



HAL
open science

Retour d'expériences de mobilité douce et de tourisme durable en côte d'Opale : la bicyclette, vecteur d'agilité

Vincent Herbert, Jean-Denis Hue

► To cite this version:

Vincent Herbert, Jean-Denis Hue. Retour d'expériences de mobilité douce et de tourisme durable en côte d'Opale : la bicyclette, vecteur d'agilité. 11ème Colloque de l'Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur (AsTRES), "L'agilité touristique en période de crises : réplifications, accélérations, réinventions..?", Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur; Université Côte d'Azur, Nov 2022, Nice, France. hal-04146815

HAL Id: hal-04146815

<https://hal.science/hal-04146815v1>

Submitted on 25 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

L'agilité touristique en période de crises : réplications, accélérations, réinventions... ?

VINCENT HERBERT

dir.inrent@univ-littoral.fr

&

JEAN-DENIS HUE

theseecotour@gmail.com

Univ. Littoral Côte d'Opale, Univ. Lille, ULR 4477 - TVES - Territoires Villes Environnement & Société, F-59140 Dunkerque, France

TITRE

Retour d'expériences de mobilité douce et de tourisme durable en côte d'Opale : la bicyclette, vecteur d'agilité.

Ces deux dernières années ont profondément marqué le secteur touristique, et nous pouvons nous interroger sur les capacités de résilience¹ de ce secteur et sur la durabilité des initiatives prises par l'ensemble des acteurs du territoire : des stratégies institutionnelles à la composition de nouvelles offres de services, voire aux comportements des usagers, le tourisme durable semble désormais constituer un marqueur des évolutions en cours. Le phénomène critique provoqué par l'épidémie de COVID-19 questionne les modèles stratégiques du développement touristique en cherchant le dépassement d'un moment conjoncturel. A cette crise sanitaire, s'ajoute d'autres facteurs de tension (d'ordre climatique, énergétique et inflationniste) et nécessitant des prises de décision pour un tourisme durable. Ce questionnement porté par le milieu académique², semble avoir été repris par les politiques. Le gouvernement a ainsi présenté sa stratégie au travers de « Destination France »³ et affiche sa volonté de devenir la première destination mondiale de tourisme durable et d'ici 2030 la première destination vélo-touristique. Ces annonces déterminent le développement d'une politique touristique en apportant un schéma stratégique dont il s'agira de mesurer les effets.

¹ « La deuxième conception vise à dépasser l'adaptation au choc, pour « développer de nouveaux chemins de croissance. [Ici] la résilience renvoie à la capacité à se renouveler après la survenue de risques. Résilience et stabilité sont donc différentes, dans la mesure où résilience ne signifie pas revenir à la situation initiale » (Boschama, 2015). Plus qu'un simple outil d'aide stratégique pour faire face à la crise, la résilience devient alors un vecteur d'innovation stratégique. Nous appellerons ici cette notion « la résilience dynamique », comprise comme « les capacités d'invention de nouvelles ressources ou valeurs en contexte de changement » (Hamdouch et al., 2012) » François Masclanis, « Résilience et tourisme : d'une crise conjoncturelle à une mutation structurelle ? », Téoros [En ligne], | 2020, mis en ligne le 10 novembre 2020, consulté le 02 février 2021. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/7891>

² Pascale Marcotte, Mohamed Reda Khomsi, Isabelle Falardeau, Romain Roult et Dominic Lapointe, « Tourisme et Covid-19 », Téoros [En ligne], | 2020, mis en ligne le 04 novembre 2020, consulté le 01 février 2021. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/7976>

³ <https://www.gouvernement.fr/dossier-de-presse/12545-dossier-de-presse-du-premier-ministre-jean-castex-presentation-du-plan-destination-france>

I. L'agilité institutionnelle marque « *la direction* » d'une politique vélotouristique

L'agilité des acteurs institutionnels à réagir et à s'adapter durablement aux conjonctures critiques repose sur leurs volontés de coordonner des politiques d'aménagement et de développement territorial. La loi d'orientation sur les mobilités (LOM, 2019) permet aux différentes collectivités de mettre en œuvre des plans de mobilité et de devenir opératrices de la mobilité douce et active. La LOM permet ainsi d'investir dans les capacités de transports en commun, les mobilités intermodales et notamment le plan vélo⁴. Ces investissements représentent une opportunité de repenser les déplacements des usagers qu'ils soient habitants ou touristes. Rappelons que le tourisme constitue un secteur particulièrement impactant en matière d'émissions de CO²⁵, du fait de pratiques touristiques reposant sur une mobilité polluante. Notre enquête estivale (2022) auprès des usagers de la côte d'Opale a révélé que plus de 80% d'entre eux étaient venus sur site en voiture⁶. Si l'objectif est de réduire l'impact négatif du tourisme sur le changement climatique, il convient de proposer des aménagements facilitant d'autres mobilités, comme celle de la bicyclette.

Le département du Pas-de-Calais, au travers de l'association *Pas-de-Calais-Tourisme*, dont le conseil d'administration est composé d'élus départementaux, a pris la décision de mettre au cœur de sa politique d'attractivité touristique le vélo⁷. Dans le cadre du projet Interreg initié en 2017 « Eurocyclo », il a pu évaluer, expérimenter et valoriser le vélotourisme sur son territoire. Ce financement européen qui a pour objectif de faciliter les échanges d'expériences entre des territoires aux pratiques diverses, a permis au département d'initier les bases d'une stratégie de développement et d'accompagner les opérateurs partageant son diagnostic d'opportunité. Selon un chargé de mission : « *nous n'en sommes qu'aux prémices, il faut considérer ce développement sur un temps long, et avec beaucoup plus de moyens* »⁸. En lien avec l'association *France Vélo Tourisme*⁹, cet opérateur promeut la marque « accueil vélo » afin d'organiser l'itinérance sur son territoire. L'objectif est d'identifier des lieux permettant la location, l'hébergement et la restauration pour des touristes à bicyclette.

L'opérateur cherche à conforter une stratégie nationale, en accompagnant des initiatives locales, mais cette politique ne constitue pas encore un réseau suffisant pour « marquer » le territoire et ses acteurs. Cette labélisation ayant un coût, certains opérateurs privés signalent « *qu'ils ne l'auraient pas voulu si le département ne l'avait pas pris en charge* », tout en exprimant une certaine fierté à avoir été identifiés et choisis¹⁰.

Pour que ce réseau soit en capacité d'offrir aux touristes l'opportunité d'une itinérance de qualité, il faudrait en multiplier les membres afin de créer les conditions d'attractivité. *Pas-de-Calais-Tourisme* collabore avec les offices de tourisme de son territoire pour la promotion de la marque « Accueil vélo » et plus largement sur les pratiques vélo-touristiques. L'objectif n'est pas uniquement de labeliser le territoire, mais plutôt de créer des synergies, de rendre visible le possible, de donner de l'espace au vélo. Dans ce sens, de plus en plus de parcours sont aménagés, balisés et font l'objet d'une valorisation auprès des touristes.

Pour que cette dynamique puisse être cohérente et attractive, il s'agit notamment que les intercommunalités se positionnent et investissent dans les aménagements permettant la création

⁴ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22165_DP-Plan-velo-VF.pdf

⁵ <https://presse.ademe.fr/2021/06/le-tourisme-durable-en-france-un-levier-de-relande-ecologique.html>

⁶ Résultats obtenus de notre questionnaire estival sur la question du vélo (232 répondants)

⁷ <https://velo-rando-pasdecalais.com/pas-de-calais-a-velo/>

⁸ Entretien avec un représentant de Pas-de-Calais Tourisme, septembre 2022.

⁹ https://www.francevelotourisme.com/sites/default/files/inline-files/FVT_dossier_de_presse_2022.pdf

¹⁰ Entretien avec un opérateur vélo en juillet 2022.

des flux. La Communauté de Commune de la Région d'Audruicq (CCRA) a choisi par la loi LOM de prendre la compétence de mobilité douce et active et a procédé au recrutement en mars 2022 d'un chargé de mission « *mobilité* ». Si la première mission est de repenser les plans de mobilité, notamment intermodale, les pratiques cyclistes sont de plus en plus considérées même si « *les élus n'ont pas encore tout à fait la culture vélo* »¹¹. Pour autant, leur objectif est de se doter d'une expertise locale afin de pouvoir « *orienter* » les projets d'aménagements « *cf il vaut mieux passer par là* », d'être en capacité de mobiliser d'autres financements¹², ou d'accompagner des dynamiques territoriales.

En cela, le déploiement de la vélo maritime (la véloroute n°4) constitue un axe de développement touristique certain. Les arguments portés notamment par l'association *France Vélo Tourisme* mettent en exergue les chiffres de fréquentation et de retombées économiques en les comparant avec ceux de la *Loire à vélo*¹³. Ces données quantitatives semblent progressivement attiser l'intérêt des municipalités. Cette véloroute longeant le littoral permet de relier Bruges à Roscoff. Elle est stratégique, puisqu'elle permet de relier la France aux pays européens où la pratique de la bicyclette est très développée et intégrée au quotidien.

Les touristes fréquentant la côte d'Opale et en provenance de Belgique, de Hollande et d'Allemagne représente près du tiers des fréquentations et leur nombre est en augmentation¹⁴. La communication autour de la vélomaritime a commencé après la crise sanitaire, le tracé étant réalisé à plus de 80 %. Toutefois, il convient de noter que ce tracé n'est pas composé de nouvelles pistes, mais à plus de 60 % de valorisation de routes existantes. Cette agilité communicationnelle, permet aux institutions de lancer habilement une dynamique à peu de frais. Il n'en reste pas moins que la vélomaritime est un outil stratégique afin de relier les différentes collectivités et opérateurs touristiques autour d'un projet vélo-touristique (cf Destination France). Au vu des dynamiques en cours dans les pratiques touristiques, cet aménagement ne peut à terme qu'attirer une plus forte fréquentation.

Si nous avons pu constater que des politiques stratégiques en faveur du vélotourisme sont en œuvre, elles ne semblent toutefois pas être à la hauteur des enjeux de développement des territoires. Il est indéniable que des stratégies sont annoncées, que des expériences nationales ou européennes prouvent l'intérêt du vélotourisme pour le développement touristique d'un territoire et que des expertises portées par des associations se développent. Pour que cette dynamique puisse être mise en place, la cohésion entre les différentes institutions est nécessaire et reste à développer comme nous l'avons souligné. Surtout elle mérite d'être reprise par les habitants et les opérateurs privés.

II. La bicyclette, translation de pratiques « *agiles* » par les usagers

Si l'on considère que les habitants participent à l'hospitalité des touristes, et qu'ils constituent un vecteur d'informations recherché et de qualité, cet axe majeur qu'est la « *vélomaritime* » reste toutefois méconnu. Seules 20% des personnes interrogées connaissaient la vélomaritime¹⁵. La communication en sa faveur ne semble pas avoir atteint pour l'instant sa première cible : les habitants du territoire.

¹¹ Extrait entretien avec un chargé de mission en septembre 2022

¹² <https://developper-velotourisme.ademe.fr/>

¹³ <https://pro-tourismeloiret.com/actualite/bilan-de-frequentation-des-veloroutes-juillet-2022/>

¹⁴ « +44% de nuitées de touristes néerlandais par rapport à 2019, +11,7% des nuitées de touristes allemands par rapport à 2019 » Monsieur Fasquel, conférence de presse du 04 octobre 2022

¹⁵ Résultats obtenus de notre questionnaire estival sur la question du vélo (232 répondants)

Pour tout schéma de développement d'un tourisme durable, il est important d'associer les habitants ou « autochtones » aux stratégies de développement. Ils apportent une expertise de terrain, confortent les aménagements par un usage récréatif, excursionniste, de loisirs, et du quotidien. Un des premiers retours de l'expertise habitante est le constat suivant : s'ils perçoivent des « *débuts d'améliorations* », ils considèrent insuffisants les aménagements actuels¹⁶. Lors d'échanges provoqués par le questionnaire, un sentiment d'insécurité a été exprimé concernant le recours au vélo pour des excursions en famille.

La majeure partie des personnes interrogées (70%) pensent que le vélo se développera fortement ces prochaines années. Ils avancent l'idée d'une prise de conscience écologique mais avancent des raisons économiques incitant les personnes à faire usage du vélo pour leurs mobilités. Ils expriment à 80% l'envie de faire du vélo pendant les vacances, surtout en excursion (à moins de 50km), mais aussi à 18% en pratique touristique extra régionale.

Selon nos observations estivales, le vélotourisme est essentiellement pratiqué de façon occasionnelle lors des séjours touristiques. Il constitue une opportunité d'excursion immersive sur le territoire, permettant d'aller à la découverte des paysages. Les offices de tourisme confirment cette tendance relevant que les visiteurs demandent de plus en plus les brochures concernant les pratiques de randonnées cyclistes.

La part des visiteurs effectuant une véritable itinérance en vélo sur la côte d'Opale nous semble encore minime. Cependant, les personnes que nous avons pu interroger, avaient déjà réalisé un séjour sur le territoire et suivaient l'itinéraire de la vélomaritime. Nous avons rencontré un couple avec enfant en bas âge, transporté dans une remorque tractée, provenant de la région lilloise, et arrivés en train. Ils souhaitaient cette fois-ci réitérer ce périple avec leur enfant par goût de cette mobilité, « *considérée comme écologique* », mais surtout pour « *partager en famille la beauté des paysages* » qu'offre le tracé. Cependant, ils ont souligné des défauts dans le balisage que ce soit pour l'orientation ou par le choix de passages insécurisants¹⁷. Ils n'avaient pas réservé tous les hébergements et ils recherchaient essentiellement des campings afin de faire étape.

Nous nous sommes aussi entretenus avec un couple de septuagénaires belges qui revenaient de la baie de Somme en train TER avec leurs vélos. Ils sont des pratiquants du quotidien et surtout pendant leurs vacances. Ils estiment avoir effectué plus de 300 000 km en vélo. Ils connaissent la région, et en « *adorent les paysages* ». Ils pensent que « *les aménagements sont bien faits en France, et que si les français sont polis et accueillants, ils ne connaissent pas leurs coins* ». Pour eux, faire du vélo est essentiel pour se maintenir en bonne santé, c'est d'ailleurs pour cela qu'ils ont commencé, et qu'ils continuent « *surtout en regardant l'état* » de leurs congénères. Mais ils soulignent aussi le besoin psychologique, mental « *d'aller au bout, d'accomplir un effort, d'arriver en haut d'une côte* ».

Ces touristes sont représentatifs des segments ciblés par les politiques d'attractivité du territoire régional (couple explorateur passionné), attirés par la découverte des paysages. Ils montrent une agilité certaine, reposant sur leur expertise et connaissances déjà acquises. Cependant le choix d'une mobilité intermodale entre le train et le vélo semble encore pour l'instant anecdotique, nous ne voyons pas encore des rames ferroviaires dédiées entièrement aux transports des randonneurs cyclistes comme dans la Loire.

S'il est nécessaire que les pistes cyclables soient aménagées et balisées afin de faciliter la pratique, il est important qu'un service de location soit mis à disposition des usagers. Comme nous l'avons souligné de nombreux touristes accèdent au territoire en voiture. S'ils privilégient

¹⁶ Résultats obtenus de notre questionnaire estival sur la question du vélo (232 répondants)

¹⁷ Boulogne sur mer, entretien en juin 2022, insécurité liée au passage à la sortie de Wissant notamment

la découverte des paysages par la randonnée pédestre, la demande d'une pratique cycliste excursionniste s'amplifie. Pour répondre à ce besoin des services de location ont été proposés.

Les institutions ont initié cette offre de service. Dès sa création en 2014, la Maison du site des 2 Caps a proposé une location de vélos traditionnels et électriques. Ce premier opérateur a été suivi par des opérateurs privés sur d'autres sites. Un maillage se constitue d'opérateurs souhaitant mettre à disposition des locations de vélo aux visiteurs. Depuis 2019, nous avons constaté un doublement de l'offre de location. Elle s'effectue à la journée ou à la demi-journée, et met à disposition principalement des vélos à assistance électrique facilitant l'expérience paysagère dans un contexte topographique marqué et exigeant. Les clients peuvent être accompagnés par un guide, ou être en autonomie. Ces derniers ont recours aux applications des opérateurs afin de découvrir les différents parcours proposés¹⁸. Le renforcement d'initiatives privées (par exemple : l'association Opale Vélo Services¹⁹, ou l'entreprise les « Vélos de Nico »²⁰) favorise l'émergence d'une agilité spatiale pour les touristes.

Cette offre de service de location est complétée par le développement sur le territoire d'événements autour du vélo. Cette année, nous avons noté plus d'une trentaine de courses locales organisées sur le territoire observé, avec notamment une étape du Tour de France. Mise à part ces propositions sportives, d'autres manifestations semblent pouvoir émerger, plus « expérientielles », comme celle proposée par le collectif Maison Mer, et sa « vélo disco »²¹. Ces manifestations s'accompagnent d'un développement d'une offre d'hébergement visant spécifiquement l'accueil des vélotouristes²².

Si nous observons une évolution des pratiques vélotouristiques, elle repose sur un changement référentiel de l'utilisateur cherchant à expérimenter, à maintenir ou à développer sa capacité de mobilité en vélo. Cette mobilité douce et active propice à une expérience paysagère s'appuie sur une offre de services en développement. Notre observation qualitative laisse envisager un développement spatial et temporel qui gagnerait à être confortée par la mise en place d'écocompteurs, nous donnant la possibilité d'une étude quantitative²³.

L'agilité des vélotouristes à découvrir le territoire de la côte d'Opale est facilitée par les aménagements, les balisages, les applications numériques²⁴, donnant ainsi les « directions » de leurs itinéraires. « La translation » des usagers est permise par l'évolution électrique du matériel, l'augmentation des services de location, et les possibilités intermodales. La pratique vélotouristique donne « un sens » à une politique d'attractivité touristique cherchant à intégrer à son développement des principes de tourisme durable. Afin de conforter cette dynamique, et afin de la rendre toujours plus cohérente et visible, il semble toutefois nécessaire de lier les acteurs publics et privés au travers de dispositifs contractuels renforçant les initiatives du territoire. La proposition du Conseil Régional d'un contrat de rayonnement touristique²⁵ serait en ce sens intéressante à suivre.

¹⁸ <https://www.outdooractive.com/fr/route/vtt/nord-pas-de-calais/sur-les-traces-de-la-seconde-guerre-mondiale-au-cap-gris-nez/238666621/>, parcours créé avec des étudiants de l'ULCO

¹⁹ <https://opaleveloservices.fr/>

²⁰ <https://www.velo-wissant.com/>

²¹ <https://www.youtube.com/watch?v=rMH0r5Gmkow>

²² <https://www.facebook.com/auxportesdeslacs/>

²³ <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

²⁴ <https://www.outdooractive.com/fr/route/vtt/nord-pas-de-calais/sur-les-traces-de-la-seconde-guerre-mondiale-au-cap-gris-nez/238666621/>

²⁵ <https://guide-aides.hautsdefrance.fr/dispositif855>

Mots-clé : Littoral-Mobilité-Ecotourisme-Stratégie

Bibliographie :

Berque, Augustin. *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*. Belin, 2009

Coriat, Benjamin, *La pandémie, l'anthropocène et le bien commun*, les liens qui libèrent, 2021, p.166

Knafou, Rémy, *Réinventer le tourisme, Sauver nos vacances sans détruire le monde*, Editions du Faubourg, 2021, p 63-86.

François Masclanis, « *Résilience et tourisme : d'une crise conjoncturelle à une mutation structurelle ?* », Téoros [En ligne], 2020, mis en ligne le 10 novembre 2020, consulté le 02 février 2021. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/7891>

Pascale Marcotte, Mohamed Reda Khomsi, Isabelle Falardeau, Romain Roullet et Dominic Lapointe, « *Tourisme et Covid-19* », Téoros [En ligne], 2020, mis en ligne le 04 novembre 2020, consulté le 01 février 2021. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/7976>