaque réponse est traitée comme un item à part entière par itinéraire, sans fusionner ou regrouper des réponses, pour refléter fidèlement la notoriété de chaque « nom », en fonction de l'itinéraire sur lequel la réponse a été recueillie.

NOTORIÉTÉ, NOM DE L'ITINÉRAIRE CITE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Route du Lin	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vélocaritime	43%	1%	8%	9%	11%	39%
Avenue Verte	0%	85%	4%	0%	0%	0%
La Véloscénie	10%	0%	4%	79%	1%	32%
La Seine à Vélo	1%	0%	54%	0%	0%	0%
Vélo Francette	9%	0%	0%	1%	83%	0%
EV4	20%	0%	0%	3%	8%	18%
Maritime	2%	0%	12%	0%	0%	0%
Paris-Londres	0%	14%	0%	0%	0%	0%
Vélocéan	5%	0%	0%	0%	0%	0%
...	10%	1%	18%	8%	17%	11%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Uniquement itinérant

NOTORIÉTÉ, NOM DE L'ITINÉRAIRE CITE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
La Véloscénie	19%	0%	0%	80%	1%	30%
Vélocaritime	38%	2%	8%	5%	8%	36%
La Seine à Vélo	2%	0%	82%	0%	0%	0%
Vélo Francette	4%	0%	0%	1%	83%	0%
EV4	23%	0%	0%	4%	17%	22%
Avenue Verte	0%	80%	0%	0%	0%	0%
Route du Lin	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Paris-Londres	0%	38%	0%	0%	0%	0%
Route du Lin; Vélocaritime	0%	0%	0%	0%	0%	0%
V33	0%	0%	11%	0%	0%	0%
...	13%	0%	18%	11%	12%	13%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Population étudiée : Itinérant

La Vélocaritime – L'EV4 est bien identifiée, mais spontanément les étrangers vont citer l'EV4 et les Français La Vélocaritime.

Pour la V16, l'appellation Avenue Verte est pour l'instant beaucoup plus citée que la Paris-Londres.

La Vélo Francette, la Véloscénie, la Seine à Vélo sont bien installées dans leur périmètre respectif, à l'exception des tronçons communs.

La VéloWestNormandy apparaît très peu en tant que tel. Cela peut s'expliquer par deux éléments. D'une part, la dénomination de cet itinéraire est relativement récente. D'autre part, pour mémoire, près de 80% de son linéaire est commun à La Vélo maritime, il n'est donc pas étonnant de le voir apparaître comme itinéraire déclaré dans plus de 58% des cas (cumul des différentes appellations) montrant ainsi que lors des analyses de profils, comportements et volumes de la VéloWestNormandy, il est impératif de garder en tête qu'une grande partie de la fréquentation n'est pas directement liée à cet itinéraire mais plutôt à ceux auxquels il est superposé (La Vélo maritime, La Véloscénie).

EXPERIENCES DES CYCLISTES

AUTRES EXPERIENCES	PROFIL DES CYCLISTES			TOTAL
	EXCURSIONNISTE	ITINÉRANT	TOURISTE EN SÉJOUR	
Non jamais	33%	24%	45%	36%
Je reviens	40%	19%	27%	34%
Un ou d'autres itinéraires	36%	71%	32%	38%
TOTAL				

La question est à choix multiple, un cycliste peut revenir et avoir parcouru d'autres itinéraires

Le libellé précis de cette question est « Avez-vous déjà parcouru à vélo d'autres grands itinéraires ? ».

L'analyse des réponses dépend fortement des profils des cyclistes.

Pour les touristes en séjour, l'analyse de la question permet d'identifier à quel point les itinéraires constituent un produit d'attractivité à la pratique du vélo en séjour. 55% des touristes en séjour viennent ou reviennent pour pratiquer le vélo sur des itinéraires. C'est 10 points de moins qu'en région Bretagne.

Pour les itinérants, elle permet de pointer un taux de fidélisation à la pratique du vélo sur l'itinéraire en question (10%) et un taux de pratique sur d'autres itinéraires de 71%. Attention parmi eux, il est possible qu'un certain nombre d'itinérants aient parcouru un autre itinéraire de la région.

C'est pourquoi il est intéressant de croiser cette question avec la question spécifique aux itinérants sur le niveau de pratique par itinéraire. En moyenne sur la Région Normandie, le taux de primo-itinérance est de 20%. Elle est variable suivant les itinéraires.

Croisement : Niveau d'expérience de l'itinérance / Itinéraire étudié

EXPERIENCE ITINERANCE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
J'ai déjà fait d'autres parcours en itinérance	77%	80%	80%	82%	87%	75%
ma première expérience en itinérance	23%	20%	20%	38%	13%	25%

Par proportion de représentation, la V40 (Véloscénie) est l'itinéraire où le poids des primo-itinérants est le plus élevé, avec près de 4 itinérants sur 10 qui pratiquent pour la première fois. Le niveau de qualité des infrastructures et services est déterminant pour assurer une bonne première expérience.

En Normandie, les itinérants sont les cyclistes qui connaissent le plus les grands itinéraires cyclables. En effet, 71 % d'entre eux ont déjà parcouru un ou plusieurs autres itinéraires de ce type.

A noter en Normandie, 1/3 des cyclistes interrogé avait déjà parcouru l'itinéraire sur lequel il a été interrogé dans le passé.

Pour aller plus loin : avec 29 % d'étrangers n'ayant aucune autre expérience à vélo sur des grands itinéraires, la Normandie confirme son statut de "terre d'apprentissage" dans le monde du cyclisme de tourisme, de loisir ou d'itinérance pour les étrangers (contre 26 % en Bretagne) !

NIVEAU DE SATISFACTION

La satisfaction fait l'objet d'une analyse sous deux angles : l'analyse de la répartition des avis en pourcentages et l'analyse des avis transformés en notes de 1 à 4.

Les notes sont obtenues par transformation de chacun des items de réponse possibles : 1 pour 'mauvais / insatisfaisant', 2 pour 'passable / peu satisfaisant', 3 pour 'bon / satisfaisant' et 4 pour 'excellent / très satisfaisant'. Ces notes sont ensuite organisées en 4 classes pour en faciliter la lecture :

- Rouge : Prioritaire pour une note inférieure à 2.8
- Orange : Point sensible pour une note entre]2.8 et 3.2]
- Neutre : A améliorer pour une note entre]3.2 et 3.5]
- Vert : A poursuivre pour une note supérieure à 3.5

L'analyse de la qualité des itinéraires est décomposée en 4 parties : l'aménagement, la mise en tourisme, les professionnels du tourisme et les commodités aux cyclistes.

L'analyse visuelle par segment d'analyse apporte rapidement des premières informations.

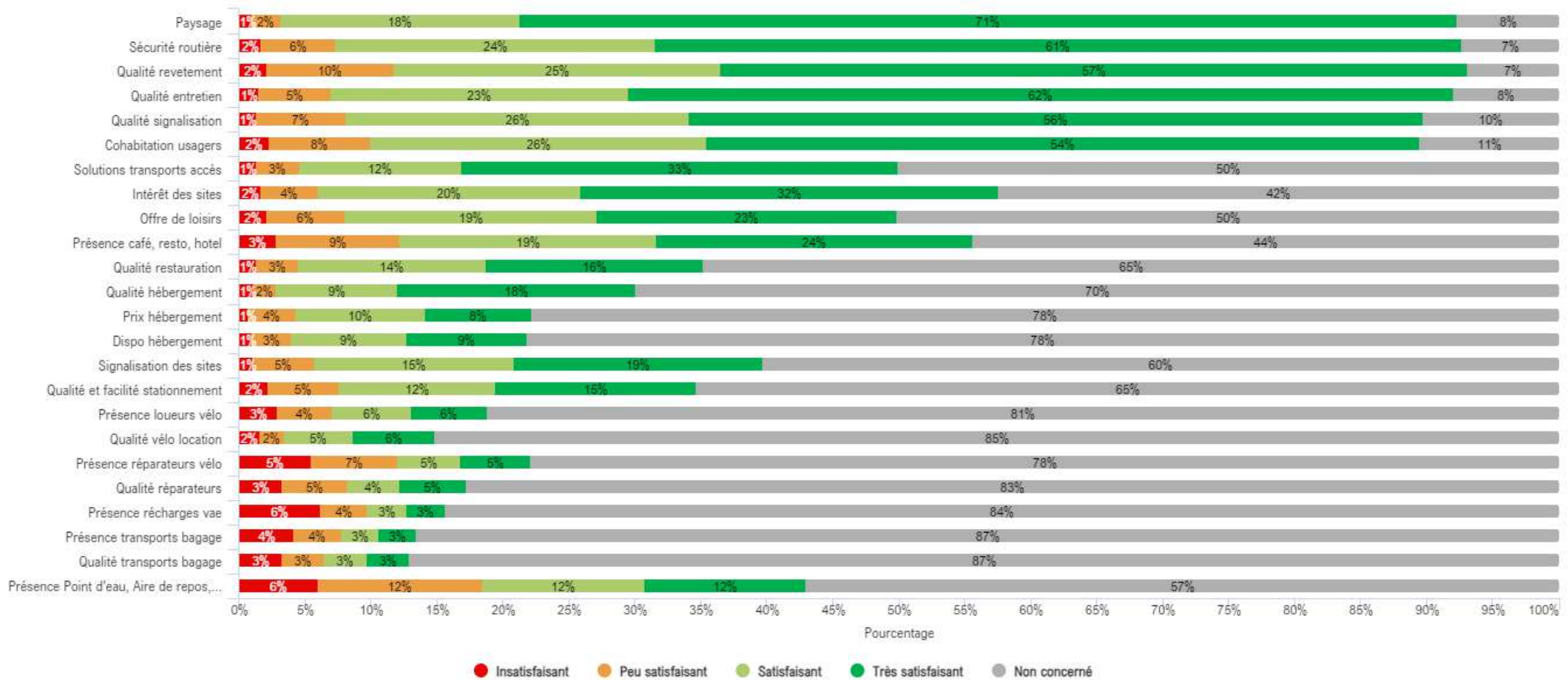
Les itinéraires normands enregistrent 84 % d'avis positifs en moyenne, dont 54 % d'avis "excellents". En traduisant ces niveaux de satisfaction en note, le réseau normand observé obtient une note moyenne de 3,3. Cette note globale montre qu'il y a encore des points à travailler. En fonction des profils, le taux de satisfaction varie de 3,3 à 3,4 sur 4. Ces notations sont identiques à celles observées en Bretagne.

C'est la partie servicielle qui est la plus critiquée, il faut souligner qu'elle concerne moins de cyclistes que les autres items (cf. premier graphique incluant les non-concernés). De fait dans ce cas, les réponses correspondent plutôt à des cyclistes qui avaient besoin du service en question. Usagers, ils sont immédiatement plus critiques, surtout si le service évalué n'était pas présent alors qu'ils en avaient besoin.

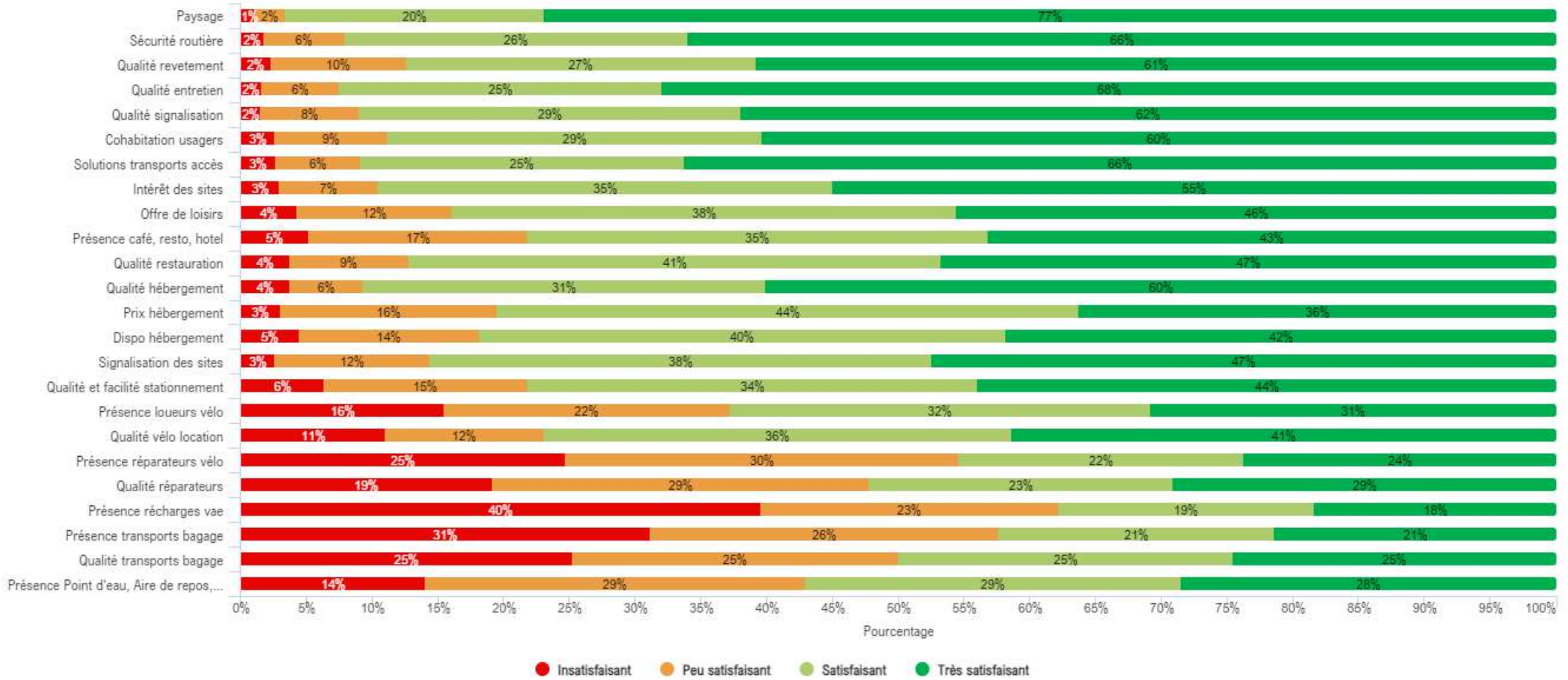
Dans la globalité, le manque de loueurs / réparateurs vélo, l'insuffisance de bornes de rechargement pour les VAE, les aires de services et le manque de transports de bagages sont les principaux points à améliorer sur les itinéraires normands.

Il faut cependant noter par rapport aux analyses précédentes que les deux itinéraires de découverte de la pratique de l'itinérance (V40 et V16) ont les plus mauvaises notations notamment sur les services vélos et sur la présence d'équipements touristiques (hôtels, restaurants).

Satisfaction sur le réseau normand (répartition des avis de l'ensemble des cyclistes)



Satisfaction sur le réseau normand (répartition des avis de l'ensemble des cyclistes sans les non concernés)



Acquis sur les itinéraires (part des avis “très satisfaisants” supérieure à 50 %) :

- ✓ Paysage
- ✓ Sécurité routière
- ✓ Qualité du revêtement
- ✓ Qualité de l'entretien
- ✓ Qualité de la signalisation
- ✓ Bonne cohabitation entre les usagers
- ✓ Solutions de transport pour accéder à l'itinéraire
- ✓ Intérêt des sites
- ✓ Qualité de l'hébergement

Marges d'amélioration principales (principaux items jugés “insatisfaisants”) :

- ✗ Présence de point d'eau et d'aire de repos.
- ✗ Carence notable en recharge VAE, il ne s'agit pas nécessairement d'une borne mais d'une identification d'un lieu, d'une prise pour pouvoir recharger son vélo (café, offices de tourisme,...)
- ✗ Manque et qualité des solutions de transport de bagages
- ✗ Manque de professionnels du vélo et qualité des prestations proposées (loueurs / réparateurs)
- ✗ Insuffisance de commerces de bouche et d'hôtellerie
- ✗ Qualité / facilité de stationnement vélo

Qualité de l'aménagement						
	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Sécurité routière	3,6	3,7	3,6	3,5	3,7	3,6
Qualité revêtement	3,5	3,6	3,6	3,2	3,6	3,2
Qualité entretien	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,7
Qualité signalisation	3,5	3,7	3,5	3,5	3,5	3,6
Cohabitation usagers	3,5	3,6	3,4	3,5	3,4	3,6
Signalisation des sites	3,4	3,4	3,2	3,2	3,5	3,6
TOTAL	3,5	3,6	3,5	3,4	3,6	3,6

Qualité de l'aménagement				
	PROFIL DES CYCLISTES			TOTAL
	EXCURSIONNISTE	ITINÉRANT	TOURISTE	
	EXC	ITI	TOUR	
Sécurité routière	3,5	3,6	3,7	3,6
Qualité revêtement	3,4	3,4	3,6	3,5
Qualité entretien	3,5	3,7	3,7	3,6
Qualité signalisation	3,5	3,4	3,6	3,5
Cohabitation usagers	3,3	3,6	3,7	3,5
Signalisation des sites	3,4	3,4	3,2	3,3
TOTAL	3,4	3,5	3,6	3,5

Concernant la qualité des aménagements, celle-ci est globalement bien notée (3,5). Les principaux axes de travail portent sur la signalisation des sites où les notes sont souvent inférieures à 3,5, ainsi que la signalisation (V40, V33).

La V33 et la V40 sont les itinéraires qui doivent globalement faire le plus de progrès sur la question de l'aménagement.

Mise en tourisme						
	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Paysage	3,8 ✓	3,8 ✓	3,7 ✓	3,5 ✓	3,7 ✓	3,9 ✓
Solutions transports accès	3,5 ✓	3,6 ✓	3,6 ✓	3,4	3,6 ✓	3,8 ✓
Intérêt des sites	3,5 ✓	3,4	3,4	3,1	3,4	3,7 ✓
Offre de loisirs	3,4	3,2	3,3	2,8	3,4	3,5
Présence café, resto, hotel	3,3	2,7	3,3	2,9	3,2	3,3
TOTAL	3,6	3,4	3,5	3,2	3,5	3,6

Mise en tourisme				
	PROFIL DES CYCLISTES			TOTAL
	EXCURSIONNISTE	ITINÉRANT	TOURISTE	
	EXC	ITI	TOUR	
Paysage	3,7 ✓	3,7 ✓	3,8 ✓	3,7
Solutions transports accès	3,6 ✓	3,5 ✓	3,5	3,5
Intérêt des sites	3,4	3,4	3,5	3,4
Offre de loisirs	3,3	3,1	3,2	3,3
Présence café, resto, hotel	3,1	3,0	3,3	3,2
TOTAL	3,4	3,4	3,5	3,5

Concernant la mise en tourisme, le premier point à noter est la satisfaction collective et générale de la qualité paysagère des sites traversées. La notation globale est de 3,7.

De même, la qualité de l'accessibilité est très forte, sauf pour la V40 où elle peut encore progresser.

Les points sensibles portent plus sur les agréments à la sortie. Les offres de loisirs sont perfectibles, ainsi que la présence de cafés, de restaurants et d'hôtels (légèrement moins sur le littoral (EV4). C'est un point directement corrélé avec le niveau de retombées économiques.

Professionnels du tourisme						
	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Qualité restauration	3,4	3,1	3,4	3,2	3,2	3,3
Qualité hébergement	3,6 ✓	3,3	3,6 ✓	3,4	3,3	3,6 ✓
Prix hébergement	3,2	3,2	3,0	3,2	3,0	3,4
Dispo hébergement	3,2	3,2	3,1	3,1	3,1	3,2
TOTAL	3,4	3,2	3,3	3,2	3,2	3,4

Professionnels du tourisme				
	PROFIL DES CYCLISTES			TOTAL
	EXCURSIONNISTE	ITINÉRANT	TOURISTE	
	EXC	ITI	TOUR	
Qualité restauration	3,3	3,3	3,3	3,3
Qualité hébergement	3,3	3,5 ✓	3,5 ✓	3,5
Prix hébergement	2,9	3,2	3,3	3,1
Dispo hébergement	3,1	3,1	3,3	3,2
TOTAL	3,2	3,2	3,4	3,3

L'évaluation des professionnels du tourisme est aussi un axe d'amélioration sur tous les sujets, mais en lien avec le constat précédent sur la présence de cafés et d'hôtels, la disponibilité des hébergements et / ou leur prix sont le point sensible de la majorité des itinéraires.

Commodités pour les cyclistes						
	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EY4	V16	V33	V40	V43	V333
Qualité et facilité stationnement	3,2	3,3	3,1	3,2	3,3	3,3
Présence loueurs vélo	2,9	3,1	2,8	2,8	3,1	3,1
Qualité vélo location	3,2	3,1	2,7	2,7	3,1	3,3
Présence réparateurs vélo	2,5	2,4	2,2	2,6	2,5	2,7
Qualité réparateurs	2,6	2,7	2,4	2,7	2,7	2,7
Présence recharges vae	2,3	2,3	2,6	2,6	2,4	2,4
Présence transports bagage	2,4	2,3	2,3	2,6	2,6	2,7
Qualité transports bagage	2,5	2,3	2,3	2,1	2,9	2,7
Présence Point d'eau, Aire de repos,...	2,9	2,7	2,5	2,5	2,8	2,8
TOTAL	2,8	2,7	2,5	2,6	2,9	2,9

Commodités pour les cyclistes				
	PROFIL DES CYCLISTES			TOTAL
	EXCURSIONNISTE	ITINÉRANT	TOURISTE	
	EXC	ITI	TOUR	
Qualité et facilité stationnement	3,1	3,1	3,2	3,2
Présence loueurs vélo	2,7	2,8	2,8	2,8
Qualité vélo location	2,8	3,2	3,4	3,1
Présence réparateurs vélo	2,3	2,6	2,7	2,4
Qualité réparateurs	2,5	2,9	2,8	2,6
Présence recharges vae	1,9	2,4	2,5	2,2
Présence transports bagage	2,1	2,7	2,5	2,3
Qualité transports bagage	2,3	2,9	2,7	2,5
Présence Point d'eau, Aire de repos,...	2,6	2,6	3,0	2,7
TOTAL	2,5	2,8	2,9	2,7

L'offre servicielle est le principal axe de travail, il est dégradé pour tous les itinéraires et plus particulièrement pour la V33 et la V40. Attention cependant ces items sont ceux qui concernent le moins de cyclistes, les répondants sont souvent des personnes qui ont justement cherché à utiliser ses services et si elles ne les ont pas trouvés elles deviennent très critiques.

La question du stationnement est le critère le mieux noté sur les itinéraires mais il reste perfectible.

Du point de vue des usagers, les drapeaux rouges touchent donc en priorité des services de secours durant la sortie : réparateurs, points de recharge vae, transports de bagage. Ce constant est commun sur tous les itinéraires de France.

En revanche, le niveau de notation des aires de services est particulièrement dégradé sur la Normandie. Le niveau y est en moyenne à 2,7, alors qu'il est de 3,1 en Bretagne.

Au global, la notation est de 2,7 concernant les commodités pour les cyclistes. Toutefois, des disparités de notation s'observent selon les profils avec notamment :

- Des excursionnistes moins satisfaits que les autres profils,
- Des itinérants représentatifs de la moyenne générale,
- Des touristes légèrement plus satisfaits que la moyenne normande.

La présentation par profil fait ressortir des visions très divergentes entre les différents profils de cyclistes. Avec des postures plutôt inversées par rapport à ce qu'on constate sur d'autres itinéraires.

Ainsi ce sont les excursionnistes qui sont les plus critiques de l'itinéraire notamment sur les services et sur la qualité de l'aménagement. C'est l'inverse en région Bretagne, les excursionnistes habitués des lieux étant plutôt moins sensibles au défaut de l'itinéraire car ils en ont pris leur partie.

Les touristes en séjour sont les plus positifs sur l'itinéraire et sont prêts à parcourir de plus grandes distances pour rejoindre l'itinéraire.

Les itinérants sont généralement plus satisfaits, et cela se confirme ici, un peu plus bienveillants sur l'offre de service, habitués de la pratique du vélo, ils ont une vision d'ensemble qui les rend moins exigeants et/ou ils s'organisent pour ne pas être dépendants des solutions proposées le long de l'itinéraire. Mais la question des aires, des points d'eau, des réparateurs reste une priorité.

En synthèse à l'échelle régionale :

	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Tous cyclistes
Aménagement	3,4	3,5	3,6	3,5
Mise en tourisme	3,4	3,4	3,5	3,5
Professionnels du tourisme	3,2	3,2	3,4	3,3
Services aux cyclistes	2,5	2,8	2,9	2,7
Total	3,3	3,3	3,4	3,3

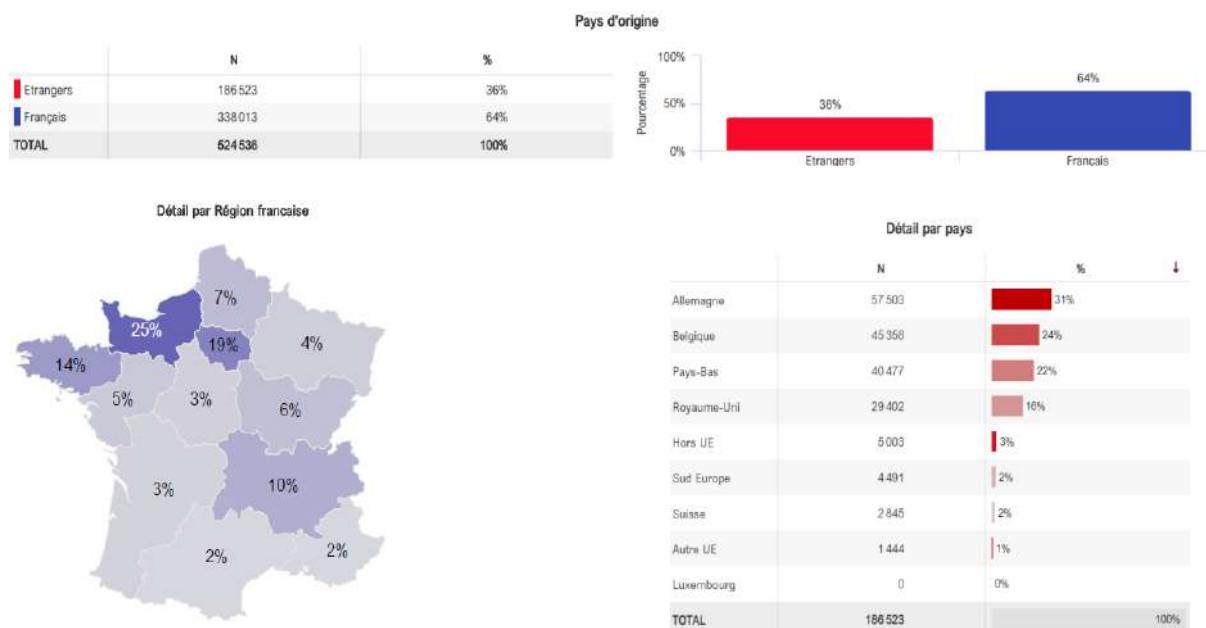
En savoir plus : La marque « Accueil Vélo » (qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires) est connue de 33 % des cyclistes (tous profils confondus).

En détaillant par profil, les itinérants puis les touristes en séjour sont ceux chez lesquels la marque « Accueil Vélo » est connue (pour respectivement 62 et 44 % de ces profils). Chez les itinérants qui connaissent cette marque, 66 % la jugent « assez importante » voire « très importante ».

Les excursionnistes sont les moins concernés par cette marque, et par conséquent seuls 24 % de ces derniers indiquent la connaître. Parmi ceux qui la connaissent, son importance est cependant jugée faible (seuls 59 % la jugent « assez importante » voire « très importante »).

LES PRATIQUES DES TOURISTES EN SEJOUR

ORIGINE ET CATEGORIES DE PRATIQUE



36 % des touristes en séjour sont étrangers. L'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas occupent les premières marches du podium, à l'instar de la fréquentation touristique normande globale.

Au niveau national, les touristes en séjour viennent principalement de Normandie, de Bretagne et de la région Parisienne. La région Auvergne-Rhône-Alpes est à l'origine de 10 % des touristes en séjour, soit une part non négligeable pour cette région excentrée.

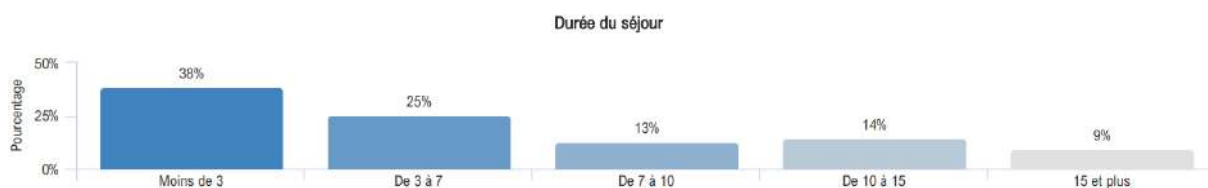
Les touristes en séjour se répartissent de la manière suivante* :

- 78 % sont des pratiquants de loisir,
- 17 % sont sportifs,
- 4 % s'inscrivent dans le cadre utilitaire.

*Les pourcentages sont arrondis à la valeur la plus proche, raison pour laquelle le cumul est à 99 %.

Cette surreprésentation de la pratique de loisir est typique des touristes en séjour, qui cherchent davantage à se détendre et à profiter du vélo comme un outil de balade, plutôt que les pratiques sportives ou utilitaires qui sont souvent associées à la vie quotidienne et aux routines de dépense physique.

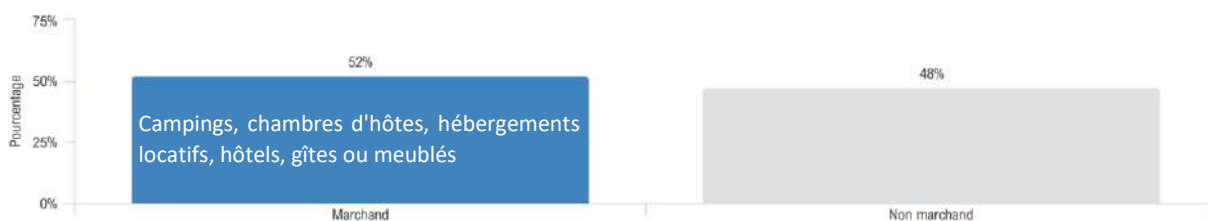
DUREE MOYENNE DU SEJOUR



Près de 4 touristes en séjour sur 10 séjournent moins de 3 jours. 25 % des touristes en séjour séjournent entre 3 et 7 jours. 36 % des touristes séjournent plus de 7 jours.

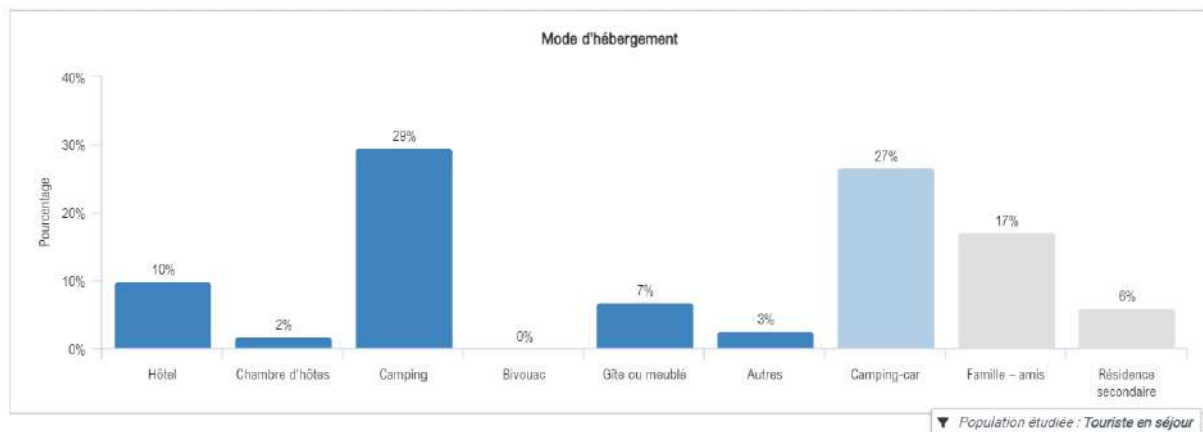
Pour près de 2/3 des touristes en séjour, la pratique du vélo s'inscrit donc dans des séjours courts à moyens : un week-end ou une semaine. La durée moyenne du séjour en Normandie est de 8,2 jours, contre 10,1 jours en Bretagne. La médiane est, quant à elle, de 3 jours.

MODE D'HEBERGEMENT ET RESERVATION



Le poids des séjours en hébergement marchand et non-marchand sont quasiment équivalents.

Le camping-car est reparti entre l'hébergement marchand et non marchand en fonction de la déclaration de dépenses du répondant.



Parmi les hébergements marchands, le camping est prédominant, dont la moitié en hébergement en tente. Il représente 29 % des séjours quel que soit le mode, marchand et non marchand confondus.

Les hôtels, chambres d'hôtes et hébergements locatifs sont nettement en retrait avec respectivement 10 %, 2 % et 7 % des séjours.

Côté hébergements non marchands, deux principaux modes ressortent pour les touristes en séjour : le camping-car (27 % des séjours) et le séjour chez la famille ou les amis (17 %).

Croisement : Réservation hébergement / Catégorie de pratique

RÉSERVATION HÉBERGEMENT	CATÉGORIE DE PRATIQUE							
	LOISIRS		UTILITAIRE		SPORTIF		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Non concerné (famille, amis, camping-car, résidence secondaire...)	146 829	46%	5 305	30%	16 385	23%	168 519	40%
Non, car je n'ai pas trouvé d'hébergement disponible	0	0%	88	0%	0	0%	88	0%
Non, je ne le souhaitais pas	37 046	11%	6 967	38%	5 047	7%	48 760	12%
Oui	145 193	44%	5 597	32%	46 468	69%	199 258	48%

Un touriste en séjour sur deux effectue une réservation. Les cyclistes sportifs ont une tendance majoritaire à la réservation, tandis que les touristes utilitaires ne réservent que très peu. Il est important de noter que 40 % ne sont pas concernés par la réservation (car ils logent chez de la famille, amis, en camping-car ou en résidence secondaire).

Les délais de réservation sont de l'ordre de 2 à 3 mois avant le séjour.

MODES DE TRANSPORT POUR REJOINDRE LA REGION

Croisement : Mode de transport pour rejoindre le territoire / Catégorie de pratique

MODE DE TRANSPORT POUR REJOINDRE LE TERRITOIRE	CATÉGORIE DE PRATIQUE							
	LOISIRS		UTILITAIRE		SPORTIF		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	% ↓
Voiture	157 559	54%	6 802	40%	34 481	57%	198 842	54%
Camping-car	89 278	31%	414	2%	21 963	36%	111 655	30%
Aucun	11 680	4%	6 312	37%	1 293	2%	19 286	5%
Train	11 405	4%	3 624	21%	1 257	2%	16 287	4%
Autres	14 501	5%	277	2%	0	0%	14 778	4%
Bateau	9 601	3%	215	1%	1 633	3%	11 449	3%
Car	4 033	1%	0	0%	0	0%	4 033	1%
Bus urbain	1 329	0%	88	1%	807	1%	2 223	1%
Avion	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

La voiture et le camping-car sont prédominants dans les modes de transport pour rejoindre la région, pour les catégories "loisir" et "sportif", comme pour les Français ou pour les étrangers.

Pour les cyclistes "utilitaires", 37 % d'entre eux n'ont pas besoin de mode de transport pour rejoindre le territoire. Pour ceux ayant recouru à l'intermodalité, la voiture et le train sont les principaux modes de déplacement utilisés.

Croisement : Mode de transport pour rejoindre le territoire / Itinéraire étudié

MODE DE TRANSPORT POUR REJOINDRE LE TERRITOIRE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Aucun	4%	0%	1%	8%	0%	19%
Voiture	54%	76%	43%	38%	72%	45%
Train	4%	3%	4%	2%	6%	7%
Bus urbain	0%	0%	0%	0%	5%	0%
Car	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Bateau	2%	0%	6%	0%	7%	0%
Camping-car	33%	20%	40%	53%	16%	29%
Avion	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Autres	5%	0%	10%	2%	0%	1%

Les différents modes de déplacements se confirment sur chaque itinéraire (en notant un pic d'utilisation de la voiture pour la V16 et la V43). La V43 et la V33 se distinguent par leur taux d'utilisation du bateau, possiblement en lien avec le ferry vers Portsmouth.

FREQUENCE DE LA PRATIQUE PENDANT LE SEJOUR ET IMPORTANCE DU VELO PAR CATEGORIE (TOURISTES EN SEJOUR)

Croisement : Fréquence de la pratique / Catégorie de pratique

FRÉQUENCE DE LA PRATIQUE	CATÉGORIE DE PRATIQUE							
	LOISIRS		UTILITAIRE		SPORTIF		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Tous les jours ou presque	133 359	46%	7 135	52%	46 067	70%	186 562	50%
Plusieurs fois pendant le séjour	78 980	27%	3 227	23%	18 790	29%	100 996	27%
Une seule fois	79 519	27%	3 422	25%	1 046	2%	83 987	23%
TOTAL	291 858	100%	13 784	100%	65 903	100%	371 545	

Pendant le séjour, la moitié des touristes en séjour pratique le vélo tous les jours ou presque. Toutefois, certaines tendances se dessinent, par catégorie :

- Les sportifs sont les plus assidus, avec une fréquence journalière pour plus de 2/3 d'entre eux.
- La moitié des touristes en séjour des catégories utilitaires et loisirs pratique le vélo quotidiennement.

Les touristes en séjour à vélo sont donc bien une catégorie spécifique du tourisme en séjour, ils viennent pour pratiquer le vélo dans la région et sont peu à le pratiquer comme une activité annexe.

Pour en savoir plus : les touristes étrangers pratiquent le vélo tous les jours ou presque, pour 59 % d'entre eux durant leur séjour, ce qui est 14 points de plus que les Français !

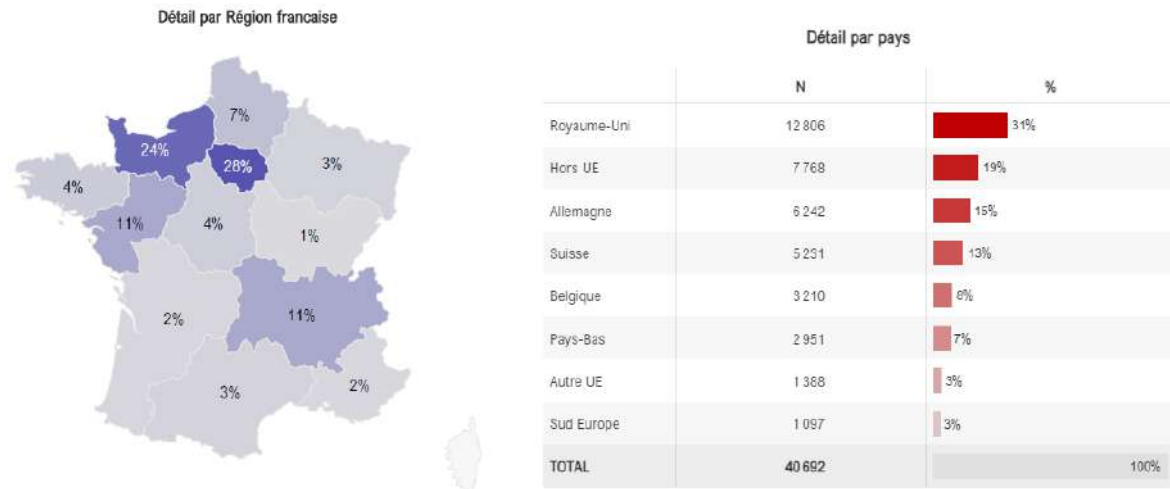
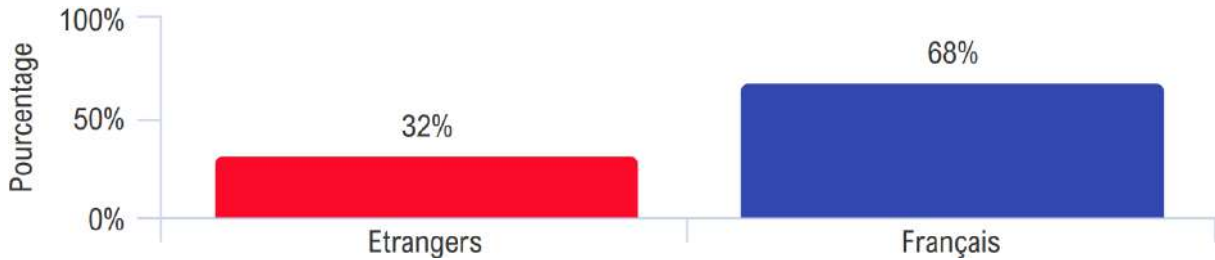
Croisement : Importance du vélo / Catégorie de pratique

IMPORTANCE DU VÉLO	CATÉGORIE DE PRATIQUE							
	LOISIRS		UTILITAIRE		SPORTIF		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Pas importante	14 039	5%	44	0%	444	1%	14 527	4%
Peu importante	52 969	18%	3 657	26%	14 376	23%	70 992	19%
Assez importante	74 911	26%	2 805	20%	28 458	45%	106 174	29%
Très importante	150 283	51%	7 382	53%	20 551	32%	178 216	48%
TOTAL	282 192	100%	13 888	100%	63 828	100%	369 908	

Pour près de la moitié des touristes en séjour, le fait de pouvoir pratiquer le vélo pendant leur séjour est un critère très important dans le choix de leur destination. Ce taux varie selon la catégorie de pratique. Il est de 51 % pour les touristes de loisirs et 53 % pour les utilitaires. Pour les sportifs, cette notion d'importance est un peu plus relative, avec seulement 32 % jugeant le vélo comme « très important », mais 45 % assez importante.

FOCUS SUR LA PRATIQUE DES ITINERANTS

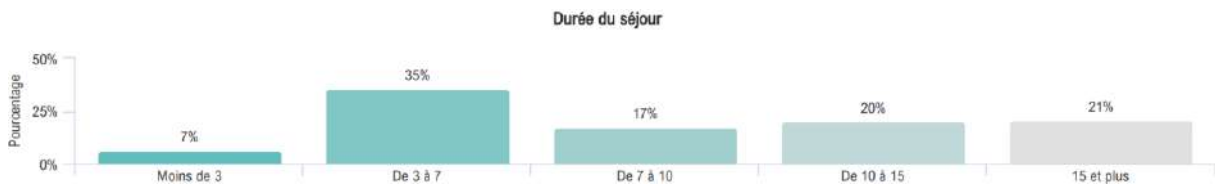
ORIGINE



32 % des itinérants sont étrangers, soit 14 points de plus qu'en Bretagne ! Les Britanniques sont les plus représentés parmi les étrangers (proximité via les liaisons maritimes).

A l'intérieur de nos frontières, les itinérants proviennent principalement de la région parisienne (à 28%) et de Normandie (24 %). Une part des cyclistes vient de la région Auvergne-Rhône-Alpes, ce qui est étonnant du fait de l'éloignement géographique, mais explicable par la culture vélo de cette région.

DUREE MOYENNE DU SEJOUR ET DISTANCE TOTALE PARCOURUE



Les itinérants séjournent en moyenne 16 jours, avec une médiane qui se situe à 7 jours. Ces chiffres cachent en réalité une diversité de pratique : 35 % des itinérants séjournent entre 3 et 7 jours, ce qui représente la plus grande proportion chez les itinérants. Une part marginale des itinérants séjourne pour une courte période, avec "seulement" 7 % séjournant moins de 3 jours. Les itinérants ont une tendance marquée au séjour de longue durée, avec notamment 21 % séjournant durant 15 jours ou plus.

Pour les Français, la durée moyenne de séjour est de 13 jours (médiane à 6 jours), alors que les étrangers ont une tendance de séjour beaucoup plus longs, avec une moyenne à 24 jours (médiane à 12 jours).

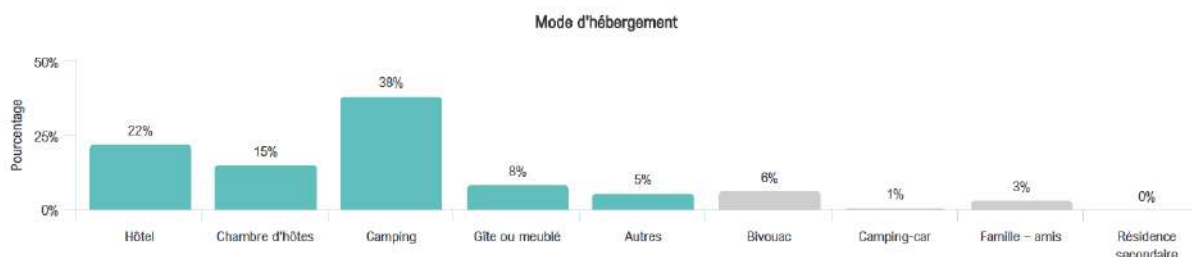
Malgré une offre d'itinéraires permettant de faire des boucles, de varier les destinations, la Normandie n'a pas encore une clientèle de petite itinérance : itinérance de courte durée sur des week-ends, par exemple. C'est le type de produit à pousser pour convertir à l'itinérance les pratiquants de vélo occasionnels et les excursionnistes.



La distance totale moyenne parcourue par les itinérants est de 721 km, soit 163 km de plus que la moyenne bretonne chez les cyclistes itinérants. Près d'1/4 des itinérants parcourent plus de 800 km, ce qui peut notamment correspondre à la réalisation de l'itinéraire EV4 ou V33 dans leur totalité.

MODES D'HEBERGEMENT DES ITINERANTS

58 % des itinérants ont réservé leur hébergement et 32 % ne le souhaitaient pas, sans doute pour se laisser davantage de flexibilité dans la gestion de chaque étape du voyage. A noter, même si le taux est faible, 3 % n'ont pas réussi à réserver car ils n'ont pas trouvé d'hébergement disponible correspondant à leurs attentes. Un point à surveiller.



A 88 %, les itinérants ont recours à un hébergement marchand, avec en mode d'hébergement privilégié le camping (à 38 %), quasi exclusivement en tente, puis les hôtels et chambres d'hôtes (37 %). En quête d'hébergements à la nuitée, lorsqu'ils séjournent en camping, les itinérants privilégient le camping avec leur propre tente (36 % des séjours itinérants).

Etrangers et Français ont des comportements qui diffèrent. Les Français privilégient le séjour en camping (42 %), puis en second temps en hôtellerie (16 %) ou en chambres d'hôtes (17 %). Les étrangers, quant à eux, affectionnent particulièrement les séjours en hôtels (35%), suivis par le camping (29 %).

MODE D'HÉBERGEMENT	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Hôtel/Chambre d'hôtes	31%	51%	39%	43%	36%	46%
Auberges de jeunesse, gîtes d'étapes, de groupes	2%	0%	1%	0%	5%	0%
Campings	46%	23%	35%	33%	45%	37%
Hébergements locaux	12%	9%	15%	11%	2%	12%
Non marchand	8%	18%	9%	13%	11%	5%

Les tendances de typologies d'hébergements diffèrent sur chaque itinéraire. Par exemple, les cyclistes de l'EV4 et de la V43 ont une nette tendance à séjourner en camping pour 46 % des itinérants.

La V16 est l'itinéraire comprenant le plus de recours aux hébergements non marchands, mais aussi le plus important taux de recours à l'hôtellerie.

Les itinérants sont prêts à s'éloigner de 8 km de l'itinéraire parcouru pour trouver un hébergement répondant à leur attente (médiane à 5 km). C'est deux fois moins que les touristes en séjour et cela s'explique par le fait que les itinérants, qui parcourent de longues distances chaque jour, préfèrent ne pas s'éloigner de leur parcours pour se rendre à leur hébergement le soir et en repartir le matin.

MODES D'ACCES A LA REGION

Croisement : Mode de transport pour rejoindre le territoire / Catégorie de pratique

MODE DE TRANSPORT POUR REJOINDRE LE TERRITOIRE	CATÉGORIE DE PRATIQUE					
	ITINÉRANT		AUTRES TOURISTES		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%
Voiture	35 180	30%	198 042	54%	234 022	48%
Camping-car	1 744	2%	111 655	30%	113 399	23%
Train	48 197	42%	16 287	4%	64 484	13%
Aucun	24 672	21%	19 206	5%	43 958	9%
Bateau	9 510	8%	11 449	3%	20 960	4%
Autres	1 527	1%	14 778	4%	16 306	3%
Car	2 234	2%	4 033	1%	6 267	1%
Avion	6 131	5%	0	0%	6 131	1%
Bus urbain	1 346	1%	2 223	1%	3 569	1%

Les itinérants ont des modes de transport se distinguant des autres profils. Le train est largement privilégié, comparativement aux autres touristes qui privilégient l'automobile et le camping-car. Les itinérants privilégient le train, car ce mode permet de transporter le vélo, sans revenir au point de départ de l'itinéraire pour rechercher son mode de transport individuel.

MODE DE TRANSPORT POUR REJOINDRE LE TERRITOIRE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Aucun	27%	27%	14%	17%	18%	23%
Voiture	30%	18%	20%	39%	24%	44%
Train	32%	46%	69%	51%	44%	28%
Bus urbain	3%	0%	3%	1%	0%	1%
Car	2%	0%	2%	3%	5%	3%
Bateau	13%	15%	2%	2%	13%	9%
Camping-car	0%	0%	2%	5%	2%	0%
Avion	2%	5%	16%	0%	1%	1%
Autres	2%	2%	1%	0%	0%	0%

Population étudiée : Itinérant

Malgré la prédominance du train dans le choix du mode de transport), certains écarts sont constatés. Le train est le premier mode de transport utilisé sur l'ensemble des itinéraires normands étudiés, même si la voiture est parfois proche, excepté pour la VéloWestNormandy où la voiture domine :

- Près de 7 itinérants sur 10 utilisent le train pour se rendre à la V33 (Seine à vélo),
- Plus de 4 itinérants sur 10 se rendent en voiture à la V333 (VéloWestNormandy).

Cette dernière donnée constitue un point d'étonnement, car les extrémités de la VéloWestNormandy sont desservies par le train.

PRATIQUE D'AUTRES ITINÉRAIRES

A l'échelle régionale, 80 % des itinérants ont déjà pratiqué l'itinérance à vélo auparavant. La Normandie est donc une terre de première expérience pour 20 % des itinérants, ce qui est comparable à la région Bretagne, mais inférieur à des itinéraires emblématiques tels que La Véloodyssée (26 % de primo-itinérants), le Canal des deux mers à vélo (26 % de primo-itinérants) ou enfin La Véloscénie dans son ensemble qui atteint un taux de 35%.

Croisement : Niveau d'expérience de l'itinérance / Itinéraire étudié

EXPÉRIENCE ITINÉRANCE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ					
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
J'ai déjà fait d'autres parcours en itinérance	77%	80%	80%	62%	87%	75%
ma première expérience en itinérance	23%	20%	20%	38%	13%	25%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sur les 6 itinéraires étudiés dans le détail, 2 s'écartent de la tendance moyenne : La Véloscénie est l'itinéraire pour lequel le poids de la primo-itinérance est le plus élevé (38%, soit près de deux fois plus que la moyenne régionale) et à l'opposé, La Vélo Francette avec seulement 13% de primo-itinérants.

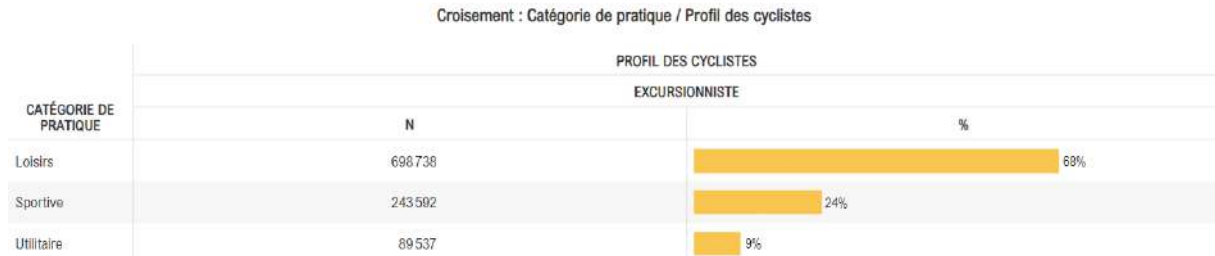
Parmi les itinéraires, une matrice permet de montrer que les itinérants normands se cooptent les uns les autres.

Principaux itinéraires parcourus						
	EV4	V16	V33	V40	V43	V333
Nb réponses	196	56	141	154	191	81
Top 3 des citations	V33 La Seine à Vélo	Réponses insuffisantes	V33 La Seine à Vélo	V43 La Vélo Francette	EV6 La Loire à Vélo	Réponses insuffisantes
	Canal Nantes à Brest		EV4 La Vélomaritime	EV6 La Loire à Vélo	EV4 La Vélomaritime	
	EV6 La Loire à Vélo		EV6 La Loire à Vélo	EV4 La Vélomaritime	Mont St Michel	

A savoir : les tendances précédemment citées sur la pratique d'autres itinéraires sont les mêmes pour les Français et les étrangers.

FOCUS SUR LA PRATIQUE DES EXCURSIONNISTES

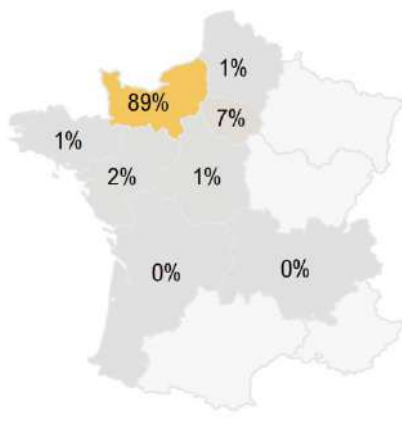
CATEGORIES DE PRATIQUE



La pratique de loisirs représente plus de 2/3 des cyclistes excursionnistes. Les sportifs représentent quant à eux près d'1/4 des excursionnistes, tandis que les utilitaires représentent seulement moins d'un excursionniste sur 10.

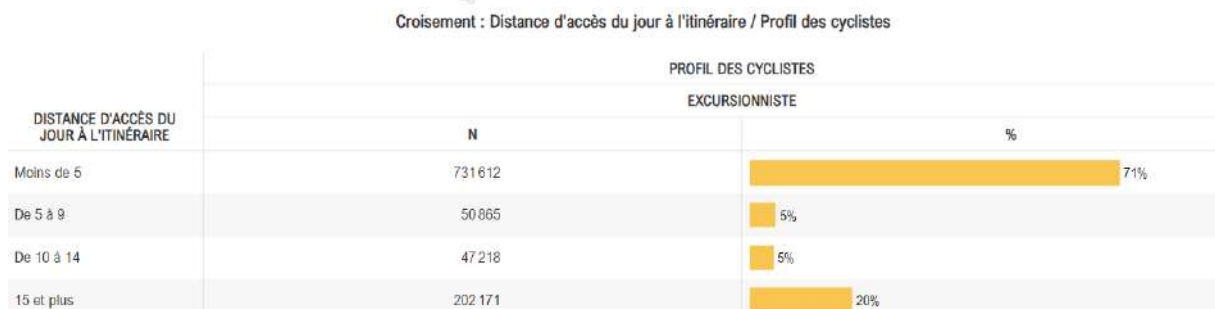
ORIGINE

Détail par Région française



Par définition, les excursionnistes réalisent des sorties courtes (maximum sur une journée), et ont tendance à habiter non loin de l'itinéraire cyclable. Par conséquent, les excursionnistes sont principalement normands : seule une très faible part change de région pour pratiquer du vélo pour seulement quelques heures, ou tout au plus sur le temps d'une journée.

Près de 9 excursionnistes sur 10 sont originaires de la région. 33 % viennent de Seine-Maritime, 24 % du Calvados, 13 % de l'Eure, 10 % de la Manche et 9 % de l'Orne.



La distance d'accès des excursionnistes est relativement faible, avec plus de 7 excursionnistes sur 10 parcourant moins de 5 km pour se rendre sur l'itinéraire (avec une moyenne à 8 km).

Croisement : Distance d'accès du jour à l'itinéraire / Itinéraire étudié

DISTANCE D'ACCÈS DU JOUR À L'ITINÉRAIRE	ITINÉRAIRE ÉTUDIÉ											
	EV4		V16		V33		V40		V43		V333	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moins de 5	285 560	69%	17 603	47%	293 695	73%	109 357	77%	112 106	71%	60 667	76%
De 5 à 9	20 164	5%	4 012	11%	22 813	8%	4 320	3%	10 914	7%	2 638	3%
De 10 à 14	17 847	4%	1 381	4%	16 467	4%	8 142	6%	9 609	8%	3 290	4%
15 et plus	91 864	22%	14 489	39%	69 431	17%	19 539	14%	24 568	16%	13 438	17%

Ce constat d'une pratique de proximité pour les excursionnistes est vrai pour la totalité des itinéraires. Seule la V16 se distingue avec un niveau de pratique important de cyclistes venant de plus de 15 km (39%).

Cela se retrouve dans les modes d'accès à l'itinéraire, où la part de la voiture est plus importante pour la V16.

FOCUS SUR LES DEPENSES JOURNALIERES

LES DEPENSES DES TOURISTES EN SEJOUR

	N	%
Moins de 40 €	18 975	17%
De 40 € à 50 €	11 260	10%
De 50 € à 60 €	17 985	16%
De 60 € à 70 €	17 338	15%
70 € et plus	46 684	42%
TOTAL	112 241	100%



Les touristes en séjour dépensent 70 € en moyenne par jour, avec un niveau de dispersion très important lié principalement au mode d'hébergement.

17 % des touristes en séjour dépensent moins de 40 € par jour et 42 % des touristes en séjour dépensent plus de 70 €.

Les étrangers ont des niveaux de dépenses supérieurs, avec une moyenne de 77 €/pers et par jour contre 65 € pour les Français.

LES DEPENSES DES ITINERANTS

Dépense de la journée itinérant

	N	%
Moins de 40 €	22 031	31%
De 40 € à 50 €	10 207	14%
De 50 € à 60 €	5 744	8%
De 60 € à 70 €	5 765	8%
70 € et plus	27 058	38%



Les itinérants dépensent près de 69 € en moyenne par jour et par personne. C'est un niveau de dépense plutôt élevé pour la saison 2023. Cela s'explique par un recours plus important des itinérants de Normandie à des hébergements marchands, notamment l'hôtellerie et à la forte présence des étrangers.

Le niveau de dépense moyen des itinérants étrangers en Normandie est de 93 € par jour contre 59 € pour les Français.

LES DEPENSES DES EXCURSIONNISTES

	N	%
Moins de 1 €	866 536	84%
De 1 € à 5 €	16 372	2%
De 5 € à 10 €	26 158	3%
De 10 € à 15 €	52 116	5%
15 € et plus	68 413	7%
TOTAL	1 029 594	100%



Les excursionnistes dépensent en moyenne 2,4 € par jour. 84 % d'entre eux ne dépensent rien.

Lorsqu'ils réalisent une dépense pendant leur sortie, le niveau de dépense moyen se situe autour 15 € (14,9 €).

Ce panier moyen est dans la moyenne des observations réalisées dans le cadre des autres études menées en 2022 et 2023.

3 RECOMPOSITION DES DEPENSES ET DES IMPACTS

Le calcul de la recombinaison et de l'extrapolation des retombées économiques se fait par le biais d'une estimation de dépense moyenne au kilomètre pour chaque catégorie de cycliste.

3.1 DISTANCES TOTALES PARCOURUES PAR PROFIL DE CYCLISTES

Le calcul du nombre de personnes est reconstitué à partir des coefficients d'extrapolation de l'enquête.

Pour chaque profil de clientèle et pour chaque segment d'itinéraire, nous calculons la distance parcourue par an.

Km Parcours (en milliers)	Profil			
Département	Excursionniste	Touriste itinérant	Touriste en séjour	Ensemble
Calvados	10 522	2 887	6 837	20 245
Eure	5 839	1 336	1 514	8 689
Manche	7 625	3 258	7 445	18 327
Orne	3 484	755	1 145	5 384
Seine-Maritime	16 091	2 121	3 949	22 161
Ensemble	43 561	10 357	20 889	74 807

Tableau : Distances parcourues sur le réseau normand étudié en 2023 (y compris dans le cadre de boucles empruntant partiellement le réseau) par département et par profil de cyclistes

Km parcourus en milliers	Profil			
Itinéraires	Excursionnistes	Touristes itinérants	Touristes en séjour	Ensemble
EV4 - La Vélomaritime	15 928	4 540	13 580	34 048
V16 - Avenue Verte London-Paris	2 043	1 074	597	3 714
V33 - Seine à Vélo	15 106	1 759	6 244	23 108
V40 - La Véloscénie	5 242	1 907	2 440	9 588
V43 - La Vélo Francette	6 683	1 463	1 998	10 144
V333 - VéloWestNormandy	4 365	2 796	4 364	11 525

Tableau : Distances parcourues sur les itinéraires étudiés en 2023 (y compris les kilomètres parcourus dans le cadre de boucles), par itinéraire et par profil de cyclistes. Attention, la somme des itinéraires est supérieure au total régional car certaines sections appartiennent à plusieurs itinéraires à la fois.

3.2 CALCUL DU NOMBRE DE PERSONNES ET DE SORTIES

Le calcul du nombre de personnes est reconstitué à partir des coefficients d'extrapolation kilométriques dans l'enquête. Le nombre de personnes est obtenu en divisant les distances totales parcourues par la distance journalière parcourue par chaque personne enquêtée.

De ce fait et dans ce rapport, le nombre de personnes correspond à deux calculs différents :

- La recombinaison d'un équivalent personne calculé pour les cyclistes passant par les points d'enquête.

Elle est utilisée quand on analyse les comportements, les types de pratiques, le choix des outils, les caractéristiques de dépense, on se focalise sur l'individu. C'est la donnée utilisée dans la partie 2. Il s'agit d'une unité statistique utilisée pour les analyses comportementales.

- La recombinaison du nombre de personnes effectivement passées sur les itinéraires quel que soit leur parcours. Il tient compte des kilomètres parcourus hors des itinéraires étudiés dans le

cadre de boucles incluant un passage sur ces itinéraires. Par convention, nous considérons dans ce cas que la part réalisée sur les itinéraires est de 40%. **Par abus de langage on parlera de sortie-cyclistes.**

Nb Sorties (en milliers)	profil			Ensemble	
	Département	Excursionniste	Touriste itinérant		Touriste en séjour
Calvados		373	48	281	702
Eure		201	19	54	274
Manche		187	53	223	463
Orne		137	11	47	195
Seine-Maritime		466	34	97	597
Ensemble		1 364	166	701	2 232

Tableau : Nombre de sorties étant passés par les itinéraires normands étudiés, en 2023

Nb de sorties (en milliers)	Profil			Ensemble	
	Itinéraires	Excursionnistes	Touristes itinérants		Touristes en séjour
EV4 - La Vélomaritime		558	78	493	1 128
V16 - Avenue Verte London-Paris		45	16	11	72
V33 - Seine à Vélo		527	27	267	822
V40 - La Véloscénie		175	29	75	279
V43 - La Vélo Francette		186	24	57	267
V333 - VéloWestNormandy		110	44	116	270

Tableau : Nombre de sorties-cyclistes en 2023, par itinéraire et par profil (Attention, la somme des itinéraires ne correspond pas au total régional)

3.3 LES DIFFERENTS NIVEAUX DE RETOMBÉES

Retombées économiques directes

Par le biais du coefficient d'extrapolation établi à partir des distances réalisées par chaque catégorie de cyclistes sur chacune des sections, la retombée économique est calculée en prenant en compte les distances et niveaux de dépenses propres à chacune des sections.

On calcule deux niveaux de retombées, les retombées économiques de niveau 1 et 2. Elles correspondent à l'agrégation des dépenses réalisées localement par les cyclistes sur les kilomètres parcourus sur les itinéraires normands étudiés (antennes et variantes comprises), les seuls jours où ils ont randonné. Il s'agit donc d'une vision minimaliste des impacts.

Niveau II : ce niveau prend en compte la vision globale de la retombée telle que définie ci-dessus.

Retombées Niv2 (en K€)	profil			
Département	Excursionniste	Touriste itinérant	Touriste en séjour	Ensemble
Calvados	822	2 606	13 608	17 036
Eure	565	1 405	2 775	4 745
Manche	443	2 726	9 634	12 803
Orne	264	666	1 286	2 216
Seine-Maritime	977	2 008	5 487	8 471
Ensemble	3 071	9 411	32 789	45 271

Tableau de la retombée économique de Normandie en 2023 par département et par profil de cyclistes sur les seuls kilomètres parcourus sur les itinéraires de Normandie étudiés.

Retombées de niveau II (en K€)	Profil			
Itinéraires	Excursionnistes	Touristes itinérants	Touristes en séjour	Ensemble
EV4 - La Vélo maritime	1 160	3 875	22 144	27 180
V16 - Avenue Verte London-Paris	243	924	539	1 706
V33 - Seine à Vélo	1 402	1 780	12 947	16 129
V40 - La Véloscénie	377	1 916	4 392	6 684
V43 - La Vélo Francette	345	1 341	3 538	5 224
V333 - VéloWestNormandy	229	2 600	5 507	8 336

Tableau de la retombée économique du réseau normand étudié en 2023 par itinéraire et par profil sur les seuls kilomètres parcourus sur ces itinéraires.

Niveau I : plus restrictif, il prend en compte l'importance de la possibilité de faire du vélo dans le choix de la destination :

Retombées niv 1 (k€)	Profil			
Département	Excursionniste	Touriste itinérant	Touriste en séjour	Ensemble
Calvados	822	2 529	10 613	13 965
Eure	565	1 397	2 159	4 121
Manche	443	2 616	6 948	10 007
Orne	264	623	964	1 851
Seine-Maritime	977	1 962	4 130	7 068
Ensemble	3 071	9 127	24 815	37 012

Tableau de la retombée économique de niveau 1 des itinéraires de Normandie étudiés en 2023 par département et par profil de cyclistes sur les seuls kilomètres parcourus sur ces itinéraires et intégrant l'importance de la pratique du vélo dans le choix de la destination.

Retombée de niveau I (en K€)	Profil			Ensemble
	Excursionnistes	Touristes itinérants	Touristes en séjour	
EV4 - La Vélomaritime	1 160	3 709	16 567	21 436
V16 - Avenue Verte London-Paris	243	906	424	1 574
V33 - Seine à Vélo	1 402	1 770	9 819	12 991
V40 - La Véloscénie	377	1 840	3 477	5 694
V43 - La Vélo Francette	345	1 267	2 840	4 453
V333 - VéloWestNormandy	229	2 572	4 457	7 258

Tableau de la retombée économique de niveau 1 du réseau normand étudié en 2023 par itinéraire et par profil de cyclistes sur les seuls kilomètres parcourus sur ces itinéraires et intégrant l'importance de la pratique du vélo dans le choix de la destination.

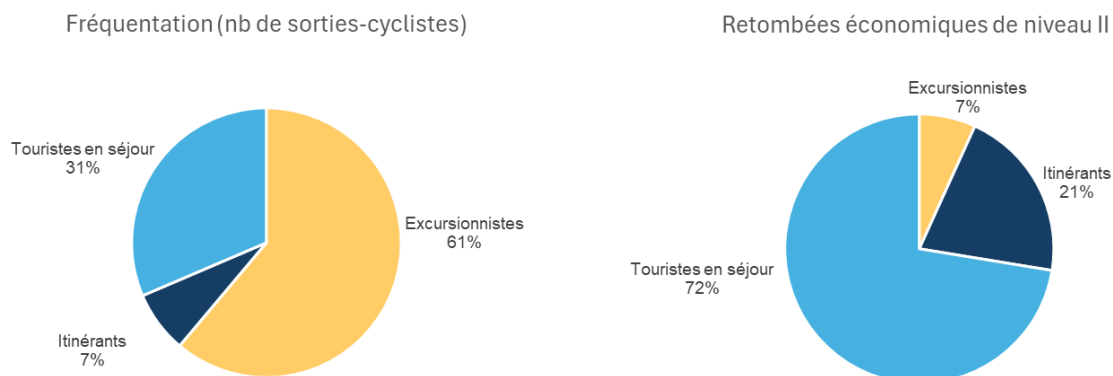
L'intégration du facteur "motivation" se fait en appliquant un poids à chaque personne selon ses réponses. Les coefficients appliqués sont de 1 pour ceux déclarant que le vélo est un élément très important dans le choix du séjour, 0,7 pour ceux déclarant qu'il s'agit d'un élément assez important, 0,3 pour ceux déclarant qu'il s'agit d'un élément peu important et 0 pour les autres. En cas de non-réponse, une valeur de remplacement a été affectée, obtenue en moyennant les données de réponse de la catégorie de cyclistes correspondant à l'enquête.

Sur la base de de la retombée de niveau II, les touristes itinérants représentent 21% de la retombée économique générée pour 7% du nombre de sorties-cyclistes.

Les touristes en séjour représentent 72% des retombées pour seulement 31% des sorties.

Les excursionnistes représentent 61% des sorties et seulement 7% de la retombée de niveau II.

Ces éléments reflètent bien l'importance d'une bonne maîtrise du redressement et des extrapolations des données.



Retombées économiques de niveau 3 et 4 : agrégation des dépenses réalisées localement par l'ensemble des cyclistes le long des itinéraires étudiés (antennes et variantes comprises), quelle que soit la motivation liée à la pratique du vélo, sur les sections des itinéraires du réseau normand étudié comme sur des sections parcourues en dehors de ces itinéraires lors de pratiques en boucle.

La retombée économique mesurée plus haut prend uniquement en compte les dépenses liées aux distances parcourues stricto-sensu sur les itinéraires de Normandie étudiés. Elle ne prend pas en compte les distances parcourues en dehors de ces itinéraires dans le cadre de boucles alors même qu'il s'agit des mêmes individus pour lesquels la pratique du vélo a été le plus souvent une forte motivation au séjour. Les niveaux de retombées 3 et 4 compensent ce phénomène.

Comme sur la base stricte des kilomètres parcourus sur les itinéraires étudiés uniquement, la retombée engendrée par l'ensemble des kilomètres parcourus peut être de deux niveaux :

Retombées économiques de niveau III :

Si l'on considère l'ensemble des kilomètres parcourus sur les itinéraires étudiés (antennes et variantes comprises) et sur les boucles adjacentes pour les seuls jours où les cyclistes ont fait du vélo, on obtient les retombées économiques de niveau III.

Retombées Niv 3 (K€)	profil			Ensemble	
	Département	Excursionniste	Touriste itinérant		Touriste en séjour
Calvados		904	3 470	17 913	22 287
Eure		653	1 603	3 213	5 469
Manche		480	3 555	11 563	15 598
Orne		350	740	1 721	2 811
Seine-Maritime		1 224	2 396	6 863	10 483
Ensemble		3 611	11 763	41 273	56 648

Tableau des retombées économiques de niveau III des itinéraires normands étudiés pour 2023 par département et par profil de cyclistes intégrant les kilomètres parcourus dans le cadre de boucles.

Retombée de niveau III (en K€)	Profil			Ensemble	
	Itinéraires	Excursionnistes	Touristes itinéraires		Touristes en séjour
EV4 - La Vélomaritime		1 365	5 115	28 796	35 277
V16 - Avenue Verte London-Paris		277	1 085	637	1 999
V33 - Seine à Vélo		1 566	2 112	17 095	20 773
V40 - La Véloscénie		469	2 117	5 141	7 726
V43 - La Vélo Francette		387	1 722	4 053	6 163
V333 - VéloWestNormandy		232	3 334	6 877	10 443

Tableau des retombées économiques de niveau III des itinéraires normands étudiés pour 2023 par itinéraire et par profil de cyclistes intégrant les kilomètres parcourus dans le cadre de boucles.

Retombées économiques de niveau IV :

Elle équivaut à la retombée du séjour. Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté les itinéraires étudiés sur l'ensemble des kilomètres parcourus les jours d'enquête et, pour les touristes, l'extrapolation à l'ensemble de leur séjour en fonction de la fréquence de pratique pendant le séjour.

Pour ce calcul, les coefficients pris en compte sont de 1 pour ceux déclarant faire du vélo tous les jours ou presque, la durée moyenne du séjour divisé par 3 pour ceux déclarant faire du vélo plusieurs fois pendant le séjour et la durée moyenne du séjour pour ceux déclarant faire du vélo une seule fois dans le séjour. En cas de non-réponse, une valeur de remplacement a été affecté, obtenue en moyennant les données de réponses de la catégorie de cyclistes correspondant à l'enquête.

Ces hypothèses permettent d'obtenir les retombées économiques de niveau IV.

Retombées Niv4 (K€)	profil			
Département	Excursionniste	Touriste itinérant	Touriste en séjour	Ensemble
Calvados	904	3 904	60 782	65 590
Eure	653	1 648	8 962	11 262
Manche	480	4 207	45 060	49 747
Orne	350	790	5 485	6 626
Seine-Maritime	1 224	3 325	24 977	29 525
Ensemble	3 611	13 873	145 267	162 751

Tableau des retombées économiques de niveau IV des itinéraires du réseau normand étudiés, pour 2023 par département et par profil de cyclistes en fonction de la fréquence de pratique pendant le séjour et intégrant l'ensemble du séjour et les kilomètres parcourus sur les boucles.

Retombée de niveau IV (en K€)	Profil			
Itinéraires	Excursionnistes	Touristes itinérants	Touristes en séjour	Ensemble
EV4 - La Vélo maritime	1 365	6 127	103 877	111 370
V16 - Avenue Verte London-Paris	277	1 165	1 828	3 270
V33 - Seine à Vélo	1 566	2 725	57 516	61 808
V40 - La Véloscénie	469	2 402	14 246	17 116
V43 - La Vélo Francette	387	1 886	13 203	15 476
V333 - VéloWestNormandy	232	3 369	22 863	26 464

Tableau des retombées économiques de niveau IV des itinéraires du réseau normand étudiés, pour 2023 par itinéraire et par profil de cyclistes en fonction de la fréquence de pratique pendant le séjour et intégrant l'ensemble du séjour et les kilomètres parcourus sur les boucles.

Il s'agit d'un indicateur généralement utilisé dans les études touristiques par rapport à des générateurs majeurs du tourisme régional.

Impacts économiques indirects et induits (externalités)

Les externalités sont calculées à partir des données de distances extrapolées et en se basant sur les différentes études évoquées dans le guide ÉVA-VÉLO sur les estimations des externalités.

Economies de dépenses de santé

L'impact économique principal du vélo réside dans les économies de dépenses de santé. Les résultats de plusieurs études européennes convergentes sur la question permettent de déterminer les impacts de dépense de sécurité sociale à partir des temps d'activité physique par personne. Les résultats sont considérables, particulièrement chez les personnes âgées de plus de 55 ans qui représentent une frange importante de la population. Les impacts santé sont estimés à 0,69 €/km parcouru (source : étude économie du vélo 2020).

Sur cette base, les kilomètres parcourus sur les itinéraires génèrent un bénéfice collectif que l'on peut estimer en appliquant des coefficients basés sur ce ratio de 0,69 €/km. Une partie importante des distances parcourues estimées dans le cadre de l'enquête aurait de toute façon été parcourue par les cyclistes sportifs et une partie des cyclistes de loisir. C'est pourquoi le choix est fait d'appliquer un coefficient d'impact santé plus conservatoire dépendant du niveau de pratique habituel des répondants. Ainsi, les coefficients appliqués sont : 0 pour les répondants déclarant pratiquer tous les jours, 0,10 pour ceux pratiquant plusieurs fois par semaine ; 0,36 pour ceux pratiquant plusieurs fois par mois ; 0,61 pour ceux pratiquant moins d'une fois par mois ; et 0,69 pour ceux pratiquant exceptionnellement.

Le bénéfice de l'impact santé n'étant propre qu'au pays de l'itinéraire étudié, cet impact est estimé à **9 M€ en 2023** pour les personnes résidant en France.

Les impacts environnementaux de la pratique du vélo

L'impact positif d'un report de la voiture vers le vélo pour les pratiques utilitaires a été estimé à 0,18 €/km (rapport sur l'Indemnité kilométrique citée plus haut en congestion, insécurité, pollution) et une perte de recette fiscale de 0,05 €/km (TIPP, TVA), soit une externalité positive de 0,13 €/km. Sur la base d'un report de 50 % de la voiture vers le vélo (ce chiffre mériterait d'être précisé), l'impact global peut donc être estimé à 0,065 €/km, les 55,9 M de km parcourus strictement sur itinéraires du réseau normand étudiés représentent un impact de **3,6 M€ en 2023**.

Les impacts indirects sur l'industrie et la commercialisation de cycles

Les impacts sur l'industrie et la commercialisation des cycles peuvent être approchés en faisant le rapport entre les ventes de vélos et accessoires et les distances parcourues. Selon l'étude sur la filière vélo réalisée par l'Union Sport & Cycle, les ventes de vélos et accessoires représentaient en France 2,329 Md€ en 2019 pour un total estimé de 11,9 Md de kilomètres parcourus, soit un ratio moyen de 0,196 €/km. Sur cette base, l'impact des 55,9 M de km parcourus strictement sur les itinéraires du réseau normand étudiés est de **11 M€**.

Ces estimations sont à considérer avec précaution dans la mesure où il ne nous est pas possible de mesurer l'impact spécifique des itinéraires étudiés sur les distances parcourues à vélo notamment par les excursionnistes. Une partie de ces distances aurait été réalisée malgré tout et une partie est sans doute générée spécifiquement par l'itinéraire.

SYNTHESE

Bien située, accessible pour les Français comme pour les étrangers, la Normandie s'affirme comme territoire de découverte et d'apprentissage pour les cyclistes, réunissant des caractéristiques d'itinéraires à la fois accessibles aux néophytes et offrant des potentiels de sites emblématiques, tant d'un point de vue historique que patrimonial. 36 % des cyclistes (tous profils confondus) n'ont ainsi jamais parcouru de grands itinéraires vélo auparavant.

Qui sont les cyclistes ?

Répartition par profil, classes d'âge et CSP :

A vélo pour une balade de quelques heures, à la demi-journée, les **excursionnistes** sont les cyclistes les plus présents sur les itinéraires normands (61 % des sorties). Ils pratiquent le vélo pour des motivations de loisirs, sportives ou utilitaires, le plus souvent à proximité de leur domicile (8,3 km en moyenne).

Les autres pratiquants sont des **touristes en séjour** (31 % des sorties), dont plus d'un tiers d'étrangers et des Français en provenance de Normandie et d'autres régions. Les $\frac{3}{4}$ d'entre eux sont venus dans la région pour pratiquer le vélo régulièrement et découvrir les itinéraires et le patrimoine de la région.

Les **itinérants** représentent la dernière catégorie, ils sont bien représentés sur tous les itinéraires. Ils sont composés pour 32 % d'étrangers (Britanniques et Allemands principalement). Plus de la moitié des Français sont originaires d'Ile-de-France et de Normandie.

Les pratiquants ont pour un peu plus de la moitié (58 %) **plus de 50 ans** (part similaire aux itinéraires bretons) mais la **pratique intergénérationnelle** est également représentée avec 10 % de cyclistes de moins de 15 ans et 30 % de groupes (hors cyclistes solos) accompagnés d'un enfant (ou plus) pour leur sortie. Les pratiquants sont majoritairement en petit groupe jusqu'à 4 (61 % des cyclistes).

Les retraités sont donc la catégorie la plus représentée sur les itinéraires (comme pour l'étude Bretagne). 30 % des étrangers sont retraités, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne des cyclistes français (de l'ordre de 34 %). Les CSP+ et employés occupent respectivement la seconde et 3^{ème} marche du podium.

Comment se comportent-ils ?

Le mode de transport pour se rendre à la sortie du jour se fait dans 68 % des cas directement à vélo. Pour les 32 % de cyclistes utilisant un mode de transport pour rejoindre leur sortie du jour, nous observons d'importantes disparités. En effet, en cumul de l'ensemble des cyclistes par catégorie (qu'ils utilisent un mode de transport ou non), près d'un quart des excursionnistes, comme des touristes en séjour, utilisent la voiture, tandis que les cyclistes itinérants privilégient le train, avec 16 % d'entre eux optant pour ce mode de transport.

Plus précisément :

- Les excursionnistes utilisent pour 72 % d'entre eux un accès direct à vélo, puis la voiture
- Les touristes en séjour privilégient le vélo pour 58 % d'entre eux, puis l'automobile et dans une plus faible proportion le camping-car,
- Les itinérants utilisent le vélo pour 73 % d'entre eux, et utilisent sinon principalement le train, et parfois la voiture.

Pour venir et/ou repartir de la région, les accès sont plus caractéristiques. Si les touristes en séjour privilégient la voiture (54 %) et le camping-car (30 %). Les itinérants sont des utilisateurs importants du train qui est un complément indispensable à la pratique de l'itinérance (42 %). 21 % des itinérants n'utilisant aucun autre mode de transports en dehors du vélo et 30 % accèdent à la région en voiture.

A chaque itinéraire ses attraits

Les cyclistes fréquentant les itinéraires littoraux affectionnent particulièrement les activités de baignade. C'est le cas notamment sur la V16 – Avenue verte London-Paris (sur lequel la pratique de visite de ville est également importante), alors qu'un itinéraire tel que la V40 orientera vers un tourisme de nature (parcs naturels du Perche et du Normandie-Maine, etc.) ; à chaque itinéraire son offre touristique.

Petites balades, petites dépenses :

La majorité des cyclistes parcourent des distances inférieures à 50 km (La moyenne est 32 km en Normandie), et se baladent à vélo sur une journée maximum.

Dans la majorité des cas, les infrastructures cyclables sont utilisées par une clientèle locale pour un aller-retour et pour pratiquer peu d'activités. Cette analyse globale masque cependant des différences de comportement selon le profil de cyclistes.

La location de vélo, une pratique assez peu développée :

La location de vélo reste en retrait, avec seulement 1 % des excursionnistes ayant recours à ce service. Sachant que cette catégorie représente 61 % des cyclistes, la location dispose d'une marge de progression très significative.

C'est chez les touristes en séjour que la part de vélos en location s'avère être la plus élevée, avec un taux de 12%. Chez les itinérants, cette part est inférieure (6%).

A titre de comparaison avec le territoire voisin breton, ces niveaux de locations sont sensiblement équivalents, et même plutôt intéressants au niveau des touristes en séjour.

La préparation, ou « l'impréparation » ?

Tous profils confondus, 44 % des cyclistes n'ont **aucun besoin d'outils de préparation**. Ce chiffre présente cependant des disparités compte-tenu du degré de préparation nécessaire en fonction du type de pratique. Ainsi, si 61 % des excursionnistes n'ont « besoin de rien », seuls 21% des touristes en séjour et 3 % des itinérants sont dans ce cas. Celui-ci mobilise différents outils (GPS, topo-guide, application smartphone...). Malgré la forte présence des outils numériques, les cartes et topo-guides restent d'actualité pour 45 % des itinérants.

La proposition documentaire doit donc s'attacher à répondre particulièrement aux besoins divers des clientèles. Le faible recours des excursionnistes peut notamment interroger sur la visibilité et / ou la pertinence de la documentation mise à leur disposition.

En complément, les **panneaux de signalisation** des itinéraires sont utilisés par la moitié des itinérants et 36 % des touristes en séjour pour se repérer pendant la sortie. Le jalonnement est donc essentiel pour s'orienter dans l'espace mais aussi pour fournir des indications de temps à parcourir, notamment pour les publics le plus néophytes.

Une faible exposition via les plateformes sociales sportives

Cette pratique de partage des traces ou d'activité sur les réseaux et plateformes dédiées au sport ou à la randonnée est légèrement plus haute que la moyenne observée sur d'autres itinéraires (23 % tous pratiquants confondus en Normandie), et particulièrement développée chez les itinérants (36 %). Strava, Garmin Connect et Komoot sont les principales plateformes de partage utilisées par les cyclistes.

Qu'attendent-ils de l'itinéraire ?

Une accessibilité multimodale aux itinéraires

En dehors du vélo, la voiture individuelle et le camping-car restent privilégiés par les excursionnistes et touristes en séjour pour accéder à l'itinéraire. Il est donc nécessaire de dimensionner les parkings et aires d'accueil en lien avec ces modes de transport.

Les itinérants favorisent cependant l'utilisation du train, ce qui confirme la nécessité de faciliter et sécuriser les connexions entre la gare et les itinéraires (renforcement du jalonnement, de la sécurisation des sections courantes et carrefours).

La location de VAE, un potentiel à développer :

Le taux d'équipement en VAE sur l'itinéraire est de 32 % (similaire en Bretagne et sur La Véloodyssée). Pour les étrangers, cette part avoisine les 50 %. L'offre de services (stationnement, recharge, entretien...) doit donc être adaptée aux VAE sur l'ensemble des itinéraires, afin d'attirer, satisfaire et fidéliser la clientèle étrangère et anticiper la progression du VAE chez les Français.

Une amélioration des services :

- **Professionnels du vélo** : le manque de loueurs de vélo est pointé du doigt sur l'ensemble des itinéraires étudiés en Normandie. Concernant le manque de réparateurs vélo, l'ensemble des itinéraires présente une carence.
- **Transport de bagages** : ce service reste à parfaire sur l'ensemble des itinéraires, notamment pour la V40 qui dispose de la plus basse satisfaction des itinéraires normands.

La Normandie n'est pas une exception : sur l'ensemble de ces points identifiés, les autres itinéraires déplorent les mêmes marges d'amélioration.

Un potentiel de valorisation touristique encore insuffisamment exploité ?

Le tourisme à vélo, à la journée ou en itinérance est une pratique en cohérence avec les nouvelles attentes sociétales. Son développement nécessite cependant d'allier aux itinéraires une offre de services et de découverte attractive. La « mise en tourisme » de l'offre vélo est donc essentielle. Ainsi, pour certains itinéraires avec des tendances à la sortie courte (V40 et V33 notamment), une valorisation touristique pourrait permettre de dynamiser davantage le territoire, en incitant les cyclistes à allonger la durée de la sortie et, ainsi, à multiplier les points d'étapes.

Dans cet objectif, le lien avec les acteurs du tourisme est essentiel. L'enquête montre que le recours aux offices de tourisme, documentation touristique ou portail régional sont très limités.

L'enjeu du développement de la marque "Accueil Vélo" :

Tous cyclistes confondus, 67 % ne connaissent pas la marque "Accueil Vélo".

Bien que la marque cible particulièrement les clientèles itinérantes, elle est avant tout gage de qualité de services pour les pratiquants car elle garantit un accueil, des services et des équipements spécifiques adaptés aux besoins des touristes à vélo. La présence d'établissements référencés peut constituer un facteur de choix lors de la préparation d'une itinérance comme d'une sortie à la journée.

L'accompagnement des acteurs et la promotion de la marque sont ainsi particulièrement importants dans le cadre de la qualification de l'offre.

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Un territoire présentant de grands itinéraires structurants variés, favorables à des pratiques et à des clientèles diverses (profil de parcours accessible aux non-initiés) - Un territoire bien identifié pour du tourisme de proximité - Des pratiquants globalement satisfaits par la qualité des itinéraires (tant d'un point de vue patrimonial que des aménagements et de la sécurité), mais il faut rester vigilant, certains points restent dégradés. - Des dépenses des clientèles itinérantes plutôt supérieures à la moyenne - Un maillage dense qui pourrait permettre une pratique touristique de court séjour à valoriser 	<ul style="list-style-type: none"> - Une clientèle vieillissante - Faiblesse des accès sans voiture aux itinéraires, notamment en train à l'exception souvent des extrémités. - Une notoriété encore assez faible pour la Seine à Vélo et la VéloWestNormandy. - Des services globalement insuffisants et faiblement qualifiés : point d'eau, recharge VAE, transport de bagages, présence de professionnels vélo, commerces de bouche et hôtellerie - Une faiblesse des courtes itinérances malgré la proximité de la région parisienne qui présente un bassin de chalandise non négligeable.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Une primo-itinérance avec des profils plus jeunes qu'il faut fidéliser. - D'importants potentiels de développement auprès des clientèles étrangères et françaises hors région normande - Développement et structuration de l'offre multimodale pour l'accès aux itinéraires - Développement et structuration de l'offre de services (accompagnement des prestataires pour la marque Accueil Vélo) : hébergement, restauration... - Mise en tourisme renforcée des itinéraires (exemple petites boucles pouvant générer des séjours courts), en lien avec les acteurs du tourisme - Développement de l'offre de location de vélo, notamment VAE - Augmentation des nuitées pour susciter des retombées économiques en prolongeant les séjours ou en valorisant des opportunités de boucles de courts séjours. - L'effet canicule sur les itinéraires du sud de la France qui peut pousser à remonter au nord pour pratiquer le vélo en journée 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la « concurrence » entre territoire sur ce type de pratique (nécessité de se démarquer autour d'un type de pratique, de clientèle, d'une offre mise en récit et en scène, de services de qualité...)

FOCUS PAR ITINERAIRE

Une extraction spécifique par itinéraire est disponible, il s'agit ici de donner, en synthèse, les grandes lignes de chaque itinéraire.

L'EV4 - La Vélo maritime, c'est l'itinéraire majeur de Normandie, le produit d'appel tant en termes de fréquentation que de pratique itinérante ou de linéaire. Elle est véritablement la colonne vertébrale de l'offre cyclable de la région et doit s'appuyer sur les autres itinéraires pour proposer des variations, des liaisons, des boucles de découverte de l'intérieur du territoire.

La V16 – Avenue Verte Paris-London, c'est un itinéraire discret, mais il possède une capacité importante en matière de développement de l'itinérance depuis Paris, afin d'attirer les primo-itinérants parisiens telle que sur la V40.

La V33 – La Seine à Vélo, L'itinéraire dispose d'un très fort potentiel. Traversant des grandes agglomérations, il peut bénéficier d'un niveau de pratique excursionniste constant toute l'année, l'aménagement des entrées de villes est alors stratégique pour faciliter les déplacements utilitaires mais aussi proposer des sorties loisirs le week-end.

Bien desservi par le train, longeant le fleuve, il offre une grande diversité de solutions de sortie à 2 / 3 / 5 jours depuis Paris ou depuis une autre gare. La question de qualité de l'aménagement, la possibilité de couper certaines boucles de Seine renforcera son attractivité.

La V40 – La Véloscénie, est l'itinéraire de découverte de la pratique de l'itinérance par les Parisiens. L'itinéraire n'est pas homogène avec des sections très touristiques et fréquentées aux abords du Mont-Saint-Michel et des passages plus discrets à l'intérieur du territoire. L'enjeu du développement de l'itinérance est justement d'amener les touristes à découvrir ces territoires. Il faut toutefois que l'offre d'hébergement, de restauration et la proposition d'activités suivent.

La V43 – La Vélo Francette : en Normandie La Vélo Francette est très fortement marquée par la pratique excursionniste et touristique de l'agglomération de Caen et du littoral. L'itinéraire trouve toutefois une clientèle d'itinérance non négligeable pour relier le littoral à La Loire à Vélo.

La V333 – La Vélo West Normandy, l'itinéraire commun à 83% avec La Vélo maritime peine à trouver sa place, il est peu cité par les cyclistes. La connexion avec l'EV4 est toutefois un atout, la V333 peut représenter une variante, une alternative, un pas de côté par rapport à un itinéraire littoral.