

Les Notes d'analyse

La programmation de la France à vélo par les Tours Opérateurs

L'analyse de la programmation de la « France à vélo » par les Tours Opérateurs français et étrangers permet de mesurer les effets des politiques publiques en matière de tourisme à vélo. En dix ans, le nombre de TO programmant la France à vélo a augmenté de 21 %, avec près de 3400 propositions de séjours (+22 %). Si la stratégie des opérateurs diffère selon leur nationalité, l'itinérance et les excursions sont les principaux marchés, et le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) apparaît très clairement comme le premier facteur d'attractivité de la France (6 des 7 destinations nouvellement programmées). Cela ne change toutefois pas le rang des destinations-phares du tourisme à vélo que sont la Provence, le Val de Loire et la Bourgogne, même si le nombre de séjours y augmente moins que pour les autres destinations (17% contre 27 %). Le cyclisme sportif, essentiellement sur route, est principalement proposé dans les Alpes et dans une moindre mesure dans les Pyrénées et en Provence. Le prix des séjours est relativement homogène pour les TO européens, autour de 840 €, moins pour les séjours VTT (750€), mais nettement plus élevé, autour de 2500€, chez les TO non européens, en raison de la durée des séjours et du niveau des services proposés. Enfin, la percée du vélo à assistance électrique dans l'offre des TO confirme son rôle de levier pour le développement du tourisme à vélo.

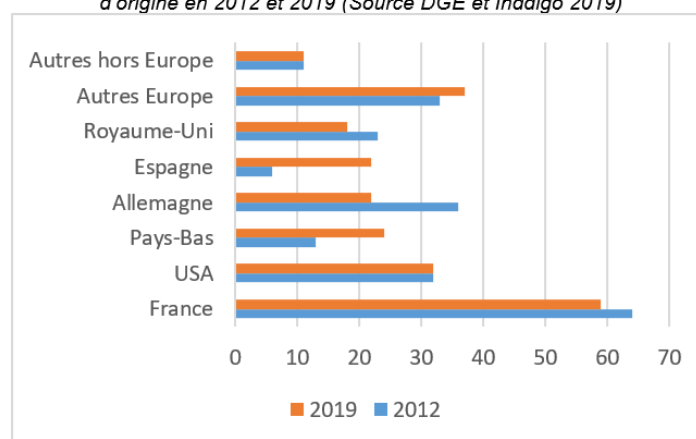
En dix ans, on constate une hausse (+21 %) et un renouvellement significatifs des Tours Opérateurs programmant la France à vélo.

Depuis 2012, date de la dernière étude sur la programmation de la France à vélo par la Direction Générale des Entreprises, le nombre total de ces Tours Opérateurs (TO) est passé de 206 à 250 (+ 21 %). Entre cessation d'activité, abandon de la destination France ou fusion avec un autre opérateur, une cinquantaine d'opérateurs ont disparu et 70 nouveaux ont été identifiés.

Les TO français sont restés majoritaires sur ce marché, avec 64 opérateurs qui représentent 26% des TO présents. En deuxième position, on trouve les TO américains, au nombre de 32 (13%). Tout aussi nombreux qu'en 2012, ils placent néanmoins les Etats-Unis comme le premier pays d'origine des TO non européens.

A contrario, les TO britanniques (23) avec le retrait de 5 opérateurs et surtout allemands (22 contre 36) sont moins nombreux qu'en 2012. Les Allemands, en particulier, programment de nouvelles destinations, notamment les pays de l'Est, plus abordables financièrement que la France. Les TO néerlandais sont également en forte progression (24 contre 13 en 2012), mais l'évolution la plus spectaculaire vient des TO espagnols. Avec 22 opérateurs (15 %), contre 6 en 2012, ils entrent dans le top 5 des pays programmant la France à vélo.

Graphique 1 : Nombre de tour-opérateurs programmant la destination France par pays d'origine en 2012 et 2019 (Source DGE et Inddigo 2019)



L'offre des séjours est en croissance (+ 22 %) et si les deux tiers des TO se positionnent sur les séjours découverte, les séjours sportifs représentent 22 % de cette offre.

Le nombre des séjours programmés par les TO français et étrangers est passé d'environ 2800 séjours en 2012 à 3400 (+ 22 %) en 2019. A l'exception des TO américains, les opérateurs se positionnent essentiellement sur des séjours découverte (65 %), en particulier les Néerlandais (85 %), les Britanniques (74 %) et les Allemands (73 %). Viennent ensuite les séjours mixtes (découverte et sport) proposés en moyenne par 14 % des TO, avec des différences notoires : les Espagnols n'en proposent pas, mais ils représentent 21 % de l'offre des TO britanniques. Enfin, 22 % des TO programment des tours exclusivement sportifs (vélo sur route ou VTT), physiquement plus engagés, en montagne et sur les routes du Tour de France. 52 % des TO américains et 32 % des espagnols sont ainsi positionnés sur ce type d'offre.

Graphique 2 : Répartition des TO par positionnement selon les nationalités (source Inddigo 2019)

	DE	ES	FR	NL	UK	USA	Ensemble
Découverte	73%	68%	62%	85%	74%	32%	65%
Mixte	18%	0%	19%	5%	21%	16%	14%
Sportif	9%	32%	19%	10%	5%	52%	22%

Les TO programment en moyenne 16 tours par an en France, un tiers en programment moins de cinq et 8 % plus de 40. Comme on pouvait s'y attendre, les TO français ont une offre plus fournie (19 % proposent plus de 40 tours). Ils sont plus de 40 %, avec les TO britanniques, à proposer 20 séjours ou plus en France. A l'inverse, seulement 5 % des TO espagnols en proposent autant – et aucun d'eux ne vont au-delà de 40. Nouvellement positionnés sur la destination France, 55 % y programment moins de 5 tours.

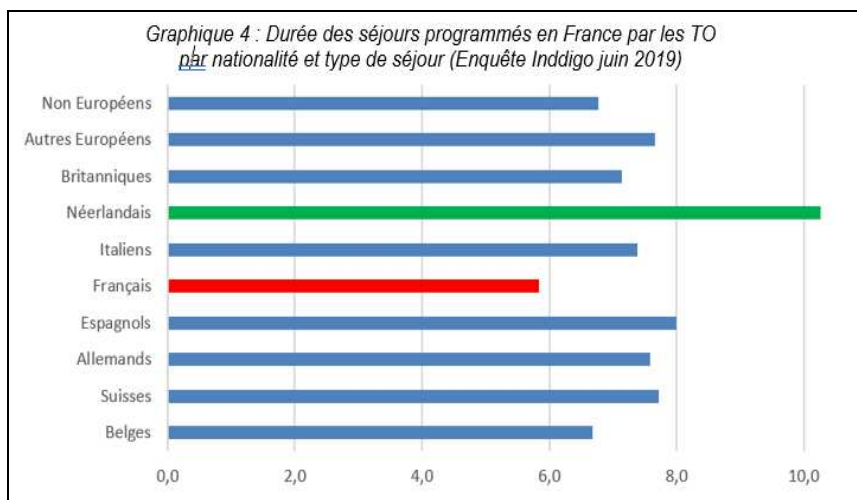
Graphique 3 : Nombre de Tours programmés en France par les TO (source Inddigo 2019)

	DE	ES	FR	NL	UK	USA	Ensemble
Moins de 5 tours	10%	55%	30%	24%	13%	34%	29%
Entre 5 et 10 tours	35%	30%	13%	10%	13%	28%	20%
Entre 10 et 20 tours	35%	10%	15%	38%	31%	10%	22%
Entre 20 et 40 tours	15%	5%	23%	29%	38%	17%	21%
Plus de 40 tours	5%	0%	19%	0%	6%	10%	8%

Une analyse plus approfondie d'un échantillon de 548 tours programmés en juin 2019 permet d'avoir une bonne vision de l'offre.

La durée moyenne des séjours est quasiment similaire pour tous les TO, autour de 7 jours, y compris pour ceux proposés par les TO non européens (américains, canadiens, australiens...).

Elle est néanmoins légèrement inférieure pour les TO français, qui s'adressent à des clientèles de proximité, avec une proportion plus importante de séjours VTT, généralement plus courts. A l'inverse, elle est la plus élevée chez les TO néerlandais, grand « rouleurs », et se situe entre 10 et 15 jours.



Le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) apparaît très clairement comme le premier facteur d'attractivité de la France, sans pour autant modifier le classement des destinations phares du tourisme à vélo.

En 2019, les séjours programmés par les TO français et étrangers couvraient une quarantaine de destinations, soit sept de plus qu'en 2012. Parmi ces destinations nouvelles, 6 sont des itinéraires inscrits au Schéma National des Véloroutes et Voies vertes⁽⁶⁾ : la Via Rhôna, la Véloscénie, la Vélofrancette, l'Avenue verte (Paris-Londres), Seine Aval (La Seine à vélo) et le canal du Loing, pour un total de 158 tours. La septième est une classique sportive, le Paris-Roubaix. Plus largement, si l'on s'en réfère aux régions traversées, le SN3V structure largement l'offre des TO sur la France.

Cependant, le classement des destinations-phare du tourisme à vélo reste inchangé depuis 2012. 48 % de l'offre est concentrée sur 5 destinations. En 2012, ces mêmes destinations en représentaient déjà 52 %. Toutefois, l'offre de séjours n'a augmenté que de 17 % sur ces destinations alors que pour les d'autres, cette augmentation est de 27 %. Ce delta montre un léger recul de l'attractivité des destinations phares, preuve aussi d'un enrichissement de l'offre, qui favorise une meilleure répartition des flux de touristes sur les territoires :

Graphique 6 : Destinations-phares du tourisme à vélo (en nombre de séjours)
(Etude Inddigo juin 2019)

Destination	2012	2019	Évolution
Provence – Luberon – Alpilles - Camargue	360	438	22%
Val de Loire	402	403	0%
Bourgogne - Beaujolais	268	291	9%
Alpes	154	267	73%
Alsace - Vosges	214	232	8%

Dans 55 % des destinations, les TO proposent plus de séjours qu'en 2012. Dans 25 %, l'offre s'est réduite. Hors destinations phares, la répartition de la programmation et la hiérarchie des destinations n'est pas non plus modifiée. Pour certaines, le nombre de séjours croît fortement en pourcentage, mais sur un petit nombre de séjours. C'est notamment le cas sur le littoral Nord-Picardie (+200 %), le Languedoc-Roussillon (+127 %) ou la Normandie (+114 %). En nombre de séjours, les progressions les plus notables concernent les Alpes (+113 séjours), la Provence et la Camargue (+78) et le Canal du Midi-Deux Mers (+74). Comparée à 2012, la programmation sur le Val de Loire et la Bretagne est restée stable en 2019. Le nombre de séjours baisse en revanche en Franche-Comté-Jura (-19 %), en Auvergne (- 18 %), sur les chemins de Compostelle (-15 %), dans le Poitou (- 14 %) et dans le Périgord (- 11 %) probablement là où aujourd'hui les infrastructures cyclables et les services associés apparaissent moins attractifs.

Graphique 6 : top 5 des destinations en plus forte évolution en %
(Etude Inddigo juin 2019)

Destination	2012	2019	nb	%
Littoral Nord Picardie	7	21	14	200%
Languedoc Roussillon	33	75	42	127%
Normandie	49	105	56	114%
Champagne	33	61	28	85%
Alpes	154	267	113	73%

Graphique 7 : top 5 des destinations en plus forte évolution
(Etude Inddigo juin 2019)

Destination	2012	2019	nb	%
Alpes	154	267	113	73%
Provence – Luberon – Alpilles - Camargue	360	438	78	22%
Canal du Midi-deux mers	105	179	74	70%
Via Rhona		68	68	
Normandie	49	105	56	114%

Les stratégies de programmation diffèrent fortement selon la nationalité des Tours Opérateurs : les régions à fort rayonnement sportif (Alpes), « gastronomique » (Bourgogne – Beaujolais, Périgord) et patrimonial (Canal du Midi) sont très prisées des TO étrangers.

Les stratégies de programmation des TO diffèrent selon leur nationalité. La première différence notable s'observe entre les TO français et les étrangers. Les premiers couvrent les différentes destinations de manière assez homogène. Le Val de Loire et la Provence sont les destinations les plus programmées, soit par environ 40 % des TO. L'offre des TO étrangers, en particulier les britanniques et les allemands, se concentre sur certaines régions : pour les Britanniques le Val de Loire (89%), la Provence ou la Bourgogne (83%) ; pour les Allemands, la Provence (68%) ou l'Alsace (64 %). Dans une moindre mesure, on retrouve cette même tendance chez les TO néerlandais et les américains, dont 56% des TO programment les Alpes, soit plus environ deux fois plus que leurs homologues étrangers.

Les TO néerlandais, en dehors des spots de Provence et de la vallée de la Loire, programment beaucoup plus que les autres des destinations proches de chez eux, dans le quart nord-est de la France. Il en va de même pour les Allemands en Alsace et en Bourgogne. Les TO espagnols, venus plus récemment sur ce marché, programment deux destinations phares, le Val de Loire et le Canal des Deux Mers, et sont très peu présents dans certaines autres comme le littoral atlantique, la Champagne, l'Ardèche et la Normandie.

Graphique 8 : taux de programmation des TO par nationalité
et par destinations en France (Etude Inddigo juin 2019)

	DE	ES	FR	NL	UK	USA
Alpes	18%	14%	19%	25%	28%	56%
Alsace - Vosges	64%	14%	24%	38%	83%	41%
Ardennes - Meuse - Moselle - Lorraine	27%	9%	7%	38%	11%	9%
Bourgogne - Beaujolais	59%	9%	29%	38%	83%	44%
Bretagne	36%	27%	24%	42%	39%	28%
Canal du Midi 2 mers	55%	41%	27%	25%	56%	16%
Champagne	14%	0%	15%	13%	11%	25%
Corse	23%	5%	17%	4%	11%	28%
Dordogne – Lot - Périgord	27%	5%	29%	42%	72%	31%
Drôme - Ardèche	14%	5%	15%	25%	11%	0%
Languedoc - Roussillon	14%	5%	12%	8%	22%	9%
Littoral Atlantique Bordeaux Hendaye	18%	0%	22%	21%	22%	3%
Littoral Atlantique Nantes Bordeaux	32%	0%	24%	25%	22%	0%
Normandie	14%	5%	19%	29%	33%	34%
Paris-Londres	23%	32%	5%	17%	11%	9%
Provence – Luberon – Alpilles - Camargue	68%	23%	37%	67%	83%	66%
Pyrénées Pays Basque	23%	9%	17%	17%	28%	38%
Val de Loire	59%	55%	42%	63%	89%	50%
Via Rhona	27%	5%	12%	21%	22%	13%
Vignobles Bordeaux	23%	9%	24%	21%	39%	28%

Le cyclisme sur route, segment privilégié des séjours sportifs, se pratique préférentiellement dans les régions de montagne, alors que l'offre de séjours VTT est mieux répartie dans les autres territoires

Les séjours à vocation sportive sont proposés par 22 % des TO. Parmi ceux les proposant, les trois quarts sont positionnés sur le cyclisme sur route. Les Alpes sont très nettement la destination privilégiée pour les séjours sur route (82 % des TO proposent la destination), devant les Pyrénées et la Provence. 50 % des TO programment également des séjours VTT dans les Alpes, 25%, le Massif Central et 25 % le Val de Loire. Enfin, près de 20 % des TO programment « Paris-Roubaix » et une destination « Tour de France » ce qui confirme l'effet d'entraînement de ces grandes compétitions internationales sur le tourisme sportif.

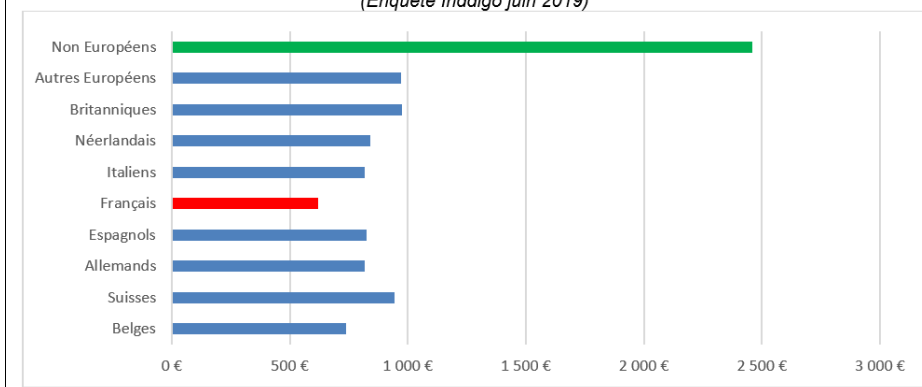
Graphique 9 : Taux de programmation des TO sportifs Route et VTT par destinations en France (source Inddigo 2019)

	Route	VTT
Alpes	82%	50%
Alsace/Vosges	29%	8%
Corse	21%	17%
Massif central	4%	25%
Paris Roubaix	18%	0%
Provence	43%	33%
Pyrénées	50%	17%
Val de Loire	14%	25%
Tour de France	21%	8%

Des prix de séjours relativement homogènes pour les TO européens, beaucoup plus élevés pour les non européens, qui tiennent à la durée et aux services proposés

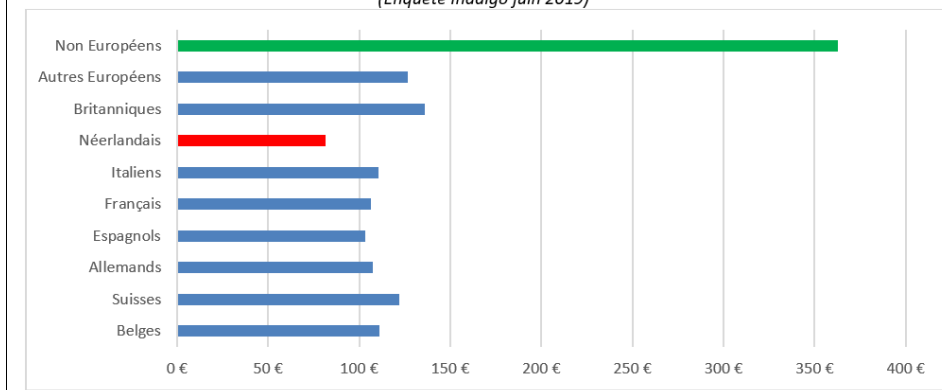
Les prix moyens des séjours programmés par les TO européens sont relativement homogènes et inférieurs à 1000 €, le prix moyen global se situant à 839 €. Il est inférieur à cette moyenne pour les TO Français, qui proposent souvent des circuits en liberté et plus courts que les TO étrangers. En revanche, il est largement supérieur pour les TO non européens, autour de 2500 €. Ceux-ci programment en effet des séjours multi activités haut de gamme (vélo et croisière, découverte du patrimoine viticole ou gastronomique), encadrés par des accompagnateurs, avec des prestations de restauration et d'hébergement de luxe. Les séjours vélo de route, à vocation sportive, encadrés par des coachs spécialisés, moins onéreux, restent néanmoins d'un niveau de prix élevés (1500 €). À l'inverse, les séjours VTT, un peu plus courts et dans des conditions d'hébergement plus sommaires, sont les moins chers (environ 750 €).

Graphique 10 : Prix moyen des séjours programmés en France par les TO par nationalité et type de séjour (Enquête Inddigo juin 2019)



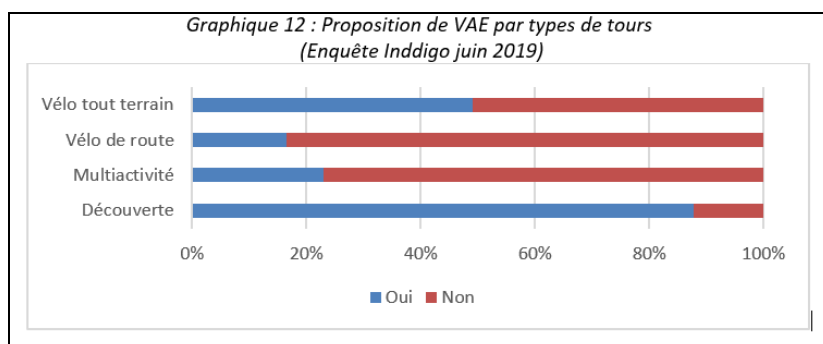
Dans ces conditions, le prix moyen journalier des séjours proposés par les TO européens, hors prestations complémentaires (ex : location de matériel), se situe autour de 112 €. Il est très largement inférieur à celui des non européens, supérieur à 350 €. Le mode d'hébergement est le principal facteur différenciant entre les offres des TO européens. Il est légèrement supérieur à la moyenne pour les TO britanniques et suisses et significativement inférieur pour les TO néerlandais, qui proposent plus souvent un hébergement en camping.

Graphique 11 : Prix moyen par jour des séjours programmés en France par les TO par nationalité (Enquête Inddigo juin 2019)



La percée du vélo à assistance électrique dans l'offre des TO confirme son rôle de levier pour développement du tourisme à vélo.

En plein développement, le vélo à assistance électrique ouvre de nouvelles perspectives au tourisme à vélo. Son usage ne cesse d'augmenter pour atteindre jusqu'à 20 % sur certains itinéraires du SN3V, principalement pour les usages de loisirs. Il est également proposé par les TO dans presque tous les séjours « découverte » (plus de 85 %) et dans près de 50 % des séjours VTT mais reste encore très peu présent dans les séjours sportifs en vélo de route.



Sources

En 2009, à l'occasion d'une première étude sur l'économie du vélo publiée par Atout France et réalisée par le cabinet Inddigo, une première analyse des Tours Opérateurs programmant des séjours vélo en France avait été réalisée. Cet exercice a été poursuivi par la DGE jusqu'en 2012. Il a été actualisé à l'occasion de la nouvelle étude « Impact économique du développement des usages du vélo en France » confiée aux cabinets Inddigo et Vertigo Lab par la Direction Générale des Entreprises, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et la Fédération Française de Cyclisme.

Etude économie du vélo Atout France : <http://www.atout-france.fr/publications/special-economie-du-velo-etude-complete>

Etude « Impact économique du développement des usages du vélo en France » : [\[ajouter lien vers l'étude sur le site internet de la DGE site\]](#)

Définitions

- (a) **Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V)** : Validé par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 11 mai 2010, et aujourd'hui inscrit dans la Loi d'orientation des mobilités, le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris en outre-mer, et les conditions dans lesquelles il est rendu continu. Le but de ce schéma est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans et devrait l'être à l'horizon 2030. La nouvelle carte du Schéma National des Véloroutes et voies vertes sera publiée en 2020.

Pour en savoir plus sur le tourisme consultez la rubrique : https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/statistiques-du-tourisme/accueil	Directeur de la Publication : Rédacteur en chef : Rédaction et relecture : ISSN : ?? Dépôt légal : ?? DGE 67, rue Barbès 94200 Ivry-sur-Seine	Thomas Courbe Nicolas Dupas Muriel Grisot, Jérôme Pichonnier, Olivier Lacoste...
---	---	---

