



**ÉTUDE DE FRÉQUENTATION ET DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES  
SUR LA VÉLOMARITIME® – EUROVELO 4  
EN 2023**



**Rapport – Avril 2025**

# Sommaire

Introduction .....	5
Partie 1 : Méthodologie.....	7
1.    Explication de la méthode ÉVA-VÉLO .....	7
1.1.    Les grandes lignes de la méthode .....	7
1.2.    Classification des usagers comptés .....	8
1.3.    Les profils et catégories de cyclistes observés.....	8
1.4.    La chaîne de calcul en bref.....	9
1.5.    Les principaux indicateurs produits .....	10
2.    Explication de l'agrégation.....	11
2.1.    Réconciliation des bases.....	12
2.2.    Calculs complémentaires .....	13
3.    Le découpage de l'itinéraire .....	13
4.    Le dispositif d'enquête .....	15
5.    Les étapes du redressement et de l'extrapolation.....	17
Partie 2 : Les résultats de l'étude .....	19
1.    Analyse de la fréquentation globale et par profil.....	19
1.1.    La fréquentation globale.....	19
1.2.    La fréquentation par les itinérants .....	21
1.3.    La fréquentation par les touristes en séjour.....	23
1.4.    La fréquentation par les excursionnistes.....	24
2.    Profils et comportements des cyclistes.....	25
2.1.    Une clientèle de loisirs prépondérante .....	25
2.2.    Des cyclistes principalement Français .....	26
2.3.    Profil socio-démographique des cyclistes .....	27
2.4.    Des cyclistes expérimentés .....	29
2.5.    Des touristes qui viennent pour la pratique du vélo.....	31
2.6.    Un itinéraire qui se pratique à plusieurs.....	32

2.7.	Les principales caractéristiques de la sortie .....	33
2.8.	Les cyclistes sont actifs et ne font pas que du vélo.....	39
2.9.	Préparation du voyage ou de la sortie.....	41
2.10.	Direction pendant la sortie .....	43
2.11.	La marque Accueil Vélo .....	44
2.12.	L'hébergement.....	45
2.13.	Durée de séjour .....	48
2.14.	Partage de données sur des plateformes.....	49
3.	Niveau de satisfaction et pistes d'amélioration .....	49
3.1.	Point de méthode.....	49
3.2.	Analyse des résultats.....	50
4.	Dépenses, fréquentation et retombées.....	55
4.1.	Les dépenses.....	55
4.2.	Les distances totales parcourues .....	56
4.3.	La fréquentation .....	57
4.4.	Les retombées générées pour les territoires.....	59
4.5.	Les externalités .....	65
5.	Focus ciblés .....	68
5.1.	Les itinérants.....	68
5.2.	Les touristes en séjour .....	70
5.3.	Les excursionnistes .....	72
5.4.	Les cyclistes français .....	74
5.5.	Les cyclistes étrangers.....	76
6.	Éléments de réflexion pour l'avenir.....	78
ANNEXES.....		80
1.	Questionnaires d'enquête .....	81
1.1.	Questionnaire de l'étude Bretagne .....	81
1.2.	Questionnaire de l'étude Normandie .....	83
1.3.	Questionnaire de l'étude Eurocyclo.....	85
1.4.	Tableau comparatif des questionnaires .....	87

2. Lexique.....	89
Table des illustrations .....	91
Remerciements .....	94

# Introduction

Le Comité d'Itinéraire de La Vélomaritime® – EuroVelo 4 a besoin d'indicateurs sur le profil, le comportement, la satisfaction et les retombées économiques de l'itinéraire afin de l'éclairer dans le choix des actions à conduire pour améliorer et promouvoir l'itinéraire auprès des cyclistes.

Pour cela, les partenaires de l'itinéraire ont décidé de capitaliser sur les études menées par différentes collectivités sur le périmètre de l'itinéraire. Les données de quatre études ont été agrégées pour obtenir une vision de la fréquentation à l'échelle de l'itinéraire. Les études agrégées sont les suivantes : Bretagne (2023), Normandie (2023), Baie de Somme (2023), Eurocyclo (2021/2022).

L'étude apportera un éclairage sur :

- Le niveau de fréquentation de l'itinéraire
- Les profils et comportements des cyclistes
- Le niveau de satisfaction et les points de vigilance
- Les retombées économiques générées par les cyclistes

La mise en œuvre de ce projet a été rendu possible par :

- ➔ Le financement des études locales par : Tourisme Bretagne, Normandie Tourisme, le Syndicat Mixte Baie de Somme, les partenaires du projet Eurocyclo (dont Somme Tourisme, le Département du Pas-de-Calais, l'Agence d'Innovation Touristique du Nord et la Communauté Urbaine de Dunkerque).
- ➔ Le financement de l'agrégation des études locales par le Comité d'Itinéraire de La Vélomaritime. Pour mémoire, La Vélomaritime est un projet porté par le chef de file, Calvados Attractivité, qui rassemble de Roscoff à Dunkerque 13 collectivités territoriales ainsi que leurs institutions touristiques associées :
  - Région Hauts-de-France
  - Région Normandie
  - Région Bretagne
  - Département du Nord
  - Département du Pas de Calais
  - Département de Seine-Maritime
  - Département du Calvados
  - Département de la Manche
  - Département des Côtes d'Armor

- Département du Finistère
- Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard
- Communauté Urbaine de Dunkerque
- Le Havre Seine Métropole

Les 13 partenaires apportent un soutien financier et technique au projet.

L'agrégation des résultats et les analyses ont été réalisées avec le soutien de Réseau vélo et marche.

# Partie 1 : Méthodologie

La démarche d'observation conduite sur La Vélomaritime s'appuie sur l'agrégation de 4 études menées sur la base d'une même méthode : la méthode ÉVA-VÉLO.

Cette méthode est issue de premiers travaux réalisés sur l'EuroVelo 6 en 2006 et a été mise en œuvre à de nombreuses reprises en France de 2006 à aujourd'hui. Elle a été améliorée progressivement. En 2018, grâce au projet européen AtlanticOnBike portant sur l'EuroVelo 1, la méthode a été stabilisée et différents outils ont été mis en place pour en faciliter l'appropriation et la mise en œuvre par les bureaux d'études et les collectivités. Parmi ces outils, [un guide méthodologique](#) détaillé a été rédigé en 2020.

## 1. Explication de la méthode ÉVA-VÉLO

### 1.1. Les grandes lignes de la méthode

La méthode d'observation ÉVA-VÉLO repose sur 2 dispositifs complémentaires :

- **Les comptages automatiques :**

Obtenus par des compteurs automatiques pérennes implantés sur l'ensemble de l'itinéraire, ils permettent de suivre la fréquentation de façon continue en comptabilisant le passage des cyclistes. Les données collectées par ces compteurs serviront à extrapoler les données collectées via l'enquête.

- **Les enquêtes sur site :**

Elles sont réalisées sur des sites à proximité immédiate des compteurs automatiques sur une sélection de lieux représentatifs de l'itinéraire. Ces enquêtes se composent en réalité de 3 dispositifs en un :

- **Des comptages manuels :** les enquêteurs présents sur site comptabilisent l'ensemble des usagers de la voie selon une grille détaillée. Ces comptages permettent de fiabiliser les redressements et de vérifier le bon calibrage des compteurs automatiques.
- **Des enquêtes approfondies par questionnaire :** les enquêteurs présents sur site proposent à chaque cycliste ou groupe de cyclistes de remplir un questionnaire. Ce questionnaire auto-administré permet de collecter l'ensemble des informations concernant le profil, le comportement, la satisfaction et les dépenses des cyclistes.

- **Des interviews brèves** : lorsque les cyclistes refusent de répondre au questionnaire détaillé, les enquêteurs administrent oralement quelques questions permettant de collecter les informations les plus discriminantes telles que le profil, l'origine géographique, l'intention de dépense ou le mode d'hébergement.

## 1.2. Classification des usagers comptés

Lors des comptages manuels, les usagers sont classés en 14 catégories différentes grâce à une observation visuelle attentive.

USAGERS	GROUPE	CRITÈRES
CYCLISTES	Cyclistes sportifs	Vélo de compétition (guidon de course, pneus fins) ou VTT (plutôt haut de gamme), vêtements de cyclistes sportifs (maillot, casque, cuissard, chaussures à cale).
	Cyclistes itinérants	Vélo de tourisme, sacoches des deux côtés ou autre type de sac attaché à l'arrière, porte carte sur le guidon, parfois remorque ou encore sacoche sous selle et au cadre (bikepacking).
	Cyclistes utilitaires	Portant des vêtements de ville, un sac à bandoulière, petit sac à dos ou un porte document ou utilisant un panier de vélo ou une seule sacoche.
	Cyclistes loisirs	Tous les autres cyclistes.
	Enfant à vélo	Cyclistes enfants sur vélo inférieur à 26 pouces
	Enfants non autonomes	Enfant sur siège, dans une remorque ou avec une 3 <sup>e</sup> roue.
PIÉTONS ET ASSIMILÉS	Piétons	Personnes à pied, en fauteuil ou en poussette
	Joggers	
	Rollers	Portant des rollers
	Autres usagers à roues	Personnes se déplaçant en trottinette électrique et non-électrique, overboard, gyro-roue, skate, ski-roues...
AUTRES USAGERS	Deux roues motorisés	Deux roues motorisés : cyclomoteurs, motos
	Autres véhicules à moteur*	Voitures, véhicules utilitaires, engins d'entretien
	Cavaliers	Personnes à cheval
	Animaux	Chiens, chevaux

\* Les véhicules motorisés ne sont comptabilisés que sur les voies vertes, pas en voies partagées.

Fig. 1. Les catégories d'usagers - Extrait du guide méthodologique ÉVA-VÉLO rédigé par Vélo & Territoires

## 1.3. Les profils et catégories de cyclistes observés

Lors des analyses les cyclistes sont scindés en :

- **2 familles** : touristes et excursionnistes

Les excursionnistes dorment à leur domicile principal la veille et le soir de la sortie.

Les touristes ne dorment pas à leur domicile principal la veille et/ou le soir de la sortie. Ils comprennent donc les résidents secondaires.

- **3 grands profils** : itinérants, touristes en séjour et excursionnistes (Cf. définitions en [lexique](#)).
- **3 catégories** qui correspondent à des pratiques différentes : loisirs, sportifs et utilitaires (Cf. définitions en [lexique](#)).

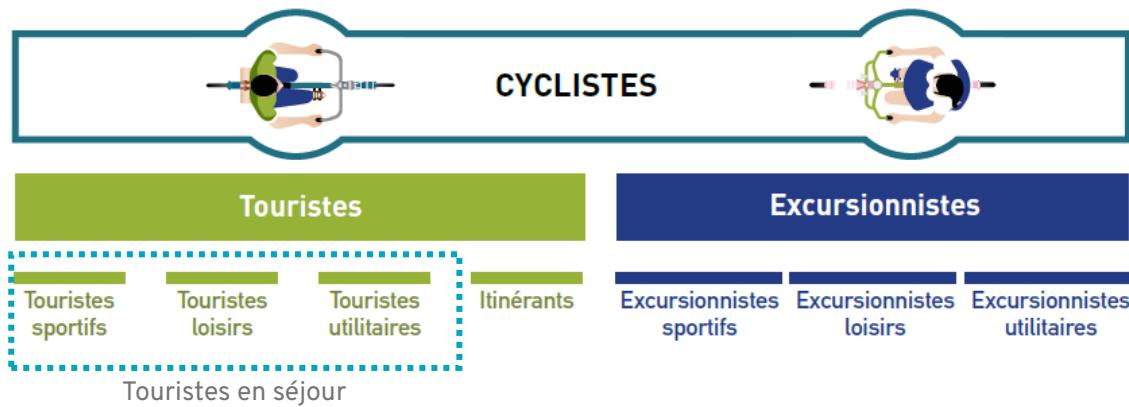


Fig. 2. Les catégories de cyclistes - Extrait du guide méthodologique ÉVA-VÉLO rédigé par Vélo & Territoires

#### 1.4. La chaîne de calcul en bref

##### 1.4.1. *La préparation de l'enquête*

En amont de chacune des études menées, sur des itinéraires ou destination, différentes étapes sont appliquées :

- ➔ **La segmentation de l'itinéraire** en sections homogènes en fonction du type d'aménagement, de la densité de population, de la densité d'offre touristique...
- ➔ **L'échantillonnage des lieux d'enquête** : les enquêtes doivent être menées à proximité immédiate d'un compteur automatique, mais comme il serait trop coûteux d'en réaliser à chaque compteur, une sélection de lieux est réalisée. Les sites d'enquêtes sont choisis pour être représentatifs de la diversité des environnements parcourus par le ou les itinéraires observés (urbain, péri-urbain, rural, touristique, non touristique), et ainsi, capter tous les types de clientèles possibles. Idéalement, on retient un site tous les 40 kilomètres.
- ➔ **L'échantillonnage des jours d'enquête** : l'enquête ne se déroule pas en continue sur l'année. Elle se déroule généralement de Pâques à la Toussaint sur une sélection de dates. Les dates sont choisies pour couvrir un maximum de type de périodes : semaine, week-end, pendant et hors vacances scolaires et/ou jours fériés et ponts.

#### 1.4.2. *De l'enquête aux résultats*

Passer des données collectées pendant l'enquête aux estimations de volume de fréquentation et de retombées économiques nécessite plusieurs étapes :

- **Redressement** : cette étape vise à corriger les biais de taux de réponse. Certaines catégories de cyclistes sont plus enclines à répondre à l'enquête (par exemple, les itinérants). Pour réaliser cette correction, on s'appuie sur les comptages manuels.
- **Extrapolation temporelle** : l'objectif est d'extrapoler les données collectées pendant quelques heures à la journée, puis à l'année. Cette étape utilise à la fois les données des comptages manuels et celles des comptages automatiques.
- **Extrapolation spatiale** : cette étape permet d'extrapoler les données collectées sur quelques points ou des itinéraires observés à l'ensemble de l'itinéraire ou du réseau. Ce travail s'appuie notamment sur un modèle gravitaire qui permet d'estimer la fréquentation potentielle via l'analyse de l'offre en lieux touristiques et de la population sur une sélection de communes. Ce modèle, à l'image des modèles conçus pour les infrastructures de transport, prend en compte la distance entre le lieu d'observation et le lieu d'hébergement ou de résidence du cycliste. Plus ce lieu est proche, plus le potentiel de fréquentation sera élevé et vice-versa.

#### 1.5. *Les principaux indicateurs produits*

Grâce à la méthode ÉVA-VÉLO, en plus des analyses sur les profils et comportements des cyclistes, différents indicateurs sont produits. Il s'agit de :

- ➔ **L'estimation du nombre de sorties cyclistes** (par abus de langage, estimation du nombre de cyclistes) par grand type : itinérants, touristes en séjour et excursionnistes
- ➔ **L'estimation de la retombée économique de l'itinéraire.** Quatre niveaux de retombées différents sont calculés.
  - La retombée de niveau 1 : **la retombée primaire de l'itinéraire.** Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes sur l'itinéraire (donc hors kilomètres parcourus en dehors de l'itinéraire dans le cadre de boucles), pondéré par le poids du vélo dans le choix de la destination.
  - La retombée de niveau 2 : **la retombée de l'itinéraire.** Elle correspond à la retombée de niveau 1 sans la pondération par le poids du vélo dans le choix de la destination.

- La retombée de niveau 3 : **la 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 quel que soit le poids du vélo dans le choix de la destination.
- La retombée de niveau 4 : **la retombée du séjour.** 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 pour les touristes, l'extrapolation à l'ensemble de leur séjour, en fonction de la fréquence de la pratique du vélo pendant leur séjour.

➔ **L'estimation des externalités** liées à la fréquentation

- L'impact en économie de dépenses de santé
- L'impact environnemental (l'impact positif généré par le report des kilomètres parcourus sur le vélo au lieu de la voiture)
- L'impact pour l'industrie du vélo

## 2. Explication de l'agrégation

L'étude produite à l'échelle de La Vélomaritime repose sur une particularité. Celle-ci n'a pas été menée en une seule fois pour l'ensemble de l'itinéraire mais repose sur l'agrégation de 4 études :

Étude	Année du terrain	Porteur	Bureau d'étude
Bretagne	2023	Tourisme Bretagne	Inddigo / Symetris
Normandie	2023	Normandie Tourisme	Inddigo / Symetris
Baie de Somme	2023	Syndicat mixte de Baie de Somme	Inddigo / Symetris
Eurocyclo	2021 et 2022	Les partenaires du projet dont la Communauté Urbaine de Dunkerque, La Tangente pour le département du Nord, le Département du Pas-de-Calais et Somme Tourisme	BVA

Ces études ont toutes été conduites en utilisant la méthode ÉVA-VÉLO. Néanmoins plusieurs points sont à avoir en tête pour les analyses :

- La temporalité était différente entre le nord de l'itinéraire et le reste avec un contexte sanitaire et économique qui diffère et peut impacter les types de clientèles présents, ainsi que les dépenses moyennes des cyclistes.
- Le questionnaire a légèrement évolué entre 2020 et 2023 pour tenir compte des retours du terrain et des besoins complémentaires d'information.
- L'enquête produite sur le périmètre de la Baie de Somme a permis d'obtenir l'ensemble des informations sur le profil et les comportements des cyclistes, ainsi que le redressement des données mais pas l'extrapolation de celles-ci.

Considérant ces différents points plusieurs étapes ont été nécessaires pour produire les données à l'échelle de l'itinéraire.

- **Collecte** des différentes bases de données et projets cartographiques auprès des partenaires.
- **Réconciliation des bases** : en partie en raison des différences entre les questionnaires, mais aussi, bien qu'un fichier type et un catalogue des variables aient été définies dans le cadre de la rédaction de la méthode, les bases de données produites diffèrent légèrement selon les études. Il a donc été nécessaire de réaligner les différents champs pour pouvoir agréger les bases entre elles.
- **Calculs complémentaires** : les données collectées en Baie de Somme ont été extrapolées pour pouvoir être agrégées aux autres données.

## 2.1. Réconciliation des bases

Bien qu'utilisant toutes la même méthode, les 4 enquêtes s'appuient en réalité sur 3 questionnaires qui diffèrent légèrement ([cf. annexe 1](#)). Lors de l'étape de réconciliation, il a donc été nécessaire de prendre en compte ces différences en harmonisant la saisie, en fusionnant certains items de réponses...

Outre la problématique des questionnaires qui diffèrent, certains champs ont été ajoutés à la base pour permettre des analyses complémentaires sur le type de vélo, l'âge des cyclistes...

Enfin, avant l'analyse un complément de nettoyage a été effectué et une partie des questions ouvertes retraitées pour en permettre l'exploitation.

À titre d'exemple :

- Sur le volet Eurocyclo, des interrogations sont apparues quant au mode de calcul de certains coefficients intervenant dans les estimations de fréquentation et de retombées. Afin d'assurer une cohérence à l'échelle de

l'itinéraire, les coefficients ont été recalculés. Il est donc possible que certains résultats diffèrent de ce qui a pu être publié dans le cadre du projet.

- Sur les études menées en 2023, la distance en transport le jour de la sortie a fait l'objet d'une demande de complément de données à Indigo. Les non-réponses à cette question avaient la valeur 0 d'affectée ce qui faussait les analyses. Là aussi, les analyses produites dans le cadre de l'étude agrégée sur La Vélomaritime peuvent donc différer légèrement de ce qui a été publié dans le cadre des études locales.
- Les études Bretagne et Normandie se superposaient sur une petite partie à proximité du Mont-Saint-Michel. Les informations ont été dédoublonnées pour l'analyse à l'échelle de l'itinéraire.

## 2.2. Calculs complémentaires

L'étude menée sur le périmètre de la Baie de Somme n'incluait pas le volet d'extrapolation des données collectées, difficile à conduire pour un linéaire restreint. Il a donc fallu procéder à cette extrapolation. Pour cela plusieurs hypothèses ont été étudiées et testées. Le choix retenu a été d'extrapoler les données de la Baie de Somme en utilisant les ratios d'un tronçon normand aux caractéristiques similaires (Mont-Saint-Michel – Romagny). Les résultats obtenus sont, sans doute, légèrement sous-évalués mais sont ceux qui semblent les plus cohérents compte-tenu des données de comptages automatiques et des résultats des tronçons précédents et suivants.

## 3. Le découpage de l'itinéraire

Dans le cadre des 4 études qui composent l'enquête sur La Vélomaritime, un travail préalable sur le tracé de l'itinéraire a été réalisé. Les informations issues de l'Observatoire national des véloroutes, porté par Réseau vélo et marche, ont été amendées suite à une série d'échanges entre les bureaux d'études et les collectivités (Régions, Départements, Métropole...). Le tracé a ensuite été simplifié pour ne conserver qu'un tracé unique, comme par exemple en cas de dédoublonnement pour respect des sens de circulation. Les kilométrages de ces tracés simplifiés sont ceux qui sont utilisés pour calculer les différents ratios de fréquentation et de retombées économiques, ainsi que les ratios au km qui sont présentés dans ce rapport.

Les linéaires retenus sont les suivants :

Région	Département	Longueur (en km)
Bretagne	Finistère	75
	Côtes-d'Armor	271
	Ille-et-Vilaine	72
<b><i>Sous-total Bretagne</i></b>		<b>419</b>
Normandie	Manche	361
	Calvados	227
	Eure	8
	Seine-Maritime	177
<b><i>Sous-total Normandie</i></b>		<b>773</b>
Hauts-de-France	Somme	80
	Pas-de-Calais	136
	Nord	48
<b><i>Sous-total Hauts-de-France</i></b>		<b>264</b>
<b>Total itinéraire</b>		<b>1 456</b>

*Fig. 3 : Les linéaires observés par département et région*

L'ensemble du linéaire a ensuite été découpé en sections homogènes en se basant sur différents critères : le type de voie (voies-vertes, route partagée à faible trafic...), la population et les lits touristiques dans le fuseau de l'étude, l'intérêt paysager et patrimonial, l'existence de pôles générateurs de trafic quotidien... Cette segmentation aboutit au découpage de l'itinéraire en 327 sections allant de 262 m à 28,4 km.

Ces sections sont regroupées en 14 tronçons.

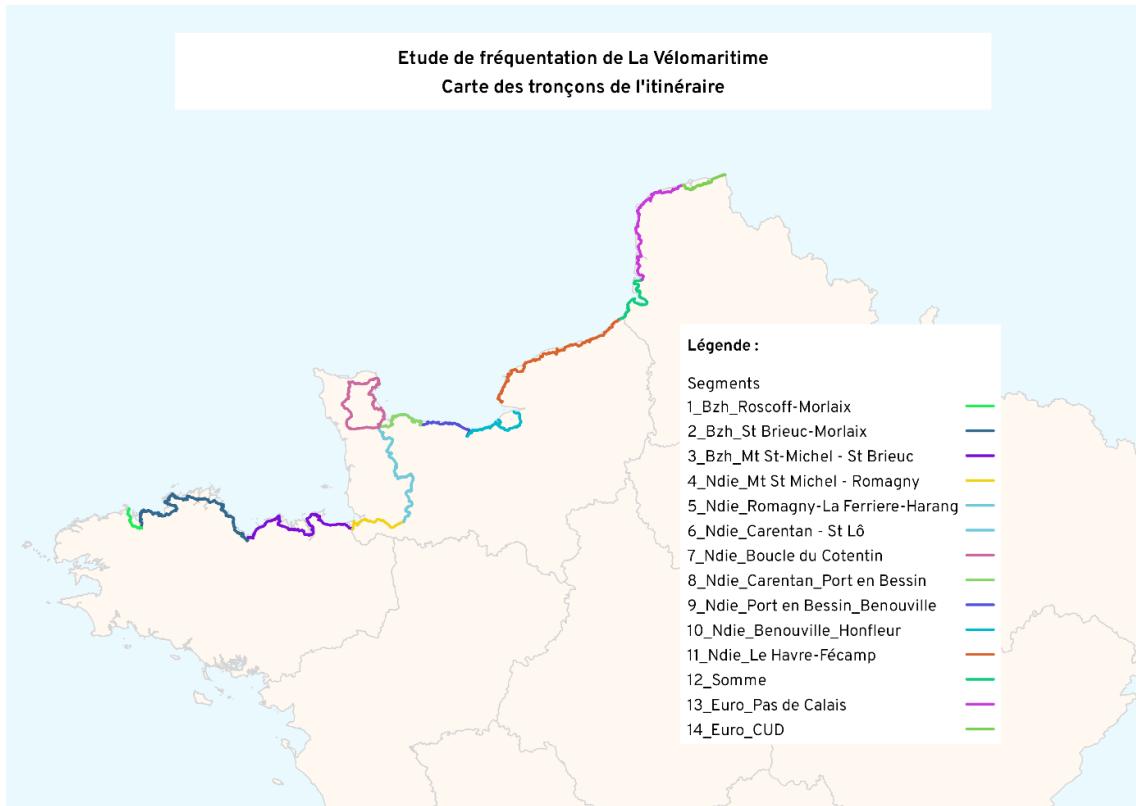


Fig. 4 : Carte des tronçons de l'itinéraire

#### 4. Le dispositif d'enquête

L'enquête s'appuie sur un réseau de 60 compteurs automatiques implantés sur l'ensemble de l'itinéraire et 32 sites d'enquêtes.



Fig. 5 : Carte de l'implantation des compteurs et des sites d'enquête

Les différentes études ont permis d'organiser, au total, 79 journées d'enquêtes d'avril à novembre. Durant ces journées, 2 742 questionnaires ont été collectés et 1 769 interviews brèves réalisées, représentant respectivement 4 733 et 3 306 cyclistes.

Les journées d'enquête et volumes de questionnaires collectés se répartissent de la façon suivante :

Région	Nb de sites	Nb de jours d'enquête	Nb de questionnaires
Bretagne*	6	13	311
Normandie	16	30	1 095
Hauts-de-France	10	36	1 336
<b>Total itinéraire</b>	<b>32</b>	<b>79</b>	<b>2 742</b>

(\*) Contrairement aux autres régions, les départements n'ont pas abondé à l'enquête pour obtenir des résultats départementaux. Ce qui explique le nombre de jours d'enquête et de questionnaires collectés moins important.

À noter que la répartition par tronçon est assez hétérogène, avec de 14 à 704 questionnaires collectés selon les tronçons. Les analyses à cette échelle sont donc à considérer avec précaution, voire à éviter.

Au total, pendant les journées d'enquêtes ce sont près de 22 000 personnes qui ont été comptabilisées. Il s'agit à 75 % de cyclistes. Les 25 % restants sont principalement des piétons ou des joggers (19 %).

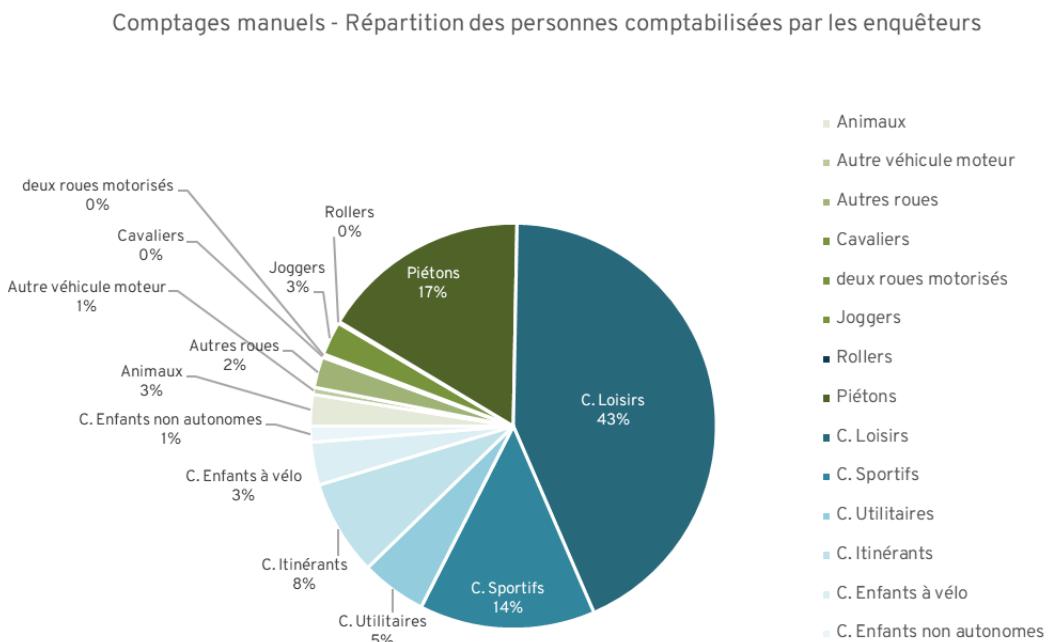


Fig. 6 : Répartition des usagers comptabilisés sur les sites d'enquête

## 5. Les étapes du redressement et de l'extrapolation

Comme expliqué au [paragraphe 1.4.2](#), l'obtention des résultats se fait par étapes de façon à redresser les données pour corriger les biais d'enquête, puis extrapoler les résultats à l'ensemble de l'enquête.

Répartition des catégories de pratique suivant les différents redressements et extrapolations

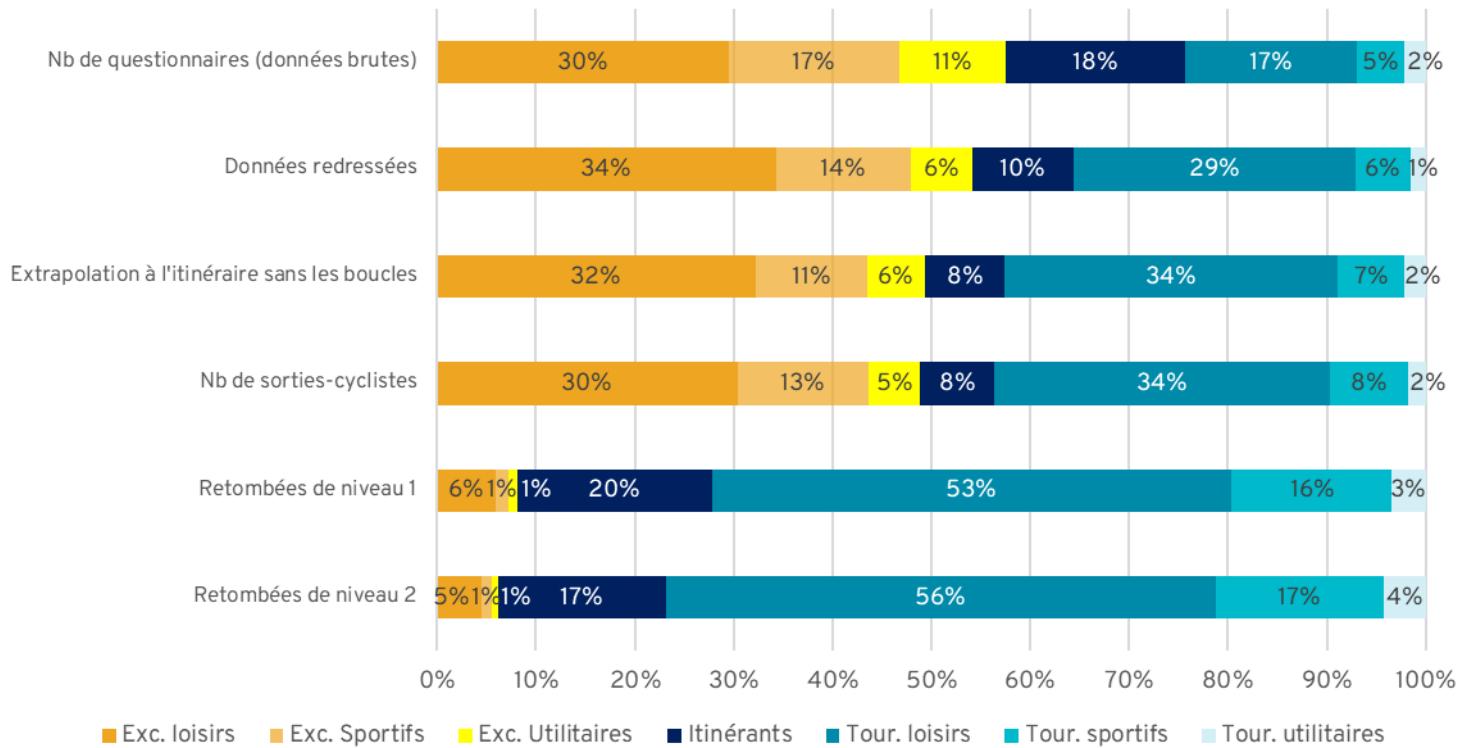


Fig. 7: Répartition des effectifs et retombées selon les étapes de redressement et extrapolation

Le graphique montre bien les effets des différentes étapes de calcul. Ainsi :

- **2 742 questionnaires ont été collectés** sur l'itinéraire durant l'ensemble des journées d'enquêtes. Parmi eux, 18 % provenaient de cyclistes itinérants. L'ensemble de ces questionnaires représentent 4 733 cyclistes car un questionnaire peut être rempli par un ou plusieurs cyclistes.
- Les données sur les **16 426 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 personnes composant les groupes de répondants. Ainsi, les cyclistes 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 29 %.

- **Le volume extrapolé à l'itinéraire sans les boucles** correspond au nombre de cyclistes circulant sur l'itinéraire, sans prise en compte du poids que représente les kilomètres parcourus en dehors de l'itinéraire dans le cadre de boucles. 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'1,6 million de cyclistes. C'est à partir de cette variable que l'ensemble des analyses de profils et de comportements sont réalisées.
- **Le volume de sorties extrapolé (nombre de sorties-cyclistes)** correspond à une estimation issue de la reconstitution du nombre de cyclistes effectivement passés sur La Vélomaritime quel que soit leur parcours. Il est calculé en intégrant les kilomètres réalisés, par exemple, dans le cadre d'une « boucle » incluant une partie de La Vélomaritime. Le volume s'élève alors à près de 2,2 millions de sorties de cyclistes circulant sur tout ou partie de l'itinéraire.
- **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 minimalistre et qui s'élève pour La Vélomaritime à 36,4 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 pour La Vélomaritime à un peu plus de 47,7 millions d'euros (32 800 €/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.

À noter que l'on observe une bonne stabilité de la répartition des volumes (questionnaires, sorties...) entre les différentes catégories de cyclistes, mais on constate une inversion de leurs poids 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.

## Partie 2 : Les résultats de l'étude

### 1. Analyse de la fréquentation globale et par profil

#### 1.1. La fréquentation globale

Les 2,2 millions de sorties-cyclistes enregistrées sur l'itinéraire ne se répartissent pas de façon homogène. Comme on peut le voir sur la carte, ci-dessous, la fréquentation se densifie à l'approche des zones les plus touristiques, ainsi qu'à l'approche des grands pôles urbains et des intersections avec d'autres itinéraires.

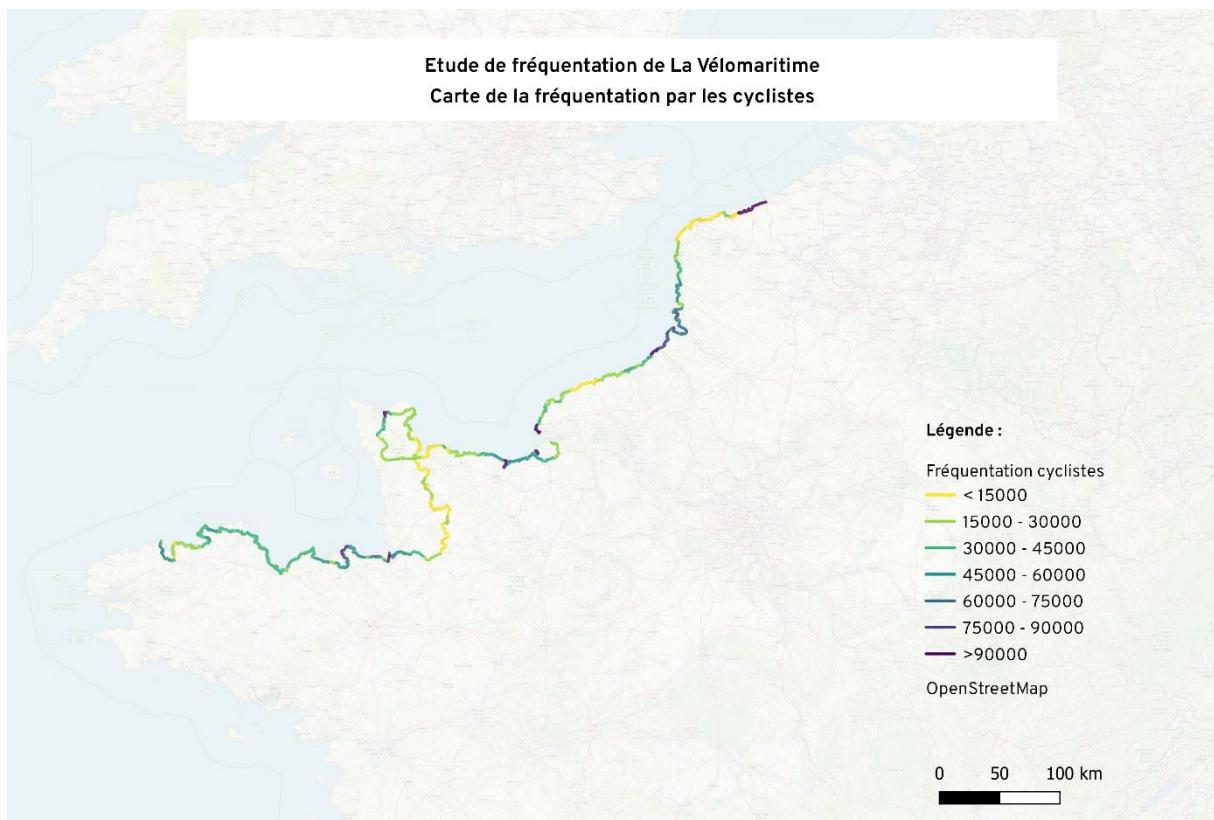


Fig. 8 : Carte de la fréquentation globale de La Vélomaritime

En effet, La Vélomaritime est un itinéraire connecté à de nombreuses véloroutes et l'on peut visualiser cet effet de réseau sur la carte, ci-dessous, qui intègre la fréquentation de l'ensemble des réseaux bretons et normands étudiés en 2023.

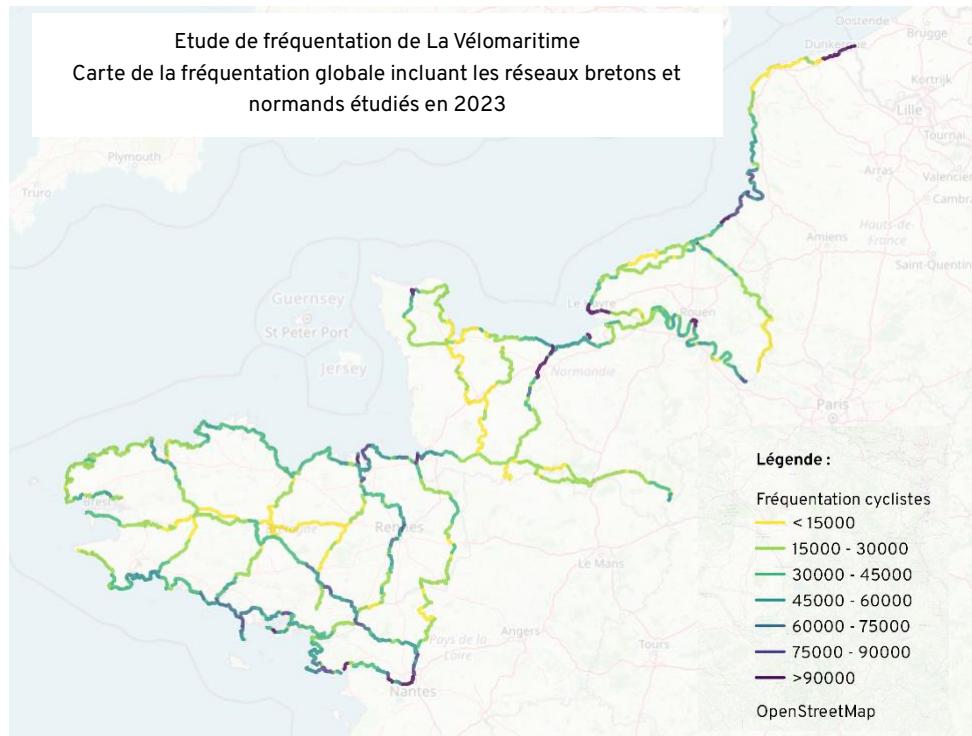


Fig. 9 : Carte de la fréquentation globale de La Vélomaritime et des réseaux connectés

L'hétérogénéité de la fréquentation selon les territoires traversés se visualise également en observant les fréquentations moyennes rapportées au linéaire étudiés par chaque territoire (Cf. tableau ci-après). On constate ainsi des variations du niveau de fréquentation allant de 1 à 6 entre les zones les moins fréquentées et les zones les plus fréquentées. Mais derrière cette variété du niveau de fréquentation se cachent des réalités très différentes. Il y a en effet 4 catégories de territoires :

- Ceux dont la fréquentation est tirée vers le haut par une pratique excursionniste importante (ex : le département du Nord)
- Ceux dont la fréquentation est tirée vers le haut par une pratique touristique en séjour importante (ex : les départements des Côtes-d'Armor, du Calvados, de la Somme)
- Ceux dont la fréquentation se situe dans la moyenne et ce pour l'ensemble des profils de cyclistes observés
- Ceux dont la fréquentation est en retrait par rapport à la moyenne

Territoire	Linéaires observés	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Total
Finistère	75	551	17	125	693
Côtes-d'Armor	271	775	173	970	1 918
Ille-et-Vilaine	72	57	116	259	432
<b>Sous-total Bretagne</b>	<b>419</b>	<b>610</b>	<b>135</b>	<b>694</b>	<b>1 439</b>
Manche	361	509	132	614	1 256
Calvados	227	947	109	1 096	2 153
Seine-Maritime	177	897	31	125	1 053
<b>Sous-total Normandie*</b>	<b>773</b>	<b>721</b>	<b>100</b>	<b>638</b>	<b>1 459</b>
Somme	80	914	171	1 399	2 485
Pas-de-Calais	136	545	76	272	892
Nord	48	2 166	139	342	2 647
<b>Sous-total Hauts-de-France</b>	<b>264</b>	<b>952</b>	<b>116</b>	<b>626</b>	<b>1 694</b>
<b>Ens. de l'itinéraire</b>	<b>1 456</b>	<b>731</b>	<b>113</b>	<b>652</b>	<b>1 496</b>

Fig. 10 : Reconstitution des ratios de fréquentation en sorties-cyclistes au km des différents territoires

(\* ) Le département de l'Eure n'est pas représenté dans le tableau car le linéaire y est très faible et les indicateurs seraient peu représentatifs.

## 1.2. La fréquentation par les itinérants

À l'image de la fréquentation globale, les 165 000 sorties-cyclistes par an réalisées par les itinérants sur La Vélomaritime ne se répartissent pas uniformément sur l'itinéraire : les niveaux de fréquentation au kilomètre varient de 1 à 10 selon les départements.

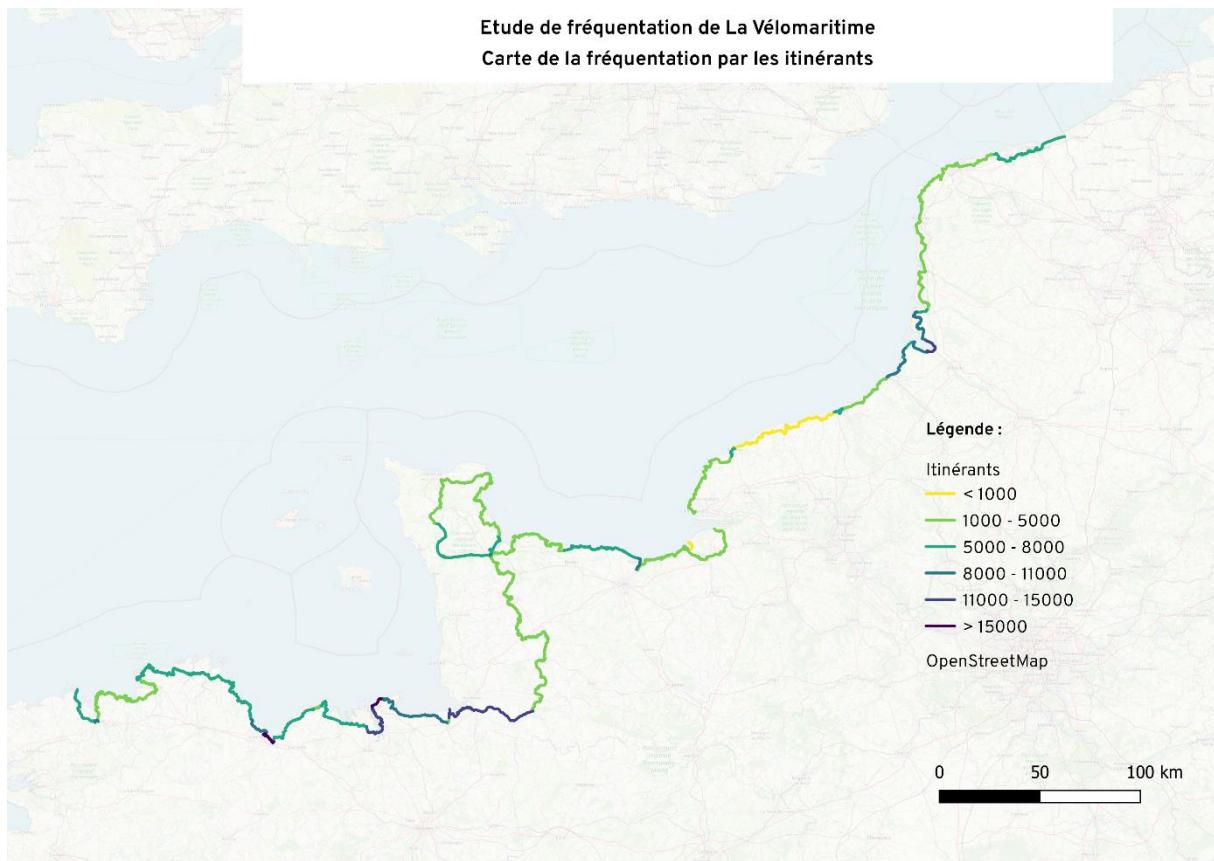


Fig. 11 : Carte de la fréquentation de La Vélomaritime par les itinérants

Deux zones tirent particulièrement leur épingle du jeu : celle qui s'étend des Côtes-d'Armor au Mont-Saint-Michel et celle de la Baie de Somme. Ces deux territoires sont à la fois des territoires très touristiques et des axes alimentés par différents itinéraires (Cf. le réseau breton représenté sur la carte ci-après et la véloroute de la Somme non présente sur la carte).

Comme pour la fréquentation globale, l'effet de réseau est visible sur la carte et l'on voit que les points d'intersection avec d'autres itinéraires sont des lieux de plus forte fréquentation (ex : jonctions avec La Vélodyssée, La Véloscénie...). On identifie également une préférence des itinérants pour le passage par la véloroute du Lin plutôt que la section littorale de La Vélomaritime entre Fécamp et Pourville-sur-Mer (Cf. carte ci-après).

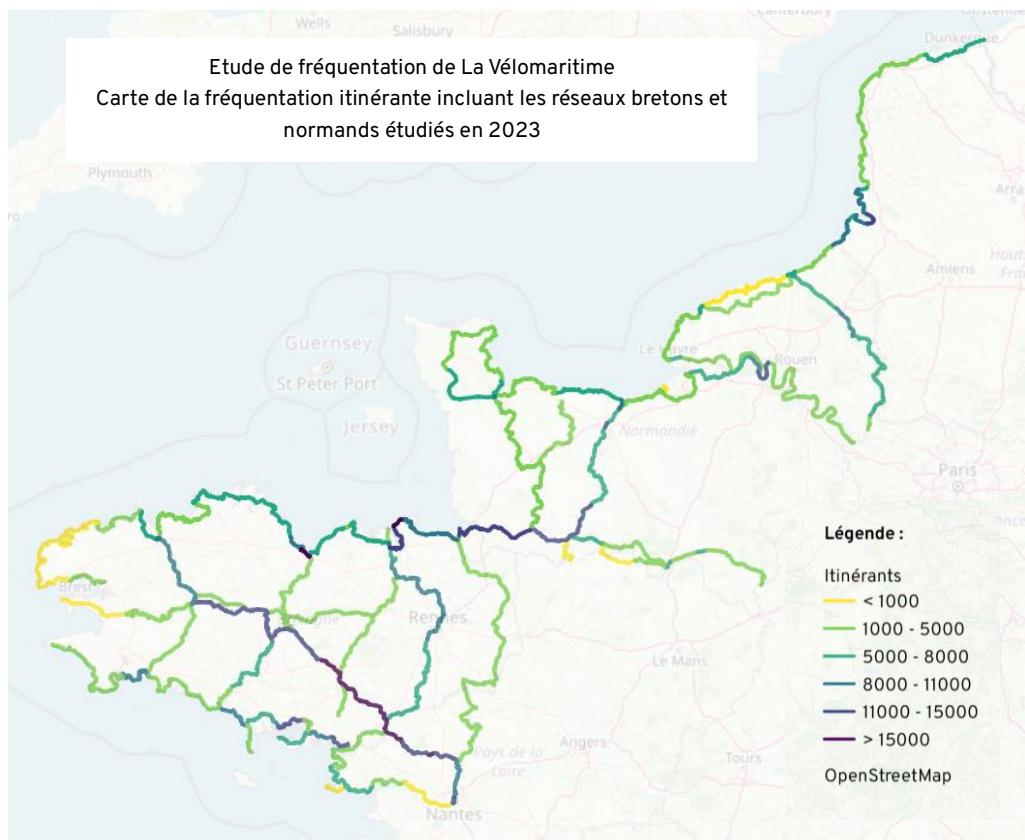


Fig. 12 : Carte de la fréquentation par les itinérants de La Vélomaritime et des réseaux connectés

### 1.3. La fréquentation par les touristes en séjour

La fréquentation par les touristes en séjour s'élève à près de 950 000 sorties-cyclistes. Une fois de plus la répartition sur l'itinéraire n'est pas homogène : les niveaux de fréquentation au kilomètre varient de 1 à 11 selon les départements. Les touristes en séjour sont surtout présents sur la partie bretonne de l'itinéraire, et en particulier de Fréhel au Mont-Saint-Michel. On les trouve également en nombre entre Arromanches et Honfleur, puis entre Dieppe et Berck pour la traversée de la Baie de Somme.



Fig. 13 : Carte de la fréquentation de La Vélomaritime par les touristes en séjour

#### 1.4. La fréquentation par les excursionnistes

La fréquentation par les excursionnistes s'élève à plus de 1,06 million de sorties-cyclistes. Encore plus que pour les autres profils de cyclistes, la fréquentation des excursionnistes se concentre dans des zones précises : à l'approche des grands centres urbains (Dunkerque, Le Havre) et des zones touristiques. On observe d'importants écarts du niveau de fréquentation. Le ratio d'excursionnistes au kilomètre varie de 1 à 38 selon les départements, avec une fréquentation importante dans le département du Nord liée à la fois à une forte pratique de loisirs et une pratique utilitaire.



Fig. 14 : Carte de la fréquentation de La Vélomaritime par les excursionnistes

## 2. Profils et comportements des cyclistes

### 2.1. Une clientèle de loisirs prépondérante

Parmi les 2,2 millions de cyclistes, on retrouve **pour moitié des touristes et des excursionnistes**. Les touristes ont un poids important mais comparable à d'autres itinéraires en littoral ou zones touristiques.

**Les 51 % de touristes se répartissent entre touristes en séjour (44 % des cyclistes) et itinérants (8 %).** Le poids des itinérants peut paraître faible, mais c'est en réalité un beau résultat car, en volume, ils représentent près de 165 000 cyclistes. **Un chiffre qui place l'itinéraire dans le top 5 des itinéraires étudiés entre 2021 et 2023**, et ce juste, derrière les poids lourds de l'itinérance (La Vélodyssée, La Loire à Vélo, Le Canal des 2 mers à vélo et la ViaRhôna) qui sont des itinéraires plus anciens (ouverts entre 1996 et 2013, contre 2021 pour La Vélomaritime).

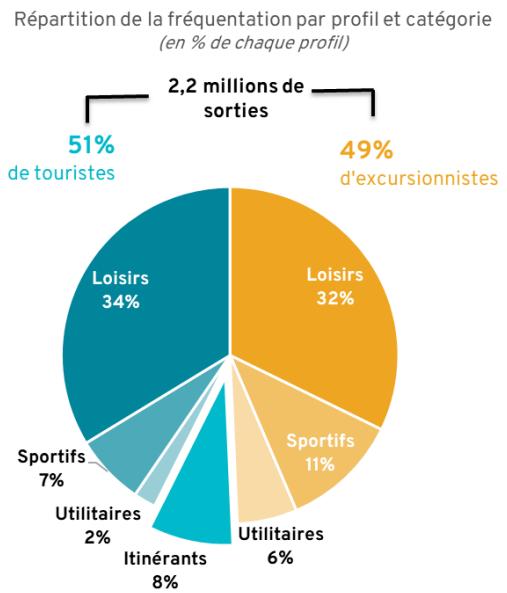


Fig. 15 : Fréquentation par profil et catégorie

La répartition par profil selon les régions diffère peu de la moyenne de l'itinéraire pour la Bretagne et la Normandie. En Hauts-de-France, a contrario, le poids des excursionnistes y est plus important que la moyenne (56 % contre 49 %) et le poids des touristes en séjour plus faible (37 % contre 44 %).

Côté type de pratique, les pratiques de loisirs qu'elles soient en tourisme ou en excursion représentent 66 % du total. Les sportifs, quant à eux, atteignent 18 % du total et les utilitaires 8 %.

## 2.2. Des cyclistes principalement Français

Qu'ils soient touristes ou excursionnistes, **les Français représentent 82 % des cyclistes**. Bien sûr la répartition est très différente pour les excursionnistes (99 %) et les touristes (66 %).

### 2.2.1. *Origine des excursionnistes*

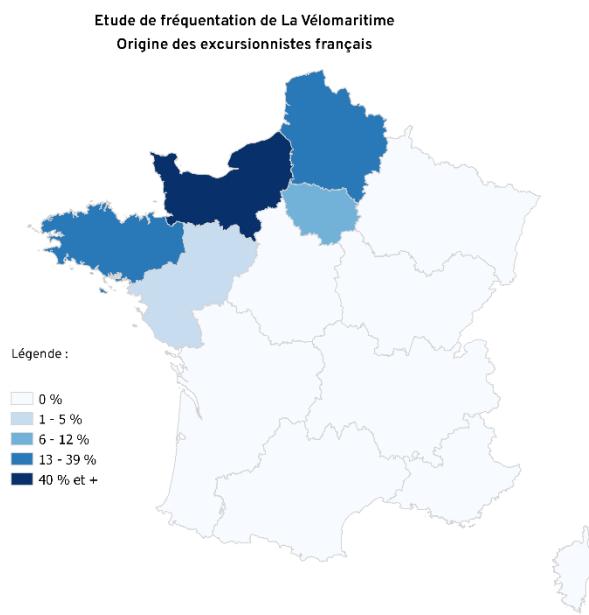


Fig. 16 : Origine des excursionnistes français

**Les excursionnistes sont quasi-exclusivement français.** Les quelques étrangers sont originaires de Belgique et sont surtout présents à l'approche de la frontière.

En ce qui concerne les Français, il s'agit de clientèles originaires des régions traversées par l'itinéraire ou de régions proches (Île-de-France, Pays de la Loire).

Pour être plus précis, **les habitants des départements présents sur l'itinéraire représentent 90 % des cyclistes excursionnistes français**.

### 2.2.2. *Origine des touristes*

Pour les touristes (touristes en séjour et itinérants confondus), la tendance est un peu différente. Même si les Français sont prépondérants et représentent les 2/3 des touristes. **L'itinéraire attire 34% d'étrangers**. Avec en premier lieu des Allemands et des Belges et dans une moindre mesure des Néerlandais et des Britanniques.

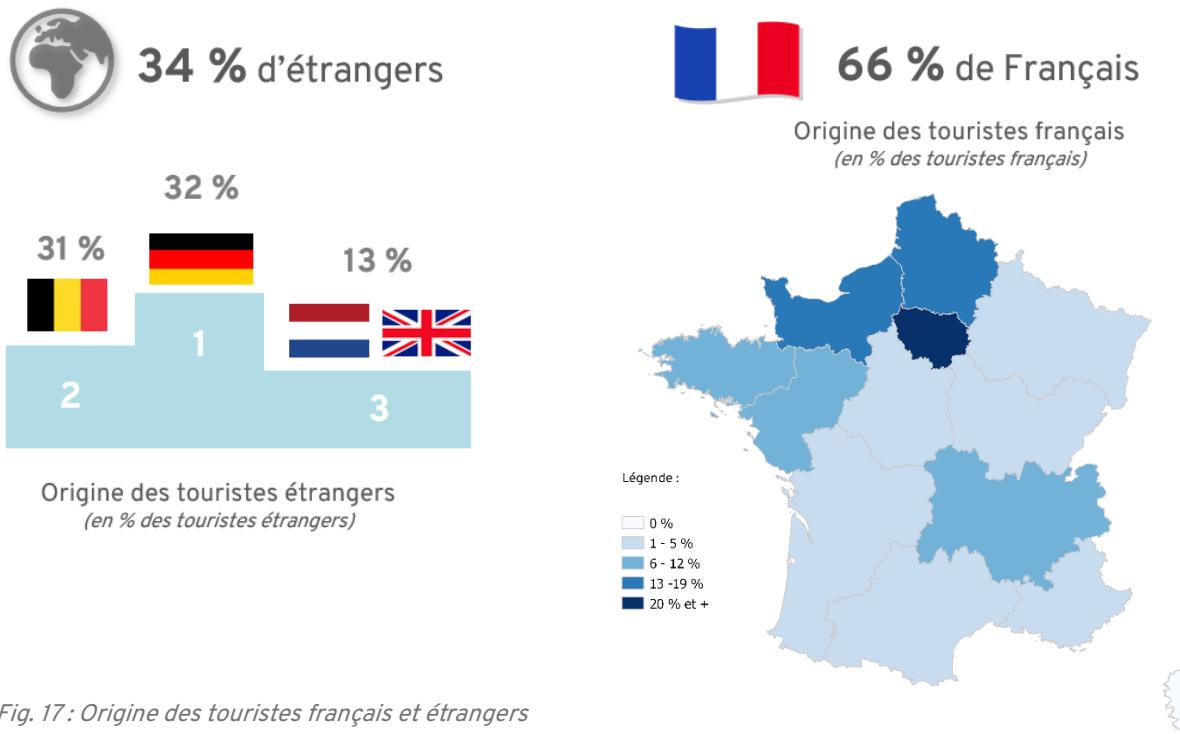


Fig. 17: Origine des touristes français et étrangers

**Pour les Français, il s'agit principalement de clientèles issues des territoires traversés ou proches comme l'Île-de-France ou les Pays de la Loire. Une mention particulière pour les habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes qui sont très actifs et que l'on retrouve sur différentes études vélo (comme celle de la Normandie par exemple).**

Il y a globalement peu de différence entre l'origine du touriste moyen et celle des itinérants, si ce n'est sur les pays de provenance. En effet, pour les itinérants Britanniques, Suisses et Allemands trustent le podium ([Cf. focus itinérants](#)).

### 2.3. Profil socio-démographique des cyclistes

#### 2.3.1. Une majorité de seniors

**Les 50 ans et plus représentent le cœur de la clientèle qui fréquente l'itinéraire (64 % des cyclistes).** Le poids de cette catégorie y est plutôt plus élevé que pour les autres itinéraires étudiés ces dernières années. Les clientèles plus jeunes sont malgré tout présentent mais dans de moindres proportions : 23 % de 25-49 ans et 13 % de moins de 24 ans.

On peut également souligner que la clientèle étrangère est plus âgée : 74 % ont 50 ans ou plus contre 61 % pour les Français.

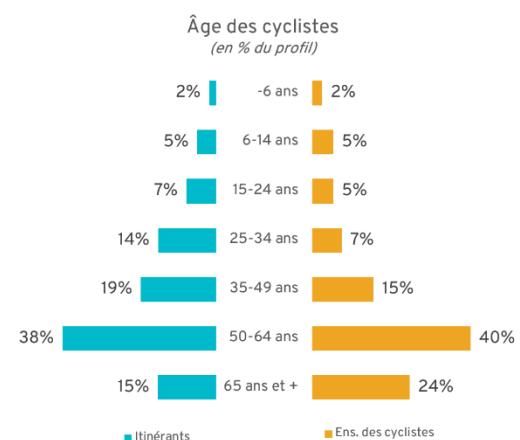


Fig. 18 : Répartition des cyclistes par tranches d'âge

A contrario, les cyclistes itinérants sont plus jeunes que la moyenne. Même si les seniors représentent plus de la moitié des itinérants (53 %) c'est 11 points de moins que pour la moyenne des cyclistes présents sur l'itinérants. Quant à elle, la classe des 25-49 ans y est plus représentée (+10 points par rapport à la moyenne).

Âge des cyclistes	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Moins de 6 ans	3%	2%	2%	2%
6 - 14 ans	6%	5%	5%	5%
15 - 24 ans	4%	7%	6%	5%
25 - 34 ans	7%	14%	7%	7%
35 - 49 ans	18%	19%	12%	15%
50 - 64 ans	37%	38%	43%	40%
Plus 65 ans	26%	15%	25%	24%
Total	100%	100%	100%	100%

Fig. 19 : Tableau de la répartition des cyclistes par classe d'âge et par profil

### 2.3.2. *Retraités, cadres et employés aux avant-postes*

En cohérence avec leur âge moyen, les cyclistes présents sur La Vélomaritime sont avant tout des retraités (34 %), suivis par des cadres (23 %) et des employés (17 %).

La pratique de l'itinérance attire davantage les cadres. Ils représentent 37 % des itinérants contre 23 % de l'ensemble des cyclistes.

Répartition des cyclistes par CSP (en % des cyclistes)

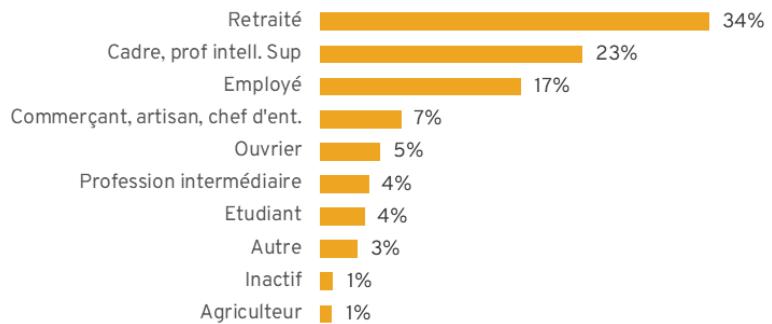


Fig. 20 : Répartition des cyclistes par CSP

CSP	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Agriculteur	1%	0%	1%	1%
Autre	4%	3%	2%	3%
Cadre, prof intell. Sup	21%	37%	22%	23%
Commerçant, artisan, chef d'ent.	8%	4%	7%	7%
Employé	17%	17%	18%	17%
Etudiant	2%	4%	5%	4%
Inactif	1%	2%	1%	1%
Ouvrier	5%	2%	6%	5%
Profession intermédiaire	2%	9%	5%	4%
Retraité	37%	21%	33%	34%
Total général	100%	100%	100%	100%

Fig. 21 : Tableau de la répartition des cyclistes par CSP et par profil

## 2.4. Des cyclistes expérimentés

Les cyclistes qui parcourent La Vélomaritime sont des cyclistes plutôt expérimentés, et en particulier les itinérants. Cela se traduit notamment par une pratique régulière aux beaux jours et une utilisation de grands itinéraires pour des balades ou de l'itinérance.

### 2.4.1. Pratique du vélo dans l'année

61 % des cyclistes fréquentant La Vélomaritime pratiquent le vélo de façon régulière aux beaux jours (tous les jours à plusieurs fois par semaine). Ce niveau de pratique varie de 55 % pour les touristes en séjour à 66 % pour les excursionnistes.

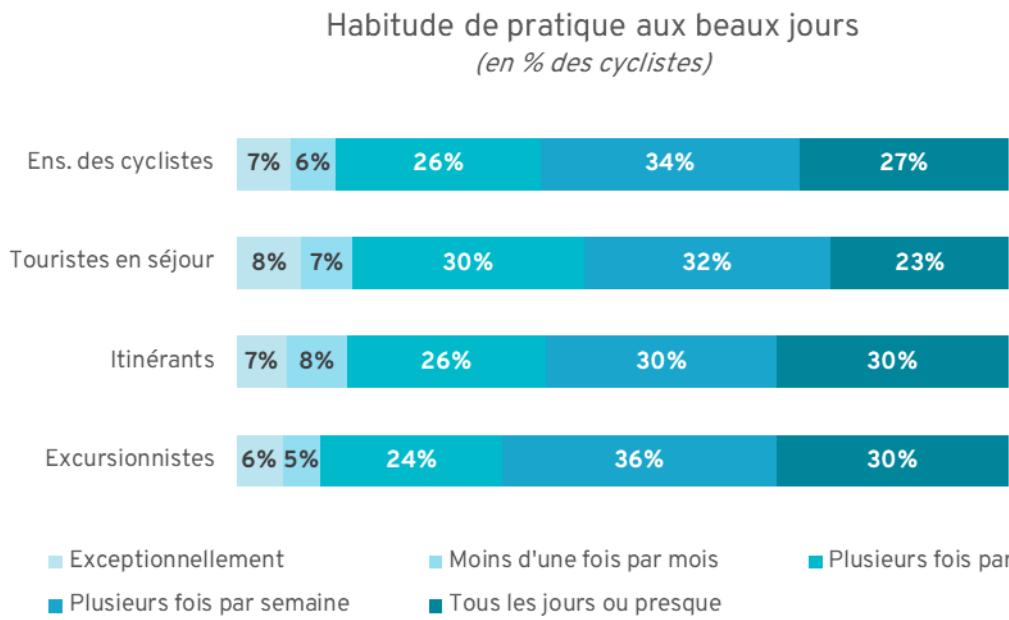


Fig. 22 : Pratique habituelle du vélo aux beaux jours par profil

#### 2.4.2. Pratique sur un grand itinéraire

Près d'un cycliste sur 6 a déjà pédalé sur un grand itinéraire pour une balade ou de l'itinérance. Les cyclistes itinérants sont les plus expérimentés sur ce point : 79 % d'entre eux ont déjà parcouru un ou plusieurs grands itinéraires contre 45 % des touristes en séjour.

Mais quels itinéraires ont-ils déjà expérimentés ? 25 % des cyclistes ont déjà eu l'occasion de circuler sur La Vélomaritime contre seulement 7 % des itinérants.

Quand ils ont déjà parcouru d'autres itinéraires, il s'agit principalement de La VéloDyssée, La Loire à Vélo et de la ViaRhôna pour les itinérants, auxquels ont peu ajouter le Canal de Nantes à Brest, le Canal des 2 mers à Vélo et La Vélo Francette pour l'ensemble des cyclistes.

Pratique sur un grand itinéraire	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Aucun	38%	21%	55%	44%
Cet itinéraire et je reviens	33%	7%	20%	25%
Un ou des autres itinéraires	44%	84%	34%	43%

Fig. 23 : Pratique d'un grand itinéraire par profil

#### 2.4.3. *Les itinérants et la pratique de l'itinérance à vélo*

Les itinérants sont des cyclistes expérimentés de par une pratique du vélo habituels aux beaux jours et une connaissance des grands itinéraires. Mais ils sont également des itinérants expérimentés. 8 itinérants sur 10 n'en sont pas à leur coup d'essai et ont déjà pratiqué le voyage à vélo.

La primo-itinérance est un peu plus développée en Normandie (23 % contre 19 % en moyenne) et en retrait en Hauts-de-France (11 %).

### 2.5. Des touristes qui viennent pour la pratique du vélo

#### 2.5.1. *La destination de séjour est choisie pour faire du vélo*

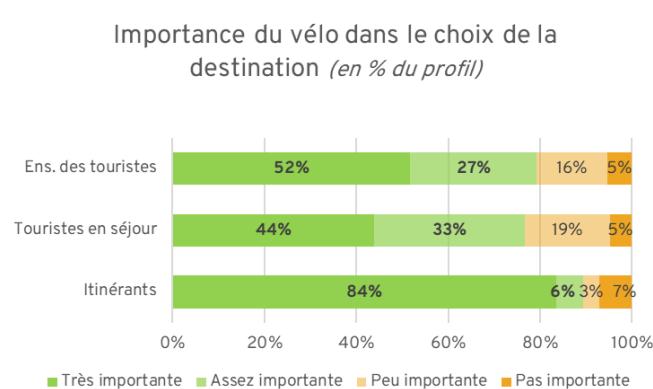


Fig. 24 : Importance du vélo dans le choix de la destination

Les touristes ne choisissent pas leur destination au hasard. Le vélo tient une place très importante ou assez important pour 79 % d'entre eux. Bien sûr, ce poids est plus important pour les itinérants (89 %) que pour les touristes en séjour (77 %).

#### 2.5.2. *Une pratique régulière pendant le séjour*

Les touristes choisissent leur destination pour pouvoir faire du vélo et concrétise leur souhait dans la pratique. En effet, près des 2/3 pratiquent tous les jours ou presque et 1/4 plusieurs fois pendant le soir. Une fois de plus, assez logiquement les itinérants sont les plus assidus mais les touristes en séjour sont également des pratiquants réguliers. Plus de la moitié d'entre eux pratiquent tous les jours ou presque et 30 % plusieurs fois pendant le séjour.

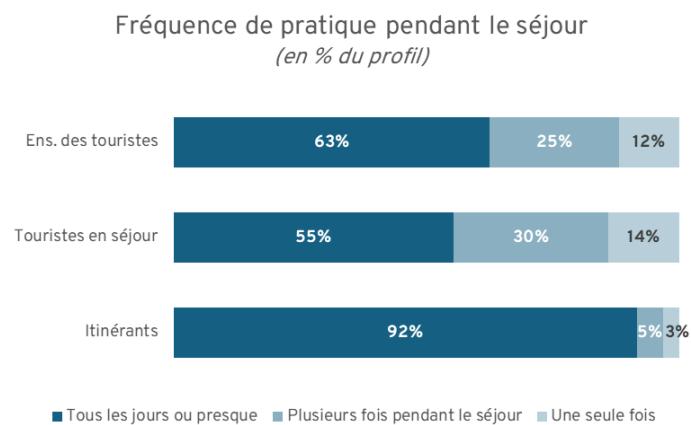


Fig. 25 : Fréquence de pratique pendant le séjour

## 2.6. Un itinéraire qui se pratique à plusieurs

### 2.6.1. En couple ou en groupe

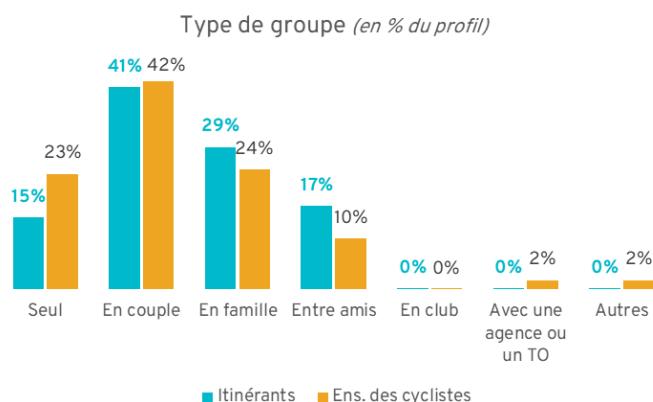


Fig. 26 : Répartition des cyclistes par type de groupe

Peu de pratique en groupe via des agences ou tour-opérateurs ont pu être détectées lors de l'enquête. Sur ce point, il peut y avoir un biais lié au calendrier d'enquête. Ces clientèles étant potentiellement moins nombreuses et présentes sur des jours particuliers, il est possible qu'elles n'aient pu être enquêtées.

### 2.6.2. Taille du groupe

**En moyenne, les groupes de cyclistes (hors cyclistes solitaires) sont composés de 3,6 personnes.** Une taille qui varie selon le profil du cycliste de 3,2 pour les itinérants à 3,9 pour les excursionnistes. Dans tous les cas, la taille médiane du groupe est de 2 personnes, ce qui démontre la prédominance du voyage en duo sur l'itinéraire. Ce type de voyage est particulièrement prégnant parmi les touristes en séjour dont les 2/3 voyagent à deux.

Globalement, les cyclistes qui pédalent sur La Vélomaritime sont plutôt en groupe (dans 77 % des cas en moyenne). Une situation qui est encore plus prononcée pour les itinérants. 85 % d'entre eux ne voyagent pas seuls.

**La sortie à vélo se fait plutôt en couple (42 % des cyclistes), en famille ou entre amis.**

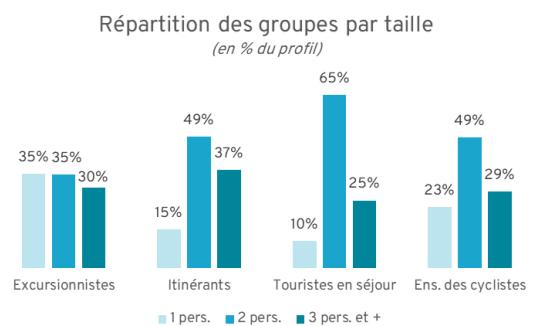


Fig. 27 : Répartition des cyclistes par taille de groupe

### 2.6.3. Présence d'enfants

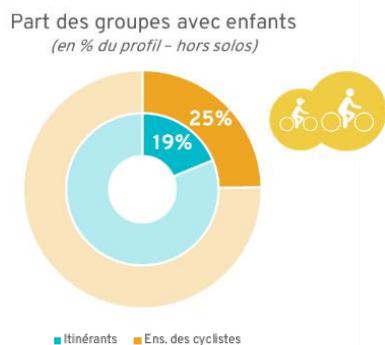


Fig. 28 : Part des groupes avec enfants

29 % des cyclistes voyagent en groupe de 3 personnes ou plus et 49 % pédalent à deux, mais combien pratiquent le vélo avec un ou plusieurs enfants ?

La réponse... **1 groupe sur 4 présent sur La Vélomaritime comprend au moins un enfant de moins de 15 ans.** Les itinérants sont un peu en retrait avec 19% des groupes avec enfants.

## 2.7. Les principales caractéristiques de la sortie

### 2.7.1. Type de trajet

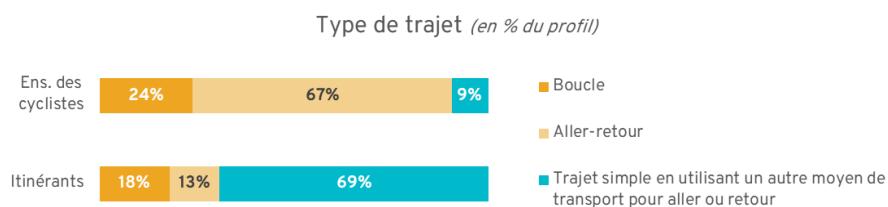


Fig. 29 : Répartition par type de trajets

La Vélomaritime se parcourt principalement en aller-retour. C'est le choix fait par 67 % des cyclistes. Mais c'est aussi un itinéraire qui s'intègre pleinement dans une offre de réseau ([Cf. carte de la fréquentation globale incluant les réseaux bretons et normands étudiés en 2023](#)), ce qui se traduit par un taux de boucle plutôt élevé (24 % des cyclistes).

Type de trajet	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Aller-retour	73%	13%	69%	67%
Boucle	23%	18%	26%	24%
Trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour aller ou retour	4%	69%	5%	9%
Total général	100%	100%	100%	100%

Fig. 30 : Type de trajet par profil de cyclistes

Les itinérants se distinguent par une pratique majoritaire en aller-simple (69 % des itinérants contre 9 % pour l'ensemble des cyclistes). Les excursionnistes, quant à eux, pédalent plus que la moyenne en aller-retour.

On observe également des différences de comportement en fonction de la catégorie de pratique. Les clientèles sportives se partagent entre aller-retour et boucles, les utilitaires, assez logiquement, pratiquent en aller-retour. Plus surprenant, les ¾ des cyclistes loisirs pédalent également en aller-retour. Le réseau de boucles proposé via les grands itinéraires ne correspond sans doute pas aux distances moyennes parcourues par ces clientèles. Une offre de boucles secondaires adossées à l'itinéraire serait de nature à allongée leur sortie et à irriguer le territoire.

Type de trajet	Itinérants	Loisirs	Sportifs	Utilitaires	Ens. des cyclistes
Aller-retour	13%	75%	51%	82%	67%
Boucle	18%	22%	40%	14%	24%
Trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour aller ou retour	69%	3%	9%	4%	9%
Total général	100%	100%	100%	100%	100%

Fig. 31 : Type de trajet par catégorie de cyclistes

La pratique en boucle n'est pas homogène sur l'itinéraire, comme en témoigne le tableau ci-dessous, donné à titre indicatif – le nombre de questionnaires collectés sur certains tronçons étant inférieur à 50.

Tronçons	Aller-retour	Boucle	Trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour aller ou retour	Total
<i>1_Bzh_Roscoff-Morlaix</i>	25%	70%	5%	100%
<i>2_Bzh_St Brieuc-Morlaix</i>	55%	38%	8%	100%
<i>3_Bzh_Mt St-Michel - St Brieuc</i>	77%	13%	10%	100%
<i>4_Ndie_Mt St Michel - Romagny</i>	64%	14%	22%	100%
<i>5_Ndie_Romagny-La Ferrière-Harang</i>	53%	22%	24%	100%
<i>6_Ndie_Carentan - St Lô</i>	80%	6%	14%	100%
<i>7_Ndie_Boucle du Cotentin</i>	51%	33%	16%	100%
<i>8_Ndie_Carentan_Port en Bessin</i>	79%	15%	6%	100%
<i>9_Ndie_Port en Bessin_Benouville</i>	77%	16%	7%	100%
<i>10_Ndie_Benouville_Honfleur</i>	70%	23%	6%	100%
<i>11_Ndie_Le Havre-Fécamp</i>	57%	33%	10%	100%
<i>12_Somme</i>	71%	21%	8%	100%
<i>13_Euro_Pas de Calais</i>	61%	26%	13%	100%
<i>14_Euro_CUD</i>	80%	14%	6%	100%
	67%	24%	9%	100%

(Attention : donné à titre indicatif – les tronçons en italiques grisées disposent de moins de 50 questionnaires)

Fig. 32 : Type de trajet par tronçon

### 2.7.2. Durée de sortie

Excepté les itinérants qui, par définition, voyagent sur plusieurs jours, les cyclistes sur La Vélomaritime ont plutôt des sorties courtes. 86 % des excursionnistes et ¾ des touristes en séjour pédalent à la demi-journée tout au plus. Quand on sait que plus les cyclistes passent de temps sur l'itinéraire, plus ils ont de chance de

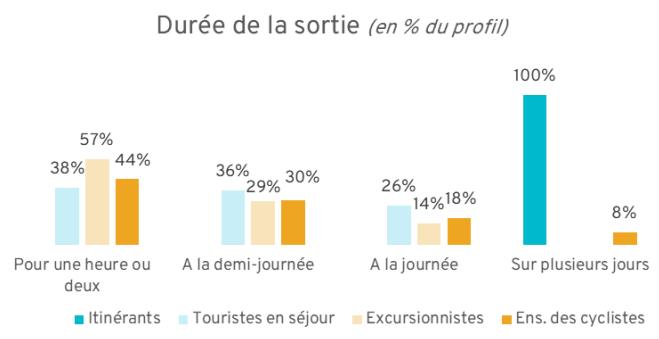
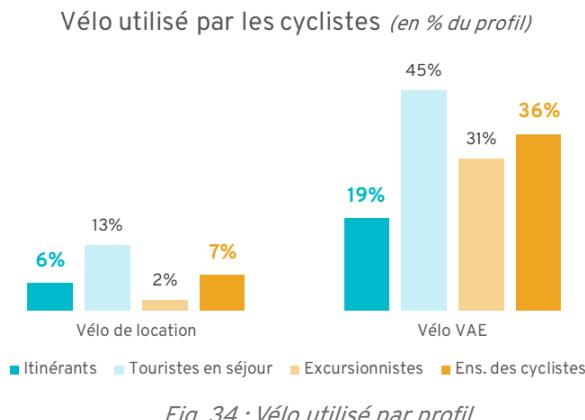


Fig. 33 : Durée de sortie par profil

consommer et de générer des retombées, on comprend qu'il y a un enjeu à les faire rester plus longtemps.

### 2.7.3. Type de vélo

À vélo oui, mais avec quel vélo ?



Globalement les cyclistes utilisent plutôt leur propre vélo ou un vélo prêté. Seuls 7% des cyclistes font appel à la location de vélo. Les cyclistes qui y ont le plus recours sont les touristes en séjour (13%).

Le faible taux de location parmi les itinérants représente un vrai enjeu sur l'intermodalité, et ce, d'autant

que la plupart d'entre eux, réalisent leur trajet en aller simple et utilisent le plus souvent un autre mode de transport pour l'autre trajet.

Possession du vélo utilisé	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Mon vélo	96%	92%	83%	90%
Vélo de prêt	2%	2%	3%	3%
Vélo de location	2%	6%	13%	7%

Fig. 35 : Détail de la possession du vélo par profil

Si 1/3 des cyclistes utilisent un VAE, là aussi c'est surtout parmi les touristes en séjour qu'ils sont les plus nombreux (45% contre 19% pour les itinérants).

Type de vélo utilisé	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Vélo musculaire	69%	81%	55%	64%
Vélo VAE	31%	19%	45%	36%

Fig. 36 : Détail du type de vélo par profil

### 2.7.1. *Distance parcourue pendant la sortie*



Fig. 37: Distances parcourues pendant la sortie

Sans étonnement, les itinérants pédalant à la journée, les **distances moyennes parcourues par ces derniers sont deux fois plus importantes** que celles de l'ensemble des cyclistes : 59 km en moyenne par jour contre 31 km pour la moyenne des cyclistes et 28 km pour les touristes en séjour ou les excursionnistes.

Outre le profil ou la catégorie de pratique, la **présence d'enfants dans le groupe est un autre élément qui impacte la distance parcourue** pendant la sortie. Ainsi, en présence d'enfants la distance moyenne, tous types de cyclistes confondus, perd 6 km pour atteindre 25 km par sortie (contre 32 km sans enfants). Ce phénomène n'épargne pas les itinérants dont la distance passe à 39 km avec enfants, contre 63 km sans enfants.

A contrario, l'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE) ou non, impacte peu les distances parcourues.

### 2.7.1. *Distance parcourue pendant le voyage (pour les itinérants seulement)*

En pédalant en moyenne 59 km par jour, les **itinérants parcourent plus de 800 km sur l'ensemble de leur voyage**, soit l'équivalent de plus de la moitié de La Vélomaritime. Cette moyenne masque, cependant, une disparité des pratiques, puisque la médiane se situe à 500 km et que seul 1/3 des itinérants parcourent 800 km ou plus.

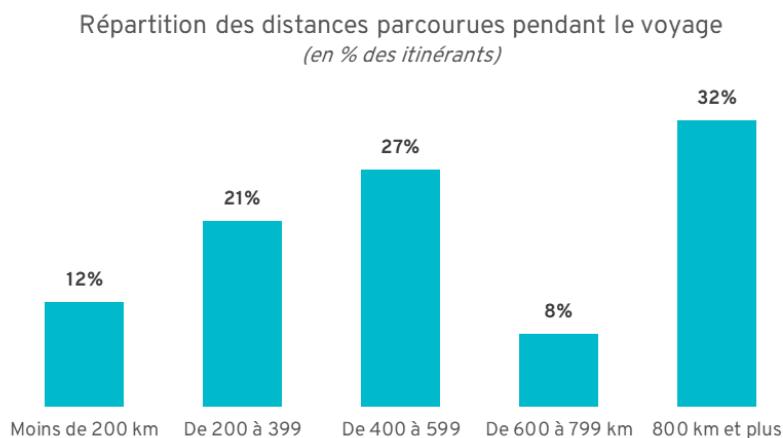


Fig. 38 : Distances parcourues par les itinérants pendant la totalité du voyage à vélo

## 2.7.2. Mode de transport

### → Voiture, camping-car et train pour accéder au territoire

Les touristes (itinérants et touristes en séjour confondus) utilisent fréquemment un autre mode que le vélo pour venir et repartir de la région avant de démarrer leur balade ou voyage à vélo. Seuls 7 % d'entre eux partent directement à vélo.

En réalité cette moyenne cache deux pratiques distinctes. D'un côté, les touristes en séjour, peu nombreux à venir directement à vélo (4 %) privilégient la voiture (59 %) et le camping-car (30 %). De l'autre, **les itinérants sont tout de même 21 % à partir de chez eux directement à vélo**. Et quand ce n'est pas le cas, **ils ont avant tout recours au train (44 %) ou à la voiture (33 %)**.

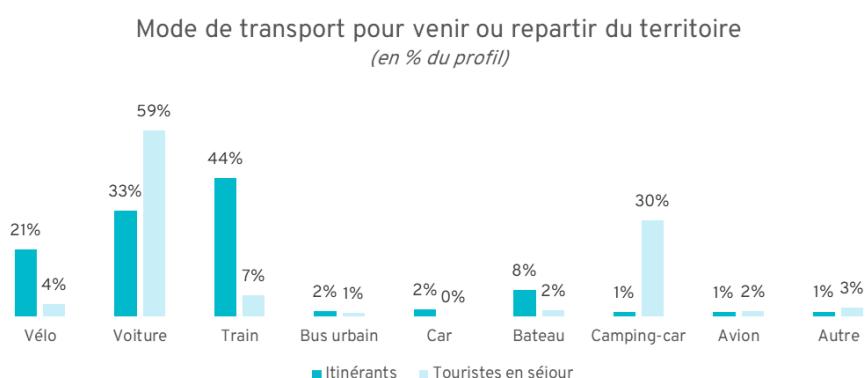


Fig. 39 : Mode de transport des touristes pour venir et repartir du territoire

### → Vélo, voiture et train pour accéder à l'itinéraire

**Le jour de la sortie, la plupart des cyclistes rejoignent l'itinéraire à vélo (68 %).** Lorsque ce n'est pas le cas, ils privilégient la voiture (20 % des cyclistes). Mais les comportements diffèrent selon le profil des cyclistes. Les excursionnistes utilisent la voiture (22 % d'entre eux). Les touristes en séjour, comme pour venir sur le territoire, sont partagés entre voiture (21 % d'entre eux) et camping-car (13 %). Et **les itinérants voyagent principalement en train (15 % d'entre eux)**.

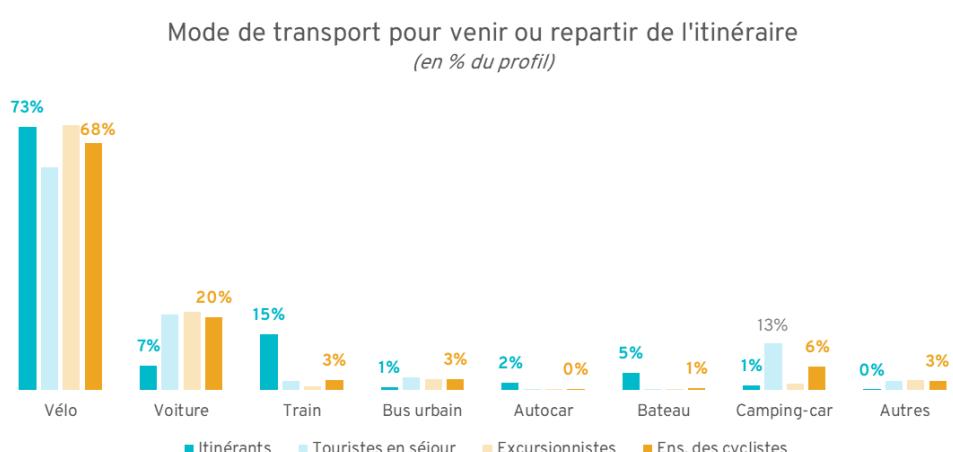


Fig. 40 : Mode de transport le jour de la sortie par

Le jour de la sortie l'accès direct à vélo est facilité car la plupart des cyclistes résident ou sont hébergés dans une zone proche de l'itinéraire. Ils parcourent en moyenne 21 km avant de rejoindre l'itinéraire mais 38 % se situent à moins de 1 km et la moitié à moins de 3 km.

## 2.8. Les cyclistes sont actifs et ne font pas que du vélo

### 2.8.1. *Taux de pratique*

7 cyclistes sur 10 pratiquent une ou plusieurs autres activités pendant leur sortie à vélo. Sur ce point, il y a une nette différence entre les excursionnistes, moins actifs – seuls 55 % d'entre eux pratiquent une activité, et les touristes (83 % itinérants et touristes en séjour confondus). Les cyclistes les plus actifs étant les itinérants. 88 % d'entre eux déclarent agrémenter la sortie à vélo par des activités (contre 82 % pour les touristes en séjour). Une part plus importante sans doute à mettre en relation avec une pratique à la journée qui permet davantage d'à-côtés.

De la même façon, on note une grande différence selon l'origine des cyclistes. Ainsi, les étrangers sont plus enclins que les Français à profiter de la sortie pour découvrir le territoire. Ils sont ainsi 85 % à pratiquer au moins une activité, contre 66 % des Français.

### 2.8.2. *Nombre d'activités pratiquées*

Non seulement, les itinérants sont plus nombreux à pratiquer une activité, mais en plus ils sont davantage multi-activités. Ils pratiquent en moyenne 3,1 activités contre 2,4 pour les touristes en séjour ou 1,6 pour les excursionnistes.

Côté origine, les étrangers déclarent pratiquer plus d'activités différentes que les Français : 2,6 en moyenne contre 2 pour les Français.

### 2.8.3. *Distance d'éloignement*

Les cyclistes sont parfois prêts à faire des détours pour pratiquer ces activités. La distance acceptable est toutefois plus petite pour les itinérants (11 km en moyenne et 6 km en médiane) que la moyenne des cyclistes (15 km en moyenne et 10 km en médiane). Ce qui est assez logique car ces distances supplémentaires se rajoutent à l'étape du jour et peuvent vite peser dans la balance.

## 2.8.4. Activités pratiquées

Les principales activités pratiquées par les cyclistes sont la visite de ville, la baignade (littoral oblige), les repas au restaurant et la visite d'espaces naturels.

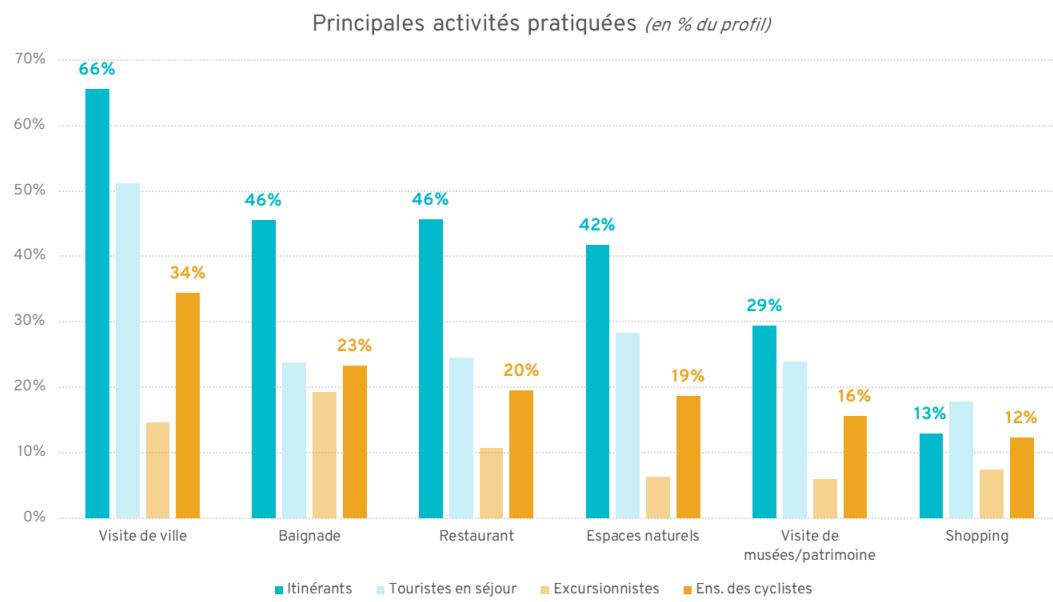


Fig. 41 : Principales activités pratiquées par profil

Activités pratiquées	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Baignade	19%	46%	24%	23%
Visite de ville	15%	66%	51%	34%
Visite de musées/patrimoine	6%	29%	24%	16%
Espaces naturels	6%	42%	28%	19%
Gastronomie/produits du terroir	1%	8%	6%	3%
Sites de loisirs	5%	5%	4%	5%
Activités sportives	5%	2%	8%	6%
Shopping	7%	13%	18%	12%
Restaurant	11%	46%	25%	20%
Manifestation	3%	2%	2%	3%
Bateau promenade	1%	7%	4%	3%
Autre	10%	5%	2%	6%
Aucune	45%	12%	18%	30%
Réalisent au moins une activité	55%	88%	82%	70%

Fig. 42 : Détail des activités pratiquées par profil

## 2.9. Préparation du voyage ou de la sortie

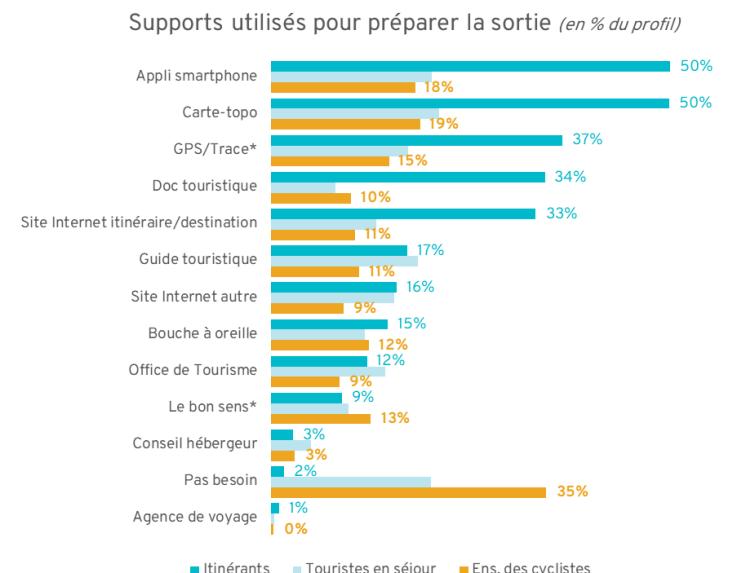
Les cyclistes et en particulier les itinérants, bien qu'expérimentés, ne laissent pas leur sortie au hasard. **Ainsi, 61 % des cyclistes préparent leur sortie**, 76 % des touristes en séjour et 97 % des itinérants contre 41 % des excursionnistes. Une faiblesse à mettre en regard de la durée de sortie plutôt courte et de leur connaissance du territoire.

De manière générale, les outils les plus utilisés par les cyclistes pour préparer leur sortie sont les cartes ou topoguides, les applications smartphone, les GPS/Traces. Côté cartes ou topos, les produits IGN et Michelin arrivent en tête. Pour les sites Internet, en dehors du site de l'itinéraire ou de la destination, les cyclistes consultent plus particulièrement le site de France Vélo Tourisme et celui d'EuroVélo. Enfin, en ce qui concerne les applications et outils GPS, la frontière entre les deux ne semble pas toujours très claire pour les répondants. De façon groupée les outils les plus utilisés sont Komoot, Google, Garmin et Géovélo.

On constate que les itinérants croisent les informations pour préparer leur voyage et sont donc davantage multi-supports. Ils utilisent certes **des outils numériques**, et ce, de façon plus prépondérante que la moyenne (83 % d'entre eux contre 59 % en moyenne), mais aussi **des sources plus classiques comme les cartes ou topo-guides et les documentations touristiques**. Côté numérique, les itinérants sont plus utilisateurs que la moyenne du site Internet de l'itinéraire ou de la destination. Un tiers d'entre eux le consulte pour préparer leur voyage.

Attention, pour les autres clientèles et en particulier les touristes en séjour, il ne faut pas négliger les réseaux d'échanges type Office de tourisme, bouche à oreille, échanges avec les commerçants ou hébergeurs qui sont une source d'information pour 36 % des touristes en séjour et excursionnistes. Étant donné les volumes bruts qu'ils représentent ce n'est pas négligeable.

Le croisement des informations par les itinérants pour préparer leur voyage se traduit par l'utilisation de 2,7 outils différents pour s'informer contre 2 pour la moyenne des cyclistes.



\* Information collectée uniquement de la Bretagne à la Somme

Fig. 43 : Outils utilisés pour la préparation de la sortie

À l'image des itinérants, les étrangers, contrairement au Français ont davantage besoin de préparer leur séjour. 92 % d'entre eux utilisent au moins un outil contre 54 % des Français. En général, ils cumulent 2,1 moyens contre 1,5 pour les Français. L'écart entre étrangers et Français est particulièrement important concernant les cartes et topoguides (38 % pour les étrangers et 15 % pour les Français), les guides touristiques (26 % vs 7 %) et le site Internet de l'itinéraire ou de la destination (23 % vs 8 %).

Moyens de préparation	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Carte ou topo-guide	11%	50%	21%	19%
Guide touristique	3%	15%	18%	11%
Doc. touristique	8%	34%	8%	10%
Site Internet itinéraire/destination	4%	33%	13%	11%
Site Internet autre	2%	16%	16%	9%
<i>GPS/Trace*</i>	9%	37%	17%	15%
Appli. smartphone	11%	50%	20%	18%
Offices de tourisme	3%	12%	14%	9%
Agence de voyage	0%	1%	0%	0%
Conseil hébergeur	1%	3%	5%	3%
Bouche à oreille	12%	15%	12%	12%
Pas besoin	53%	2%	20%	35%
<i>Le bon sens*</i>	16%	9%	10%	13%

\* Information collectée uniquement de la Bretagne à la Somme

Fig. 44 : Détail des outils utilisés pour la préparation du séjour par profil

## 2.10. Direction pendant la sortie

Une fois lancés dans l'aventure, **la plupart des cyclistes utilisent un ou plusieurs supports pour se diriger (60 % des cyclistes)**.

La palme du guidage revient une fois de plus aux itinérants dont 96 % utilisent un ou plusieurs outils contre 73 % pour les touristes en séjour et 42 % pour les excursionnistes.

Comme souvent, les itinérants cumulent les moyens utilisés (3 en moyenne contre 1,9 pour l'ensemble des cyclistes), avec **en tête les outils GPS/trace, la signalétique, les applications smartphone et les cartes ou topo-guides.**

D'une façon générale, pour le guidage, comme pour la préparation, les cyclistes font confiance aux cartes ou topoguides IGN et Michelin, ainsi qu'aux applications et outils GPS Google, Komoot, Garmin et Géovélo.

Comme pour la préparation, la part des étrangers qui utilisent un ou plusieurs outils pour se diriger pendant la sortie est plus importante que celle des Français (88 % contre 53 %). En ce qui concerne les moyens utilisés, il y a peu de différence. Les outils numériques et la signalétique de l'itinéraire sont fortement plébiscités. En complément, les étrangers ont davantage recours que les Français aux panneaux d'informations touristiques (23 % vs 12 %) et aux cartes ou topoguides (22 % vs 9 %).

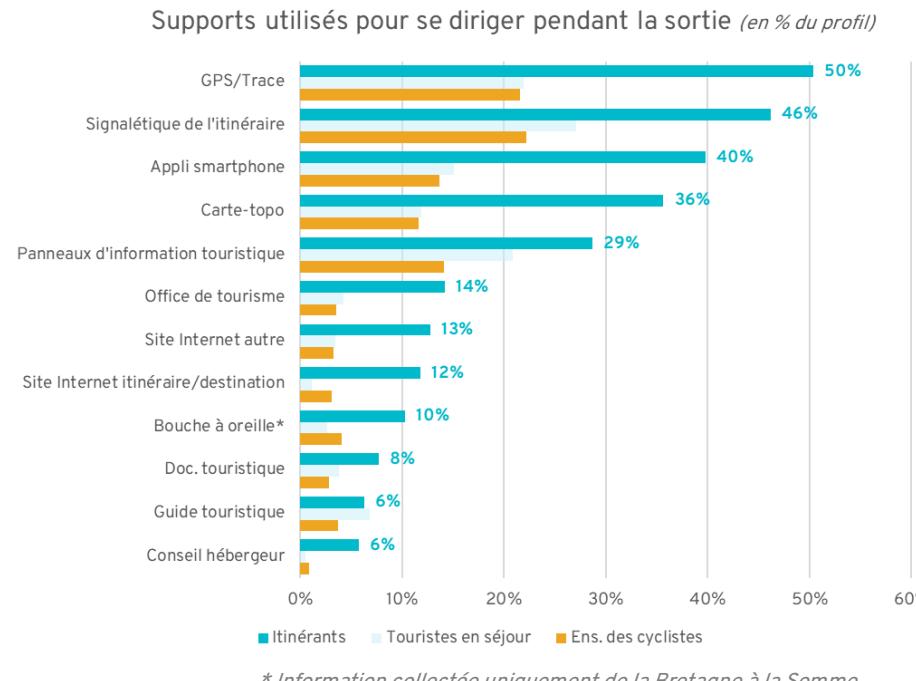


Fig. 45 : Outils utilisés pour se diriger pendant la sortie

Moyens de direction	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Carte ou topo-guide	7%	36%	12%	12%
Guide touristique	1%	6%	7%	4%
Doc. touristique	1%	8%	4%	3%
Site Internet itinéraire/destination	3%	12%	1%	3%
Site Internet autre	1%	13%	3%	3%
GPS/Trace	16%	50%	22%	22%
Appli. smartphone	7%	40%	15%	14%
Offices de tourisme	1%	14%	4%	4%
Conseil hébergeur	0%	6%	1%	1%
Bouche à oreille	4%	10%	3%	4%
Panneaux d'information touristique	5%	29%	21%	14%
Pas besoin	52%	4%	20%	34%
Le bon sens	17%	16%	16%	16%
Panneaux signalétiques de l'itinéraire	13%	46%	27%	22%

Fig. 46 : Détail des outils utilisés pour se diriger pendant la sortie par profil

## 2.11. La marque Accueil Vélo

Part des cyclistes qui connaissent Accueil Vélo  
(en % du profil)

La marque Accueil Vélo bénéficie d'une bonne notoriété auprès des itinérants (65 % d'entre eux la connaissent) mais est encore peu connue auprès des excursionnistes (30 % la connaissent) et des touristes en séjour (45 %).

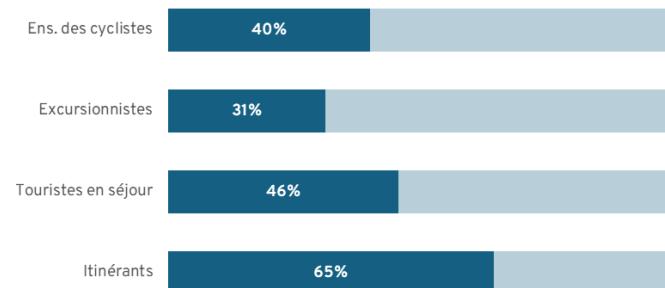


Fig. 47 : Connaissance de la marque Accueil Vélo

Lorsque les cyclistes connaissent la marque, plus de la moitié d'entre eux la considère comme très, voire assez importante. Etonnamment c'est pour les excursionnistes qu'elle revêt le plus d'importance (64 % d'entre eux, contre 54 % pour les itinérants et 44 % pour les touristes en séjour).

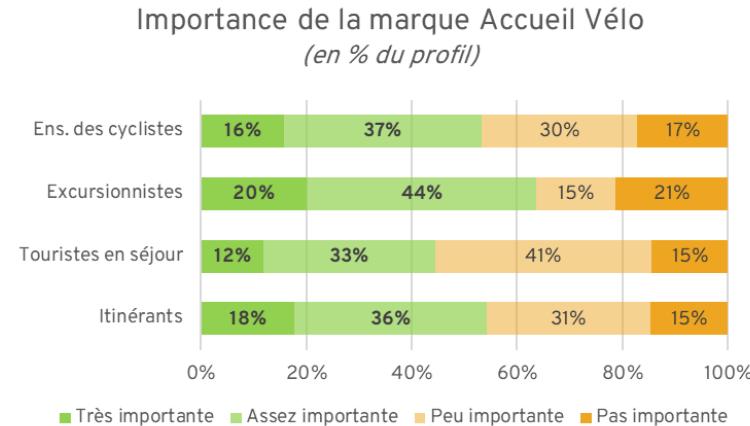
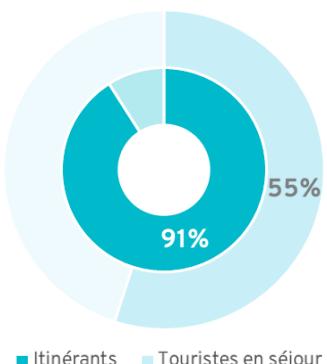


Fig. 48 : Importance de la marque Accueil Vélo

## 2.12. L'hébergement

### 2.12.1. Les hébergements marchands ont le vent en poupe

Part des hébergements marchands (en % du profil)



Côté hébergement, assez logiquement pour les itinérants les hébergements marchands sont largement plébiscités (par 91 % des itinérants). Alors que pour les touristes en séjour, ces derniers se répartissent entre hébergements marchands (55 %) et non marchands (45 %).

Fig. 49 : Part des hébergements marchands

Le camping est le mode d'hébergement privilégié par la moitié des itinérants (dont 46 % en tente). Pour les touristes en séjour, le choix se répartit entre le camping-car (30 %) et le camping (28 %).

Concernant les comportements des Français et des étrangers, quelques petites différences sont visibles. Les étrangers séjournent moins en camping locatif (mobil home, ...) (8 % contre 13 % pour les Français) et moins en famille-amis (5 % vs

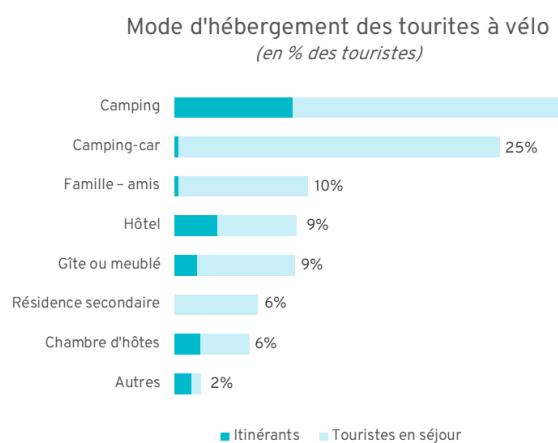


Fig. 50 : Principaux modes d'hébergement des touristes

13 %). A contrario, ils séjournent davantage en camping-car (32 % vs 21 %) et à l'hôtel (14 % vs 7 %).

Modes d'hébergement	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des touristes
Auberge de jeunesse	1%	0%	0%
Bateau habitable	0%	0%	0%
Camping en location (mobil home...)	3%	13%	11%
Camping en tente	46%	15%	21%
Chambre d'hôtes	11%	5%	6%
Hôtel	18%	7%	9%
Gîte ou meublé	10%	9%	9%
Autres marchand	0%	0%	0%
Camping-car	2%	30%	25%
Famille – amis	2%	12%	10%
Résidence secondaire	0%	8%	6%
Bivouac	5%	0%	1%
Autres non marchand	0%	0%	0%
Autres	1%	0%	0%
<b>Total général</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fig. 51: Détail des modes d'hébergement par profil de touristes

Modes d'hébergement	Étrangers	Français
Auberge de jeunesse	0%	0%
Bateau habitable	0%	0%
Camping en location (mobil home...)	8%	13%
Camping en tente	21%	20%
Chambre d'hôtes	5%	6%
Hôtel	14%	7%
Gîte ou meublé	10%	9%
Autres marchand	0%	0%
Camping-car	32%	21%
Famille - amis	5%	13%
Résidence secondaire	5%	7%
Bivouac	1%	2%
Autres non marchand	0%	0%
Autres	0%	1%
<b>Total général</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fig. 52 : Mode d'hébergement par origine des touristes

### 2.12.2. Réservation

Globalement, les deux tiers des touristes réservent leur hébergement avant le séjour.

Bien qu'ils prêtent une grande attention à la préparation de leur voyage, finalement seule la moitié des itinérants concernés réservent leur hébergement à l'avance. Et lorsque c'est le cas, ils réservent au maximum 3 mois avant le séjour.

Les touristes en séjour, plus sédentaires et devant trouver un hébergement pour une plus longue période, sont plus enclins à réserver. 73 % le font avant le séjour. Malgré tout lorsqu'ils réservent, il s'agit plutôt d'une réservation tardive : 79 % réservent au maximum 3 mois avant le séjour.

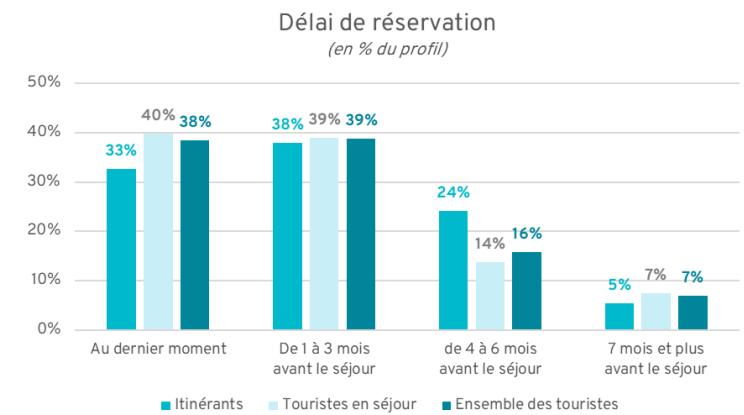


Fig. 53 : Délai de réservation des hébergements

À noter que les touristes étrangers ont tendances à réserver un peu plus au dernier moment que les Français (50 % contre 32 % pour les Français).

### 2.12.3. *L'éloignement de l'itinéraire*

Comme pour les activités, les cyclistes sont prêts à s'éloigner de l'itinéraire pour trouver un hébergement répondant à leurs attentes. Dans ce cas, la distance moyenne est de 7,5 km pour les itinérants (médiane à 5 km) et de 15,4 km pour les touristes en séjour (médiane à 10 km).

## 2.13. Durée de séjour

Les distances totales pendant le voyage des itinérants peuvent être conséquentes. Si c'est le cas, c'est parce que leur durée de séjour est plutôt longue : 15,8 jours contre 9,7 jours pour les touristes en séjour.

Une fois de plus ces moyennes cachent une diversité de comportement. Comme le montre le graphique ci-dessous, contrairement aux touristes en séjour, les itinérants pratiquent très peu en courts séjours. Cette répartition se traduit par une durée médiane de séjour de 10 jours pour les itinérants contre 5 jours pour les touristes en séjour.

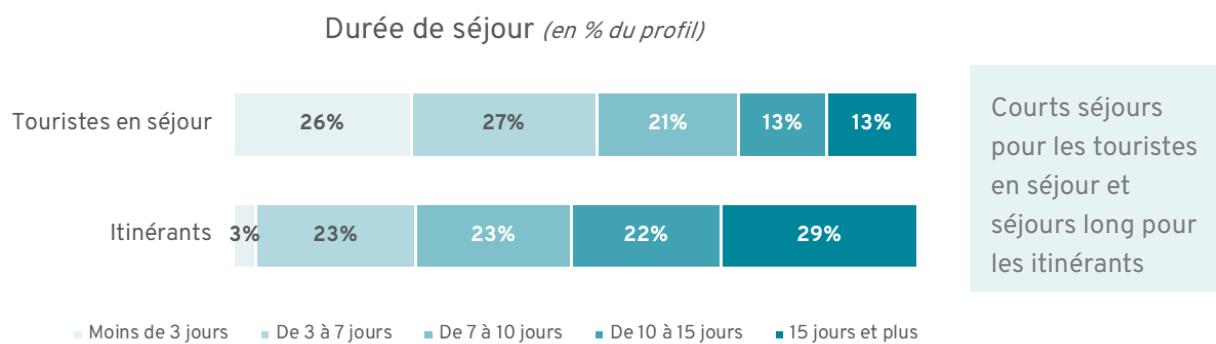


Fig. 54 : Durée de séjour moyenne par classe

Il serait sûrement intéressant de travailler l'approche des itinérants sous l'angle des courts séjours, notamment à destination des primo-itinérants et en ailes de saison pour les régions traversées et/ou proches comme l'Île de France par exemple.

## 2.14. Partage de données sur des plateformes

Le partage des traces/activités avec des applications ou plateformes sportives ou de randonnées n'est pas encore complètement entré dans les mœurs. Cependant 21 % des cyclistes ont déjà le réflexe. Les moins connectés sont les excursionnistes. Seuls 18 % d'entre eux partagent leurs informations contre 30 % pour les itinérants. Sans surprise, la catégorie de cyclistes qui a le plus l'habitude du partage est celle des sportifs (44 % d'entre eux sont adeptes de la pratique).

Lorsqu'ils partagent des données, les cyclistes peuvent utiliser plusieurs plateformes : 1,3 pour la moyenne des cyclistes et 1,5 pour les itinérants.

Le trio de tête des applications/plateforme de partage sont Strava (40 % des cyclistes et 51 % des itinérants), Komoot (28 % des cyclistes et 44 % des itinérants) et Garmin connect (22 % des cyclistes et 26 % des itinérants).

## 3. Niveau de satisfaction et pistes d'amélioration

### 3.1. Point de méthode

Les informations concernant la satisfaction ont été collectées pour 22 items communs à l'ensemble des questionnaires utilisés sur l'itinéraire, plus 2 items utilisés uniquement de la Bretagne à la Somme.

La satisfaction est évaluée sous forme de niveaux : mauvais, passable, bon et excellent. Ces niveaux explicites sont transformés en « notes » allant de 1 pour mauvais à 4 pour excellent.

L'analyse de la satisfaction peut donc se faire sous deux angles : l'analyse de la répartition des avis en pourcentage et l'analyse des notes transformées de 1 à 4.

Pour l'analyse des notes, une grille de lecture a été définie pour l'ensemble des études menées en 2023, et ce, afin de faciliter la lecture des notes et d'en avoir une interprétation commune. La grille de lecture est la suivante :

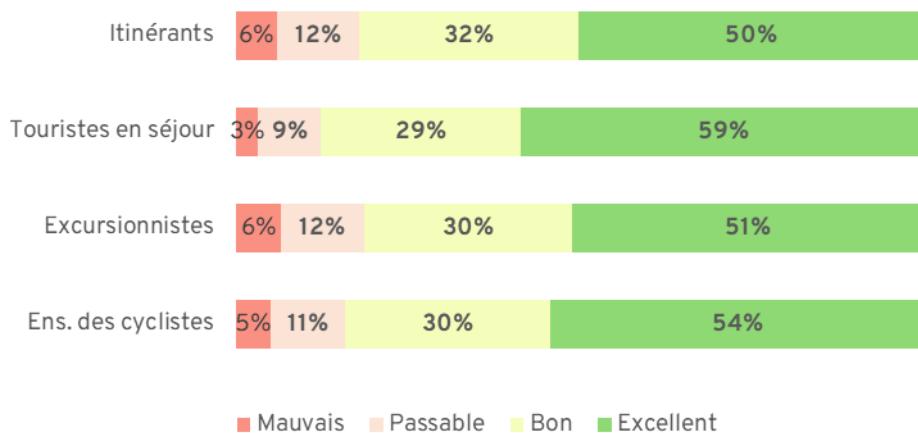
- ➔ Notes inférieures à 2,8 : notes insuffisantes, axes à prendre en compte de façon prioritaire (en rouge dans les visualisations)
- ➔ Notes comprises entre ]2,8 et 3,2] : vigilance, points sensibles à améliorer (en orange dans les visualisations)
- ➔ Notes comprises entre ]3,2 et 3,5] : notes correctes mais à surveiller (en jaune dans les visualisations)
- ➔ Notes comprises entre ]3,5 et 4] : notes bonnes, les efforts sont à poursuivre dans ce sens (en vert dans les visualisations)

### 3.2. Analyse des résultats

#### 3.2.1. Taux d'avis positifs

Globalement l'itinéraire engrange 84 % d'avis positifs. Les étrangers semblent un peu plus satisfaits que les Français, avec 88 % d'avis positifs pour les étrangers contre 83 % pour les Français. De même les primo-itinérants sont plus indulgents que les itinérants ayant déjà pratiqués (87 % d'avis positifs pour les primo-itinérants contre 80 % pour les autres).

Répartition des avis (en % du profil)



Répartition des avis (en % de l'origine)

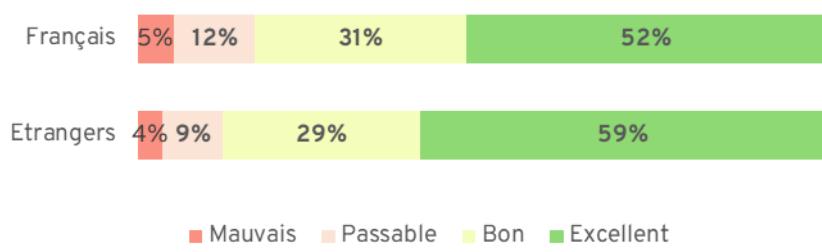


Fig. 55 : Répartition des avis en % par profil et origine

### 3.2.2. Analyse des notes par thème

Traduit en note, cela donne une note globale de 3,3 sur 4 avec des différences selon les postes :

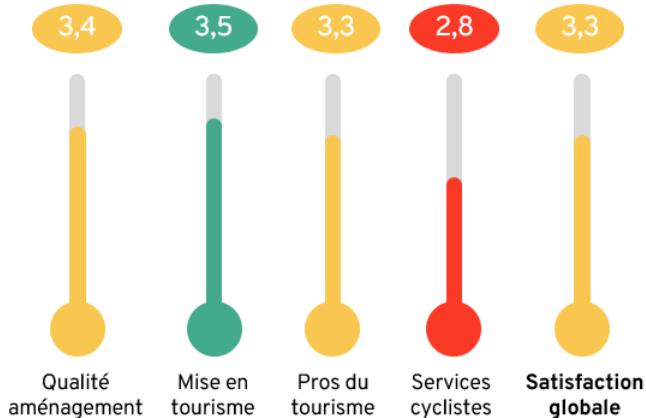


Fig. 56 : Note moyenne par thématique

→ Concernant la qualité de l'aménagement, dans le détail des postes, les notes pour l'ensemble des cyclistes sont comprises entre 3,3 et 3,6 avec un point de vigilance sur la signalisation des sites touristiques à partir de l'itinéraire. On l'a vu, les cyclistes ne font pas que du vélo et utilisent beaucoup la signalétique pour se diriger, c'est donc un point à ne pas négliger.

Qualité de l'aménagement	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Sécurité de l'itinéraire	3,4	3,5	3,5	3,5
Qualité du revêtement	3,4	3,3	3,4	3,4
Entretien et propreté	3,5	3,6	3,6	3,6
Signalisation sur l'itinéraire	3,4	3,3	3,5	3,4
Cohabitation entre les usagers	3,3	3,5	3,6	3,4
Signalétique pour se rendre sur les sites touristiques	3,3	3,4	3,3	3,3
<b>Note globale du thème</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>

Fig. 57 : Détail des notes sur la qualité de l'aménagement

→ Pour la mise en tourisme les notes pour l'ensemble des cyclistes vont de 3,3 à 3,8 selon les items. Cette fois, c'est la présence d'hôtels-cafés-restaurants ou plutôt leur absence ou des problèmes d'ouverture (horaires, jours...) qui peuvent faire baisser la note

Mise en tourisme	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Paysage, environnement	3,7	3,7	3,8	3,8
Transport pour accéder ou revenir	3,5	3,3	3,6	3,5
Sites touristiques	3,5	3,5	3,6	3,5
Loisirs à proximité	3,4	3,3	3,5	3,5
Présence de cafés, restaurants, hébergements, commerces	3,2	3,1	3,5	3,3
<b>Note globale du thème</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,5</b>

Fig. 58 : Détail des notes sur la mise en tourisme

→ Pour les professionnels du tourisme (prix, dispo et qualité des hébergements et de la restauration), les notes, pour l'ensemble des cyclistes vont de 3,1 à 3,5. Les points de vigilance concerne les prix et la disponibilité des hébergements.

Professionnels du tourisme	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Qualité de la restauration	3,4	3,4	3,5	3,4
Qualité de l'hébergement	3,4	3,5	3,6	3,5
Prix des hébergements	2,8	3,1	3,3	3,1
Disponibilité des hébergements	2,9	3,1	3,4	3,2
<b>Note globale du thème</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,3</b>

Fig. 59 : Détail des notes sur les professionnels du tourisme

→ Enfin concernant les services aux cyclistes (présence et qualité des loueurs, réparateurs, stationnement vélo, transport de bagages, recharge de vae et présence d'aires de services...), c'est là que le bât blesse avec des notes, pour l'ensemble des cyclistes, comprises entre 2,1 et 3,2... La Vélomaritime n'est pas un cas isolé. C'est un élément récurrent sur l'ensemble des itinéraires qui témoigne à la fois de la nécessité de poursuivre les efforts engagés pour mettre en place des services, mais aussi, souvent, de la nécessité de communiquer mieux ou davantage sur leur existence.

Services le long de l'itinéraire	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Stationnement des vélo (facilité et sécurité pendant les visites)	3,1	2,9	3,3	3,2
Présence de services de location de vélos	2,8	3,0	3,1	2,9
Qualité des services de location de vélos	2,8	3,3	3,4	3,1
Présence de réparateurs de vélos	2,4	2,5	2,7	2,5
<i>Qualité des services de réparation de vélos*</i>	2,6	2,8	2,7	2,6
Présence de point de rechargement des VAE	2,0	1,8	2,4	2,1
Présence de services de transport de vélos/bagages	2,2	2,4	2,7	2,4
<i>Qualité des services de transport de vélos/bagages*</i>	2,4	2,7	2,8	2,6
Services (points d'eau, toilettes, poubelles, aires de pique-nique...)	2,6	2,6	3,1	2,8
<b>Note globale du thème</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>3,0</b>	<b>2,8</b>

(\*) Items évalués uniquement de la Bretagne à la Somme

Fig. 60 : Détail des notes sur les services

### 3.2.3. La satisfaction par profil

L'analyse des notes par profil montre quelques différences mais globalement la tendance est la même. Les touristes en séjour sont moins sévères que les autres cyclistes, et ce, sur l'ensemble des thématiques évaluées. Un étonnement: la sévérité des excursionnistes, notamment sur le volet

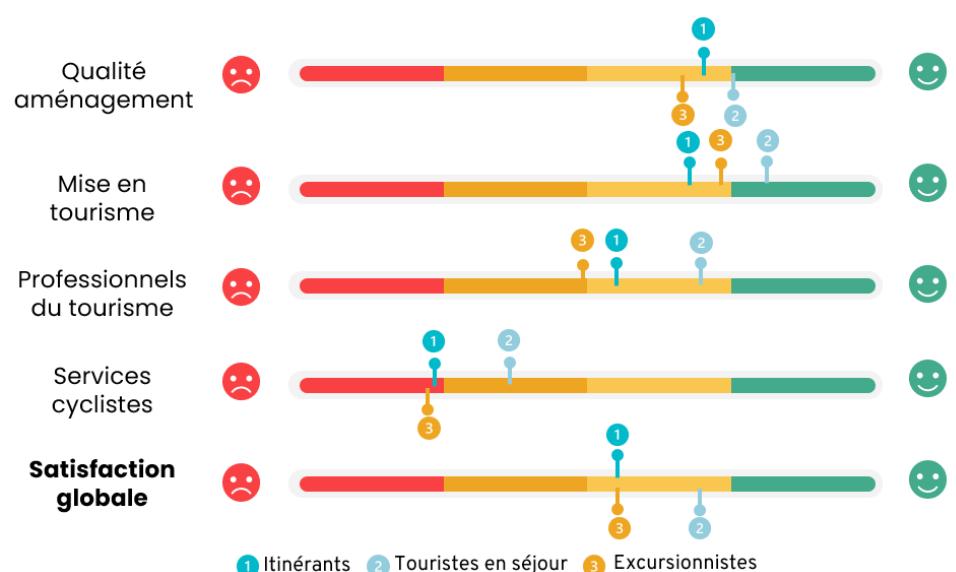


Fig. 61 : Comparaison des notes par thématiques et par profil

serviciel, alors que de par la faible durée de leur sortie, ce sont les clientèles les moins

susceptibles d'en avoir besoin. Ce comportement se retrouve également dans les évaluations d'autres itinéraires. L'une des pistes de compréhension est que les excursionnistes s'expriment davantage sur leur pratique du vélo en général que sur la seule sortie évaluée.

À noter que les primo-itinérants semblent moins négatifs que les itinérants ayant déjà pratiqué et ce, en particulier, sur le volet des services pour lequel la note des débutant atteint 2,9 contre 2,6 pour les autres.

### 3.2.4. *Les retours spontanés des cyclistes*

L'analyse de la question ouverte sur les remarques et commentaires, présente en fin de questionnaire, recoupe les points de vigilance évoqués précédemment. Elle fait également apparaître, en complément, des éléments qui étaient bien notés mais qui appellent à vigilance (Cf. le nuage de mot ci-dessous). C'est le cas notamment de la signalisation sur l'itinéraire ou pour les sites touristiques à proximité, ainsi que l'entretien et la qualité du revêtement. La sécurité aux intersections avec les axes routiers est également un point à surveiller. Et côté serviciel, les principaux besoins portent sur les points d'eau, les toilettes (qui peuvent être des toilettes sèches – mention faite par les cyclistes), les aires de pique-nique, ainsi que le besoin de stations de gonflage, voire de stations intégrant également un kit de réparation.



NUAGE DE MOT ÉTABLI SUR LA BASE DE LA RÉCURRENCE DES REMARQUES SPONTANÉES DES CYCLISTES (/ ! \ Il ne tient pas compte de la pondération des réponses)

Fig. 62 : Analyse des remarques spontanées des cyclistes

## 4. Dépenses, fréquentation et retombées

Les estimations de la fréquentation et des retombées économiques s'appuient sur une estimation des dépenses moyennes au kilomètre pour chaque catégorie de cycliste.

Pour cela, il est donc nécessaire d'utiliser les dépenses, puis de calculer les kilomètres parcourus pour enfin estimer la fréquentation et les retombées.

### 4.1. Les dépenses

#### 4.1.1. Les touristes



Fig. 63 : Dépenses des touristes

Itinérants et touristes en séjour ont des dépenses assez proches. **60 € en moyenne par jour et par personne pour les itinérants et 62 € pour les touristes en séjour.**

Itinérants et touristes en séjour confondus, comme souvent on remarque que les étrangers sont un peu plus dépensiers que les Français (69 € contre 57 €). Cela s'explique notamment par un recours plus

important aux hébergements marchands : 67% des étrangers contre 58% des Français).

Derrière des moyennes de dépenses similaires entre itinérants et touristes en séjour, en réalité se cache deux comportements différents :

- ➔ Les dépenses des itinérants sont plutôt aux deux extrêmes des budgets observés. 38 % dépenses moins de 40 € par jour et par personne et 37 % dépensent 70 € ou plus par jour et par personne.
- ➔ En ce qui concerne les touristes en séjour, les dépenses se répartissent sur 3 classes de budgets : 70 € et plus (30 % des touristes en séjour), de 50 à 60 € (28 %) et moins de 40 € par jour et par personne (26 %).

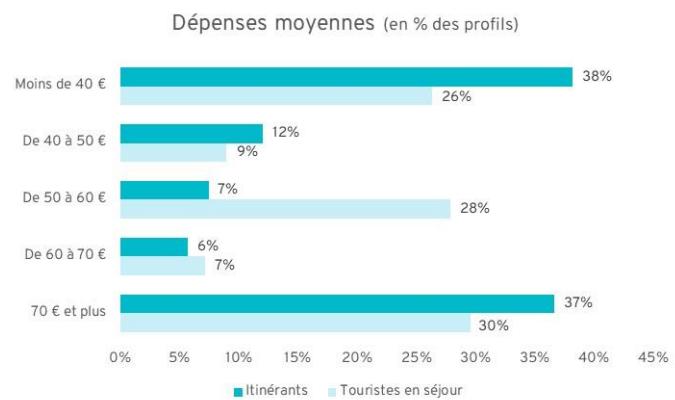


Fig. 64 : Répartition des dépenses des touristes par classe

#### 4.1.2. *Les excursionnistes*

Pour les excursionnistes. La dépense moyenne sur la base de l'ensemble des excursionnistes (qu'ils réalisent une dépense ou pas) est de l'ordre de 3 € par jour et par personne. La médiane est de 0 €.

Mais si l'on se concentre uniquement sur les excursionnistes qui réalisent une dépense (et ils ne sont que 19%), alors le panier moyen avoisine les 18 €. La médiane est d'environ 13 €.



Fig. 65 : Dépenses des excursionnistes

#### 4.2. *Les distances totales parcourues*

Afin de pouvoir extrapoler les données collectées et estimer le volume de fréquentation, la distance parcourue par an est calculée pour chaque section de l'itinéraire et pour chaque profil de cycliste.

Les résultats synthétisés à l'échelle des départements et régions sont présentés ci-après. Au total plus de 68,8 millions de kilomètres à vélo ont été parcourus sur La Vélomaritime et dans le cadre de boucles associant l'itinéraire.

Attention dans le tableau ci-après les données de certains départements sont à prendre avec précaution car le nombre de questionnaires collectés y est faible<sup>1</sup>. Les données concernées sont présentées en italiques grisées.

<sup>1</sup> Pour mémoire, sur ces départements, il n'y a pas eu de collecte complémentaire pour produire des résultats départementaux.

Km parcourus (en milliers)	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Territoires				
Finistère	1 100	80	222	1 402
Côtes-d'Armor	5 564	2 473	7 555	15 591
Ille-et-Vilaine	183	510	688	1 381
/s total Bretagne	6 847	3 062	8 465	18 375
Manche	7 472	2 861	7 385	17 718
Calvados	4 715	1 348	5 563	11 626
Seine-Maritime	3 742	330	632	4 704
/s total Normandie	15 928	4 540	13 580	34 048
Somme	2 436	866	3 536	6 838
Pas-de-Calais	3 124	708	1 391	5 223
Nord	3 276	450	593	4 319
/s total Hauts-de-France	8 836	2 025	5 519	16 380
<b>Total itinéraire</b>	<b>31 612</b>	<b>9 627</b>	<b>27 564</b>	<b>68 802</b>

Fig. 66 : Distances parcourues sur l'itinéraire (y compris dans le cadre de boucles empruntant partiellement le réseau) par département, région et par profil de cyclistes

#### 4.3. La fréquentation

Le calcul du nombre de personnes est recomposé à partir des coefficients d'extrapolation kilométriques issus de 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 recomposition 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 chapitre 2 de ce rapport. Il s'agit d'une unité statistique utilisée pour les analyses comportementales.**

→ La recomposition 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 sorties-cyclistes, c'est le chiffre de fréquentation présenté en partie 2 chapitre 1 de ce rapport.**

Les résultats synthétisés à l'échelle des départements et régions sont présentés ci-après. Au total **près de 2,2 millions de sorties-cyclistes ont été enregistrées sur La Vélomaritime.**

Attention dans le tableau ci-après les données de certains départements sont à prendre avec précaution car le nombre de questionnaires collectés y est faible. Les données concernées sont présentées en italiques grisées.

Nb sorties-cyclistes (en milliers)	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Territoires				
<i>Finistère</i>	41	1	9	52
Côtes-d'Armor	210	47	263	520
<i>Ille-et-Vilaine</i>	4	8	19	31
/s total Bretagne	255	56	291	603
Manche	184	48	222	453
Calvados	215	25	249	489
Seine-Maritime	159	5	22	186
/s total Normandie	558	78	493	1 128
Somme	73	14	112	199
Pas-de-Calais	74	10	37	121
Nord	104	7	16	127
/s total Hauts-de-France	251	31	165	447
<b>Total itinéraire</b>	<b>1 064</b>	<b>165</b>	<b>949</b>	<b>2 178</b>

Fig. 67 : Nombre de sorties-cyclistes empruntant La Vélomaritime en 2023

#### 4.4. Les retombées générées pour les territoires

Grâce au coefficient d'extrapolation calculé à partir des distances réalisées par chaque catégorie de cyclistes sur chacune des sections, la retombée économique est estimée en prenant en compte les distances et les niveaux de dépenses observées sur chacune des sections.

Il est possible de calculer 4 niveaux de retombées économiques qui sont détaillés ci-après.

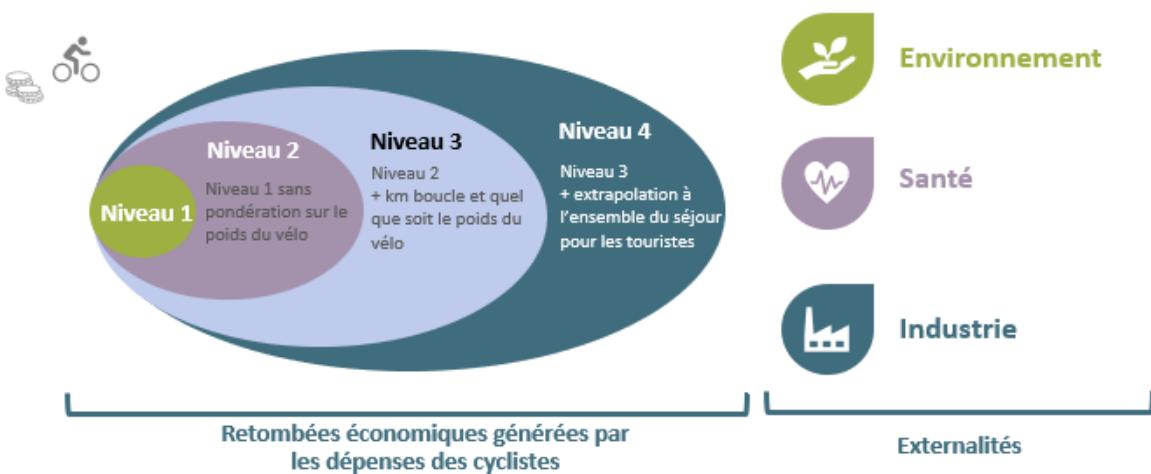


Fig. 68 : Schéma des retombées et externalités générées - Extrait de la présentation de la méthode ÉVA-VÉLO

##### 4.4.1. Les retombées de niveau 1 et 2

Tout d'abord, on réalise l'estimation des deux premiers niveaux de retombées économiques (niveau 1 et 2). Ces niveaux correspondent à l'agrégation des dépenses réalisées localement par les cyclistes sur les kilomètres parcourus sur l'itinéraire, les seuls jours où ils ont randonné. Il s'agit donc d'une vision minimalistre des retombées générées pour les territoires. Le niveau 2 est le niveau généralement utilisé dans les communications depuis les études menées en 2022.

###### → Les retombées de niveau 2 (*retombées liées au kilomètres parcourues sans pondération*)

En rapprochant ces dépenses des volumes de fréquentation et des kilomètres parcourus, **on estime à près de 47,7 millions d'euros les retombées générées** par l'ensemble des cyclistes fréquentant La Vélomaritime.

Concrètement les excursionnistes importants en volume étant peu enclins à réaliser des dépenses, ne génèrent que 6 % des retombées économiques quand **les 165 000 itinérants à eux seuls génèrent 17 % de la retombée**.

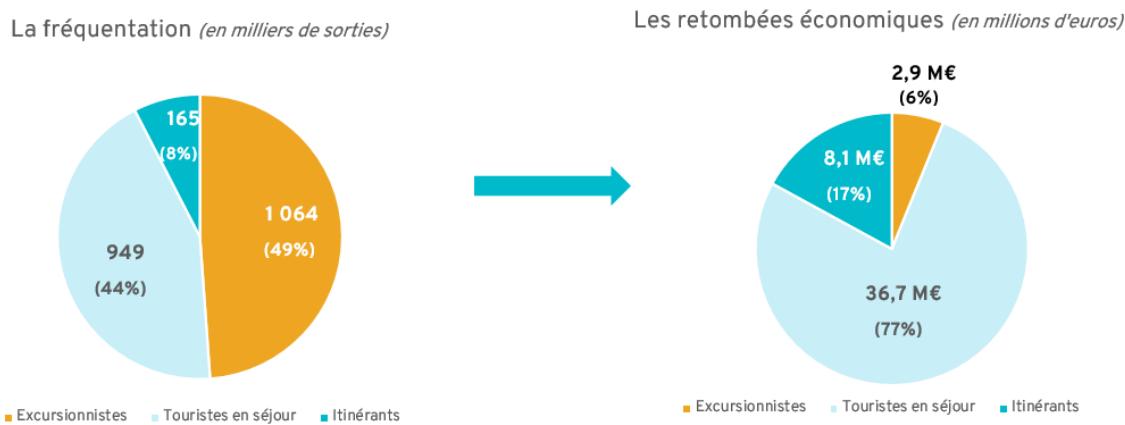
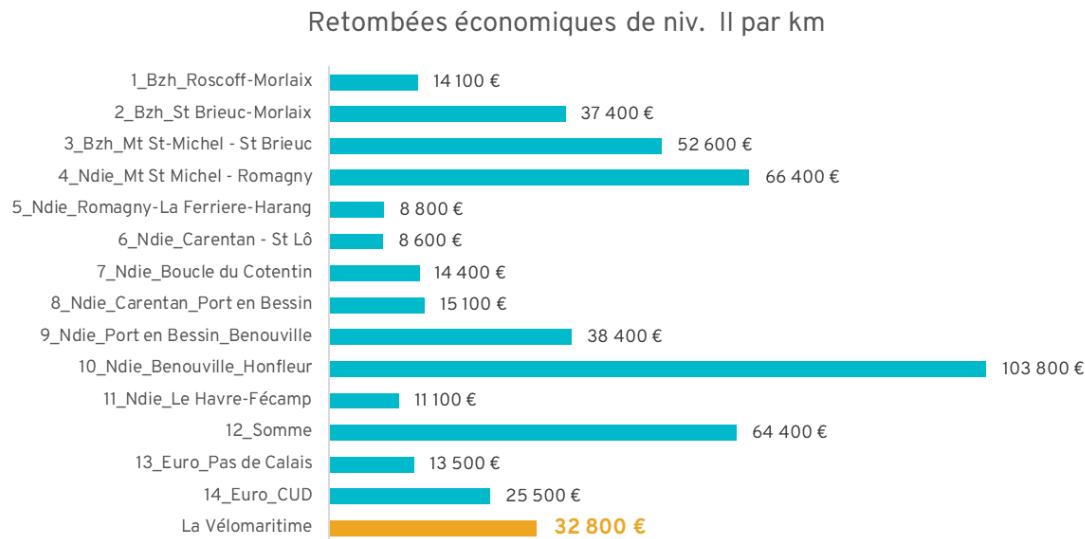


Fig. 69 : Fréquentation et retombées économiques par profil de cyclistes

Ramenés au linéaire observé, les 47,7 millions d'euros représentent **une retombée moyenne de 32 800 € par km d'itinéraire**. Un ratio qui permet facilement de comparer les tronçons de l'itinéraire entre eux ou les itinéraires entre eux.



Information indicative à considérer avec précaution, certains tronçons étant couverts par un faible nombre de questionnaires.

Fig. 70 : Ratio de retombée économique de niveau 2 par km d'itinéraire et par tronçon

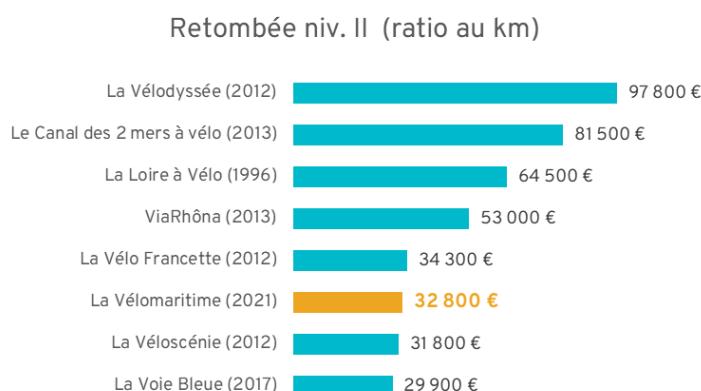


Fig. 71 : Ratio de retombée économique de niveau 2 par km d'itinéraire des différentes véloroutes étudiées en 2022 et 2023

On voit ainsi que La Vélomaritime se place à la suite des gros porteurs que sont La Vélodyssée, le Canal des deux mers à vélo, La Loire à Vélo ou la ViaRhôna. Ces itinéraires ont plus d'antériorité sur le marché, comme en témoigne les dates d'ouverture figurant entre parenthèses.

La position de l'itinéraire par rapport à La Vélo Francette peut paraître surprenante. Mais il faut cependant avoir en tête que cet itinéraire est superposé dans son tronçon central avec La Loire à Vélo et avec La Vélodyssée sur la partie finale, ce qui tire un peu les résultats vers le haut.

En complément, les résultats synthétisés à l'échelle des départements et régions sont présentés ci-après.

Attention dans le tableau ci-après les données de certains départements sont à prendre avec précaution car le nombre de questionnaires collectés y est faible. Les données concernées sont présentées en italiques grisées.

Retombées de niv. 2 (en milliers d'euros)	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Territoires				
<i>Finistère</i>	2	92	333	427
Côtes-d'Armor	586	2 294	8 073	10 952
<i>Ille-et-Vilaine</i>	54	414	524	992
/s total Bretagne	641	2 800	8 930	12 371
Manche	418	2 349	9 560	12 327
Calvados	524	1 263	11 099	12 886
Seine-Maritime	219	263	1 485	1 967
/s total Normandie	1 160	3 875	22 144	27 180
Somme	529	807	3 795	5 131
Pas-de-Calais	253	376	1 215	1 844
Nord	358	280	587	1 224
/s total Hauts-de-France	1 140	1 462	5 597	8 199
<b>Total itinéraire</b>	<b>2 942</b>	<b>8 137</b>	<b>36 671</b>	<b>47 750</b>

Fig. 72 : Retombées économiques niveau 2 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil

## ➔ Les retombées de niveau 1

Ce niveau de retombées est la vision la plus restrictive. Elle prend en compte l'importance de la possibilité de faire du vélo dans le choix de la destination, comme élément de pondération.

L'intégration de cette information se fait en appliquant un poids à chaque personne selon ses réponses à la question spécifique sur l'importance du vélo. Les coefficients appliqués sont de 1 pour les cyclistes 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.

Les résultats synthétisés à l'échelle des départements et régions sont présentés ci-après.

Attention dans le tableau ci-après les données de certains départements sont à prendre avec précaution car le nombre de questionnaires collectés y est faible. Les données concernées sont présentées en italiques grisées.

Retombées de niv. 1 (en milliers d'euros)	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Territoires				
<i>Finistère</i>	2	92	172	266
Côtes-d'Armor	586	1 712	5 406	7 704
<i>Ille-et-Vilaine</i>	54	347	240	641
/s total Bretagne	641	2 151	5 818	8 610
Manche	418	2 246	6 883	9 547
Calvados	524	1 227	8 538	10 288
Seine-Maritime	219	236	1 146	1 601
/s total Normandie	1 160	3 709	16 567	21 436
Somme	529	761	2 610	3 900
Pas-de-Calais	253	293	920	1 466
Nord	358	256	378	993
/s total Hauts-de-France	1 140	1 311	3 908	6 359
<b>Total itinéraire</b>	<b>2 942</b>	<b>7 170</b>	<b>26 293</b>	<b>36 405</b>

Fig. 73 : Retombées économiques de niveau 1 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil

#### 4.4.2. *Les retombées de niveau 3 et 4*

Les retombées économiques de niveaux 3 et 4 correspondent à l'agrégation des dépenses réalisées localement par l'ensemble des cyclistes le long de La Vélomaritime, quelle que soit la motivation liée à la pratique du vélo, lors des kilomètres parcourus sur l'itinéraire comme en dehors lors de pratiques en boucle.

Pour mémoire, les niveaux 1 et 2 ne prennent en compte que les kilomètres parcourus sur l'itinéraire, alors même qu'il s'agit des mêmes cyclistes. Les niveaux de retombées 3 et 4 compensent ce phénomène.

##### → **Les retombées de niveau 3**

Ce niveau de retombées correspond à l'agrégation des dépenses générées par les kilomètres parcourus sur l'itinéraire et en dehors, dans le cadre de boucles intégrant La Vélomaritime, pour les seuls jours où les cyclistes ont fait du vélo.

Les résultats synthétisés à l'échelle des départements et régions sont présentés ci-après.

Attention dans le tableau ci-après les données de certains départements sont à prendre avec précaution car le nombre de questionnaires collectés y est faible. Les données concernées sont présentées en italiques grisées.

Retombées de niv. 3 (en milliers d'euros)	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Territoires				
<i>Finistère</i>	2	92	468	562
Côtes-d'Armor	684	2 713	14 086	17 483
<i>Ille-et-Vilaine</i>	54	468	672	1 194
/s total Bretagne	740	3 273	15 225	19 238
Manche	453	3 122	11 487	15 062
Calvados	588	1 669	15 162	17 419
Seine-Maritime	325	324	2 146	2 796
/s total Normandie	1 365	5 115	28 796	35 277
Somme	552	974	4 993	6 519
Pas-de-Calais	285	452	1 737	2 473
Nord	412	351	771	1 534
/s total Hauts-de-France	1 249	1 777	7 501	10 527
<b>Total itinéraire</b>	<b>3 354</b>	<b>10 165</b>	<b>51 523</b>	<b>65 042</b>

Fig. 74 : Retombées économiques de niveau 3 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil

## ➔ Les retombées de niveau 4

La retombée de niveau 4 équivaut à la retombée du séjour. Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes 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, un nouveau coefficient de pondération est intégré. Il se base sur la question de la fréquence de pratique pendant le séjour. Les coefficients sont attribués de la façon suivante :

- Le coefficient 1 est attribué pour les cyclistes déclarant faire du vélo tous les jours ou presque.
- Un coefficient calculé sur la base de la durée moyenne du séjour divisé par 3 est attribué à ceux déclarant faire du vélo plusieurs fois pendant le séjour.
- Un coefficient calculé sur la base de la durée moyenne du séjour est attribué à ceux déclarant faire du vélo une seule fois dans le séjour.
- En cas de non-réponse, une valeur de remplacement est affectée. Elle est obtenue en moyennant les données de réponses de la catégorie de cyclistes correspondant à l'enquête.

Les résultats synthétisés à l'échelle des départements et régions sont présentés ci-après.

Attention dans le tableau ci-après les données de certains départements sont à prendre avec précaution car le nombre de questionnaires collectés y est faible. Les données concernées sont présentées en italiques grisées.

Retombées de niv. 4 (en milliers d'euros)	Excursionnistes	Itinérants	Touristes en séjour	Ens. des cyclistes
Territoires				
<i>Finistère</i>	2	92	1 334	1 428
Côtes-d'Armor	684	5 582	41 625	47 890
<i>Ille-et-Vilaine</i>	54	804	1 515	2 373
/s total Bretagne	740	6 478	44 474	51 691
Manche	453	3 555	44 810	48 817
Calvados	588	1 968	51 378	53 934
Seine-Maritime	325	604	7 689	8 619
/s total Normandie	1 365	6 127	103 877	111 370
Somme	552	1 117	16 400	18 069
Pas-de-Calais	285	627	4 257	5 169
Nord	412	523	2 182	3 117
/s total Hauts-de-France	1 249	2 267	22 839	26 355
<b>Total itinéraire</b>	<b>3 354</b>	<b>14 872</b>	<b>171 190</b>	<b>189 416</b>

Fig. 75 : Retombées économiques de niveau 4 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil

## 4.5. Les externalités

Les externalités correspondent à des impacts indirects liés à la pratique du vélo. On en distingue 3 dans ce rapport : l'impact santé, l'impact sur l'environnement et l'impact sur l'industrie du vélo.

### 4.5.1. L'impact santé

Il correspond à l'équivalent en économie de dépenses de santé générées par la pratique d'une activité physique.

Les résultats de plusieurs études internationales convergentes sur la question permettent de déterminer les impacts de dépense de sécurité sociale à partir des temps d'activité physique par personne. Les impacts santé sont estimés à 0,69 €/km parcouru (source : étude économie du vélo 2020).

Sur cette base, les kilomètres parcourus sur La Vélomaritime 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 (basé sur la question sur la pratique habituelle du vélo aux beaux jours). 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,
- 0,69 pour ceux pratiquant exceptionnellement.

**Le bénéfice de l'impact santé** n'étant propre qu'au pays de l'itinéraire étudié, cet impact n'est calculé que pour les cyclistes résidant en France. **Pour La Vélomaritime, il est donc estimé à 8 M€ en 2023** pour les personnes résidant en France.

#### *4.5.2. L'impact sur l'environnement*

**L'impact positif d'un report de la voiture vers le vélo** pour les pratiques utilitaires a été estimé à 0,18 €/km (rapport du ministère de l'Ecologie et du Développement durable sur l'Indemnité kilométrique datant de novembre 2013) 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 49,6 millions de kilomètres parcourus strictement sur La Vélomaritime **représentent un impact de 3,2 M€ en 2023**.

#### *4.5.3. L'impact sur l'industrie du vélo*

**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.

Ce ratio est ensuite multiplié par les distances parcourues sur l'itinéraire par les habitants des départements traversés.

Sur cette base, l'impact des 49,6 M de km parcourus strictement sur **La Vélomaritime par les habitants des départements concernés est de 5 M€.**

Ces estimations sont à considérer avec précaution dans la mesure où il ne nous est pas possible de mesurer l'impact spécifique de La Vélomaritime 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.

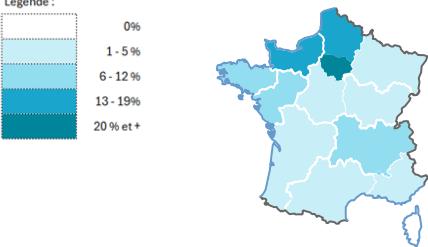
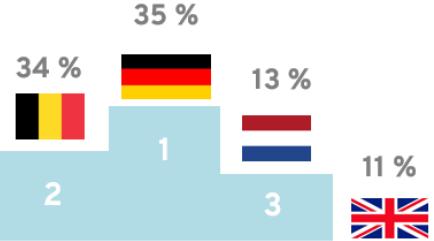
## 5. Focus ciblés

### 5.1. Les itinérants

<b>Présentation générale :</b>	→ 165 000 itinérants → 8 % de la fréquentation totale → 17 % des retombées économiques										
<b>Origine :</b> → 68 % de Français	→ 32% d'étrangers										
<p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>0%</li> <li>1 - 5 %</li> <li>6 - 10 %</li> <li>11 - 15 %</li> <li>16 % et +</li> </ul>	<table> <tr> <td>1</td> <td>22 %</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>19 %</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>16 %</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>16 %</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>15 %</td> </tr> </table>	1	22 %	2	19 %	3	16 %	4	16 %	5	15 %
1	22 %										
2	19 %										
3	16 %										
4	16 %										
5	15 %										
<b>Type de groupe :</b> Taille du groupe (hors solo) : 3,2 pers. 19 % des groupes comprennent au moins un enfant de moins de 15 ans	Seul : 15 % En couple : 41 % En famille : 29 % Entre amis : 17 %										
<b>Âge :</b>	Moins de 6 ans : 2 % 6 - 14 ans : 5 % 15 - 24 ans : 7 % 25 - 34 ans : 14 % 35 - 49 ans : 19 % 50 - 64 ans : 38 % 65 ans et + : 15 %										
<b>Type de sortie :</b>	Sur plusieurs jours (par définition)										
<b>Type de trajet :</b>	Boucle : 18 % En Aller-retour : 13 % En trajet simple : 69 %										
<b>Distance parcourue :</b>	59 km par jour [60 km médiane] 837 km pour le voyage [500 km médiane]										
<b>Type de vélo :</b>	Taux de VAE : 19 % Taux de location : 6 %										

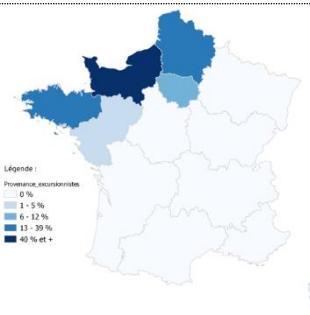
<b>Mode d'hébergement :</b>  → 91 % de marchand → 9 % de non marchand	Camping en tente :	46 %	
	Camping en location :	3 %	
	Hôtel :	18 %	
	Gîte ou meublé :	10 %	
	Chambre d'hôtes :	11 %	
	Bivouac :	5 %	
<b>Réservation :</b>  → Taux de réservation : 50 % → Délai de réservation :	Au dernier moment :	33 %	
	1 à 3 mois avant le séj	38 %	
	4 à 6 mois avant le séj	24 %	
	7 mois et + avant le séj	5 %	
<b>Durée moyenne de séjour :</b>	15,8 jours [10 jours en médiane]		
<b>Les principales activités pratiquées :</b>  → 88 % pratiquent au moins une activité	Baignade :	46 %	
	Visite de ville :	66 %	
	Restaurant :	46 %	
	Viste de musée :	29 %	
	Viste d'esp. Naturels :	42 %	
	Appli. smartphone :	50 %	
<b>Les principaux moyens de préparation :</b>  → 97 % utilisent au moins un média	Carte – topo-guide :	50 %	
	GPS/Trace :	37 %	
	Doc. touristique :	34 %	
	Site Internet	33 %	
	itinéraire/destination :		
	Appli smartphone :		
<b>Les principaux outils pour se diriger :</b>  → 96 % utilisent au moins un média	Panneaux signa de l'itinéraire :	46 %	
	GPS/Trace :	50 %	
	Appli smartphone :	40 %	
	Carte - topo-guide :	36 %	
	Panneaux d'info touristiques :	29%	
	Panneaux signa de l'itinéraire :		
<b>Mode de transport le jour de la sortie :</b>	<b>Mode de transport pour venir et/ou repartir :</b>		
A vélo :	73 %	Train :	44 %
Train :	15 %	Voiture :	33 %
		À vélo :	21 %
<b>Dépenses :</b>	60 € / jour /pers. [50 € en médiane]		
<b>Satisfaction (note sur 4) :</b>			
Qualité de l'aménagement :	3,4		
Mise en tourisme :	3,4		
Professionnels du tourisme :	3,3		
Services aux cyclistes :	2,7		
Satisfaction globale :	3,3		

## 5.2. Les touristes en séjour

<b>Présentation générale :</b>	→ 949 000 touristes en séjour → 44 % de la fréquentation totale → 77 % des retombées économiques																
<b>Origine :</b> → 66 % de Français	→ 34% d'étrangers																
 <p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>0%</li> <li>1 - 5 %</li> <li>6 - 12 %</li> <li>13 - 19 %</li> <li>20 % et +</li> </ul>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pays</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>France</td> <td>35 %</td> </tr> <tr> <td>Allemagne</td> <td>34 %</td> </tr> <tr> <td>Belgique</td> <td>13 %</td> </tr> <tr> <td>Pays-Bas</td> <td>11 %</td> </tr> <tr> <td>Royaume-Uni</td> <td>11 %</td> </tr> </tbody> </table>	Pays	Pourcentage	France	35 %	Allemagne	34 %	Belgique	13 %	Pays-Bas	11 %	Royaume-Uni	11 %				
Pays	Pourcentage																
France	35 %																
Allemagne	34 %																
Belgique	13 %																
Pays-Bas	11 %																
Royaume-Uni	11 %																
<b>Type de groupe :</b> Taille du groupe (hors solos) : 3,4 pers. 22 % des groupes comprennent au moins un enfant de moins de 15 ans	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de groupe</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Seul :</td> <td>10 %</td> </tr> <tr> <td>En couple :</td> <td>59 %</td> </tr> <tr> <td>En famille :</td> <td>25 %</td> </tr> <tr> <td>Entre amis :</td> <td>7 %</td> </tr> </tbody> </table>	Type de groupe	Pourcentage	Seul :	10 %	En couple :	59 %	En famille :	25 %	Entre amis :	7 %						
Type de groupe	Pourcentage																
Seul :	10 %																
En couple :	59 %																
En famille :	25 %																
Entre amis :	7 %																
<b>Âge :</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Âge</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Moins de 6 ans :</td> <td>2 %</td> </tr> <tr> <td>6 - 14 ans :</td> <td>5 %</td> </tr> <tr> <td>15 - 24 ans :</td> <td>6 %</td> </tr> <tr> <td>25 - 34 ans :</td> <td>7 %</td> </tr> <tr> <td>35 - 49 ans :</td> <td>12 %</td> </tr> <tr> <td>50 - 64 ans :</td> <td>43 %</td> </tr> <tr> <td>65 ans et + :</td> <td>25 %</td> </tr> </tbody> </table>	Âge	Pourcentage	Moins de 6 ans :	2 %	6 - 14 ans :	5 %	15 - 24 ans :	6 %	25 - 34 ans :	7 %	35 - 49 ans :	12 %	50 - 64 ans :	43 %	65 ans et + :	25 %
Âge	Pourcentage																
Moins de 6 ans :	2 %																
6 - 14 ans :	5 %																
15 - 24 ans :	6 %																
25 - 34 ans :	7 %																
35 - 49 ans :	12 %																
50 - 64 ans :	43 %																
65 ans et + :	25 %																
<b>Type de sortie :</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de sortie</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pour 1 heure ou 2 :</td> <td>38 %</td> </tr> <tr> <td>A la demi-journée :</td> <td>36 %</td> </tr> <tr> <td>A la journée :</td> <td>26 %</td> </tr> <tr> <td>Sur plusieurs jours :</td> <td>0 %</td> </tr> </tbody> </table>	Type de sortie	Pourcentage	Pour 1 heure ou 2 :	38 %	A la demi-journée :	36 %	A la journée :	26 %	Sur plusieurs jours :	0 %						
Type de sortie	Pourcentage																
Pour 1 heure ou 2 :	38 %																
A la demi-journée :	36 %																
A la journée :	26 %																
Sur plusieurs jours :	0 %																
<b>Type de trajet :</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de trajet</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Boucle :</td> <td>26 %</td> </tr> <tr> <td>En Aller-retour :</td> <td>69 %</td> </tr> <tr> <td>En trajet simple :</td> <td>5 %</td> </tr> </tbody> </table>	Type de trajet	Pourcentage	Boucle :	26 %	En Aller-retour :	69 %	En trajet simple :	5 %								
Type de trajet	Pourcentage																
Boucle :	26 %																
En Aller-retour :	69 %																
En trajet simple :	5 %																
<b>Distance parcourue :</b>	28 km par jour [20 km médiane]																
<b>Type de vélo :</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de vélo</th> <th>Taux de VAE :</th> <th>Taux de location :</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>45 %</td> <td>13 %</td> </tr> </tbody> </table>	Type de vélo	Taux de VAE :	Taux de location :		45 %	13 %										
Type de vélo	Taux de VAE :	Taux de location :															
	45 %	13 %															

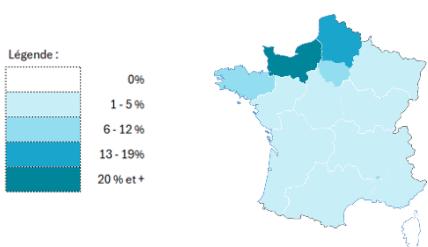
<b>Mode d'hébergement :</b>  → 55 % de marchand → 45 % de non marchand	Camping en tente :	15 %		
	Camping en location :	13 %		
	Hôtel :	7 %		
	Gîte ou meublé :	9 %		
	Chambre d'hôtes :	5 %		
	Camping-car :	30 %		
	Famille-Amis :	12 %		
	Rés. Secondaire :	8 %		
<b>Réservation :</b>  → Taux de réservation : 73 % → Délai de réservation :	Au dernier moment :	40 %		
	1 à 3 mois avant le séj	39 %		
	4 à 6 mois avant le séj	14 %		
	7 mois et + avant le séj	7 %		
<b>Durée moyenne de séjour :</b>	9,7 jours [5 jours en médiane]			
<b>Les principales activités pratiquées :</b>  → 82 % pratiquent au moins une activité	Baignade :	24 %		
	Visite de ville :	51 %		
	Restaurant :	25 %		
	Visite d'esp. naturels :	28 %		
	Visite de musées :	24 %		
	Shopping :	18 %		
<b>Les principaux moyens de préparation :</b>  → 76 % utilisent au moins un média	Appli. smartphone :	20 %		
	Carte – topo-guide :	21 %		
	Guide touristique :	18 %		
	GPS/Trace :	17 %		
	Site Internet :	16 %		
	Offices de tourisme :	14 %		
<b>Les principaux outils pour se diriger :</b>  → 73 % utilisent au moins un média	GPS/Trace :	22 %		
	Panneaux signalét. :	27 %		
	Appli smartphone :	15 %		
	Carte - topo-guide :	12 %		
	Panneaux d'info tour :	21 %		
<b>Mode de transport le jour de la sortie :</b>	<b>Mode de transport pour venir et/ou repartir :</b>			
A vélo :	61 %	Voiture :	59 %	
Voiture :	21 %		Camping-car :	30 %
Camping-car :	13 %			
<b>Dépenses :</b>	62 € / jour /pers. [54 € en médiane]			
<b>Satisfaction (note sur 4) :</b>				
Qualité de l'aménagement :	3,5			
Mise en tourisme :	3,6			
Professionnels du tourisme :	3,4			
Services aux cyclistes :	3,0			
Satisfaction globale :	3,4			

### 5.3. Les excursionnistes

<b>Présentation générale :</b>	→ 1,06 millions d'excursionnistes → 49 % de la fréquentation totale → 6 % des retombées économiques														
<b>Origine :</b> → 99 % de Français	→ 1 % d'étrangers														
 <p>Légende : Provenance : excursionnistes 0 % 1 - 5 % 6 - 12 % 13 - 39 % 40 % et +</p>	 Des Belges à l'approche de la frontière														
<b>Type de groupe :</b> Taille du groupe (hors solos) : 3,9 pers. 29 % des groupes comprennent au moins un enfant de moins de 15 ans	<table> <tr> <td>Seul :</td> <td>36 %</td> </tr> <tr> <td>En couple :</td> <td>27 %</td> </tr> <tr> <td>En famille :</td> <td>23 %</td> </tr> <tr> <td>Entre amis :</td> <td>12 %</td> </tr> </table>	Seul :	36 %	En couple :	27 %	En famille :	23 %	Entre amis :	12 %						
Seul :	36 %														
En couple :	27 %														
En famille :	23 %														
Entre amis :	12 %														
<b>Âge :</b>	<table> <tr> <td>Moins de 6 ans :</td> <td>3 %</td> </tr> <tr> <td>6 - 14 ans :</td> <td>6 %</td> </tr> <tr> <td>15 - 24 ans :</td> <td>4 %</td> </tr> <tr> <td>25 - 34 ans :</td> <td>7 %</td> </tr> <tr> <td>35 - 49 ans :</td> <td>18 %</td> </tr> <tr> <td>50 - 64 ans :</td> <td>37 %</td> </tr> <tr> <td>65 ans et + :</td> <td>26 %</td> </tr> </table>	Moins de 6 ans :	3 %	6 - 14 ans :	6 %	15 - 24 ans :	4 %	25 - 34 ans :	7 %	35 - 49 ans :	18 %	50 - 64 ans :	37 %	65 ans et + :	26 %
Moins de 6 ans :	3 %														
6 - 14 ans :	6 %														
15 - 24 ans :	4 %														
25 - 34 ans :	7 %														
35 - 49 ans :	18 %														
50 - 64 ans :	37 %														
65 ans et + :	26 %														
<b>Type de sortie :</b>	<table> <tr> <td>Pour 1 heure ou 2 :</td> <td>57 %</td> </tr> <tr> <td>A la demi-journée :</td> <td>29 %</td> </tr> <tr> <td>A la journée :</td> <td>14 %</td> </tr> <tr> <td>Sur plusieurs jours :</td> <td>0 %</td> </tr> </table>	Pour 1 heure ou 2 :	57 %	A la demi-journée :	29 %	A la journée :	14 %	Sur plusieurs jours :	0 %						
Pour 1 heure ou 2 :	57 %														
A la demi-journée :	29 %														
A la journée :	14 %														
Sur plusieurs jours :	0 %														
<b>Type de trajet :</b>	<table> <tr> <td>Boucle :</td> <td>23 %</td> </tr> <tr> <td>En Aller-retour :</td> <td>73 %</td> </tr> <tr> <td>En trajet simple :</td> <td>4 %</td> </tr> </table>	Boucle :	23 %	En Aller-retour :	73 %	En trajet simple :	4 %								
Boucle :	23 %														
En Aller-retour :	73 %														
En trajet simple :	4 %														
<b>Distance parcourue :</b>	28 km par jour [22 km médiane]														
<b>Type de vélo :</b>	<table> <tr> <td>Taux de VAE :</td> <td>31 %</td> </tr> <tr> <td>Taux de location :</td> <td>2 %</td> </tr> </table>	Taux de VAE :	31 %	Taux de location :	2 %										
Taux de VAE :	31 %														
Taux de location :	2 %														

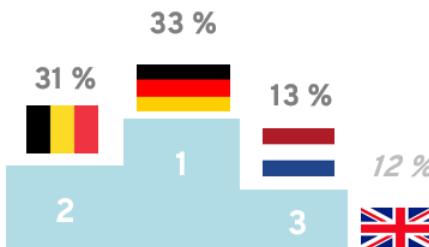
<b>Les principales activités pratiquées :</b> → 55 % pratiquent au moins une activité	Baignade :	19 %
	Visite de ville :	15 %
	Restaurant :	11 %
<b>Les principaux moyens de préparation :</b> → 41 % utilisent au moins un média	Bouche à oreille :	12 %
	Carte - topo-guide :	11 %
	Appli. smartphone :	11 %
<b>Les principaux outils pour se diriger :</b> → 42 % utilisent au moins un média	GPS/Trace :	16 %
	Panneaux signalét. :	13 %
	Appli smartphone :	7 %
	Carte - topo-guide :	7 %
<b>Mode de transport le jour de la sortie :</b>		
A vélo :	73 %	
Voiture :	22 %	
<b>Dépenses :</b>	→ 3,4 € / jour /pers. sur la base de l'ens. des excursionnistes → 19 % réalisent une dépense → 17,7 € sur la base de ceux qui réalisent une dépense [13,3 € en médiane]	
<b>Satisfaction (note sur 4) :</b>		
Qualité de l'aménagement :	3,4	
Mise en tourisme :	3,5	
Professionnels du tourisme :	3,2	
Services aux cyclistes :	2,6	
Satisfaction globale :	3,3	

## 5.4. Les cyclistes français

<b>Présentation générale :</b>		→ 1 724 000 Français → 82 % de la fréquentation totale → 66 % des retombées économiques
Excursionnistes :	59 %	Itinérants :
Itinérants :	7 %	Loisirs :
Touristes en séjour :	34 %	Sportifs
<b>Origine :</b>		Utilitaires :
 Légende : <ul style="list-style-type: none"> <li>0%</li> <li>1-5%</li> <li>6-12%</li> <li>13-19%</li> <li>20% et +</li> </ul>		→ 69 % des régions traversées → 67 % des départements traversés
<b>Type de groupe :</b> Taille du groupe (hors solo) : 3,9 pers. 28 % des groupes comprennent au moins un enfant de moins de 15 ans		Seul : 27 % En couple : 36 % En famille : 25 % Entre amis : 11 %
<b>Âge :</b>		Moins de 6 ans : 3 % 6 - 14 ans : 5 % 15 - 24 ans : 6 % 25 - 34 ans : 8 % 35 - 49 ans : 16 % 50 - 64 ans : 36 % 65 ans et + : 25 %
<b>Type de sortie :</b>		Pour 1 heure ou 2 : 46 % A la demi-journée : 29 % A la journée : 19 % Sur plusieurs jours : 7 %
<b>Type de trajet :</b>		Boucle : 23 % En Aller-retour : 69 % En trajet simple : 8 %
<b>Distance parcourue :</b>		30 km par jour [25 km médiane]
<b>Type de vélo :</b>		Taux de VAE : 34 % Taux de location : 7 %

<b>Mode d'hébergement :</b>  → 58 % de marchand → 42 % de non marchand	Camping en tente :	20 %	
	Camping en location :	13 %	
	Hôtel :	7 %	
	Gîte ou meublé :	9 %	
	Chambre d'hôtes :	6 %	
	Camping-car :	21 %	
	<i>Famille-Amis :</i>	13 %	
<i>Résidence secondaire :</i>		7 %	
<b>Réservation :</b>  → Taux de réservation : 67 % → Délai de réservation :	Au dernier moment :	32 %	
	1 à 3 mois avant le séj	42 %	
	<i>4 à 6 mois avant le séj</i>	21 %	
	<i>7 mois et + avant le séj</i>	6 %	
<b>Durée moyenne de séjour :</b>	10,2 jours [5 jours en médiane]		
<b>Les principales activités pratiquées :</b>  → 66 % pratiquent au moins une activité	Baignade :	22 %	
	Visite de ville :	28 %	
	Restaurant :	16 %	
	Viste d'esp. Naturels :	16 %	
	Shopping :	10 %	
<b>Les principaux moyens de préparation :</b>  → 54 % utilisent au moins un média	Appli. smartphone :	15 %	
	Carte – topo-guide :	15 %	
	GPS/Trace :	14 %	
	Doc. touristique :	11 %	
	Bouche à oreille :	12 %	
<b>Les principaux outils pour se diriger :</b>  → 53 % utilisent au moins un média	GPS/Trace :	20 %	
	Panneaux signa de l'itinéraire :	21 %	
	Appli smartphone :	10 %	
	Carte - topo-guide :	9 %	
	Panneaux d'info touristiques :	12%	
<b>Mode de transport le jour de la sortie :</b>	<b>Mode de transport pour venir et/ou repartir :</b>		
A vélo :	55 %	Train :	16 %
En voiture :	17 %	Voiture :	61 %
		Camping-car :	21 %
<b>Dépenses des touristes :</b>	57 € / jour /pers. [21 € en médiane]		
<b>Satisfaction</b> (note sur 4) :			
Qualité de l'aménagement :	3,4		
Mise en tourisme :	3,5		
Professionnels du tourisme :	3,3		
Services aux cyclistes :	2,7		
Satisfaction globale :	3,3		

## 5.5. Les cyclistes étrangers

<b>Présentation générale :</b>		→ 391 000 étrangers → 18 % de la fréquentation totale → 34 % des retombées économiques	
Excursionnistes :	4 %	Itinérants :	15 %
Itinérants :	15 %	Loisirs :	62 %
Touristes en séjour :	81 %	Sportifs	19 %
<b>Origine :</b>		<i>Utilitaires :</i> 4 %	
			
<b>Type de groupe :</b> Taille du groupe (hors solo) : 2,5 pers. 15 % des groupes comprennent au moins un enfant de moins de 15 ans	Seul :	7 %	
	En couple :	65 %	
	En famille :	21 %	
	Entre amis :	7 %	
	Moins de 6 ans :	1 %	
<b>Âge :</b>	6 - 14 ans :	6 %	
	15 - 24 ans :	2 %	
	25 - 34 ans :	3 %	
	35 - 49 ans :	14 %	
	50 - 64 ans :	52 %	
	65 ans et + :	23 %	
	Pour 1 heure ou 2 :	36 %	
<b>Type de sortie :</b>	A la demi-journée :	34 %	
	A la journée :	15 %	
	Sur plusieurs jours :	16 %	
	Boucle :	28 %	
<b>Type de trajet :</b>	En Aller-retour :	54 %	
	En trajet simple :	18 %	
	Distance parcourue :	34 km par jour [30 km médiane]	
<b>Type de vélo :</b>	Taux de VAE :	46 %	
	Taux de location :	8 %	

<b>Mode d'hébergement :</b>  → 67 % de marchand → 33 % de non marchand	Camping en tente :	21 %	
	<i>Camping en location :</i>	8 %	
	Hôtel :	14 %	
	<i>Gîte ou meublé :</i>	10 %	
	Camping-car :	32 %	
<b>Réservation :</b>  → Taux de réservation : 66 % → Délai de réservation :	Au dernier moment :	50 %	
	1 à 3 mois avant le séj	34 %	
	<i>4 mois et + avant le séj</i>	16 %	
<b>Durée moyenne de séjour :</b>	13,2 jours [7 jours en médiane]		
<b>Les principales activités pratiquées :</b>  → 66 % pratiquent au moins une activité	Baignade :	30 %	
	Visite de ville :	61 %	
	Restaurant :	34 %	
	Viste d'esp. Naturels :	29 %	
	Visite de musées :	24 %	
	Shopping :	22 %	
<b>Les principaux moyens de préparation :</b>  → 92 % utilisent au moins un média	Appli. smartphone :	35 %	
	Carte – topo-guide :	38 %	
	GPS/Trace :	21 %	
	Guide touristique :	27 %	
	Site Internet de l'itinéraire/destination :	23 %	
	GPS/Trace :	32 %	
<b>Les principaux outils pour se diriger :</b>  → 88 % utilisent au moins un média	Panneaux signa de l'itinéraire :	27 %	
	Appli smartphone :	30 %	
	Carte - topo-guide :	22 %	
	Panneaux d'info touristiques :	23%	
	GPS/Trace :	32 %	
<b>Mode de transport le jour de la sortie :</b>	<b>Mode de transport pour venir et/ou repartir :</b>		
A vélo :	64 %	Train :	9 %
En voiture :	15 %	Voiture :	44 %
		Camping-car :	31 %
<b>Dépenses des touristes :</b>	69 € / jour /pers. [54 € en médiane]		
<b>Satisfaction</b> (note sur 4) :			
Qualité de l'aménagement :	3,5		
Mise en tourisme :	3,6		
Professionnels du tourisme :	3,5		
Services aux cyclistes :	3,0		
Satisfaction globale :	3,4		

## 6. Éléments de réflexion pour l'avenir

### → Pratique en boucle :

69 % des itinérants pratiquent le vélo en trajet simple et doivent gérer leur vélo pour le retour par un autre mode de transport. Ils sont également 93 % à avoir découvert La Vélomaritime pour la première fois. Or La Vélomaritime s'inscrit dans un maillage d'itinéraire important. Ce maillage permet de découvrir une partie de La Vélomaritime en réalisant une boucle. Cette pratique présente un triple avantage : elle permet de faire revenir sur l'itinéraire des cyclistes qui l'ont déjà parcouru en leur proposant une nouvelle découverte ; elle permet de diffuser la fréquentation sur le territoire ; et poussée auprès des itinérants elle permet de pallier à la problématique du transport des vélos pour l'aller ou le retour lors de voyages en trajets simples.

### → Promouvoir une offre de courts séjours :

Les itinérants présents sur l'itinéraire sont des cyclistes et des itinérants expérimentés qui ont une pratique sur des durées de séjour plutôt longues. Afin d'attirer une autre clientèle, il pourrait être intéressant de promouvoir une offre de courts séjours sur les ailes de saison, à destination notamment des primo-itinérants et/ou des habitants des régions traversées ou proches (Île-de-France par exemple).

### → L'intermodalité, un enjeu pour les itinérants :

44 % des itinérants utilisent le train pour venir et/ou repartir du territoire et 92 % pédalent sur leur propre vélo. Il y a donc un sujet important sur la possibilité / la facilité de voyager en train avec son vélo.

### → Le stationnement de longue durée :

33 % des itinérants accèdent au territoire en voiture. Il est important qu'ils puissent disposer d'une offre de stationnement de longue durée à proximité de l'itinéraire. Cette offre sera également utile pour les touristes en séjour qui utilisent également beaucoup la voiture ou le camping-car en complément du vélo.

### → Les services à destination des cyclistes :

L'analyse de la satisfaction le montre, sur La Vélomaritime comme sur les autres itinéraires français évalués, les services proposés aux cyclistes le long de l'itinéraire constituent un axe d'amélioration dont il faut s'emparer en priorité.

Le mécontentement des cyclistes ne signifie pas nécessairement que l'offre n'est pas disponible. Avant d'engager un complément d'offre, il sera intéressant d'en assurer un inventaire, de s'assurer que l'ensemble de l'offre est porté à la connaissance de la clientèle et, selon les besoins, compléter le maillage déjà existant. À noter que sur les services, les dispositifs qui semblent le plus manquer aux cyclistes sont les points d'eau et les toilettes.

## ANNEXES

# 1. Questionnaires d'enquête

## 1.1. Questionnaire de l'étude Bretagne

Zone réservée à l'enquêteur, ne pas compléter.  
Date / / 2023 Heure :  avant 9h  9h  10h  11h  12h  13h  14h  15h  16h  17h  18h  après 19h

Point d'enquête N° :

Questionnaire N° :



BRETAGNE



### Enquête auprès des usagers des Véloroutes de Bretagne

Les partenaires des Véloroutes de Bretagne aimentraient en savoir plus sur votre sortie. Merci de prendre quelques minutes pour remplir ce questionnaire.

#### Votre randonnée d'aujourd'hui

Q1. Vous faites une randonnée ou une balade :

1. Pour une heure ou deux  3. A la journée  
 2. A la demi-journée  4. Sur plusieurs jours

Q2. Quel profil correspond le mieux à votre pratique aujourd'hui ?

1. Je suis en mode **sportif**, je me déplace pour avoir une activité physique régulière et soutenue  
 2. J'effectue une randonnée en **itinérance** sur plusieurs jours  
 3. Je suis en mode **utilitaire**, je me déplace pour réaliser une autre activité par la suite (achat, travail, école, plage, accès à un site de loisirs)  
 4. Je suis en mode **loisirs**, je fais une balade d'une journée ou moins

Q3. Combien de kilomètres allez-vous parcourir aujourd'hui ? ..... km

Q4. Sur quel(s) itinéraire(s) circulez-vous ? .....

Q5. Vous prévoyez de faire (ensemble du parcours pour les itinérants) :

1. Un aller/retour par le même itinéraire  
 2. Une boucle (chemin différent pour le retour)  
 3. Un trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour l'aller ou le retour

Q6. Quel(s) autre(s) moyen(s) de transport avez-vous ou allez-vous utiliser AUJOURD'HUI pour venir sur l'itinéraire ou en repartir ? (plusieurs réponses possibles)

1. Aucun  5. Autocar  
 2. Voiture  6. Bateau  
 3. Train  7. Camping-car  
 4. Bus urbain  8. Autres, précisez : .....

Q7. Quelle distance avez-vous parcourue AUJOURD'HUI pour accéder à votre départ de randonnée avec ce(s) mode(s) de transport ? : ..... km

Q8a. Vous êtes :

1. A vélo ► Q8b. Combien de vélo utilisez-vous aujourd'hui ?

2. A pied  
 3. En roller  
 4. A cheval  
 5. Autre

Nb de vélos par type	Vélo classique (non électrique)	Vélo électrique (VAE)
C'est mon vélo		
Vélo prêté (gratuit)		
Vélo loué (payant)		

Q9. Parmi ces vélos, combien sont des gravels ? .....

Q10. Vous randonnez aujourd'hui (plusieurs réponses possibles) :

1. Seul  5. En club  
 2. En couple  6. En groupe avec une agence ou un tour opérateur  
 3. En famille  7. Autres, précisez : .....

Q11. Combien de personnes composent votre groupe, y compris vous-même ?

Par âge	- de 6 ans	6 à 14	15 à 24	25 à 34	35 à 49	50 à 64	65 ans et +
Nb de Personnes							

#### Votre appréciation sur l'itinéraire au cours de cette journée

Q18. Concernant la qualité de votre itinéraire sur les véloroutes de Bretagne, merci de donner votre niveau d'appréciation des points suivants :  
1=mauvais, 2=passable, 3=bon, 4=excellent, NC=non concerné.

1 2 3 4 NC

L'itinéraire

Paysage, environnement	<input type="checkbox"/>				
Sécurité de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Qualité du revêtement de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Entretien et propreté des aménagements	<input type="checkbox"/>				
Qualité de la signalisation le long de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Cohabitation entre tous les usagers	<input type="checkbox"/>				
Transport pour accéder ou revenir	<input type="checkbox"/>				
<b>Les plus de l'itinéraire</b>					
Sites touristiques : monuments, patrimoine culturel	<input type="checkbox"/>				
Loisirs à proximité, baignade, jeux...	<input type="checkbox"/>				
Présence de cafés, hébergements, restaurants, commerces	<input type="checkbox"/>				
Qualité de la restauration	<input type="checkbox"/>				
Qualité de l'hébergement	<input type="checkbox"/>				

Prix des hébergements

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Disponibilité des hébergements

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Signalétique pour se rendre sur les sites touristiques

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sécurité et facilité de stationnement des vélos/bagages pendant les visites de sites

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

**Les services de l'itinéraire**

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Présence de services de location de vélos

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Qualité des services de location de vélos

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Présence de réparateurs de vélos/assistance

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Présence de points de rechargement de VAE (bornes, prises)

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Présence de services de transport de vélos/de bagages

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Qualité des services de transport de vélos/de bagages

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Services (points d'eau, toilettes, poubelles, aires de pique-nique...)

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Tournez la page, s'il vous plaît

## Vos habitudes et dépenses

Q19. La présence de la marque « Accueil Vélo » est-elle importante pour vos choix d'hébergement ou de services (location de vélo, sites touristiques, ...) ?

- 1. Très importante, c'est l'un de mes principaux critères de choix
- 2. Assez importante, c'est un plus
- 3. Peu importante, c'est un point qui m'influence peu
- 4. Pas de tout importance
- 5. Je ne connais pas cette marque

Q20. Si vous n'avez pas utilisé le vélo/marche/roller/cheval pour cette sortie, est-ce que vous auriez pris un autre moyen de transport ?

- 1. Oui ► Si oui, quel autre moyen de transport auriez-vous utilisé ?
- 2. Non, je ne serai pas sorti
- 3. Non, j'aurai fait le trajet par le même moyen de transport
- 1. A vélo  6. Train
- 2. A pied  7. Car/bus
- 3. En roller  8. Autre transport en commun
- 4. A cheval  9. Autres
- 5. Voiture

Q21. Entre hier et demain, passerez-vous au moins une nuit en dehors de votre résidence principale ?

- 1. Oui
- 2. Non -> **allez directement à la question 32**

Q22. Quelle est (sera) la durée totale de votre itinérance ou de votre séjour ? ..... jours.

Q23. Quel mode d'hébergement avez-vous utilisé la nuit dernière (ou prévoyez-vous d'utiliser la nuit prochaine si vous venez d'arriver) ?

- 1. Dans un camping avec ma propre tente  7. Gîte ou meublé
- 2. Dans un camping en mobil home  8. Auberge de jeunesse
- 3. Dans un camping en hébergement à la nuitée  9. Résidence secondaire
- 4. Bivouac  10. Camping-car
- 5. Hôtel  11. Bateau habitable
- 6. Chambre d'hôtes  12. Famille – amis
- 13. Autres, précisez : .....

Q24. Avez-vous réservé votre hébergement ?

- 1. Oui ► À quel mois ? .....
- 2. Non, je ne le souhaitais pas
- 3. Non, car je n'ai pas trouvé d'hébergement disponible
- 4. Non concerné (famille, amis, camping-car, résidence secondaire...)

Q25. De combien de kilomètres êtes-vous prêt à vous éloigner de l'itinéraire pour trouver un hébergement répondant à vos attentes ? ..... Km

Q26. Dans quelle commune avez-vous été hébergés hier soir (ou serez-vous hébergé ce soir si vous venez d'arriver) ? .....

Q27. La possibilité de randonner a-t-elle été importante dans le choix de votre destination ?

- 1. Très importante, je suis venu(e) pour ça
- 2. Assez importante, c'est un vrai plus dans le choix de cette destination
- 3. Peu importante, c'est un point positif
- 4. Pas importante

Q28. Pendant votre séjour, faites-vous de la marche/vélo/roller/cheval ?

- 1. Tous les jours ou presque
- 3. Une seule fois
- 2. Plusieurs fois pendant le séjour

Si vous n'êtes pas itinérant → allez directement à la question 32

Q29. Vous êtes itinérant, combien de km allez-vous parcourir en tout sur l'ensemble de votre parcours ? ..... km

Q30. Pour votre itinérance, quel est ?

- Votre point de départ initial : .....
- Votre point de départ sur l'itinéraire : .....
- Votre point d'arrivée sur l'itinéraire : .....
- Votre point d'arrivée final : .....

Q31. Cette randonnée en itinérance est :

- 1. Ma première expérience en itinérance
- 2. J'ai déjà fait d'autres parcours en itinérance

Q32. Quel(s) autre(s) mode(s) de transport avez-vous ou allez-vous utiliser pour venir dans la région ou en repartir ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Aucun  4. Bus urbain  7. Camping-car
- 2. Voiture  5. Car  8. Avion
- 3. Train  6. Bateau  9. Autres, précisez : .....

Q33. Si vous êtes venus par le biais d'un Tour Opérateur, quel est le montant du forfait payé PAR PERSONNE ?

..... € par forfait de ..... jours

Q34. Combien avez ou allez-vous dépenser pendant votre sortie d'aujourd'hui ? PAR JOUR / PAR PERSONNE / en euros :

- Je ne vais faire aucune dépense

Dépenses	Montant par pers. en euros	Je n'ai pas fait/ne vais pas faire de dépenses
Hébergement (uniquement pour les séjours avec nuitées)		<input type="checkbox"/>
Restaurants, cafés, autres dépenses alimentaires (épicerie, pique-nique, ...)		<input type="checkbox"/>
Activités, visites, souvenirs, produits du terroir, vin (emportés ou commandés)		<input type="checkbox"/>
Transports pour venir/repartir du point de départ de la randonnée d'aujourd'hui (car, train, essence...)		<input type="checkbox"/>
Location de vélo		<input type="checkbox"/>
Autres dépenses		<input type="checkbox"/>
<b>Dépense totale / jour / pers</b>		<input type="checkbox"/>

## Votre profil

Q35. Avez-vous déjà parcouru d'autres grands itinéraires ?

(plusieurs réponses possibles)

- 1. Non, jamais
- 2. J'ai déjà parcouru cet itinéraire et je reviens
- 3. J'ai déjà parcouru un autre itinéraire breveté, précisez : .....
- 4. J'ai déjà parcouru un autre itinéraire, précisez : .....

Q36. Avez-vous l'intention de faire un voyage en itinérance à pied ou à vélo, en week-end ou vacances, dans les deux années à venir ?  1. Oui  2. Non

Q37. Si non, pour quelle(s) raison(s) ?

.....

Q38. Dans quelle commune résidez-vous (résidence principale) ? .....

Q39. Quel est le code postal de votre résidence ? ..... - - -

Q40. Quel est votre pays de résidence ? .....

Q41. Quelle est votre activité ?

- 1. Agriculteur  5. Employé  9 Inactif
- 2. Commerçant, artisan, chef d'ent.  6. Ouvrier  10 Autre, précisez : .....
- 3. Cadre, prof intell. Sup  7. Retraité
- 4. Profession intermédiaire  8. Étudiant

Q42. Quel est le revenu mensuel net moyen de votre foyer ? ..... €

Q43. À quelle fréquence randonnez-vous à la belle saison (d'avril à octobre) ?

- 1. Tous les jours ou presque  4. Moins d'une fois par mois
- 2. Plusieurs fois par semaine  5. Exceptionnellement
- 3. Plusieurs fois par mois

Q44. Avez-vous des propositions pour améliorer vos expériences futures sur l'itinéraire ?

Je m'inscris aux newsletters Tourisme Bretagne et La Vélo d'Ysée (EuroVélo1) : ..... @ .....  
 En cochant cette case, j'autorise Tourisme Bretagne à collecter mes données aux fins d'envoi de la newsletter à laquelle je souhaite m'inscrire. J'ai pris connaissance de la politique de protection des données à caractère personnel accessible sur le site [www.tourismebretagne.com/politique-de-confidentialite/](http://www.tourismebretagne.com/politique-de-confidentialite/)  
 En cochant cette case, j'autorise La Vélo d'Ysée (EuroVélo1) à collecter mes données aux fins d'envoi de la newsletter à laquelle je souhaite m'inscrire. Je peux faire valoir mon droit d'accès et de rectification de mes données en écrivant à [info@lavelodyssee.com](mailto:info@lavelodyssee.com).

Nous vous remercions de votre participation à cette enquête et vous souhaitons une très bonne randonnée

## 1.2. Questionnaire de l'étude Normandie

Le questionnaire Baie de Somme est identique.

Zone réservée à l'enquêteur, ne pas compléter. Point d'enquête N° : Questionnaire N° :  
Date / /2023 Heure :  avant 9h  9h  10h  11h  12h  13h  14h  15h  16h  17h  18h  après 18h



### Enquête auprès des cyclistes sur les itinéraires normands

Normandie Tourisme et ses partenaires aimerait en savoir plus sur votre sortie à vélo. Merci de prendre quelques minutes pour remplir ce questionnaire.

#### Votre randonnée à vélo d'aujourd'hui

Q1. Vous faites une randonnée ou une balade :

1. Pour une heure ou deux  3. A la journée  
 2. A la demi-journée  4. Sur plusieurs jours

Q2. Quel profil correspond le mieux à votre pratique aujourd'hui ?

1. Je suis en mode sportif, je me déplace à vélo pour avoir une activité physique régulière et soutenue  
 2. J'effectue une randonnée en itinérance sur plusieurs jours  
 3. Je suis en mode utilitaire, je me déplace à vélo pour réaliser une autre activité par la suite (achat, travail, école, plage, accès à un site de loisirs)  
 4. Je suis en mode loisirs, je fais une balade d'une journée ou moins

Q3. Combien de kilomètres allez-vous parcourir aujourd'hui à vélo ?

..... km

Q4. Sur quel(s) itinéraire(s) circulez-vous ?

Q5. Vous prévoyez de faire (ensemble du parcours pour les itinérants) :

1. Un aller/retour par le même itinéraire  
 2. Une boucle (chemin différent pour le retour)  
 3. Un trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour l'aller ou le retour

Q6. Quel(s) autre(s) moyen(s) de transport avez-vous ou allez-vous utiliser AUJOURD'HUI pour venir sur votre itinéraire ou en repartir ? (plusieurs réponses possibles)

1. Aucun, uniquement à vélo  5. Autocar  
 2. Voiture  6. Bateau  
 3. Train  7. Camping-car  
 4. Bus urbain  8. Autres, précisez : .....

Q7. Quelle distance avez-vous parcourue AUJOURD'HUI pour accéder à votre départ de randonnée avec ce(s) mode(s) de transport ? : ..... km

Q8. Combien de vélo utilisez-vous aujourd'hui pour le groupe ?

Nombre de vélos par type	Vélo classique (non électrique)	Vélo électrique (VAE)
C'est mon vélo		
Vélo prêté (gratuit)		
Vélo loué (payant)		

Q9. Vous randonnez aujourd'hui (plusieurs réponses possibles) :

1. Seul  5. En club  
 2. En couple  6. En groupe avec une agence ou un tour opérateur  
 3. En famille  7. Autres, précisez : .....

Q10. Combien de personnes composent votre groupe, y compris vous-même ?

Par âge	- de 6 ans	6 à 14	15 à 24	25 à 34	35 à 49	50 à 64	65 ans et +
Nombre de Personnes							

Q11. Quelle(s) autre(s) activité(s) avez-vous ou allez-vous pratiquer au cours de votre randonnée ? (plusieurs réponses possibles)

1. Baignade, plage  8. Shopping  
 2. Visite de ville ou village  9. Restaurant, ferme-auberge  
 3. Visite de musée, château, autre site patrimonial  10. Participation à un événement ou une manifestation  
 4. Visite de site ou espace naturel  11. Bateau promenade  
 5. Visite de cave, dégustation de produits du terroir  12. Autres, précisez : .....
6. Visite de site de loisirs  13. Aucune → allez directement à la question 14  
 7. Activités sportives (canoë, ...)

Q12. Cette (ces) activité(s) a (ont)-elle(s) motivé cette randonnée ?

1. Cette activité ou l'une de ces activités est le but même de ma randonnée  
 2. Je fais cette (ces) activité(s) à l'occasion de la randonnée

Q13. De combien de kilomètres êtes-vous prêts à vous éloigner de l'itinéraire pour faire cette activité ? ..... Km

Q14. Quel(s) moyen(s) avez-vous utilisé(s) ou utiliserez-vous pour préparer cette randonnée ou vous diriger/informer pendant la randonnée ?

(plusieurs réponses possibles)	Avant la randonnée	Pendant la randonnée	Lequel ?
Cartes ou topo-guides			
Guide touristique			
Documentation touristique			
Site internet www.normandie-tourisme.fr			
Autre site internet			
GPS/Trace			
Application smartphone			
Office de tourisme			
Agence de voyages			
Conseil des hébergeurs, commerçants			
Bouche à oreille			
Panneaux de signalisation de l'itinéraire			
Panneaux d'information (touristiques)			
Pas besoin, je connaissais déjà			
Le bon sens, je me débrouille			

Q15. A l'issue de votre randonnée, allez-vous publier/partager votre activité sur une application/plateforme sportive ou de randonnée ?  1. Oui  2. Non

Q16. Si oui, sur quel réseau allez-vous publier ?

1. Komoot  4. Outdooractive  7. Suunto  
 2. Géovélo  5. Decathlon  8. Autres, précisez : .....

#### Votre appréciation sur l'itinéraire au cours de cette journée

Q17. Concernant la qualité de votre expérience sur l'itinéraire parcouru aujourd'hui, merci de donner votre niveau d'appréciation des points suivants : 1=mauvais, 2=passable, 3=bon, 4=excellent, NC=non concerné.

L'itinéraire	1	2	3	4	NC
Paysage, environnement	<input type="checkbox"/>				
Sécurité de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Qualité du revêtement de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Entretien et propreté des aménagements	<input type="checkbox"/>				
Qualité de la signalisation le long de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Cohabitation entre tous les usagers	<input type="checkbox"/>				
Transport pour accéder ou revenir	<input type="checkbox"/>				
<b>Les plus de l'itinéraire</b>					
Sites touristiques : monuments, patrimoine culturel	<input type="checkbox"/>				
Loisirs à proximité, baignade, jeux...	<input type="checkbox"/>				
Présence de cafés, hébergements, restaurants, commerces	<input type="checkbox"/>				
Qualité de la restauration	<input type="checkbox"/>				
Qualité de l'hébergement	<input type="checkbox"/>				

Prix des hébergements	1	2	3	4	NC
Disponibilité des hébergements	<input type="checkbox"/>				
Signalétique pour se rendre sur les sites touristiques	<input type="checkbox"/>				
Sécurité et facilité de stationnement des vélos/bagages pendant les visites de sites	<input type="checkbox"/>				
<b>Les services de l'itinéraire</b>					
Présence de services de location de vélos	<input type="checkbox"/>				
Qualité des services de location de vélos	<input type="checkbox"/>				
Présence de réparateurs de vélos/assistance	<input type="checkbox"/>				
Qualité des services de réparation de vélos/assistance	<input type="checkbox"/>				
Présence de points de recharge de VAE (bornes, prises)	<input type="checkbox"/>				
Présence de services de transport de vélos/de bagages	<input type="checkbox"/>				
Qualité des services de transport de vélos/de bagages	<input type="checkbox"/>				
Services (points d'eau, toilettes, poubelles, aires de pique-nique...)	<input type="checkbox"/>				

Tournez la page, s'il vous plaît

## Vos habitudes et dépenses

**Q18. La présence de la marque « Accueil Vélo » est-elle importante pour vos choix d'hébergement ou de services (location de vélo, sites touristiques, ...) ?**

- 1. Très importante, c'est l'un de mes principaux critères de choix
- 2. Assez importante, c'est un plus
- 3. Peu importante, c'est un point qui m'influence peu
- 4. Pas de tout importance
- 5. Je ne connais pas cette marque

**Q19. Entre hier et demain, passerez-vous au moins une nuit en dehors de votre résidence principale ?**

- 1. Oui
- 2. Non → **allez directement à la question 30**

**Q20. Quelle est (sera) la durée totale de votre itinérance ou de votre séjour ?**  
..... jours.

**Q21. Quel mode d'hébergement avez-vous utilisé la nuit dernière (ou prévoyez-vous d'utiliser la nuit prochaine si vous venez d'arriver) ?**

- 1. Dans un camping avec sa propre tente
- 2. Dans un camping en mobil-home
- 3. Dans un camping en hébergement à la nuitée
- 4. Bivouac
- 5. Hôtel
- 6. Chambre d'hôtes
- 7. Gîte ou meublé
- 8. Auberge de jeunesse
- 9. Résidence secondaire
- 10. Camping-car
- 11. Bateau habitable
- 12. Famille – amis
- 13. Autres, précisez : .....

**Q22. Avez-vous réservé votre hébergement ?**

- 1. Oui → À quel mois ? .....
- 2. Non, je ne le souhaitais pas
- 3. Non, car je n'ai pas trouvé d'hébergement disponible
- 4. Non concerné (famille, amis, camping-car, résidence secondaire...)

**Q23. De combien de kilomètres êtes-vous prêts à vous éloigner de l'itinéraire pour trouver un hébergement répondant à vos attentes ?** ..... Km

**Q24. Dans quelle commune avez-vous été hébergés hier soir (ou serez-vous hébergés ce soir si vous venez d'arriver) ?**  
.....

**Q25. La possibilité de faire du vélo a-t-elle été importante dans le choix de votre destination ?**

- 1. Très importante, je suis venu(e) pour ça
- 2. Assez importante, c'est un vrai plus dans le choix de cette destination
- 3. Peu importante, c'est un point positif
- 4. Pas importante

**Q26. Pendant votre séjour, faites-vous du vélo ?**

- 1. Tous les jours ou presque
- 2. Plusieurs fois pendant le séjour
- 3. Une seule fois

**Si vous n'êtes pas un cycliste itinérant → allez directement à la question 30**

**Q27. Vous êtes un cycliste itinérant, combien de km allez-vous parcourir en tout sur l'ensemble de votre parcours ?** ..... km

**Q28. Quel est, à vélo ?**

- Votre point de départ initial : .....
- Votre point de départ sur l'itinéraire : .....
- Votre point d'arrivée sur l'itinéraire : .....
- Votre point d'arrivée final : .....

**Q29. Cette randonnée à vélo en itinérance est :**

- 1. Ma première expérience en itinérance
- 2. J'ai déjà fait d'autres parcours en itinérance

**Q30. Quel(s) autre(s) mode(s) de transport avez-vous ou allez-vous utiliser pour venir dans la région ou en repartir ?**

- (plusieurs réponses possibles)
- 1. Aucun, uniquement le vélo
  - 2. Voiture
  - 3. Train
  - 4. Bus urbain
  - 5. Car
  - 6. Bateau
  - 7. Camping-car
  - 8. Avion
  - 9. Autres, précisez : .....

**Q31. Si vous êtes venus par le biais d'un Tour Opérateur, quel est le montant du forfait payé PAR PERSONNE ?**

..... € par forfait de ..... jours

**Q32. Combien avez ou allez-vous dépenser pendant votre sortie vélo d'aujourd'hui ?**  
PAR JOUR / PAR PERSONNE/ en euros :

- Aucunes dépenses prévues ou réalisées aujourd'hui

Dépenses	Montant par pers. en euros	Je n'ai pas fait/ne vais pas faire de dépenses
Hébergement (uniquement pour les séjours avec nuitées)		<input type="checkbox"/>
Restaurants, cafés, autres dépenses alimentaires (épicerie, pique-nique, ...)		<input type="checkbox"/>
Activités, visites, souvenirs, produits du terroir, vin (emportés ou commandés)		<input type="checkbox"/>
Transports pour venir/repartir du point de départ de la randonnée d'aujourd'hui (car, train, essence...)		<input type="checkbox"/>
Location de vélo		<input type="checkbox"/>
Autres dépenses		<input type="checkbox"/>
<b>Dépense totale / jour / pers</b>		<input type="checkbox"/>

## Votre profil

**Q33. Avez-vous déjà parcouru à vélo d'autres grands itinéraires ?**

(plusieurs réponses possibles)

- 1. Non, jamais
- 2. J'ai déjà parcouru cet itinéraire et je reviens
- 3. J'ai déjà parcouru un autre itinéraire, précisez : .....

**Q34. Dans quelle commune résidez-vous (résidence principale) ?**

**Q35. Quel est le code postal de votre résidence ?** ..... -

**Q36. Quel est votre pays de résidence ?**  
.....

**Q37. Quelle est votre activité ?**

- 1. Agriculteur
- 2. Commerçant, artisan, chef d'ent.
- 3. Cadre, prof intell. Sup
- 4. Profession intermédiaire
- 5. Employé
- 6. Ouvrier
- 7. Retraité
- 8. Étudiant
- 9. Inactif
- 10. Autre, précisez : .....

**Q38. Quel est le revenu mensuel net moyen de votre foyer ?** ..... €

**Q39. À quelle fréquence faites-vous du vélo à la belle saison (d'avril à octobre) ?**

- 1. Tous les jours ou presque
- 2. Plusieurs fois par semaine
- 3. Plusieurs fois par mois
- 4. Moins d'une fois par mois
- 5. Exceptionnellement

**Q40. Avez-vous des propositions pour améliorer vos expériences futures sur l'itinéraire ?**

Je m'inscris à la newsletter mensuelle de Normandie Tourisme : ..... @.....  
En cochant cette case, j'autorise Normandie Tourisme à collecter mes données aux fins d'envoi de la newsletter à laquelle je souhaite m'inscrire. Je peux faire valoir mon droit d'accès et de rectification de mes données en écrivant à dpo@normandie-tourisme.fr.

**Nous vous remercions de votre participation à cette enquête et vous souhaitons une très bonne randonnée**

### 1.3. Questionnaire de l'étude Eurocyclo

Zone réservée à l'enquêteur, ne pas compléter. Date / /2021 Heure : avant 9h 9h 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h après 19h Point d'enquête N° : Questionnaire N° :

**Enquête auprès des cyclistes sur [nom de l'itinéraire]**

Les partenaires de [nom de l'itinéraire] aiment en savoir plus sur votre sortie à vélo. Merci de prendre quelques minutes pour remplir ce questionnaire.

**Votre randonnée à vélo d'aujourd'hui**

**Q1. Nombre de vélos utilisés par type**

Nb de vélos par type	Vélo classique (non électrique)	Vélo électrique (VAE)
C'est mon vélo		
Vélo prêté (gratuit)		
Vélo loué (payant)		

**Q2. Vous faites une randonnée ou une balade :**

1. Pour une heure ou deux  3. A la journée  
 2. A la demi-journée  4. Sur plusieurs jours

**Q3. Quel profil correspond le mieux à votre pratique aujourd'hui ?**

1. Je suis en mode sportif, je me déplace à vélo pour avoir une activité physique régulière et soutenue  
 2. J'effectue une randonnée en itinérance sur plusieurs jours  
 3. Je suis en mode utilitaire, je me déplace à vélo pour réaliser une autre activité par la suite (achat, travail, école, plage, accès à un site de loisirs)  
 4. Je suis en mode loisirs, je fais une balade d'une journée ou moins

**Q4. Combien de kilomètres allez-vous parcourir aujourd'hui à vélo ?**  
..... km

**Q5. Vous prévoyez de faire (ensemble du parcours pour les itinérants) :**

1. Un aller/retour par le même itinéraire  
 2. Une boucle (chemin différent pour le retour)  
 3. Un trajet simple en utilisant un autre moyen de transport pour l'aller ou le retour

**Q6. Vous êtes partis ?**

1. De votre propre habitation  2. De votre site de vacances  
 3. Autres, précisez : .....

**Q7. Quel(s) autre(s) moyen(s) de transport avez-vous ou allez-vous utiliser AUJOURD'HUI pour venir sur [nom de l'itinéraire] ou en repartir ? (plusieurs réponses possibles).**

1. Aucun, uniquement en vélo  5. Autocar  
 2. Voiture  6. Bateau  
 3. Train  7. Camping-car  
 4. Bus urbain  8. Autres, précisez : .....

**Q8. Quelle distance avez-vous parcouru AUJOURD'HUI pour accéder à votre départ de randonnée avec ce(s) mode(s) de transport ? :**  
..... km

**Q9. Vous randonnez aujourd'hui :** (plusieurs réponses possibles).

1. Seul  5. En club  
 2. En couple  6. En groupe avec une agence ou un tour opérateur  
 3. En famille  7. Autres, précisez : .....

**Q10. Combien de personnes êtes-vous dans ce groupe, y compris vous-même ?**

Nombre de personnes : .....  
Merci d'indiquer l'âge de chaque personne du groupe

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..... ans									

**Q11. Quel type d'itinéraire suivez-vous ? (plusieurs réponses possibles)**

1. Réseau points nœuds  4. Mon propre itinéraire  
 2. Boucle cyclable identifiée  5. Aucun, sans itinéraire précis  
 3. Véloroute/EuroVelo/RAVEL

**Q12. Quelle(s) autre(s) activité(s) avez-vous ou allez-vous pratiquer au cours de votre randonnée ? (plusieurs réponses possibles)**

1. Baignade, plage  8. Shopping  
 2. Visite de ville ou village  9. Restaurant, ferme-auberge  
 3. Visite de musée, château, autre site patrimonial  10. Participation à un événement ou une manifestation  
 4. Visite de site ou espace naturel  11. Bateau promenade  
 5. Visite de cave, dégustation de produits du terroir  12. Autres, précisez : .....

6. Visite de site de loisirs (zoo, parcs d'attraction...)  13. Aucune → allez directement à la question 15

7. Activités sportives (canoë, ...)

**Q13. Cette (ces) activité(s) a (ont) elle(s) motivé cette randonnée ?**

1. Cette activité ou l'une de ces activités est le but même de ma randonnée  
 2. Je fais cette (ces) activité(s) à l'occasion de la randonnée

**Q14. De combien de kilomètres êtes-vous prêts à vous éloigner de l'itinéraire pour faire cette activité ?** ..... Km

**Q15. Quel(s) moyen(s) avez-vous utilisé pour préparer cette randonnée ? (plusieurs réponses possibles)**

1. Carte  8. Office de tourisme  
 2. Topo-guide, lequel ? .....  9. Agence de voyages  
 3. Guide touristique, lequel ?  10. Conseil des hôteliers, commerçants  
 4. Site internet de l'itinéraire  11. Bouche à oreille  
 5. Autre site internet, lequel ?  12. Pas besoin de préparer, je connaissais déjà l'itinéraire  
 6. Application Smartphone, laquelle ? .....  13. Autres, précisez : .....

7. Brochure

**Q16. Quel(s) moyen(s) utilisez-vous pour vous diriger et vous informer pendant cette randonnée ? (plusieurs réponses possibles)**

1. Panneaux de signalisation  9. GPS/Smartphone  
 2. Panneaux d'information (touristiques)  10. Application Smartphone, laquelle ? .....

3. Carte éditée sur Internet  11. Site internet de l'itinéraire  
 4. Carte papier  12. Autre site internet, lequel ? .....

5. Topo-guide  13. Conseil des hôteliers, commerçants  
 6. Guide touristique  14. Le bon sens, je me débrouille !  
 7. Brochure  15. Pas besoin, je connais déjà l'itinéraire  
 8. Office de tourisme  16. Autres, précisez : .....

**Votre appréciation sur l'itinéraire [nom de l'itinéraire] au cours de cette journée**

Q17. Concernant la qualité de votre itinéraire sur [nom de l'itinéraire], merci de donner votre niveau d'appréciation des points suivants – 1=mauvais, 2=passable, 3=bon, 4=excellent, NC=non concerné.

	1	2	3	4	NC
Satisfaction globale concernant l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
L'itinéraire					
Paysage, environnement	<input type="checkbox"/>				
Sécurité de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Qualité du revêtement de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Entretien et propreté des aménagements	<input type="checkbox"/>				
Qualité de la signalisation le long de l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Qualité de la signalisation pour accéder à l'itinéraire	<input type="checkbox"/>				
Cohabitation entre tous les usagers	<input type="checkbox"/>				
Transport pour accéder ou revenir	<input type="checkbox"/>				
<b>Les plus de l'itinéraire</b>					
Sites touristiques : monuments, patrimoine culturel	<input type="checkbox"/>				
Loisirs à proximité, baignade, jeux...	<input type="checkbox"/>				
Présence de cafés, hébergements, restaurants, commerces	<input type="checkbox"/>				

	1	2	3	4	NC
Qualité de la restauration	<input type="checkbox"/>				
Qualité de l'hébergement	<input type="checkbox"/>				
Prix des hébergements	<input type="checkbox"/>				
Disponibilité des hébergements	<input type="checkbox"/>				
Signalétique pour se rendre sur les sites touristiques	<input type="checkbox"/>				
Sécurité et facilité des stationnements des vélos/bagages pendant les visites de sites	<input type="checkbox"/>				
<b>Les services de l'itinéraire</b>					
Services (points d'eau, toilettes, poubelles, aires de pique-nique...)	<input type="checkbox"/>				
Présence de services de location de vélos	<input type="checkbox"/>				
Qualité des services de location de vélos	<input type="checkbox"/>				
Présence de réparateurs de vélos/assistance	<input type="checkbox"/>				
Présence de points de recharge de VAE (bornes, prises)	<input type="checkbox"/>				
Présence de services de transport de vélos/de bagages	<input type="checkbox"/>				

Tournez la page, s'il vous plaît →

## Vos habitudes et dépenses

**Q18. La présence de la marque « Accueil Vélo » est-elle importante pour vos choix d'hébergement ou de services (location de vélo, sites touristiques,....) ?**

1. Très importante, c'est l'un de mes principaux critères de choix  
 2. Assez importante, c'est un plus  
 3. Peu importante, c'est un point qui m'influence peu  
 4. Pas du tout importante  
 5. Je ne connais pas cette marque

**Q19. Quels sont les éléments pris en compte dans le choix de votre itinéraire ?**

1. Itinéraire en sites propres (voie verte, piste cyclable)  
 2. La notoriété de l'itinéraire  
 3. Le revêtement  
 4. Les points de vue, le paysage  
 5. Services vélo (location réparation)  
 6. Présence de cafés, restaurants  
 7. Présence d'hébergements disponibles  
 8. Attractions touristiques (sites de visite, de loisirs...)  
 9. Autres, précisez : .....

**Q20. Entre hier et demain, passerez-vous au moins une nuit en dehors de votre résidence principale ?**

1. Oui  
 2. Non → **allez directement à la question 33**

**Q21. Quelle est (sera) la durée totale de votre itinérance ou de votre séjour ?**  
..... jours.

**Q22. Quel mode d'hébergement avez-vous utilisé la nuit dernière (ou prévoyez-vous d'utiliser la nuit prochaine si vous venez d'arriver) ?**

1. Camping en tente  
 2. Camping en location (mobil home...)  
 3. Camping sauvage  
 4. Hôtel  
 5. Chambre d'hôtes  
 6. Gîte ou meublé  
 7. Auberge de jeunesse  
 8. Résidence secondaire  
 9. Camping-car  
 10. Bateau habitable  
 11. Famille – amis  
 12. Autres, précisez : .....

**Q23. Avez-vous réservé votre hébergement ?**

1. Oui  
 2. Non, je ne le souhaitais pas  
 3. Non, car je n'ai pas trouvé d'hébergement disponible  
 4. Non concerné (famille, amis, camping-car, résidence secondaire...)

**Q24. De combien de kilomètres êtes-vous prêts à vous éloigner de l'itinéraire pour trouver un hébergement répondant à vos attentes ?** ..... Km

**Q25. Dans quelle commune avez-vous été hébergé hier soir (ou serez-vous hébergé ce soir si vous venez d'arriver) ?** .....

**Q26. La possibilité de faire du vélo a-t-elle été importante dans le choix de votre destination ?**

1. Très importante, je suis venu(e) pour ça  
 2. Assez importante, c'est un vrai plus dans le choix de cette destination  
 3. Peu importante, c'est un point positif  
 4. Pas importante

**Q27. Pendant votre séjour, faites-vous du vélo ?**

1. Tous les jours ou presque  
 2. Plusieurs fois pendant le séjour  
 3. Une seule fois

**Si vous n'êtes pas un cycliste itinérant → allez directement à la question 31**

**Q28. Vous êtes un cycliste itinérant, combien de km allez-vous parcourir en tout sur l'ensemble de votre parcours ?** ..... km

**Q29. Quel est, à vélo ?**

- Votre point de départ initial : .....  
 Votre point de départ sur l'itinéraire : .....  
 Votre point d'arrivée sur l'itinéraire : .....  
 Votre point d'arrivée final : .....

**Q30. Cette randonnée à vélo en itinérance est :**

1. Ma première expérience en itinérance  
 2. J'ai déjà fait d'autres parcours en itinérance

**Q31. Quel(s) autre(s) mode(s) de transport avez-vous ou allez-vous utiliser pour venir dans la région ou en repartir ?**

(plusieurs réponses possibles)  
 1. Aucun, uniquement le vélo  
 2. Voiture  
 3. Train  
 4. Bus urbain  
 5. Car  
 6. Bateau  
 7. Camping-car  
 8. Avion  
 9. Autres, précisez .....

**Q32. Si vous êtes venus par le biais d'un Tour Opérateur, quel est le montant du forfait payé PAR PERSONNE ?**

..... € par forfait de ..... jours

→ **Q33. Combien avez ou allez-vous dépenser pendant votre sortie vélo d'AUJOURD'HUI ?** Indiquez le nombre de personnes concernées par ces dépenses (en vous comptant) et précisez le montant en euros pour chaque catégorie.

Je ne vais faire aucune dépense

**Nombre de personnes concernées par ces dépenses :** ..... pers

Dépenses	Montant en euros		Je n'ai pas fait/ne vais pas faire de dépenses
	Hier soir	Ce soir	
Hébergement (uniquement pour les séjours avec nuitées).			<input type="checkbox"/>
Restaurants, cafés, autres dépenses alimentaires (épicerie, pique-nique, ...)			<input type="checkbox"/>
Activités, visites			<input type="checkbox"/>
Souvenirs, produits du terroir, vin (emportés ou commandés)			<input type="checkbox"/>
Transports pour venir/repartir du point de départ de la randonnée d'aujourd'hui (car, train, essence...)			<input type="checkbox"/>
Location de vélo			<input type="checkbox"/>
Autres dépenses			<input type="checkbox"/>
<b>TOTAL des dépenses</b>			

## Votre profil

**Q34. Avez-vous déjà parcouru à vélo d'autres grands itinéraires ?**

(plusieurs réponses possibles)

1. Non, jamais  
 2. J'ai déjà parcouru [nom de l'itinéraire] et je reviens  
 3. J'ai déjà parcouru un autre itinéraire, précisez : .....

**Q35. Dans quelle commune résidez-vous (résidence principale) ?** .....

**Q36. Quel est le code postal de votre résidence ?** ..... -

**Q37. Quel est votre pays de résidence ?**

**Q38. Quel est votre âge ?** ..... ans

**Q39. Vous êtes :**  1. une femme  2. un homme

**Q40. Quelle est votre activité ?**

1. Agriculteur  
 2. Commerçant, artisan, chef d'entreprise  
 3. Cadre, prof intell. sup  
 4. Profession intermédiaire  
 5. Employé  
 6. Ouvrier  
 7. Retraité  
 8. Etudiant  
 9. Inactif  
 10. Autre, précisez : .....

**Q41. Quel est le revenu mensuel net moyen de votre foyer ?** ..... €

**Q42. À quelle fréquence faites-vous du vélo à la belle saison (d'avril à octobre) ?**

1. Tous les jours ou presque  
 2. Plusieurs fois par semaine  
 3. Plusieurs fois par mois  
 4. Moins d'une fois par mois  
 5. Exceptionnellement

**Q43. Avez-vous des remarques ou suggestions à formuler ?**

Les partenaires de [nom de l'itinéraire] aîmeraient en savoir davantage sur votre sortie à vélo en vous envoyant un questionnaire par mail dans les prochains jours. Si vous acceptez d'y répondre, vous participerez à notre grand jeu concours pour tenter de remporter l'un des 10 chèques Décathlon d'une valeur de 30€.

Je souhaite participer au questionnaire en ligne et participer au jeu concours

Mail : ..... @.....

Conformément à la réglementation en vigueur, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'opposition ou d'effacement relatif à vos données personnelles que vous pouvez exercer en écrivant à dataprotection@bva-group.com. En cas de difficultés dans l'application des droits énoncés ci-dessus, vous pouvez également introduire une réclamation auprès de l'autorité de contrôle (la Cnil).

Nous vous remercions de votre participation à cette enquête et vous souhaitons une très bonne randonnée.

#### 1.4. Tableau comparatif des questionnaires

Questions	Bretagne	Normandie /Somme	Eurocyclo
Durée de la randonnée (type de sortie)	X	X	X
Profil du cycliste	X	X	X
Distance parcourue le jour de la sortie	X	X	X
Itinéraire parcouru	X	X	
Type de trajet	X	X	X
Mode de transport le jour de la sortie	X	X	X
Distance par le mode de transport	X	X	X
Nb et type de vélo	X	X	X
Type de groupe	X	X	X
Nb de pers par tranche d'âge <i>(les données Eurocyclo ont été retraitées pour correspondre)</i>	X	X	X
Activités pratiquées	X	X	X
Activité motif de la randonnée	X	X	X
Distance d'éloignement pour l'activité	X	X	X
Outils de préparation mais des traitements ont été faits ou des items sont absents : - Fusion de carte et topoguide - Item GPS/Trace absent - Item le bon sens absent	X	X	X X X
Outil de direction mais des traitements ont été faits ou des items non partagés par tous : - Fusion de carte éditée, carte papier et topoguide - Item bouche à oreille	X	X	X X
Publication sur une plateforme de randonnée	X	X	
Satisfaction Items non partagés par tous : - Satisfaction globale - Qualité de la signalisation pour accéder à l'itinéraire - Qualité des services de réparation - Qualité des services de transport de vélos/bagages	X	X	X X
Connaissance et importance de la Marque AV	X	X	X
Nuit en dehors du domicile principal (identification touristes)	X	X	X
Durée de séjour	X	X	X

Questions	Bretagne	Normandie /Somme	Eurocyclo
Mode d'hébergement mais des traitements ont été faits ou items non partagés par tous :	X	X	X
- Regroupement des items camping en mobil home et camping en hébergement à la nuitée	X	X	
- Bivouac	X	X	
Réservation de l'hébergement	X	X	
Distance d'éloignement acceptable pour rejoindre un hébergement	X	X	X
Commune d'hébergement le soir	X	X	X
Importance du vélo dans le choix de la destination	X	X	X
Fréquence de pratique pendant le séjour	X	X	X
Mode de transport pour accéder au territoire	X	X	X
Distance totale parcourue pendant le voyage	X	X	X
Points de départ et d'arrivée des itinérants	X	X	X
Expérience de l'itinérance	X	X	X
Forfait TO	X	X	X
Dépenses par poste	X	X	X
- Les dépenses activités, souvenirs et produits du terroir sont agrégées	X	X	
Expérience du vélo sur des grands itinéraire et lesquels	X	X	X
Lieu de résidence (commune, CP, pays)	X	X	X
CSP	X	X	X
Revenu du foyer	X	X	X
Fréquence de pratique aux beaux jours	X	X	X
Commentaires libres	X	X	X
Age du répondant			X
Genre du répondant			X
Type d'itinéraire suivi			X

Légende :

X	Critère présent
	Critère non présent

## 2. Lexique

- **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 randonné 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)** : 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.

# Table des illustrations

Fig. 1. Les catégories d'usagers - Extrait du guide méthodologique ÉVA-VÉLO rédigé par Vélo & Territoires .....	8
Fig. 2. Les catégories de cyclistes - Extrait du guide méthodologique ÉVA-VÉLO rédigé par Vélo & Territoires .....	9
Fig. 3 : Les linéaires observés par département et région .....	14
Fig. 4 : Carte des tronçons de l'itinéraire .....	15
Fig. 5 : Carte de l'implantation des compteurs et des sites d'enquête .....	15
Fig. 6 : Répartition des usagers comptabilisés sur les sites d'enquête .....	16
Fig. 7 : Répartition des effectifs et retombées selon les étapes de redressement et extrapolation .....	17
Fig. 8 : Carte de la fréquentation globale de La Vélomaritime .....	19
Fig. 9 : Carte de la fréquentation globale de La Vélomaritime et des réseaux connectés .....	20
Fig. 10 : Reconstitution des ratios de fréquentation en sorties-cyclistes au km des différents territoires.....	21
Fig. 11 : Carte de la fréquentation de La Vélomaritime par les itinérants .....	22
Fig. 12 : Carte de la fréquentation par les itinérants de La Vélomaritime et des réseaux connectés.....	23
Fig. 13 : Carte de la fréquentation de La Vélomaritime par les touristes en séjour....	24
Fig. 14 : Carte de la fréquentation de La Vélomaritime par les excursionnistes.....	25
Fig. 15 : Fréquentation par profil et catégorie.....	25
Fig. 16 : Origine des excursionnistes français .....	26
Fig. 17 : Origine des touristes français et étrangers .....	27
Fig. 18 : Répartition des cyclistes par tranches d'âge .....	27
Fig. 19 : Tableau de la répartition des cyclistes par classe d'âge et par profil .....	28
Fig. 20 : Répartition des cyclistes par CSP .....	28
Fig. 21: Tableau de la répartition des cyclistes par CSP et par profil.....	29
Fig. 22 : Pratique habituelle du vélo aux beaux jours par profil.....	30
Fig. 23 : Pratique d'un grand itinéraire par profil .....	30

Fig. 24 : Importance du vélo dans le choix de la destination.....	31
Fig. 25 : Fréquence de pratique pendant le séjour .....	31
Fig. 26 : Répartition des cyclistes par type de groupe .....	32
Fig. 27 : Répartition des cyclistes par taille de groupe.....	32
Fig. 28 : Part des groupes avec enfants.....	33
Fig. 29 : Répartition par type de trajets .....	33
Fig. 30 : Type de trajet par profil de cyclistes .....	33
Fig. 31 : Type de trajet par catégorie de cyclistes .....	34
Fig. 32 : Type de trajet par tronçon .....	35
Fig. 33 : Durée de sortie par profil .....	35
Fig. 34 : Vélo utilisé par profil.....	36
Fig. 35 : Détail de la possession du vélo par profil.....	36
Fig. 36 : Détail du type de vélo par profil.....	36
Fig. 37 : Distances parcourues pendant la sortie .....	37
Fig. 38 : Distances parcourues par les itinérants pendant la totalité du voyage à vélo .....	37
Fig. 39 : Mode de transport des touristes pour venir et repartir du territoire.....	38
Fig. 40 : Mode de transport le jour de la sortie par profil .....	38
Fig. 41 : Principales activités pratiquées par profil .....	40
Fig. 42 : Détail des activités pratiquées par profil.....	40
Fig. 43 : Outils utilisés pour la préparation de la sortie.....	41
Fig. 44 : Détail des outils utilisés pour la préparation du séjour par profil .....	42
Fig. 45 : Outils utilisés pour se diriger pendant la sortie .....	43
Fig. 46 : Détail des outils utilisés pour se diriger pendant la sortie par profil .....	44
Fig. 47 : Connaissance de la marque Accueil Vélo .....	44
Fig. 48 : Importance de la marque Accueil Vélo .....	45
Fig. 49 : Part des hébergements marchands .....	45
Fig. 50 : Principaux modes d'hébergement des touristes.....	45
Fig. 51 : Détail des modes d'hébergement par profil de touristes.....	46
Fig. 52 : Mode d'hébergement par origine des touristes.....	47

Fig. 53 : Délai de réservation des hébergements .....	47
Fig. 54 : Durée de séjour moyenne par classe .....	48
Fig. 55 : Répartition des avis en % par profil et origine .....	50
Fig. 56 : Note moyenne par thématique .....	51
Fig. 57 : Détail des notes sur la qualité de l'aménagement .....	51
Fig. 58 : Détail des notes sur la mise en tourisme .....	52
Fig. 59 : Détail des notes sur les professionnels du tourisme .....	52
Fig. 60 : Détail des notes sur les services .....	53
Fig. 61 : Comparaison des notes par thématiques et par profil .....	53
Fig. 62 : Analyse des remarques spontanées des cyclistes .....	54
Fig. 63 : Dépenses des touristes .....	55
Fig. 64 : Répartition des dépenses des touristes par classe .....	55
Fig. 65 : Dépenses des excursionnistes .....	56
Fig. 66 : Distances parcourues sur l'itinéraire (y compris dans le cadre de boucles empruntant partiellement le réseau) par département, région et par profil de cyclistes .....	57
Fig. 67 : Nombre de sorties-cyclistes empruntant La Vélomaritime en 2023 .....	58
Fig. 68 : Schéma des retombées et externalités générées – Extrait de la présentation de la méthode ÉVA-VÉLO .....	59
Fig. 69 : Fréquentation et retombées économiques par profil de cyclistes .....	60
Fig. 70 : Ratio de retombée économique de niveau 2 par km d'itinéraire et par tronçon .....	60
Fig. 71 : Ratio de retombée économique de niveau 2 par km d'itinéraire des différentes véloroutes étudiées en 2022 et 2023 .....	60
Fig. 72 : Retombées économiques niveau 2 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil .....	61
Fig. 73 : Retombées économiques de niveau 1 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil .....	62
Fig. 74 : Retombées économiques de niveau 3 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil .....	63
Fig. 75 : Retombées économiques de niveau 4 de La Vélomaritime en 2023 par département, région et par profil .....	65

## Remerciements

Cette étude est le fruit d'une collaboration inédite qui a permis d'obtenir des résultats à l'échelle de La Vélomaritime grâce aux études menées localement.

Le Comité d'Itinéraire remercie particulièrement Tourisme Bretagne, Normandie Tourisme, le Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard, les partenaires du projet Eurocyclo (dont la Communauté Urbaine de Dunkerque, La Tangente pour le département du Nord, le Département du Pas-de-Calais et Somme Tourisme) qui ont accepté de mettre à disposition les données collectées dans le cadre des études menées sur leurs périmètres respectifs, afin d'obtenir l'ensemble des résultats et enseignements présentés dans ce rapport.



**Rapport final de l'étude de fréquentation et retombées économiques**

**Document réalisé par Réseau vélo et marche**

**Avril 2025**