2024-2026

Master Tourisme

Parcours Tourisme Sportif et d'Aventure

Université d'Angers, ESTHUA,

Institut National de Tourisme-INNTO

MÉMOIRE DE RECHERCHE

Cyclotourisme et préservation de l'environnement : Le cas de la Loire à Vélo, entre Blois et Saumur.



Réalisé par Loudmila LANDREAU, Anaïs PAILLETTE et Sidonie MICHEL

Sous la direction de Mme Claire Mandin

Source image : France Vélo Tourisme

Avertissement

L’université n’entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les travaux des étudiant.es : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Engagement de non-plagiat

Nous soussignées Anaïs Paillette, Loudmila Landreau et Sidonie Michel, déclarons être pleinement conscientes que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'Internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, nous avons veillé à citer toutes les sources que nous avons utilisées pour écrire ce projet de mémoire.

Signatures :







Charte IA

Déclaration de notre usage de l’IA.

1. Après avoir rendu un document qui sera examiné par un logiciel de détection de plagiat et d’utilisation de l’IA, je déclare :

- ☐ Ne pas avoir utilisé l’IA dans mon travail.
- ☑ Avoir utilisé l’IA dans mon travail.

1.1. Si vous avez décidé de l’avoir utilisé, qu’est-ce qui a motivé votre décision ?

Nous avons eu recours à l’utilisation de l’Intelligence Artificielle (ChatgGPT, Claude et Gemini), uniquement comme outil d’appui. Nous avons utilisé l’IA principalement dans un but d’éclairage de certaines notions, notamment pour mieux comprendre la différence entre chaque méthode de recherche, afin de s'assurer que les méthodes que nous souhaitions utiliser correspondaient bien avec la manière dont nous voulions recueillir nos données.

Par ailleurs, nous nous sommes également servies de l’intelligence artificielle pour la réorganisation de certaines idées, notamment pour notre plan de mémoire. Cependant, nous tenons à insister sur le fait que l’IA n’a pas créé notre plan de mémoire, et que ce dernier a été consciencieusement réfléchi et élaboré au regard de notre analyse détaillée et approfondie de toutes les données que nous avons pu recueillir (par le biais du questionnaire, des entretiens et des lectures faites).

Aussi l’IA a été un outil sollicité dans le cadre de notre analyse du questionnaire, uniquement pour nous renseigner sur les formules à utiliser pour croiser plusieurs paramètres complexes, notamment lors de réponses à choix multiples, mais en aucun cas pour analyser les résultats de celui-ci.

Il est également important de souligner le fait que nous n'avons en aucun cas utilisé l'IA générative, c'est-à-dire à des fins de création de contenus pour la rédaction de notre mémoire. Nous nous sommes simplement appuyés sur l'IA pour formuler quelques phrases complexes qui nécessitaient d'être clairement comprises, mais dont la base a bien été rédigée par nous-mêmes.

Aussi, nous reconnaissons s'être aidées de l'IA pour retranscrire certains entretiens dont la durée était supérieure à 1h, dans l'objectif d'un gain de temps considérable qui nous a permis de réaliser d'autres tâches. Il est toutefois important de préciser que nous avons vérifié scrupuleusement qu'aucune information personnelle ou sensible n'était verbalisée, pour chaque entretien que nous avons fait retranscrire. De plus, nous avons procédé à une relecture de chaque transcription réalisée par le biais de l'IA, en écoutant en parallèle l'entretien afin de s'assurer que les propos étaient exacts.

Enfin, le dernier cas d'utilisation de l'IA concerne notre affiche de diffusion du questionnaire. En effet, nous avons réalisé nous-mêmes notre affiche au début, mais celle-ci n'étant pas très attrayante. Désireuses d'avoir le maximum de réponses possibles, nous avons pris la décision d'avoir recours à l'IA pour rendre l'affiche plus esthétique. Effectivement, ayant notamment diffusé notre questionnaire auprès de lieux touristiques tels que des offices de tourisme, qui proposent déjà de nombreuses informations, il était donc important pour nous d'avoir un visuel captivant pour espérer "séduire" le plus de personnes possible et ainsi d'obtenir davantage de réponses. Nous soulignons toutefois que le texte de l'affiche a été rédigé par nous-mêmes, qu'il n'a pas été imaginé par l'intelligence artificielle.

1.2. Si vous avez utilisé l'IA, estimez la proportion de votre travail qui a été impactée par l'utilisation de l'IA. (Ce pourcentage sera comparé aux résultats du logiciel de détection de plagiat et d'utilisation de l'IA)

10%

2. Cochez les cases correspondant à votre utilisation de l'IA pour ce travail :

Exploration ☐ S'inspirer ☐ Générer des idées ☑ Approfondir des sujets ☐ Recherche documentaire	**Amélioration** ☐ Corriger les fautes ☑ Reformuler ses phrases ☐ Demander des conseils
Résolution de tâches ☐ Synthétiser ☐ Répondre à une question ☑ Réaliser des calculs ☐ Analyser des données ☐ Débugger un programme	**Production de contenus** ☐ Générer un plan ☐ Rédiger des parties d'un texte ☑ Générer des médias (affiche questionnaire) ☐ Générer du code informatique

3. Mon utilisation de l'IA respectait-elle les règles de confidentialité ? Développez.

(L'aspect sécuritaire consiste principalement dans la fuite de données ou d'informations personnelles, académiques ou appartenant à des entreprises.)

Dans le cadre de l'utilisation de l'IA, nous avons veillé à anonymiser les données pouvant être personnelles (nom, prénom, âge, etc) afin de garantir le respect de la confidentialité d'autrui.

4. Mon utilisation de l'IA était-elle critique ? Développez.

(L'aspect critique concerne votre recul face aux réponses des IA. En quoi avez-vous pu les critiquer ? Les remettre en cause ? Vous assurer de leur véracité ?)

N'ayant pas eu recours à l'IA générative, le risque d'informations erronées était ainsi limité. Nous avons toutefois veillé à vérifier, dans la mesure du possible, par le biais d'autres canaux d'information, les réponses obtenues. Par ailleurs, concernant les

formules excel utilisées pour croiser les données du questionnaire, nous avons questionné l'IA pour s'assurer que la formule proposée correspondait bien à ce que nous souhaitions analyser, en portant une attention toute particulière aux questions à choix multiples.

5. Qu'est-ce que vous avez gagné à utiliser l'IA ?

(Quelles difficultés vous a-t-elle permis de contourner ? Quels bénéfices pensez-vous avoir tiré de son utilisation ?)

L'IA nous a permis de mieux saisir les attendus de chaque méthodologie de recherche, notamment sur la méta-analyse que nous ne comprenions pas très bien, mais surtout de pallier nos difficultés rencontrées concernant les formules excel pour croiser certaines données où plusieurs paramètres entraient en jeu. Par ailleurs, certaines idées de reformulation de tournures de phrases nous ont permis de débloquer quelques passages de rédaction complexes dans le contenu que nous souhaitions transmettre.
Enfin, nous pensons que le visuel proposé par l'IA pour notre questionnaire a effectivement permis de toucher davantage de personnes, notamment dans des lieux où les brochures et informations touristiques sont en masse.

Nous attestons sur l'honneur que nos réponses aux questions précédentes sont exactes.

NOM Prénom : LANDREAU Loudmila
NOM Prénom : MICHEL Sidonie
NOM Prénom : PAILLETTE Anaïs
Date : 10 / 10 / 2026

Remerciements

Nous tenons tout d’abord à remercier notre directrice de mémoire, Claire Mandin, qui nous a accompagnées tout au long de notre travail en se rendant toujours disponible pour répondre à nos questions. Ses conseils nous ont permis d’avancer en confiance dans la réalisation de ce mémoire.

Nous souhaitons également remercier Mme Chevalier, responsable du master Tourisme Sportif et d’Aventure pour son accompagnement tout au long de ces deux années. Ainsi que l’ensemble de l’équipe pédagogique et administrative de l’ESTHUA et tout particulièrement du campus de Saumur.

Nous tenons aussi à remercier vivement les professionnels interrogés lors de nos recherches pour le temps qu’ils nous ont accordé et l’aide précieuse apportée, ainsi que l’ensemble des amateurs de vélo ayant pris le temps de répondre à notre questionnaire.

Enfin, nous remercions nos camarades de master pour l’entraide et la bienveillance continuelle pendant ces deux années, ainsi que nos proches pour leur soutien.

Liste des abréviations

APB : Arrêté de Protection de Biotope

CRT : Comité Régional du Tourisme

CSP : Catégories socio-professionnelles

DIREN : Direction Régionale de l'Environnement

LAV : Loire à Vélo

LPO : Ligue de Protection des Oiseaux

PNR : Parc Naturel Régional

UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture)

VAE : Vélo à assistance électrique

VTC : Vélo Tout Chemin

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

Sommaire

Avertissement..... 1
Engagement de non-plagiat..... 2
Charte IA..... 3
Remerciements..... 7
Liste des abréviations..... 8

Sommaire..... 9

INTRODUCTION..... 10

PARTIE 1 : Etat de l'art et concepts..... 13
PARTIE 2 : Le protocole méthodologique..... 31
PARTIE 3 : Analyse des données et synthèse..... 40

I. Présentation et synthèse de nos données..... 40

Hypothèse 1 :..... 40
1.1 Le profil des cyclotouristes sur la Loire à Vélo..... 41
1.2. La place de l'environnement pour les cyclotouristes..... 46
1.3. Synthèse et vérification de l'hypothèse..... 74

Hypothèse 2 :..... 75
2.1. Une hausse de la pratique du cyclotourisme, mais une fréquentation de la Loire à Vélo perçue différemment selon les acteurs..... 76
2.2. Des impacts négatifs sur le milieu naturel..... 105
2.3. Synthèse et vérification de l'hypothèse..... 116

Hypothèse 3 :..... 117
3.1. La Loire à Vélo comme enjeu de développement territorial et économique..... 117
3.2. Des engagements et mesures prises à différentes échelles pour limiter les impacts..... 123
3.3. Une dissonance entre discours et actions..... 134
3.4. Synthèse et vérification de l'hypothèses..... 145

II. Interprétation des résultats..... 146

CONCLUSION..... 148

Bibliographie..... 149

Table des annexes..... 151
Table des matières..... 173
Table des figures..... 176
Table des images..... 177

Introduction : Choix du sujet, motivations et intérêts

Définir un sujet de mémoire en début de Master n'est pas ce qu'il y a de plus évident lorsque tant de sujets suscitent notre intérêt. Toutefois, étant dans le secteur du tourisme et à une époque où les questions environnementales sont de plus en plus centrales et préoccupantes, il nous a semblé presque naturel d'évoquer la question du développement durable et de la préservation de l'environnement dans le domaine du tourisme.

Cette sensibilité environnementale, associée à notre domaine d'étude qu'est le tourisme, nous a ainsi conduites vers le sujet du slow tourisme. Ce dernier a pour objectif de minimiser l'impact négatif du tourisme sur les locaux et l'environnement, et il s'agit pour le touriste de parcourir moins de distance, de se détendre et d'apprendre davantage sur la culture locale (Honore, 2004).

Cette façon de voyager, s'inscrivant dans de multiples modes de déplacements, tels que la marche, le vélo, le train ou encore le transport fluvial (Gouvernement, 2022), nous a amené à nous orienter vers le cyclotourisme pour diverses raisons.
Tout d'abord, la pratique du vélo, qu'il s'agisse de balades ou bien de simples déplacements, est quelque chose que nous apprécions particulièrement. Ce plaisir se reflète notamment à travers le fait que l'une d'entre nous pratique occasionnellement le cyclotourisme et a entre autres effectué la Loire à Vélo dans son entièreté.
De plus, nous adhérons aux valeurs mises en avant par ce type de tourisme qui concilie le voyage avec la découverte de nouveaux paysages, tout en minimisant l'impact sur l'environnement. Par ailleurs, le cyclotourisme permet de prendre le temps, de voyager en toute liberté, et de profiter de l'instant présent, ce que nous apprécions et aimerions valoriser dans notre quotidien et pendant nos vacances.

Nos recherches nous ont également fait savoir que le cyclotourisme en France connaît un essor notable. En effet, d'après l'article de l'AFP "Sur la Loire à Vélo", le nombre de

cyclotouristes sur la Loire à Vélo en France a doublé entre 2015 et 2022, passant de 900 000 à 1,8 million. (AFP, 2024). Ainsi, en 2024, d'après un reportage de France Info, cet itinéraire cyclable a généré 55 millions de retombées économiques dans les régions qu'il traverse (TF1, 2022). Cela s'explique notamment par la pandémie du Covid-19 ainsi que l'essor du vélo à assistance électrique qui semblent tous deux avoir été à l'origine de l'envolée de cette pratique. Effectivement, après le confinement les Français ont eu envie de se reconnecter à la nature et pratiquer des activités de plein air. Quant au vélo électrique, il a permis au plus grand nombre d'envisager de faire des séjours à vélo.
Suite à ces recherches, nous avons trouvé intéressant de travailler sur le sujet du cyclotourisme en étudiant la Loire à Vélo car il s'agit de l'un des itinéraires cyclables le plus réputé de France.
Aussi, réalisant notre Master à Saumur, ville traversée par l'itinéraire de la Loire à Vélo, il nous a semblé intéressant d'étudier un sujet s'inscrivant au sein de notre territoire.

La Loire à Vélo s'étendant sur plus de 800 km, il nous a fallu déterminer une zone d'étude plus réduite. Nous avons ainsi fait le choix de porter notre attention spécifiquement sur la portion entre Blois et Saumur. C'est sur cette partie de l'itinéraire que l'on retrouve une majorité des châteaux de la Loire les plus connus (tels que Chambord, Chenonceau, Villandry, Azay-le-Rideau…). Elle est également connue pour son patrimoine viticole (Vouvray, Saumur, Chinon) mais surtout pour l'inscription de la portion entre Sully-sur-Loire et Chalonnes-sur-Loire au Patrimoine Mondial de l'UNESCO depuis 2000, qui attire de ce fait beaucoup de touristes. Ces raisons font d'elle l'une des portions les plus fréquentées et réputées de la Loire à Vélo.

Par ailleurs, nous avons été interpellés par la distinction attribuée à la Loire à Vélo en 2012 par l'association anglaise The British Guild of Travel Writers, qui l'a élue meilleur projet touristique européen. Celle-ci salue l'ouverture de la totalité de l'itinéraire qui est vu comme « le projet éco-touristique le plus long et le plus ambitieux de cette dernière décennie» selon l'association britannique. (Morice, 2015) De par ce constat et notre souhait de lier le tourisme aux enjeux environnementaux, ce mémoire vise ainsi à

interroger la démarche dans laquelle s'inscrit la Loire à Vélo d'un point de vue de la préservation de l'environnement.

Partie 1 : Etat de l’art et concepts

1. Etat de l’art

1.1. Objectifs de la revue de littérature

Le travail d’analyse de littérature que nous avons mené au début de notre mémoire nous a permis de mieux comprendre et d'identifier les différents enjeux liés à notre sujet. Les fiches synthèses que nous avons établies nous ont permis de dresser un panorama des connaissances scientifiques, d’identifier des concepts clés mais aussi de mettre en évidence certaines zones d’ombres. Ce travail a ainsi contribué à orienter notre réflexion. Nos hypothèses et, par la suite, nos choix méthodologiques découlent de ce travail de recherche, qui constitue la base théorique de notre mémoire.

A travers cette revue de littérature nous avons ainsi pour objectif de fournir une synthèse des recherches existantes sur les différents sujets relatifs à la Loire à Vélo.

1.2. Méthode de la revue de littérature

Notre travail de revue de littérature repose essentiellement sur l’analyse d’articles scientifiques, consultés par l’intermédiaire de bases de données universitaires.

Nous avons dans un premier temps recensé les différentes lectures retenues pour notre sujet en indiquant pour chacune le titre, l’auteur, l’année de publication ainsi que les idées principales évoquées. Cette première étape nous a alors permis d’identifier des concepts clés et primordiaux, des axes de réflexion et apports théoriques. Ces divers éléments, que nous avons ensuite comparés, ont été rassemblés sous différentes thématiques qui permettent ainsi une meilleure compréhension et analyse des connaissances scientifiques disponibles sur notre sujet.

1.3. Organisation des thèmes

Les lectures étudiées dans le cadre de notre revue de littérature ont fait apparaître des thématiques communes que nous présentons ci-dessous.

a) La Loire à Vélo, un projet de développement territorial, né d'une collaboration de deux régions.

La Loire à Vélo naît d'une volonté de la Région Centre-Val de Loire et Pays de la Loire de collaborer autour d'un projet de développement territorial partagé. Une collaboration entre les deux régions existait déjà sur le plan ferroviaire avec la ligne TER 200 Interloire, reliant Orléans au Croisic, ainsi que dans le domaine agricole et viticole. Ainsi, ce projet de Loire à Vélo s'inscrit dans une volonté de collaborer davantage, dans le but, notamment, de permettre aux cyclistes de découvrir le patrimoine naturel, culturel et architectural de la Loire, alors dernier fleuve sauvage européen. C'est ainsi, qu'en 1994, le projet interrégional "Vélo Loire" est signé. Il deviendra par la suite, celui que l'on connaît aujourd'hui, la "Loire à Vélo" (Coupy et Pinson, 2015 ; Renard et al., 2020).

Par ailleurs, le Val de Loire (entre Sully-sur-Loire et Chalonnes-sur-Loire) possède de nombreux atouts qui confortent l'idée de réaliser ce projet. En effet, la Loire représente un axe de circulation naturel particulièrement adapté au tourisme à vélo. Par ailleurs, la randonnée pédestre figure déjà parmi les pratiques ancrées sur le territoire et de nombreux clubs de cyclotourisme sont situés le long du fleuve. De plus, un réseau ferroviaire le long du futur itinéraire est présent et des séjours à vélos sont déjà organisés par des tours opérateurs étrangers (Coupy et Pinson, 2015).
Après la signature du projet en 1994, des études sont menées sur les années qui suivent. C'est en 1998, que débutent les premiers travaux sur des zones expérimentales, avant l'ouverture au public d'une première section en 2001 à Chalonnes-sur-Loire[1]. L'itinéraire ouvre officiellement en 2012 dans sa totalité et

[1] D'après le site de la Loire à Vélo, l'ouverture du premier tronçon serait plutôt en 2005, entre Tours et Angers.

représente un investissement de 50 millions d‘euros (Coupy et Pinson, 2015 ; Renard et al., 2020).

La Loire à Vélo devient donc une “route touristique à thème”, que Renard et al., définissent comme *“une proposition de trajets (circuit ou route) à suivre, reliant des points d’intérêts de différentes natures (par exemple, lieux historiques, panoramas, activités, attractions, etc.) et des services (par exemple, hôtels, restaurants, stations-service, etc.), pouvant être empruntées par des visiteurs avec différents moyens de transport”* (Renard et al., 2020).

La Loire à Vélo apparaît alors comme un projet d’attractivité des territoires traversés en alliant les dimensions géographiques, historiques et logistiques (Renard et al., 2020).

b) La question de l’aménagement de la Loire face aux risques d'inondations.

Pendant de longues années, l’aménagement de la Loire a reposé sur une volonté de maîtriser le fleuve. En effet, dès le Moyen-Âge, celui-ci est endigué dans le but de protéger la population des aléas naturels mais également pour permettre le développement de la société. Cette intention se poursuit au XIX et XX où des barrages sont construits à des fins de développement industriel et énergétique. Ainsi, jusque dans les années 1990, cette logique s’inscrit dans un paradigme techniciste, où l’Homme cherche à modeler la nature (Rode, 2010).

Un changement s’observe dès les années 1980, avec des contestations envers les grands projets d’aménagement de la Loire après la crue meurtrière de 1980, qui sont remis en question concernant leur efficacité mais également leur impact sur l’environnement. L’environnement apparaît alors davantage comme un milieu et un patrimoine à préserver qu'à contrôler. Un changement de paradigme s’opère alors, passant d’une vision techniciste à une celle environnementaliste. Le Plan Loire Grandeur Nature de 1994 s’inscrit ainsi dans cette logique de préservation en cherchant à concilier la sécurité des personnes, la protection de l’environnement et le développement économique, avec également la volonté de restaurer les milieux aquatiques (Rode, 2010).

Enfin, l’article souligne que des études ont démontré l'inefficacité des aménagements sur la réduction des risques d’inondation et qu’ils portent atteinte à l’environnement. Par ailleurs, les inondations joueraient un rôle crucial dans la richesse et le maintien de cet écosystème (Rode, 2010).

c) La Loire à Vélo s’inscrit dans un mode de tourisme lent (slow tourism).

La Loire à Vélo s’inscrit dans un mode de tourisme lent, appelé le “slow tourism”. Le transport pour se rendre à destination se fait grâce à des moyens respectueux de l’environnement et il est même souvent inclus dans le voyage, la notion d’expérience étant au centre de celui-ci (Hallem et al, 2020). Ce mode de tourisme a émergé de la crainte du changement climatique, créant ainsi un nouveau compromis, celui de continuer à voyager, en pratiquant une activité physique, mais tout en réduisant au maximum son empreinte carbone sur l’environnement. Ainsi, les touristes utilisent une locomotion douce, qui fait partie intégrante du voyage, plutôt que de prendre l’avion ou la voiture pour se rendre sur le lieu de vacances (Riffaud et Le Roux, 2024). Dans le cas du cyclotourisme, le vélo devient donc l’outil par lequel l’expérience est rendue possible et est réalisée (Cox, 2013). Concernant notre sujet, la Loire à Vélo s’inscrit dans cette dynamique depuis sa création. En effet, la création de l’itinéraire est le résultat d’un travail de terrain détaillé par un bureau d’études spécialisé dans les circulations douces afin de choisir les itinéraires les plus adaptés (Coupy et Pinson, 2015).

d) Le cyclotourisme comme moyen de renouer avec la nature.

Le cyclotourisme a fait son apparition à la fin du 19ème siècle. Ce fut au début une pratique accessible seulement aux plus aisés, mais qui s’est plus tard démocratisée, accompagnée d’une volonté de retour à la campagne (Cox, 2013). Aujourd’hui, les touristes sont très motivés par le changement climatique et l’envie d’être coupés de la civilisation (Yi et Chuan, 2023). Cela se ressent aussi par le choix d’hébergements en plein air tels que le camping ou le bivouac, souvent préférés par les cyclotouristes (Apprill, 2016b). De plus, les voyageurs préfèrent souvent les cartes physiques à la

technologie pour s'orienter ou préparer leur parcours (Riffaud et Le Roux, 2024). Ainsi, la question de la nature est très souvent au centre de la pratique de la microaventure. La nature est vécue et représentée comme utopique, elle procure du bien-être. Les touristes sont à la recherche d'une expérience immersive, une exploration intérieure du corps par la reconnexion à la nature (Hallem et al, 2020).

e) La Loire à Vélo s'inscrit dans un mode de tourisme sportif.

La Loire à Vélo s'inscrit également dans un mode de tourisme sportif. Le tourisme sportif commence là où l'expérience sportive structure l'expérience touristique (Yi et Chuan, 2023). Le vélo est donc au cœur de l'expérience touristique. Le cyclotourisme est également une expérience kinesthésique, car l'effort musculaire et les sensations corporelles façonnent le voyage (Apprill, 2016b). De plus, dans ce mode de tourisme, les paysages ne sont plus non seulement l'objectif du voyage, mais aussi des défis à relever. Le cyclotouriste transforme ainsi la nature en un espace maîtrisé et intégré à son développement personnel (Cox, 2013).

f) Les routes touristiques comme la Loire à Vélo, ont un fort impact sur l'économie locale.

Selon nos lectures, la création d'une route touristique a pour but de dynamiser un territoire sous-exploité dans lequel il y a une opportunité socio-économique (Piket et al., 2013). En effet, elles permettent de générer et conserver des emplois dans des zones rurales, créant des opportunités socio-économiques dans des territoires sous-exploités (Renard, 2020). Plus spécifiquement, les routes touristiques redynamisent l'économie touristique locale avec l'ouverture de nouveaux commerces associés tels que des restaurants, hébergements, commerces de ravitaillement, etc. (Beaudet, 2003).

Par rapport à notre sujet, d'après l'article "La Loire à Vélo : une success story à la française !", la Loire à Vélo représente près 20 millions € de retombées économiques par an pour les territoires desservis (proviennent à 96% des touristes et 4% des excursionnistes). Ceux-ci séjournant en moyenne 8 jours dans les régions ligériennes[2]

[2] Ligérien : relatif à la Loire

(Coupy, 2015). Le tourisme est donc une source de revenus précieuse, mais qui engendre également un accroissement du coût de la vie pour les locaux. La durabilité du tourisme renvoie donc à sa capacité à s'insérer dans le développement local en tenant compte des habitudes de vie des populations (Caccomo, 2007).

g) La Loire à Vélo participe à la valorisation du patrimoine et de la culture.

La création de routes touristiques permet de valoriser un territoire ainsi que son patrimoine et sa culture (Renard et al, 2020). L'itinéraire de la Loire à Vélo, comme son nom l'indique, suit la Loire, le plus long fleuve de France et le dernier fleuve sauvage d'Europe. En plus de ces deux caractéristiques, la Vallée de la Loire, entre Sully-sur-Loire et Chalonnes, est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis l'an 2000 grâce à sa forte concentration de châteaux (Baudet, 2003). Ainsi, 280 kilomètres de la Loire à Vélo traversent cette zone et sont donc inscrits à l'UNESCO (Coupy et al, 2015).

La Loire à Vélo, grâce à son tracé le long du fleuve, permet aux touristes de relier les différents châteaux de la région sans s'éloigner de l'itinéraire (Coupy et al, 2015). Ainsi, cette manière de voyager en suivant des routes touristiques et donc en passant dans des lieux moins touristiques, moins aménagés, permet aux visiteurs de plus s'immerger dans la culture du lieu visité (Lukíc et al, 2012).

h) La signalisation du parcours de La Loire à Vélo et des services associés est parfois insuffisante.

Enfin, nos lectures nous ont permis de relever une problématique liée à la signalisation du parcours et des services associés parfois insuffisants. Cette insuffisance semble être due à la contrainte des différents acteurs et collectivités agissant sur le parcours. Le parcours s'étendant sur 2 régions et 7 départements, la documentation des offices de tourisme locaux est limitée sur les services disponibles dans le département en question. Cela présente également des difficultés pour les voyageurs dans la préparation de leur parcours, ils n'ont parfois pas assez d'informations sur les points de ravitaillements ou les hébergements (Bres et al., 2022). De plus, nous avons appris que

les applications de navigation, alternatives aux cartes classiques, ne sont pas forcément adaptées au cyclotourisme, et que les voyageurs préfèrent tout de même les cartes papier (Appril, 2016b). Cependant, cet article datant de 2016, les pratiques concernant la technologie ont pu évoluer.

1.4. Synthèse et limites de la revue de littérature

Cette revue de littérature nous a permis de dresser un panorama des connaissances liées à notre sujet d'étude de la Loire à Vélo. Les éléments permettent notamment de revenir sur le contexte de création du projet et de ses objectifs. La Loire à Vélo apparaît ainsi comme un projet de développement territorial qui résulte d'une volonté de collaboration entre les deux régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire.
Les recherches permettent également de mettre en évidence le fait que le cyclotourisme s'inscrit à la fois dans une pratique sportive, mais aussi de recherche de contact avec la nature, un besoin qui semble s'être renforcé avec le changement climatique.

La littérature met largement en avant les effets positifs de la Loire à Vélo sur les territoires traversés, que ce soit d'un point de vue économique ou de son rôle majeur dans la valorisation de la culture et du patrimoine que renferme cet itinéraire.
Ces travaux soulignent néanmoins quelques limites dans la communication sur l'itinéraire, notamment concernant la signalisation du parcours et l'information relative aux services associés.

Il nous semble également important d'évoquer les limites rencontrées de la littérature existante. Tout d'abord, nous remarquons que les travaux étudiés portent essentiellement sur les aspects positifs de la Loire à Vélo, en mettant en avant son succès, son attractivité et ses retombées économiques territoriales. Toutefois, les conséquences négatives potentiellement associées n'apparaissent pas, en dehors d'un manque de signalisation et de communication sur les services. En effet, les impacts sur l'environnement, les territoires ou les populations ne sont pas abordés. Par conséquent,

aucun travail de recherche ne s'est penché sur les éventuelles limites et effets délétères de la Loire à Vélo.
Par ailleurs, peu de lectures portent spécifiquement sur notre zone géographique de recherche qui concerne la portion entre Blois et Saumur. Les données recueillies couvrent généralement l'ensemble de l'itinéraire.

Enfin, les recherches récentes sur la Loire à Vélo semblent peu nombreuses puisque nous avons dû nous confronter à des lectures de travaux relativement anciens, alors même que les pratiques cyclotouristiques ont évolué ces dernières années.

Avant d'exposer notre problématique qui naît de cette revue de littérature puis de présenter les hypothèses qui vont nous permettre d'y répondre, nous souhaitons dans un premier temps présenter de manière assez générale l'itinéraire de la Loire à Vélo. En effet, il nous paraît pertinent d'introduire notre sujet d'étude afin de mieux en comprendre les caractéristiques et enjeux.

2. Présentation de la Loire à Vélo

Afin de présenter dans les grandes lignes la Loire à Vélo, nous nous appuyons sur le Guide de la Loire à Vélo à destination des professionnels du tourisme, qui permet de dresser un portrait de cette véloroute, ainsi que sur le site de la Loire à Vélo.

Qu'est-ce que la Loire à Vélo ?

Comme évoqué plus tôt dans l'état de l'art, la Loire à Vélo est une route touristique cyclable qui naît de la volonté d'une coopération entre deux régions, celle du Centre-Val de Loire et des Pays de la Loire, dans un but d'attractivité des territoires.

Le projet voit le jour en 1994 et les premiers travaux débutent dans les années qui suivent. Le premier tronçon aurait vu le jour en 2005 entre Tours et Angers, avant une ouverture officielle de l'ensemble de l'itinéraire en 2012. Le projet aura coûté une

cinquantaine de millions d'euros, avec un financement à hauteur de 60% par les deux régions concernées et de 40% pour les départements et agglomérations impliquées.

L'itinéraire de 900 km[3] relie Cuffy (proche de Nevers) à Saint-Brévin-les-Pins (en face de Saint-Nazaire), sur la côte de l'Océan Atlantique. Il traverse ainsi deux régions et six départements. Une carte de l'itinéraire de la Loire à Vélo, présente ci-dessous (figure 1), permet de mieux visualiser le tracé et les territoires traversés. De plus, une partie de la Loire à Vélo est intégrée à un autre itinéraire cyclable, européen, l'Eurovélo 6. Cette véloroute relie l'Atlantique à la Mer Noire sur 4 700 km en traversant 10 pays.

Le parcours de la Loire à Vélo est composé à 37% de routes à faible circulation, à 27% de voies vertes, à 24% de routes sans transit et à 12% de pistes et bandes cyclables. Les ⅔ de l'itinéraire longent la Loire.



Figure 1 : Carte de l'itinéraire de la Loire à Vélo.

[3] Selon les sources, la distance varie. Certaines annoncent 800 km, d'autres 900 km. Cela dépend de la prise en compte des boucles et variantes.

Source : Site internet de la Loire à Vélo

Les chiffres clés affichés par le site de la Loire à Vélo :

- 900 km d'itinéraires balisés de Cuffy à Saint-Brévin les Pins
- 1.9 million de cyclistes chaque année[4]
- + 900 établissements labellisés "Accueil Vélo"
- + 50 loueurs de vélos
- 280 km inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO
- 23 châteaux et grands sites du Val de Loire

Les spécificités de la Loire à Vélo :

La Loire à Vélo figure parmi les routes cyclables les plus renommées. Cette renommée est en partie dûe à la richesse de son patrimoine culturel. En outre, plus d'une centaine de sites patrimoniaux se situent le long du fleuve ou à proximité. Parmi les plus connus, nous retrouvons notamment les châteaux de Chambord, Villandry, Chenonceau ou encore Azay-le-Rideau. Cette zone est aussi communément appelée le Pays des Châteaux à Vélo, ou bien les Châteaux de la Loire à Vélo. De nombreuses boucles reliant ces sites sont ainsi balisées.

Par ailleurs, la Loire à Vélo renferme de nombreuses spécificités environnementales.
En effet, une section de l'itinéraire traverse un territoire inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des "paysages culturels vivants". Ce périmètre est celui de Val de Loire, où 280 km de la LAV le parcourent. Cette distinction est attribuée pour la richesse de ses paysages et l'harmonie entre le fleuve et les activités humaines (Val de Loire 41).

De plus, l'itinéraire longe plusieurs zones humides d'importance internationale labellisées Ramsar[5]. Deux zones sont ainsi identifiées le long de l'itinéraire : "La Loire des confluences" qui s'étend sur 175 km de cours d'eau entre Tours et les Ponts-de-Cé

[4] Lors de nos recherches, nous n'avons pas trouvé de chiffres affirmant 1.9 million de cyclistes. Le chiffre que nous avons trouvé s'en approchant le plus, est une fréquentation de 1.8 million en 2022.
[5] Ramsar : Le label Ramsar vise la préservation et la gestion durable des zones humides à l'échelle mondiale. (PNR Loire-Anjou-Touraine)

(près d'Angers). Ce site comprend 34 types d'habitats remarquables et recense 218 espèces protégées au niveau national ou régional. La seconde, de 7 136 ha, se situe dans les Basses Vallées Angevines, aux confluences de la Mayenne, de la Sarthe, du Loir et de la Maine. L'itinéraire ne le traverse pas directement la zone Ramsar, mais des boucles et variantes existent dans ce périmètre.

La Loire à Vélo traverse également le Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, qui s'étend sur 310 000 hectares et traverse 129 communes. Ces territoires ruraux habités sont reconnus au niveau national pour la qualité de leurs patrimoines remarquables mais fragiles (PNR LAT).

Aussi, de nombreuses zones Natura 2000, des zones naturelles protégées, sont traversées ou longées par la véloroute. Nous retrouvons notamment la Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé (16 522 hectares), puis celle des Ponts-de-Cé à Montsoreau (5 161 hectares) ou encore La Loire de Candes à Saint Martin à Mosnes (5 556 hectares). Ces milieux abritent ainsi une multitude d'espèces et habitats représentatifs de la biodiversité européenne, à préserver.

Ainsi, la Loire à Vélo est connue pour son patrimoine culturel, mais renferme également une richesse naturelle importante. C'est notamment à partir de ce constat, que nous avons trouvé intéressant d'orienter notre mémoire sur l'aspect environnemental de la Loire à Vélo.

3. Problématique et définitions

3.1. Question de recherche et problématique

Toutes ces lectures et limites associées, couplées à nos recherches et pistes de réflexion nous ont ainsi amenés à nous interroger sur le lien existant entre le cyclotourisme et le tourisme durable. De ce fait, notre question de recherche a émergé : **Le cyclotourisme peut-il être considéré comme une forme de tourisme durable ?**

En approfondissant le sujet par diverses lectures, nous nous sommes rendues compte que la Loire à Vélo était très fréquentée, plus que ce que nous l'imagnions. De là, nous nous sommes ainsi questionnées sur l'impact environnemental que pouvait engendrer cette fréquentation. En effet, les lectures ne mettent en avant que les aspects positifs de cette véloroute, sans en aborder les faiblesses ou limites éventuelles. Ce mémoire vise ainsi à s'interroger sur l'empreinte biodiversité[6] de la Loire à Vélo, un sujet encore peu, voire non abordé.

Ce constat nous a ainsi mené à élaborer la problématique suivante : **Cyclotourisme et préservation de l'environnement : la Loire à Vélo s'inscrit-elle dans cette démarche ? Le cas du tronçon entre Blois et Saumur.**

Ainsi, le cœur de notre problématique repose sur le constat suivant : La Loire à Vélo utilise notamment son argument écologique (mobilité douce, proximité avec la nature) et culturel (pays des châteaux) pour attirer les touristes. Par conséquent, si la fréquentation de la Loire à Vélo se voit augmenter, quels impacts cela a-t-il sur les milieux naturels traversés ? Et comment les acteurs du tourisme concilient-ils attractivité de l'itinéraire et préservation des espaces ?
Ces questions constituent ainsi le fil directeur de notre mémoire, auxquelles nous allons tâcher de répondre à travers les différentes hypothèses que nous présentons ci-dessous.

3.2. Définitions

Pour la réalisation de ce mémoire, nous avons tout d'abord commencé par définir certains mots-clés afin d'en préciser le sens et de les utiliser correctement.

[6] Empreinte biodiversité : Représente l'impact des activités humaines sur la diversité biologique, c'est-à-dire sur les espèces animales, végétales, les écosystèmes et les processus écologiques qui les soutiennent. (Fédération des Parcs naturels régionaux de France)

Bande cyclable :

“Réservée aux cyclistes et plutôt utilisée en milieu urbain, la bande cyclable est séparée de la circulation motorisée par un marquage au sol.” (Site Loire à Vélo)

Biocénose :

“Ensemble des êtres vivants qui occupent un milieu donné (le biotope), en interaction les uns avec les autres et avec ce milieu.” (Larousse)

Biotope :

“Le biotope représente l’ensemble des éléments non vivants d’un écosystème : le sol et ses constituants, l’air, l’humidité, la température, la lumière, les éléments chimiques, ainsi que, en milieu aquatique, les propriétés physico-chimiques des eaux. Tous ces éléments conditionnent la présence et la répartition des êtres vivants.” (Larousse)

Capacité de charge :

“La capacité d’un site à supporter différents niveaux de développement touristique.” (Caccomo, 2014)

Cyclotourisme :

“Une personne qui se déplace à vélo dans le but exprès de se divertir, et dont le choix du vélo comme moyen de déplacement est facultatif et non imposé par la nécessité.” (COX, 2013)

Développement Durable :

“Mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.” (repose sur les piliers économiques, sociaux et environnementaux). (Brundtland report, 1987)

Empreinte biodiversité :

“L'empreinte biodiversité représente l'impact des activités humaines sur la diversité biologique, c'est-à-dire sur les espèces animales, végétales, les écosystèmes et les processus écologiques qui les soutiennent.” (Guide Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les PNR, Fédération des Parcs naturels régionaux de France)

Micro-aventure :

“Voyage près de chez soi, de courte durée (2 ou 3 jours maximum), facile à organiser et peu onéreux.” (Riffaud et Le Roux, 2024).
Elle est également présentée comme une activité respectueuse de l’environnement au cours de laquelle l’engagement physique est toujours présent. (Riffaud et Le Roux, 2024).

Natura 2000 :

“Le réseau Natura 2000 est constitué d’un ensemble de sites naturels dont l’objectif est de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l’Union Européenne, en application des directives "Oiseaux" et "Habitats-Faune-Flore"”. (Agence Régionale de la Biodiversité Centre-Val de Loire)

Piste cyclable :

“Voie séparée de la circulation motorisée, elle est uniquement réservée aux cyclistes.” (Site Loire à Vélo)

PNR :

“Un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l’équilibre est fragile. Un Parc naturel régional s’organise autour d’un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel.” (Site des Parcs Naturels Régionaux de France)

Route à faible circulation :

“Route fréquentée par les autres véhicules enregistrant un trafic de moins de 500 véhicules par jour.” (Site Loire à Vélo)

Route sans transit :

“Ce type de route, accessible aux riverains et aux cyclistes, est dénuée de tout trafic de transit.” (Site Loire à Vélo)

Slow Tourisme :

“Il a pour objectif de minimiser l’impact négatif du tourisme sur les locaux et l’environnement, et il s’agit pour le touriste de parcourir moins de distance, de se détendre et d’apprendre davantage sur la culture locale.” (Honore, 2004)

Surfréquentation :

“La "surfréquentation" d'un site naturel se réfère à une affluence excessive de visiteurs dans cet espace, dépassant sa capacité d'accueil et/ou son seuil de tolérance écologique. Cette surfréquentation peut entraîner des dommages environnementaux, tels que l'érosion des sols, la perturbation de la faune, la dégradation de la végétation et d'autres impacts négatifs, non réversibles compromettant ainsi la conservation et la pérennité de ces milieux.” (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024)

Tourisme durable :

“Un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l’environnement et des communautés d’accueil. (Organisation Mondiale du Tourisme)”

“[Le tourisme durable] propose un modèle de développement touristique respectueux des sites visités”(Caccomo, 2014)

Tourisme sportif :

“Le tourisme sportif constitue un ensemble de productions originales qui rendent compte d'un double métissage des pratiques habituelles du tourisme et du sport mais également des activités sportives et touristiques. [...] L'originalité du tourisme sportif réside dans l'intégration d'éléments propres aux secteurs du sport et du tourisme pour lui donner une configuration singulière.” (Pigeassou, 2004)

Vélotourisme :

D’après un des professionnels interrogés, le terme “vélotouriste” est plus approprié sur ce sujet car “cyclotouriste” désigne une personne affiliée à une fédération. Cependant, ayant eu cette information à la fin de nos recherches, nous avons fait le choix de conserver le terme “cyclotouriste”, plus courant d’usage.

Voie verte :

“Exclusivement réservée à la circulation de véhicules non motorisés (cyclistes, piétons, cavaliers, rollers…), ce type de voie utilise souvent le tracé d’anciennes voies ferrées désaffectées, de berges des cours d’eau, de pistes forestières… La plupart du temps, ce type de voie est aménagé avec des sables compactés ou des enduits qui conviennent à l’utilisation de VTC (Vélo Tout Chemin).” (Site Loire à Vélo)

4. Hypothèses

Suite à l'élaboration de notre problématique, nous avons développé les trois hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : Les cyclotouristes optent pour cette forme de voyage par souci environnemental.

L'écologie étant un sujet d'actualité important qui se ressent de plus en plus dans les pratiques touristiques, nous avons souhaité dresser au travers de cette hypothèse le profil des pratiquants de la Loire à Vélo. Nous nous sommes donc demandé quelles étaient les motivations des cyclotouristes, et pourquoi faisaient-ils ce choix de vacances ? Afin de répondre à ces questionnements et vérifier cette hypothèse, nous avons lu plusieurs articles et études sur le sujet et diffusé un questionnaire aux pratiquants de la Loire à Vélo.

Hypothèse 2 : Une hausse de la fréquentation sur les itinéraires cyclables peut avoir des conséquences négatives sur certaines portions de la Loire à Vélo et les zones naturelles environnantes.

Avec cette hypothèse, nous avons cherché à connaître les conséquences de la fréquentation touristique sur les milieux naturels. Nous nous sommes demandé si l'augmentation du cyclotourisme de ces dernières années a eu un impact sur la biodiversité des milieux naturels ligériens, et si l'on pouvait parler de surfréquentation sur la Loire à Vélo. Afin d'étudier cette hypothèse, nous avons mené des entretiens des acteurs de protection de l'environnement et analysé de nombreux articles et exemples sur le sujet.

Hypothèse 3 : Les objectifs des acteurs du tourisme de renforcer l'attractivité de la Loire à Vélo peuvent être en décalage avec les engagements environnementaux qu'ils mettent en avant.

Enfin, pour notre dernière hypothèse, nous nous sommes interrogées sur le décalage entre attractivité touristique et protection de l'environnement. Nous souhaitions connaître les raisons pour lesquelles les différents acteurs cherchent à développer la Loire à Vélo, et comment ils prennent en compte l'environnement. Ainsi, notre objectif était de savoir si le développement du tourisme nuit aux objectifs environnementaux, et si les acteurs touristiques mettent en avant des actions écologiques dans le but d'attirer des touristes grâce à cette tendance, sans pour autant les appliquer. Pour vérifier l'hypothèse, nous avons mené des entretiens avec plusieurs acteurs et professionnels du tourisme, en nous appuyant également sur des lectures.

Partie 2 : Le protocole méthodologique

Afin de répondre à nos hypothèses et par conséquent notre problématique, nous avons utilisé différentes méthodes. Dans cette partie nous détaillons ainsi les méthodes de recherches, d'analyse et de collecte de données que nous avons employées.

1. Le choix méthodologique

Dans le but de répondre à ces hypothèses le plus précisément possible, nous avons choisi d'avoir recours à une méthodologie hybride, c'est-à-dire, une combinaison de diverses méthodes. En effet, cela nous permet d'appliquer la méthodologie qui nous semble la plus appropriée pour chacune de nos hypothèses car celles-ci nécessitent une approche différenciée afin de les vérifier.

De ce fait, nous avons décidé d'utiliser la méthode quantitative par le biais d'un questionnaire, et la méthode qualitative en ayant recours à des entretiens semi-directifs. De plus, pour exploiter les données récoltées par ces méthodes, nous avons procédé à une pratique analytique.

2. Analyse de la littérature

L'analyse de la littérature scientifique a constitué la première étape de notre méthodologie de recherche. Celle-ci nous a permis de mieux appréhender notre sujet, son contexte, ses enjeux et d'identifier des mots-clés mobilisés dans notre mémoire tels que le cyclotourisme, le tourisme durable, la préservation de l'environnement etc.
Cette lecture scientifique nous a ainsi permis de dresser un état des lieux des connaissances relatives à notre sujet, que nous avons exposé dans l'état de l'art. Nous avons notamment pu étudier le développement de la Loire à Vélo (de son origine à son impact et influence actuelle), l'existence d'un lien très fort entre la nature, la pratique sportive et le cyclotourisme, ou encore le questionnement de son aménagement. Cette

revue de littérature a ainsi permis de faire émerger notre question de recherche ainsi que notre problématique.

Afin d'enrichir nos connaissances et les données recueillies pour nous permettre de répondre à nos hypothèses, nous avons également poursuivi cette démarche tout au long de la rédaction de notre mémoire. En effet, nous avons ainsi lu plusieurs articles scientifiques mais aussi de presse ou documents professionnels. Par ailleurs, nous avons également visionné quelques vidéos et reportages.
Nous avons choisi d'analyser ces supports à l'aide de fiches lectures (visibles en annexe) comprenant le titre du document, la référence, l'auteur ainsi qu'un résumé du document. Chaque fiche a ainsi fait l'objet d'une analyse approfondie permettant de mettre en évidence certains concepts, pistes de réflexion et apports aux hypothèses formulées. Ces éléments ont ensuite été comparés et regroupés par thématiques dans des tableaux correspondant à chacune de nos hypothèses. (voir annexe 5)
Cette lecture complémentaire nous a ainsi permis d'apporter davantage de connaissances et de contenu à nos hypothèses, en reliant ces éléments avec les autres méthodes de recherche employées, que nous détaillons ci-dessous.

3. Production de données quantitatives

Pour notre mémoire, la méthode quantitative nous a paru également particulièrement intéressante, notamment pour répondre à notre première hypothèse concernant le profil des cyclotouristes. Ainsi, nous avons élaboré un questionnaire pour récolter des informations nous permettant d'établir plus précisément le profil des cyclotouristes sur la Loire à Vélo et également d'identifier la place occupée par l'environnement chez ces derniers. Nous avons lancé le questionnaire le 9 septembre 2025 et clôturé celui-ci le 16 septembre 2026.

Afin de récolter le plus de données possibles pour notre questionnaire, nous avons décidé de le diffuser de diverses manières. Nous l'avons diffusé sous forme de lien hypertexte et d'affiche. Dans un premier temps, nous l'avons transmis à nos proches et

camarades de classe de manière à avoir des retours et ainsi apporter d'éventuelles modifications avant une diffusion plus large. Après validation de ce dernier, nous avons entamé la phase de diffusion auprès du grand public. Nous l'avons tout d'abord publié sur des groupes Facebook dédiés au cyclotourisme et à la Loire à Vélo pour essayer de toucher un public assez large et diversifié. Toutefois nous avons dû faire face à de nombreux refus de publication, sans motifs explicites. Ainsi, cette piste que nous pensions être source de nombreuses réponses s'est révélée être peu efficace. Nous avons alors contacté des clubs de cyclisme, cyclotourisme et de triathlon de plusieurs départements des régions Pays de la Loire et Centre Val de Loire dans le but d'obtenir plus de réponses et d'avoir une plus large diffusion. Nous avons reçu quelques retours, pour la plupart positifs, qui nous ont ainsi permis d'obtenir davantage de réponses. Néanmoins, de nombreux clubs ne nous ont pas répondu et certains ont même fait part de leurs refus. Par ailleurs, nous avons également transmis notre questionnaire sous forme d'affiche avec un QR code à scanner (voir en annexe 2) auprès d'acteurs du tourisme, notamment des campings et loueurs / réparateurs de vélos et offices de tourisme, dans l'optique de toucher un public large au profil varié.
Afin d'assurer un suivi des réponses obtenues et d'éventuels commentaires, nous avons établi des listes de diffusion du questionnaire pour toutes les personnes contactées (voir en annexe 6).

Ainsi, notre questionnaire nous a permis de récolter **234 réponses**, ce qui représente un échantillon assez large pour en analyser les résultats (voir en annexe 1).

Cependant, malgré une diffusion plutôt variée, nous avons rencontré plusieurs limites. En effet, la transmission du questionnaire à des clubs de cyclotourisme locaux nous a permis de récolter de nombreuses réponses mais les profils des répondants sont relativement similaires ce qui peut biaiser les résultats obtenus. Ainsi, une grande majorité des personnes interrogées viennent soit de la région Pays de la Loire soit de la région Centre Val de Loire. Par ailleurs, ces clubs étant principalement fréquentés par des personnes âgées, un grand nombre des répondants sont donc des retraités ce qui n'est pas forcément représentatif des touristes de la Loire à Vélo.

Par ailleurs, en plus des français, nous avons récolté quelques réponses de touristes étrangers. Cependant, n'ayant eu que 8 retours, 4 d'étrangers francophones et 4 non-francophones, l'échantillon est trop peu représentatif des touristes internationaux qui font la Loire à Vélo. Nous avons donc fait le choix de ne pas pleinement analyser ces données.

Aussi, trois questions ont été rajoutées plus tard au questionnaire. (cf. annexe 1) L'échantillon de personnes interrogées n'est donc pas le même pour certaines questions que nous précisons dans le développement de nos analyses et est ainsi moins représentatif.
Enfin, dans le questionnaire, nous ne demandons pas aux cyclotouristes quel type de vélo ils utilisent (musculaire ou à assistance électrique), mais après lecture de plusieurs articles se penchant sur ce phénomène, que nous expliquons dans le mémoire, il aurait été intéressant d'aborder cette question. Toutefois, nous n'avons pas pu rajouter cette question par la suite dans notre questionnaire, car la majorité avait déjà répondu et les données n'auraient pas été représentatives.

4. Production de données qualitatives

Pour répondre à nos hypothèses, en particulier la deuxième et la troisième, la méthode qualitative nous a semblé être la plus intéressante. Ainsi, nous avons réalisé 12 entretiens semi-directifs avec divers acteurs. "L'entretien semi-directif est une technique de collecte de données qui contribue au développement de connaissances favorisant des approches qualitatives et interprétatives relevant en particulier des paradigmes constructivistes." (Lincoln, 1995 cité sur Scribbr, 2019). Par conséquent, nous avons établi des grilles d'entretien pour chaque typologie d'acteurs dans le but d'orienter les réponses que nous souhaitions obtenir afin de répondre à nos hypothèses. Les grilles d'entretiens sont visibles en annexe 4.
Néanmoins, certaines des informations recueillies ne correspondent pas spécifiquement à notre zone d'étude mais plutôt à la Loire à Vélo en général. Quand cela était possible, nous avons ainsi fait des liens avec la zone étudiée. Par ailleurs, nous aurions souhaité

interroger d'autres acteurs, tels que la LPO qui aurait pu nous apporter des réponses encore plus précises sur les impacts environnementaux, mais ces derniers n'ont pas donné suite à nos sollicitations.
Nous détaillons ci-dessous les différentes personnes que nous avons pu interroger et les raisons pour lesquelles nous les avons sollicités.

Le premier entretien que nous avons réalisé était avec un référent éducation et valorisation de l'offre touristique au Parc Naturel Régional (PNR) Loire Anjou-Touraine. Notre deuxième hypothèse portant sur le lien entre le tourisme et l'environnement, il nous semblait donc intéressant d'interroger un représentant du PNR sur cette question d'autant plus que la Loire à Vélo traverse le PNR Loire Anjou-Touraine.

L'entretien 2 a été réalisé avec le gérant d'un camping dans le Maine et Loire. Cet entretien a été fait dans le but d'obtenir des informations et des éléments de réponse pour notre troisième hypothèse qui contraste les engagements environnementaux des acteurs du tourisme avec leur objectif d'attractivité. Nous cherchions avec cet entretien à savoir si ces deux éléments sont compatibles. Il est important de préciser que ce camping se situe près de la Loire à Vélo mais pas dans notre zone d'études. Toutefois, nous nous appuyons sur ces éléments de réponse apportés pour nourrir nos hypothèses.

Pour le 3ème entretien, nous avons questionné un chargé de mission d'aménagements, d'entretiens et développement des services pour Anjou Tourisme. Le but de cet entretien était d'en apprendre plus sur les actions menées par les acteurs du tourisme en termes d'attractivité et de protection de l'environnement.

Pour l'entretien 4, nous nous sommes entretenues avec un consultant pour le bureau d'étude Expervia, qui a également travaillé pour Inddigo, une autre agence d'étude qui a mené une étude de faisabilité pour le projet du tracé de la Loire à Vélo à sa création. Nous avons ainsi pu récolter de précieuses informations sur la prise en compte de l'environnement au commencement du projet, et poser des questions sur les audits plus récents en termes de fréquentations.

Nous avons réalisé l'entretien 5 avec un chargé de mission communication et numérique pour Mission Val de Loire. Interroger cet organisme nous semblait intéressant puisqu'une partie de la Loire à Vélo traverse la zone inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. La Mission Val de Loire est un syndicat mixte interrégional créé par les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire en 2002 et dont le but est de valoriser, protéger et faire de la médiation auprès du grand public. L'organisme intervient sur l'ensemble du périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pour l'entretien 6, nous avons interrogé un représentant de la région Centre Val de Loire afin d'en apprendre plus sur les objectifs de la région en termes de tourisme et attractivité mais aussi de protection des milieux naturels. Cette personne ne souhaitait pas que ses propos précis soient cités dans notre mémoire. Nous avons donc paraphrasé les passages qui nous ont été utiles pour notre analyse.

L'entretien 7 a été mené avec un consultant territoires, aménagements et mobilités pour Inddigo, une société d'études qui travaille sur la Loire à Vélo depuis sa création. Le représentant interrogé travaille beaucoup sur les questions de cyclotourisme, et a pu nous apporter plusieurs réponses sur les questions de fréquentation et de prise en compte de l'environnement.

Les entretiens 8, 9 et 12 ont été réalisés avec des animatrices Natura 2000 Vallée de la Loire intervenant sur différents tronçons (voir le tableau ci-dessous). Ces entretiens avaient pour objectifs de nous apporter des réponses concernant les potentiels impacts de la fréquentation touristique, notamment du cyclotourisme sur les zones naturelles.

L'entretien 10, réalisé avec un loueur de vélos à Tours à la retraite, avait pour but de nous apporter des informations complémentaires sur le profil des touristes mais surtout de questionner la sensibilité écologique d'un professionnel du tourisme par rapport à son activité.

Tout comme l'entretien précédent, l'entretien 11 avait comme objectif d'étoffer nos connaissances concernant le profil des cyclotouristes et, également, d'interroger la démarche écologique par rapport à l'activité exercée. Nous l'avons réalisé avec une

propriétaire de chambres d'hôtes à proximité de Tours, et dont l'établissement se situe sur le parcours de la Loire à Vélo. Elle reçoit donc beaucoup de cyclistes.

Tableau résumé des entretiens réalisés :

Numéro	**Personne interrogée**	**Date**
Entretien 1	Référent éducation et valorisation de l'offre touristique au PNR Loire Anjou Touraine	17/12/2025
Entretien 2	Gérant d'un camping en Maine et Loire	25/05/2026
Entretien 3	Chargé de mission d'aménagements, d'entretiens et développement des services pour Anjou Tourisme	23/06/2026
Entretien 4	Consultant expert mobilité active pour Expervia et à son compte	03/07/2026
Entretien 5	Chargé mission communication et numérique pour Mission Val de Loire	28/07/2026
Entretien 6	Représentant de la région Centre Val de Loire	21/08/2026
Entretien 7	Consultant pour Inddigo	25/08/2026
Entretien 8	Animatrice Natura 2000 Vallée de la Loire 37	01/09/2026
Entretien 9	Animatrice Natura 2000 Vallée de la Loire 44-49	01/09/2026
Entretien 10	Loueur de vélos à Tours retraité	02/09/2026
Entretien 11	Gérante d'une chambre d'hôtes en Indre et Loire	05/09/2026
Entretien 12	Animatrice Natura 2000 Vallée de la Loire 49	15/09/2026

Nous avons fait le choix de ne pas intégrer les transcriptions de nos entretiens, en annexe, en raison de leur volume important, qui aurait représenté environ 200 pages.

De plus, nous avons eu recours à l'intelligence artificielle (cf. Charte IA), pour la transcription de certains entretiens, ce qui aurait alors faussé notre pourcentage d'utilisation de l'intelligence artificielle. Nous tenons à réaffirmer ici, que nous avons veillé à ce qu'aucune information personnelle ou sensible n'ait été évoquée avant de retranscrire l'entretien à l'aide de l'IA.

5. Observation

Lors de notre réflexion quant à la méthodologie que nous souhaitions adopter pour collecter nos données, nous avions initialement envisagé d'avoir recours à l'observation pour l'hypothèse 2 afin d'identifier sur le terrain et d'éventuelles dégradations ou impacts sur les espaces naturels. Toutefois, au vu des données recueillies concernant les potentiels impacts de la Loire à Vélo sur les milieux naturels, il nous a semblé difficile d'identifier précisément les zones concernées. En effet, les éléments évoqués renvoient davantage à un constat général, sur l'ensemble de l'itinéraire. Par conséquent, il nous paraissait difficile de constater nous mêmes ces impacts sur le terrain, en l'absence de lieux précis où ces derniers auraient été identifiés.

Toutefois, concernant l'hypothèse 3, notamment sur l'engagement des acteurs du tourisme en matière de préservation de l'environnement, nous avons pu, lors d'un stage effectué par deux d'entre nous au sein d'une agence de voyage spécialisée dans le cyclotourisme à Blois, mettre en place la méthodologie d'observation. Nous avons notamment pu observer les actions mises en place en matière de recyclage des vélos et équipements, ainsi que la politique menée en matière d'environnement. Nous présentons ainsi ces observations dans le cœur de notre mémoire.

6. Pratique analytique des données recueillies

Afin de procéder à l'analyse des données, nous avons utilisé la pratique analytique pour croiser les informations obtenues par nos lectures, notre questionnaire, nos entretiens et nos observations. Ainsi, nous avons créé des tableaux pour l'hypothèse 2 et 3 en

différenciant le type de support (articles ou entretiens). Pour chaque tableau nous avons fait ressortir les thèmes et les faits saillants identifiés à partir de nos fiches lectures ou analyses d'entretiens.
Ces tableaux nous ont ainsi permis de croiser les informations relevant d'un même sujet et d'appuyer, de confirmer, de nuancer voire de contredire certains propos. Ce croisement de données a ainsi été au cœur de notre travail d'analyse et de rédaction.
Nous présentons ces tableaux d'analyse en annexe 5.

Ainsi, cette méthodologie hybride sur laquelle nous nous sommes appuyées, a permis un travail de recherche complet. Par ailleurs, nous avons veillé à utiliser les méthodes les plus adaptées par rapport à nos hypothèses. Ce travail nous a ainsi permis d'analyser de manière précise et approfondie toutes les données recueillies et de proposer le travail de rédaction qui suit.

Partie 3 : Analyse des données et synthèse

I. Présentation et synthèse de nos données

Dans cette troisième partie, nous allons présenter, analyser et discuter les données recueillies de notre questionnaire, des entretiens menés, ainsi que des recherches et lectures que nous avons effectuées. Cette analyse constitue le cœur de notre travail car elle permet de confronter nos résultats avec les hypothèses que nous avons formulées au début de notre mémoire et ainsi de répondre à notre problématique. Pour rappel, voici son intitulé : ***"Cyclotourisme et préservation de l'environnement : la Loire à Vélo s'inscrit-elle dans cette démarche ? Le cas du tronçon entre Blois et Saumur."***

Nos hypothèses ayant déjà été présentées, cette partie se concentrera sur la mise en perspective des données que nous avons collectées, afin de les confronter, de les confirmer, de les nuancer, ou au contraire, de les questionner.

<u>Hypothèse 1</u> : Les cyclotouristes optent pour cette forme de voyage par souci environnemental

Notre première hypothèse choisie pour répondre à notre problématique est la suivante : **"Les cyclotouristes optent pour cette forme de voyage par souci environnemental."**

En retenant cette hypothèse, nous souhaitons tout d'abord dresser un profil des cyclotouristes sur la Loire à Vélo qui ont répondu à notre questionnaire. Il s'agira notamment de mieux comprendre qui ils sont, leur expérience en matière de cyclotourisme et leurs habitudes de voyage. Nous nous intéresserons également à leurs motivations à opter pour ce mode de vacances et à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire (voir questionnaire en annexe 1).

Cette hypothèse nous permet également de s'interroger sur la place qu'occupe l'environnement dans ces choix, afin de déterminer s'il constitue une motivation importante voire décisive, ou s'il apparaît davantage comme une motivation secondaire.

Enfin, nous chercherons à comprendre si cette place varie selon les profils des répondants, notamment en fonction de leur âge, leur catégorie socioprofessionnelle ou de leur expérience en tourisme sportif et cyclotourisme.

1.1 Le profil des cyclotouristes sur la Loire à Vélo

En premier lieu, afin d'avoir un contexte général pour notre enquête, nous nous sommes renseignées sur les habitudes des français concernant le vélo. De par nos observations personnelles et plusieurs lectures qui nous l'ont confirmé, nous avons constaté une augmentation de la pratique ces dernières années. "La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?" est un communiqué de presse, qui résume les résultats d'une enquête de l'ObSoCo (Observatoire des mobilités émergentes 2021), publié en avril 2023. Cette enquête menée en novembre 2022 vise à comprendre l'augmentation de la pratique du vélo chez les français. Elle s'appuie sur une enquête en ligne réalisée auprès de 3098 participants de 18 à 75 ans dont la moitié étaient des cyclistes, et l'autre des non cyclistes, afin d'être représentatif de la population française. Ainsi, elle identifie les facteurs principaux suivants : le confinement, qui a accéléré cette augmentation, un quart des cyclistes sont devenus réguliers depuis. Le contexte écologique, sanitaire et économique est également responsable de cette forte croissance. En effet, le vélo est en adéquation avec les valeurs de notre époque. Beaucoup de français choisissent de se déplacer à vélo pour préserver l'environnement, pour maintenir une bonne santé et pour effectuer leurs trajets à moindre coût. Cette augmentation post-covid a également été ressentie par plusieurs personnes interrogées lors de nos entretiens. D'autres lectures nous confirment également que le confinement a joué un rôle important dans l'essor de la pratique du vélo en tant que mode de tourisme, moyen de transport ou loisir (Avignon, 2021) et que le covid a joué un rôle important dans l'essor du cyclotourisme et tourisme de nature en général (De Grandmaison, 2023).

A partir de ce constat général, nous pouvons à présent nous intéresser plus précisément au profil des personnes ayant répondu à notre questionnaire. Pour rappel, le nombre de répondants est de 234, auquel nous avons soustrait les quatres réponses en anglais car elles n'étaient pas intégrées au questionnaire principal et donc ne constituaient pas une base de données suffisante à exploiter.

Concernant le profil général des répondants à notre questionnaire, 60,9% des répondants sont des hommes, la tranche d'âge la plus représentée est celle des 55 ans et plus (60,4%) et la majorité des répondants sont retraités (48,7%). Par ailleurs, la région la plus représentée est la région Pays de la Loire (48,2%). Comme mentionné précédemment, cela peut s'expliquer par le fait que notre questionnaire a été largement diffusé en Pays de la Loire au sein de clubs de vélo, qui sont souvent composés d'hommes avec une moyenne d'âge de 60 ans environ. Cependant, nos lectures ont confirmé que 50% des touristes à vélo habitent dans le département de l'itinéraire traversé (Réseau Vélo et Marche, 2026).

Après les 55 ans et plus, les catégories d'âges sont représentées de manière plutôt égale, avec 10% de répondants en moyenne pour chacune. Quant aux catégories socioprofessionnelles, les cadres (22,2%) et les employés (11,3%) sont les plus présents après les retraités.

La majorité des touristes interrogés pratiquent le vélo plusieurs fois par semaine (52,6%), 17% le pratiquent quotidiennement (pour 87% d'entre eux, le vélo est un moyen de transport), et seulement 2,2% ne font jamais de vélo (figure 2).

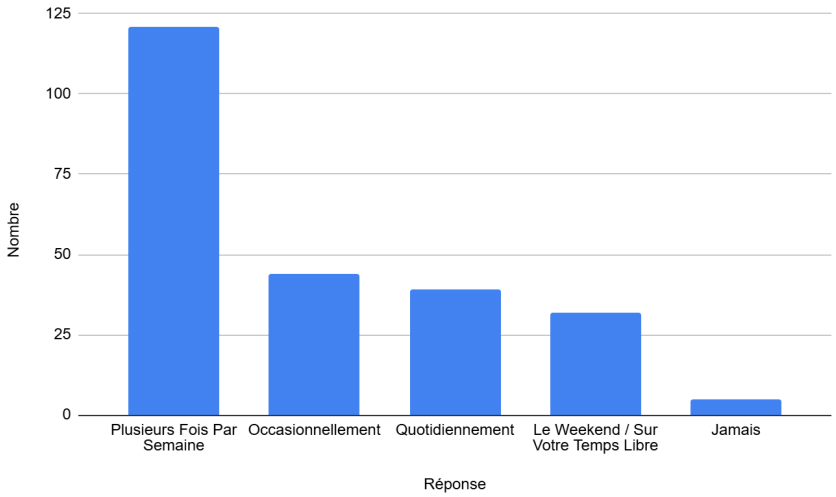


Figure 2 : Fréquence de pratique du vélo des cyclotouristes de la Loire à Vélo

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Cette pratique du vélo est principalement orientée vers le loisir, avec 74,2% des pratiquants qui font surtout des balades ou des sorties ponctuelles, et 44,4% qui ont une pratique plus sportive. Enfin, 38,7% utilisent le vélo en moyen de transport quotidien (figure 3).

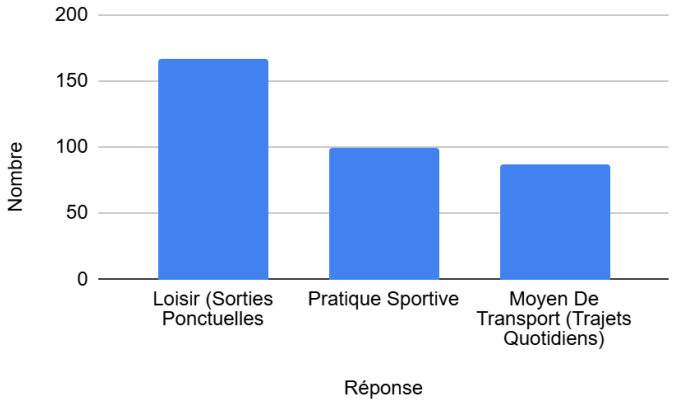


Figure 3 : Pratique du vélo des cyclotouristes de la Loire à Vélo

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Les ¾ des participants ont l'habitude de faire du tourisme sportif et d'aventure et 78,3% ont déjà fait du cyclotourisme. Pour ceux n'ayant pas l'habitude de faire ce genre de pratique, ils privilégient en général des séjours culturels ou urbains, et des vacances

nature à faible impact. Selon notre enquête, les touristes de la Loire à Vélo voyagent le plus souvent en couple (41,3%) ou entre amis (40,9%). Les autres voyagent plutôt seuls (26,5%) ou en famille (25,7%).

Nous avons également croisé des données pour établir un profil plus spécifique. Nous nous sommes intéressées aux pratiques sportives et touristiques des voyageurs. Notre but était de vérifier s'il y avait des différences de pratique du vélo au quotidien entre les touristes habitués des vacances sportives, et ceux dont la Loire à Vélo est une exception dans leurs habitudes touristiques. Tout d'abord, nous avons constaté que 71,3% des personnes interrogées ont l'habitude de pratiquer du tourisme sportif, tandis que 28,7% sont dans le cas inverse.

Nous avons donc croisé cette question avec la fréquence et la pratique du vélo. Dans les deux cas, la majorité pratique le cyclisme plusieurs fois par semaine, la différence se retrouve dans la pratique du vélo en elle-même. Les deux profils de touristes font du vélo pour le loisir (47,2%), mais 32,1% des habitués du tourisme sportif ont une pratique sportive, contre 17,4% des non-habitués. Ces derniers l'utilisent plus comme moyen de transport quotidien (26,1%) (Figures 4 et 5).

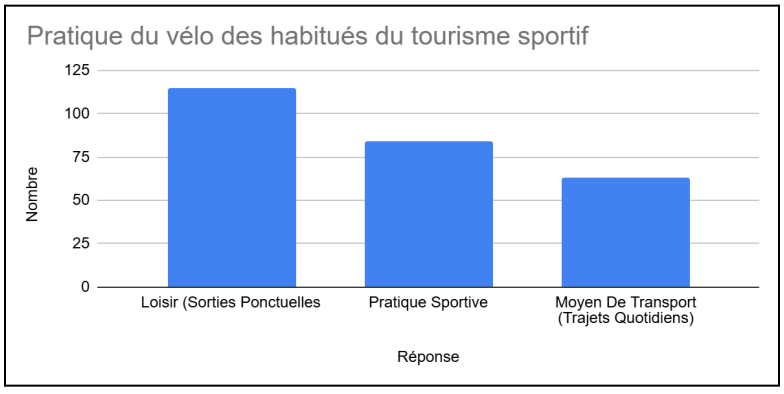


Figure 4 : Pratique du vélo des habitués du tourisme sportif

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

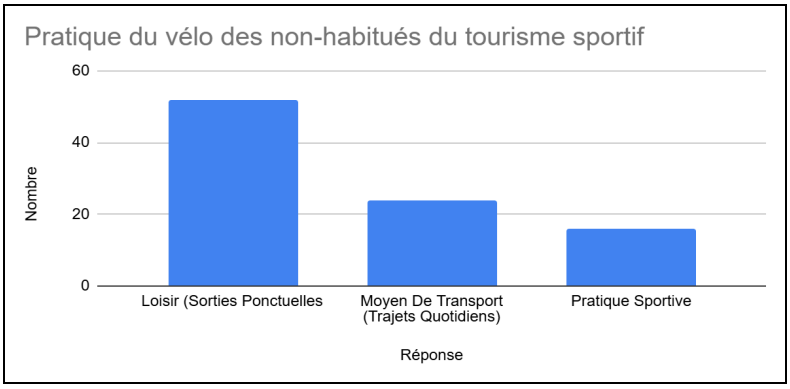


Figure 5 : Pratique du vélo des non-habitués du tourisme sportif

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ainsi, nous pouvons affirmer que les touristes de la Loire à Vélo sont tous des habitués du cyclisme et le pratiquent régulièrement, mais dans différentes mesures selon leurs habitudes touristiques. Nous distinguons deux profils : les habitués du tourisme sportif, qui pratiquent le vélo en tant que loisir sportif, et les touristes plus classiques qui pratiquent tout autant le cyclisme, mais davantage en tant que passe-temps et moyen de transport quotidien.

Nous nous sommes aussi intéressées plus spécifiquement à leur séjour en lui-même. Ainsi, nous avons constaté que 25,7% faisaient seulement une excursion d'une journée, tandis que 74,3% partaient en itinérance sur plusieurs jours. De plus, nous avons interrogé ces derniers sur leur choix d'hébergement. Les plus privilégiés sont le camping (58,5%) et les locations (48%). Le bivouac[7], que nos recherches désignent comme ayant un fort impact sur les milieux naturels, est moins privilégié par les touristes interrogés (14%)[8] (figure 6).

[7] Le terme bivouac n'était pas défini dans notre questionnaire. Il est donc possible qu'il ait été interprété de différentes manières.
[8] Note : plusieurs réponses étaient possibles sur cette question.

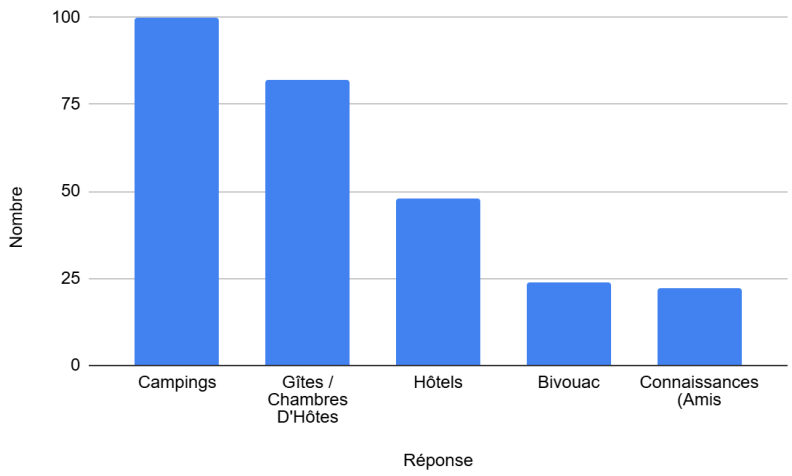


Figure 6 : Préférences d'hébergements sur la Loire à Vélo

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Enfin, nous avons souhaité savoir s'ils pratiquaient des activités annexes lors de leur séjour. 23,5% ont répondu non, tandis que les autres font surtout des visites de châteaux, villes, etc. et quelques dégustations et activités nautiques ou sportives.

Ces questions générales nous ont ainsi permises de dresser un portrait des cyclotouristes de la Loire à Vélo. De ces premières informations, nous constatons que ces derniers sont en général assez sportifs, que ce n'est souvent pas la première fois qu'ils pratiquent de genre de voyage, et que le vélo fait partie de leur vie quotidienne. Nous observons également une tendance à privilégier les hébergements proches de la nature, mais beaucoup préfèrent aussi les gîtes ou chambres d'hôtes. Ce profil nous a donc permis d'analyser plus précisément nos données par la suite, afin de vérifier notre hypothèse.

1.2. La place de l'environnement pour les cyclotouristes

Plusieurs articles s'accordent pour mettre en lumière un besoin grandissant chez les individus d'être au contact de la nature, notamment depuis la période post-Covid.

C’est notamment ce que constate Thibaut Meurgey, directeur du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine qui évoque “une surfréquentation touristique de la Loire, surtout depuis la fin du Covid”. (cité dans De Grandmaison, 2023).

Dans cette deuxième partie, nous nous intéresserons ainsi à la place qu’occupe l’environnement dans les motivations des répondants de notre questionnaire, que ce soit dans leur choix de faire du cyclotourisme ou de privilégier la Loire à Vélo plutôt qu’un autre itinéraire. Après avoir analysé cette place, il s’agira d’identifier si la sensibilité environnementale varie selon les profils des répondants.

Pour analyser ces données, nous les avons représentées sous forme de tableaux et graphiques. Pour la lecture des tableaux, les cellules en vert correspondent à la motivation qui nous intéresse particulièrement, à savoir celle de l’environnement (sensibilité environnementale (empreinte carbone faible) et le patrimoine naturel (faune, flore)). Celles en jaunes mettent en évidence les valeurs les plus élevées.

a. Une motivation parmi d’autres

Nous allons ici nous intéresser à la place qu’occupe l'environnement chez les répondants, notamment dans leurs motivations à opter pour ce type de vacances, leurs choix de privilégier la Loire à Vélo plutôt qu’un autre itinéraire, et leurs choix d’hébergement.

Quelles sont les motivations des répondants à faire des vacances à vélo ? Quelle place occupe l’environnement pour ces derniers ?

Alors que l’on pourrait se dire que les touristes optent pour cette forme de voyager pour des raisons environnementales, les résultats obtenus nous montrent que cela n’est pas tout à fait vrai. En effet, lorsque nous avons demandé aux personnes interrogées de classer l’importance de plusieurs raisons dans leur choix de faire un voyage à vélo, la question environnementale n’apparaît pas comme très importante (figure 7).

Item	Rang moyen	Rang 1 (nombre)	Rang 1 (%)	Rang 2 (%)	Rang 1 ou 2 (%)	Rang 4 ou 5 (%)
Pratique physique	**2.79**	51	22.17%	20.87%	43.04%	30.43%
Sensibilité environnement	**3.04**	29	12.61%	24.78%	37.39%	36.09%
Découverte de paysages /lieux	**2.60**	72	31.30%	20.87%	52.17%	29.13%
Coût	**3.47**	27	11.74%	15.65%	27.39%	56.09%
Rupture quotidien	**3.10**	51	22.17%	17.83%	40.00%	48.26%

Figure 7 : Classement des motivations des voyageurs à pratiquer le cyclotourisme

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire,2026.

La découverte de paysages et de lieux se positionne en tête des critères pour la majorité des répondants, 52,17% le place en première ou deuxième position, avec un rang moyen de 2,6/5. Le second critère classé le plus haut par un grand nombre de répondants est la pratique sportive. Effectivement, cette raison est en moyenne placée en position 2,79/5 avec 43% des interrogés qui la mettent en première ou deuxième place. Puis, la sensibilité environnementale vient se classer en troisième position avec une moyenne de 3,04/5. On remarque que seulement 12,6% des répondants la placent en première motivation, comme raison principale de leur choix de faire du cyclotourisme. Mais, environ un quart des personnes interrogées classent la sensibilité environnementale en deuxième motivation qui les a poussé à voyager en vélo. Néanmoins, presque autant de personnes placent ce critère en première et deuxième position (37,39%) qu'en quatrième et cinquième position (36,09%). Avec un classement moyen relativement proche de la motivation environnementale (3,1), la rupture avec le quotidien se positionne en quatrième place. C'est une motivation qui semble diviser les répondants au questionnaire puisque 40% d'entre eux l'ont mis en première ou deuxième position alors que 48,26% l'ont mis en avant-dernière et dernière position. Enfin, le coût n'apparaît pas comme une motivation importante pour les cyclotouristes puisque plus de la moitié d'entre eux (56,09%) l'ont classé en quatrième ou cinquième position.

Par conséquent, cela suggère que les touristes choisissent cette forme de voyage dans un premier temps pour l'expérience touristique qu'elle offre, avec la découverte des

lieux traversés et la dimension sportive. Ensuite, c'est dans un second temps que vient s'ajouter la motivation écologique, qui est une motivation relativement importante mais qui, cependant, reste complémentaire aux deux raisons principales évoquées précédemment.

Quelles sont les raisons de faire la Loire à Vélo ? La notion d'environnement revient-elle ?

L'environnement apparaît de nouveau comme une raison complémentaire quand on demande aux répondants pourquoi est-ce qu'ils ont choisi la Loire à Vélo et non pas un autre itinéraire cyclable. Ainsi, seulement un tiers des personnes interrogées (33,9%) ont mentionné le patrimoine naturel de la Loire comme l'une des raisons de leur venue alors que le patrimoine culturel est évoqué par un peu plus de la moitié des répondants (51,7%). Cependant, d'après les réponses obtenues à notre questionnaire, la raison principale pour laquelle les touristes viennent sur la Loire à Vélo est la proximité de l'itinéraire par rapport à leur lieu de résidence. En effet, 55,2% des interrogés ont nommé cette réponse comme l'une des raisons de leur séjour sur la Loire à Vélo (voir annexe 3).

Les répondants sont-ils sensibles à l'engagement en faveur de l'environnement des hébergeurs dans leur choix d'hébergement ?

Enfin, même dans le choix d'un hébergement, la cause environnementale reste une motivation secondaire derrière d'autres critères plus importants pour les touristes. La localisation est un critère primordial pour presque les trois quarts des répondants puisque 77,1% l'ont mentionné comme un élément privilégié dans leur sélection d'hébergements. D'autres conditions sont bien plus évoquées avant l'engagement environnemental. Le confort est privilégié par 31,4% des répondants alors que les services proposés ainsi que la qualité de l'hébergement sont importants pour 22,9% chacun. Puis, finalement, nous retrouvons l'engagement environnemental en quatrième place avec à peine un dixième des répondants le mentionnant comme important (9,2%). (voir annexe 3)

Il apparaît donc clairement que l'environnement n'est pas la motivation la plus importante pour les pratiquants de cyclotourisme. Ces trois questions posées dans notre questionnaire nous montrent plutôt qu'il s'agit d'une raison secondaire voire parfois juste complémentaire à d'autres motivations plus signifiantes pour les touristes.

b. Des motivations variables selon les profils

Le questionnaire nous a permis de voir que les comportements et motivations des cyclotouristes peuvent être très différents selon leur profil. En effet, leur âge, lieu de résidence, catégorie socio-professionnelle, pratique du vélo ou leurs habitudes de vacances sont autant de critères qui peuvent modifier leur comportement et leurs motivations en termes de cyclotourisme.

Quelles sont les motivations des répondants à faire des vacances à vélo, selon l'âge ?

Dans cette partie, nous allons nous intéresser aux motivations à faire des vacances à vélo, selon l'âge afin d'identifier si ce facteur peut avoir une influence sur les motivations et particulièrement sur la sensibilité environnementale. Pour ce faire, nous allons nous appuyer sur le tableau (figure 8) et le graphique (figure 9) ci-dessous qui présentent le rang moyen attribué à chaque motivation selon la tranche d'âge. Pour rappel, sur l'ensemble des répondants, 25 ont entre 18 et 24 ans, 18 entre 25 et 34 ans, 24 entre 35 et 44 ans, également 24 entre 45 et 54 ans et 139 déclarent avoir 55 ans et plus.

Âge	Pratique physique	Sensibilité environnement (empreinte carbone faible)	Découverte	Coût	Rupture quotidien
18-24 ans	2.44	3.24	2.44	3.44	3.44
25-34 ans	3.22	3.00	2.61	2.94	3.22
35-44 ans	3.04	3.17	2.58	3.50	2.71
45-54 ans	2.83	3.13	2.63	3.29	3.13
55 ans et plus	2.75	2.98	2.63	3.57	3.08

Figure 8 : Tableau présentant le rang moyen attribué à chaque motivation selon la tranche d'âge

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

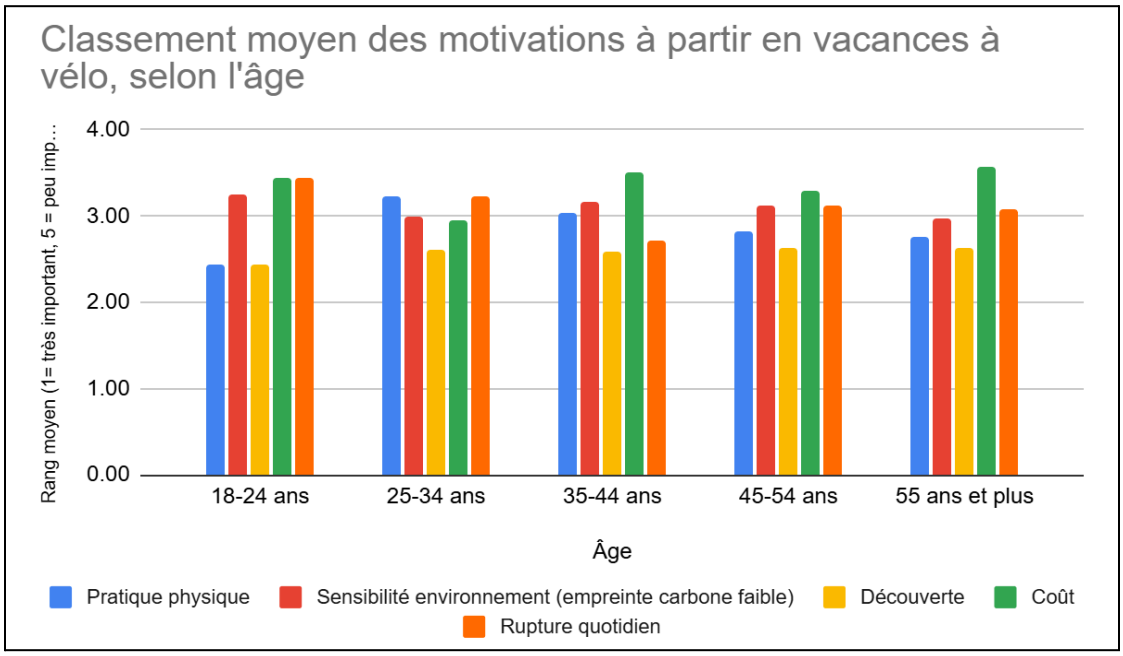


Figure 9 : Graphique représentant le rang moyen attribué à chaque motivation selon la tranche d'âge

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ces données nous permettent de constater que l'environnement n'apparaît jamais comme étant la motivation première. Son classement est plutôt intermédiaire (entre 2,9 et 3,2 sur une échelle de 5), soit une importance moyenne. Au contraire, c'est la découverte des paysages et lieux qui se situe à la première place, toutes tranches d'âges confondues, avec un classement moyen entre 2,4 et 2,6. La pratique physique apparaît également comme étant une motivation importante chez les plus jeunes, les 18-24 ans (2,44).

Toutefois, il est intéressant de noter que la sensibilité environnementale apparaît comme étant plus importante chez les 25-34 ans ainsi que chez les 55 ans et plus, que dans les autres tranches d'âge avec un rang moyen de 2,98 chez les 55 ans et plus et semblable (3) chez les 25-34 ans.

Nous aurions pu penser que les plus jeunes, notamment les 18-24 ans et les 25-34 ans seraient davantage sensibles à cette dimension environnementale, ayant évolué dans un contexte marqué par des enjeux climatiques et environnementaux grandissants. Or

ce n'est pas tout à fait ce que soulignent ces chiffres. Cela est en partie vrai pour les 25-34 ans chez qui cette notion semble importante, mais non confirmée pour les 18-24 ans qui placent l'environnement à la troisième place.

Par conséquent, notre hypothèse selon laquelle les jeunes choisissent de partir en vacances à vélo, notamment pour des raisons environnementales, n'est pas vraiment validée par les résultats obtenus.

Quelles sont les motivations des répondants à faire des vacances à vélo, selon le genre ?

A présent, nous allons analyser si les motivations à faire des vacances à vélo sont les mêmes, selon le genre. Pour cela nous allons nous appuyer sur ce tableau (figure 10) et ce graphique (figure 11) ci-dessous. Pour rappel, sur les 230 répondants, 140 ont déclaré être un homme contre 88 femmes. 1 personne s'est identifiée au genre "autre" et 1 non-binaire. Au vu de l'effectif presque nul de ces deux dernières catégories, notre analyse s'est uniquement porté sur le genre homme et femme.

Genre	Pratique physique	Sensibilité environnement (empreinte carbone faible)	Découverte	Coût	Rupture quotidien
Homme	2.67	3.00	2.65	3.49	3.19
Femme	2.95	3.13	2.55	3.41	2.97

Figure 10 : Tableau présentant le rang moyen des motivations selon le genre

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

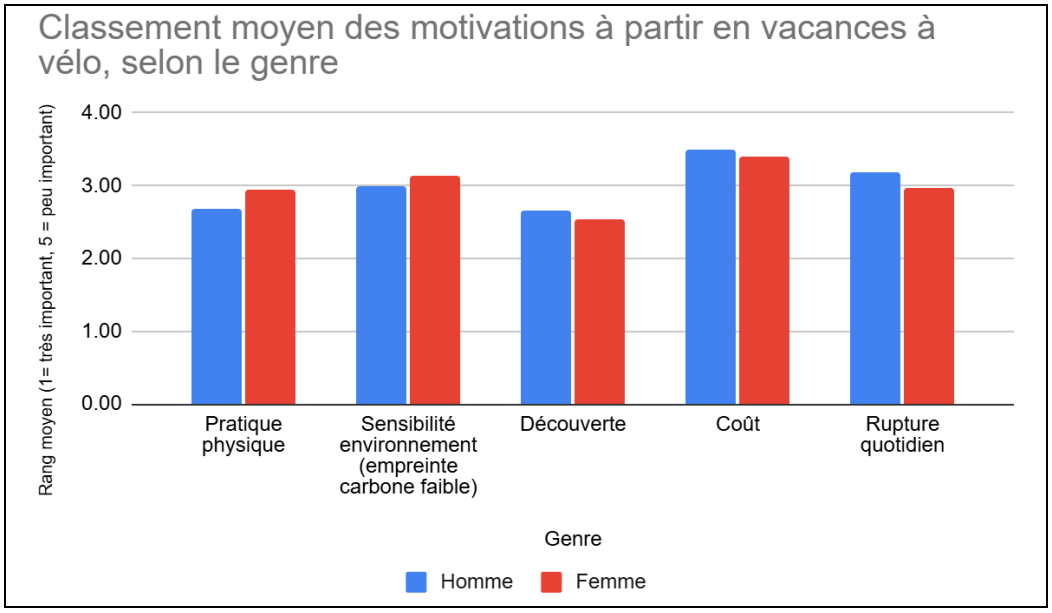


Figure 11 : Graphique représentant le rang moyen des motivations selon le genre

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ces chiffres nous montrent encore une fois que la sensibilité environnementale n'est pas la raison première qui explique le choix de partir en vacances à vélo. En effet, les hommes et femmes ont tous les deux placé la découverte comme raison principale, avec un intérêt plus poussé chez les femmes (2,55 en moyenne, contre 2,65 chez les hommes). L'environnement n'apparaît qu'en troisième position chez les hommes (3), pour qui la découverte (2,65) et la pratique physique (2,67) sont les deux premières motivations. Chez les femmes la sensibilité pour l'environnement n'apparaît qu'en quatrième position (3,13), qui placent, dans l'ordre croissant, la découverte (2,55), la pratique physique (2,95) et la rupture avec le quotidien (2,97) comme des motivations importantes.

Les différences de sensibilité sur les questions environnementales peuvent parfois faire l'objet de certaines représentations genrées. Nous aurions ainsi pu supposer que les femmes accorderaient davantage d'importance à cette motivation dans leur choix de partir en vacances à vélo. Or, les chiffres montrent une légère sensibilité plus marquée chez les hommes. Toutefois, l'écart observé reste assez faible et ne permet pas d'établir une différence significative dans la place accordée à l'environnement, selon le genre.

Par ailleurs, si nous nous intéressons aux raisons qui ont conduit les répondants à faire la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire cyclable, selon le genre, nous pouvons observer que la part d'hommes ayant sélectionné la réponse "patrimoine naturel (faune, flore" est sensiblement identique à celle des femmes. En effet, 33,57% des hommes et 32,95% des femmes ont déclaré faire la Loire à Vélo, pour son patrimoine naturel. (voir figure 12 et 13).

Genre	Patrimoine culturel	Patrimoine naturel	Proximité domicile	Renommée itinéraire	Autre
Homme	44.29%	33.57%	56.43%	23.57%	7.86%
Femme	64.77%	32.95%	53.41%	32.95%	12.50%

Figure 12 : Tableau présentant les choix qui ont conduit à faire la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, selon le genre

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

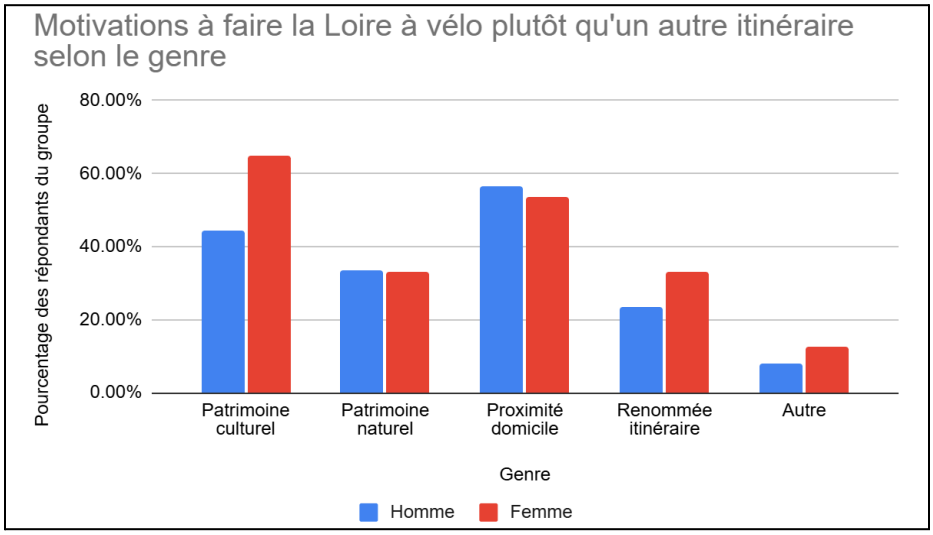


Figure 13 : Graphique représentant les choix qui ont conduit à faire la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, selon le genre

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

L'intérêt le plus important pour les hommes est la proximité de l'itinéraire avec leur domicile (56,43%), qui peut notamment s'expliquer par le fait que les hommes sont deux fois plus nombreux à faire la Loire à vélo en excursion, c'est-à-dire à la journée, que les femmes. C'est pourquoi la proximité de la Loire à vélo avec leur domicile paraît plus importante. (voir figure 14)

Genre	Excursion	Itinérance
Homme (n=140)	32.14%	67.86%
Femme (n=88)	15.91%	84.09%

Figure 14 : Part des hommes et des femmes faisant la Loire à Vélo en excursion ou en itinérance

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Chez les femmes, 64,7% d'entre elles citent le patrimoine culturel (châteaux, musées…) comme motivation première.

Ainsi, la dimension environnementale qui conduit à faire du cyclotourisme et à faire la Loire à Vélo, ne se caractérise pas par une sensibilité plus grande chez un genre en particulier.

Quelles sont les motivations des répondants à faire des vacances à vélo, selon la catégorie socioprofessionnelle ?

En croisant les réponses concernant les raisons qui les ont poussés à faire un voyage à vélo avec les catégories socio-professionnelles des personnes interrogées, nous avons observé des réponses diverses pour certaines motivations.

Dans un premier temps, la découverte des lieux et paysages reste la motivation première pour toutes les CSP sauf les étudiants qui placent, en moyenne, la pratique physique juste devant.

Par ailleurs, nous observons que les cadres sont ceux qui, en moyenne, ont classé la sensibilité environnementale le plus haut avec un rang moyen de 2,9 sur une échelle de 5. Au contraire, les employés sont ceux qui ont placé la sensibilité environnementale le plus bas avec une position moyenne de 3,5/5. Pour les retraités comme pour les étudiants, cette question environnementale vient plutôt comme une raison de second plan. Nous observons donc une sensibilité environnementale légèrement plus importante pour les cadres et professions intellectuelles supérieures lors de leur choix de vacances à vélo (voir figure 15).

CSP	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5
Cadres	13.73%	31.37%	23.53%	11.76%	19.61%
Employés	15.38%	11.54%	19.23%	15.38%	38.46%
Etudiants	11.11%	16.67%	33.33%	22.22%	16.67%
Retraités	8.04%	29.46%	25.89%	21.43%	15.18%

Figure 15 : Tableau présentant le classement de la sensibilité environnementale selon la CSP

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

A l'inverse de la sensibilité environnementale et de la faible empreinte carbone du cyclotourisme, la pratique sportive est un facteur plus important pour les étudiants que les autres catégories professionnelles. En effet, le classement moyen de ce critère est de 2,6 sur une échelle de 5 avec 55,6% des étudiants qui le classent en deuxième position. De même que pour les étudiants, les retraités placent ce critère relativement haut avec une moyenne de 2,7/5. Pour les cadres, cette notion de pratique physique est plus une raison complémentaire pour faire du cyclotourisme.

Quant au coût, c'est une motivation plus importante pour les employés que les autres catégories, elle devance la sensibilité environnementale (3 contre 3,5). Cependant, pour tous, il s'agit d'une motivation de second voir dernier plan.

Enfin, concernant la rupture avec le quotidien, nous observons qu'il s'agit plutôt d'un élément complémentaire que d'une réelle motivation. Notons tout de même que les retraités la classe en moyenne au même niveau que la sensibilité environnementale et que les employés la classe plus haut (3,1 contre 3,5). Les étudiants et les cadres classent cette raison juste derrière l'aspect environnemental de la pratique (voir figure 16).

CSP	Pratique physique	Sensibilité environnementale	Découverte de lieux/paysages	Coût	Rupture avec le quotidien
Cadres	3.1	2.9	2.4	3.5	3
Employés	2.9	3.5	2.6	3.0	3.1
Etudiants	2.6	3.2	2.7	3.3	3.3
Retraités	2.7	3.1	2.7	3.5	3.1

Figure 16 : Tableau présentant le rang moyen des motivations selon la CSP

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Quel lien existant entre la fréquence et l'usage du vélo, et les motivations à faire des vacances à vélo ?

Nous cherchons à présent à identifier si la fréquence et l'usage du vélo dans la vie quotidienne des répondants, sans prendre en considération leurs habitudes de tourisme ou expérience en cyclotourisme, ont une influence sur leurs motivations à partir en vacances à vélo. Nous nous intéresserons notamment à la motivation qui concerne la sensibilité environnementale.

Dans un premier temps, nous allons analyser cette question sous l'angle de la fréquence. Pour rappel, sur les 230 réponses, 39 répondants ont déclaré pratiquer le vélo quotidiennement, 121 plusieurs fois par semaine, 32 sur leur temps libre et le weekend, 44 occasionnellement et 4 ont révélé ne jamais en pratiquer. A noter que cette question était à choix multiples. Cela signifie donc qu'une même personne peut avoir renseigné plusieurs fréquences de pratiques telles qu'un usage aussi bien quotidien que durant son temps libre.

Les réponses à la question : "Classez les raisons suivantes selon votre importance dans votre décision de partir en vacances à vélo (1 = très importante, 5 = peu importante)", par rapport à la fréquence de pratique des répondants sont présentées dans les tableaux ci-dessous (figures 17 et 18). Les participants devaient ainsi placer les motivations suivantes dans leur ordre d'importance : Pratique physique - Sensibilité pour l'environnement (empreinte carbone faible) - Découverte de paysages /lieux - Coût - Rupture avec le quotidien.

Fréquence	Aspect physique	Environnement	Découverte	Coût	Rupture quotidien
Quotidiennement (n=39)	10.26%	17.95%	23.08%	10.26%	38.46%
Plusieurs fois par semaine (n=121)	28.93%	12.40%	28.10%	10.74%	19.83%
Le weekend / sur votre temps libre (n=32)	21.88%	6.25%	43.75%	6.25%	21.88%
Occasionnellement (n=44)	11.36%	9.09%	40.91%	18.18%	20.45%
Jamais (n=5)	20.00%	**40.00%**	20.00%	0.00%	20.00%

Figure 17 : Tableau présentant le pourcentage des motivations classés en rang 1 pour chaque fréquence de pratique

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Fréquence vélo	Environnement rang 1	Environnement top 2 (1 ou 2)	Rang moyen
Quotidiennement (n=39)	17.95%	35.90%	2.97
Plusieurs fois par semaine (n=121)	12.40%	39.67%	2.99
Le weekend / sur votre temps libre (n=32)	6.25%	25.00%	3.25
Occasionnellement (n=44)	9.09%	34.09%	3.16
Jamais (n=5)	40.00%	60.00%	2.80

Figure 18 : Tableau présentant le pourcentage de réponses où l'environnement est classé dans les 2 premières raisons pour partir en vacances à vélo

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ainsi, nous pouvons constater que l'environnement n'est que très rarement placé comme motivation première à faire des vacances à vélo, hormis pour ceux ne pratiquant jamais de vélo (40%). Toutefois, leur effectif étant très faible (n=5), nous ne pouvons pas affirmer que ceux n'ayant pas l'habitude de pratiquer du vélo sont davantage sensibles à l'environnement que les autres.

La notion de découverte de paysages semble ainsi être la motivation principale pour ceux pratiquant sur leur temps libre (43,75%) et occasionnellement (40,91%).

Ceux qui ont une pratique quotidienne du vélo, placent la rupture avec le quotidien comme première motivation à partir en vacances à vélo (38,46%), contre 17,95% d'entre eux pour l'environnement. Toutefois, cette proportion augmente lorsqu'elle est

placée en rang 1 ou 2 (35,9%). Enfin pour ceux pratiquant le vélo plusieurs fois par semaine, c'est l'aspect physique qui les attire davantage (28,93%), mais placent davantage l'environnement dans leur top 2 que les autres pratiquants (39,67%). Nous pouvons également remarquer que le rang moyen attribué à l'environnement varie assez peu (allant de 2,80 à 3,25, sur une échelle allant jusque 5), ce qui montre une certaine stabilité dans la place qu'occupe l'environnement comme motivation à faire du cyclotourisme.

Ainsi, nous pourrions penser que les personnes pratiquant régulièrement le vélo pourraient faire du cyclotourisme en raison d'une sensibilité environnementale plus marquée par rapport à des personnes ne pratiquant que très rarement le vélo. Or, d'après les résultats obtenus à notre questionnaire, cette hypothèse est fausse.

A présent, nous allons nous pencher sur l'usage du vélo au quotidien et le classement des motivations à partir en vacances à vélo. Pour rappel, parmi les répondants, 87 d'entre eux utilisent le vélo à des fins de déplacements (transport), 167 pour le loisir et 100 dans le cadre d'une pratique sportive. Les résultats croisés sont présentés dans les tableaux ci-dessous (figures 19 et 20).

Usage	Aspect physique	Environnement	Découverte	Coût	Rupture quotidien
Transport (n=87)	14.94%	14.94%	33.33%	9.20%	27.59%
Loisir (n=167)	18.56%	11.38%	33.53%	13.17%	23.35%
Sport (n=100)	31.00%	13.00%	23.00%	12.00%	21.00%

Figure 19 : Tableau présentant le pourcentage des motivations classés en rang 1 en fonction de chaque usage de pratique

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Usage	Environnement 1	Environnement top 2	Rang moyen
Transport (n=87)	14.94%	34.48%	3.03
Loisir (n=167)	11.38%	36.53%	3.03
Sport (n=100)	13.00%	35.00%	3.08

Figure 20 : Tableau présentant le pourcentage de réponses où l'environnement est classé dans les 2 premières raisons pour partir en vacances à vélo en fonction de l'usage

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ici aussi, les résultats nous montrent que l'environnement n'est pas la raison la plus importante pour faire des vacances à vélo. En effet, cette sensibilité n'est placée qu'en première motivation par 14,94% des usagers "transport", taux sensiblement pareils à celui des usagers "loisirs" (11,38%) et "sport" (13%). Pour ceux utilisant le vélo comme moyen de transport, ainsi que ceux pratiquant en loisir, c'est bien la découverte qui apparaît comme la motivation la plus importante (33,33% et 33,53% en rang 1).

Ceux utilisant le vélo pour la pratique sportive, placent l'aspect physique en premier (31%), ce qui semble relativement cohérent. Ces pourcentages sont presque similaires lorsque l'on s'intéresse au classement dans le top 2 de la sensibilité environnementale. Là encore, le rang moyen attribué à l'environnement est très stable, d'un usage à l'autre (3,03 à 3,08).

Nous aurions également pu supposer que les personnes utilisant le vélo comme moyen de transport, seraient davantage sensibles à l'aspect environnemental de leurs vacances, car se trouvant déjà dans une démarche écoresponsable dans leur quotidien (l'utilisation du vélo à la place de la voiture par exemple), mais les résultats obtenus ne confirment pas non plus cette autre hypothèse.

Par conséquent, l'environnement n'apparaît pas comme la motivation première à partir en vacances à vélo, mais occupe plutôt une place secondaire en se classant dans le top 2 pour environ un tiers des répondants. Ces résultats permettent de mettre en évidence le fait que la sensibilité environnementale ne dépend ni de la fréquence, ni de l'usage de la pratique du vélo des répondants.

Quelles sont les motivations des répondants à faire des vacances à vélo, selon les 3 profils que nous avons pu établir ?

En analysant les données de notre questionnaire, il nous a paru intéressant de distinguer ceux étant familiers aux pratiques touristiques sportives et au cyclotourisme dans leur mode de vie, de ceux pour qui cet univers était inconnu, afin de déceler de potentielles différences dans leurs motivations à partir faire des vacances à vélo ainsi, que de choisir la Loire à Vélo comme itinéraire cyclable.

Pour ce faire nous avons analysé les réponses aux questions suivantes : “Avez-vous l’habitude de faire du tourisme d’aventure et sportif ?” et “Avez-vous déjà pratiqué le cyclotourisme ?” et “Classez les raisons suivantes selon leur importance dans votre décision de partir en vacances à vélo (1 = très importante, 5 = peu importante)”.

Ainsi, nous avons identifié 3 profils différents (voir figure 21) :

- Le profil n°1 correspond à ceux ayant l’habitude de faire du tourisme sportif et ayant déjà pratiqué le cyclotourisme. Nous les appelons “pratiquants”.
- Le profil n°2 concerne ceux ayant l’habitude de faire du tourisme sportif mais n’ayant jamais pratiqué de cyclotourisme, avant d’avoir fait la Loire à Vélo. Nous les qualifions de “néo-pratiquants”.
- Enfin, le profil n°3, englobe ceux qui n’ont ni l’habitude de faire du tourisme sportif, ni déjà pratiqué du cyclotourisme avant cet itinéraire. Ce sont les “primo-pratiquants”.

	Cyclotourisme : oui	Cyclo oui (nombre)	**Cyclotourisme : non**	Cyclo non (nombre)	Total
Tourisme sportif : oui	59.13%	136	12.17%	28	71.30%
Tourisme sportif : non	19.13%	44	9.57%	22	6628.70%
Total	78.26%		21.74%		100.00%

Figure 21 : Tableau présentant la proportion de répondants pour chaque profil

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ainsi, parmi les personnes interrogées, 59,13% d’entre elles se situent dans le profil n°1, 12,17% font partie du profil n° 2, et 9,57% correspondent au profil n°3. Comme évoqué plus tôt, nous pouvons ainsi constater que la plus grande majorité des répondants est plutôt familier au tourisme sportif et a déjà fait du cyclotourisme avant la Loire à Vélo. Toutefois, environ 20% des cyclistes interrogés, n’ont jamais fait de cyclotourisme auparavant. Il nous a donc paru intéressant d'identifier si de potentielles différences de motivations à faire des vacances à vélo existaient entre ces trois profils.
Pour ce faire, nous nous appuyons sur les tableaux et graphiques ci-dessous, pour chaque profil.

Profil 1 - Pratiquants

Raisons	Rang moyen	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5
Pratique physique	2.76	22.06%	20.59%	29.41%	15.44%	12.50%
Sensibilité environnement (empreinte carbone faible)	2.99	14.71%	24.26%	24.26%	20.59%	16.18%
Découverte	2.66	32.35%	19.12%	16.18%	14.71%	17.65%
Coût	3.49	11.76%	13.97%	20.59%	20.59%	33.09%
Rupture quotidien	3.10	19.12%	22.06%	9.56%	28.68%	20.59%

Figure 22 : Tableau présentant le classement des motivations à partir en vacances à vélo pour le profil 1

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Tout d'abord, concernant le profil 1, qui a l'habitude de faire du tourisme sportif (trek, rando, GR…) et de pratiquer le cyclotourisme, placent la découverte comme leur première raison pour partir en vacances à vélo (voir figure 22). Effectivement, son rang moyen est de 2,66 et est placé en première position par 32% des répondants, soit au moins 12% de plus que les autres motivations sur ce même rang. La sensibilité environnementale n'apparaît qu'en 3ème position, avec un rang moyen de 2,99 sur 5, derrière la notion de pratique physique. L'environnement est généralement placé en 2ème ou 3ème position, avec 24,26% des réponses pour chacun des deux rangs. Seulement 14% des pratiquants du cyclotourisme et du tourisme sportif classent l'environnement comme motivation première. Il semble ainsi être une motivation d'importance relative dans le choix de partir en vacances à vélo pour ce profil.

Profil 2 - Néo-pratiquants

Raisons	Rang moyen	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5
Pratique physique	2.96	10.71%	35.71%	17.86%	17.86%	17.86%
Sensibilité environnement (empreinte carbone faible)	3.21	7.14%	21.43%	39.29%	7.14%	25.00%
Découverte	2.50	39.29%	14.29%	10.71%	28.57%	7.14%
Coût	3.07	21.43%	17.86%	14.29%	25.00%	21.43%
Rupture quotidien	3.25	21.43%	10.71%	17.86%	21.43%	28.57%

Figure 23 : Tableau présentant le classement des motivations à partir en vacances à vélo pour le profil 2

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Nous allons désormais étudier les motivations du profil 2, c'est-à-dire ceux ayant l'habitude de faire du tourisme sportif, mais n'ayant jamais pratiqué de cyclotourisme avant d'effectuer la Loire à Vélo. A travers les résultats obtenus (voir figure 23), nous pouvons voir que la découverte apparaît aussi comme la raison première. Le rang moyen de celle-ci est de 2,5, soit un écart de -0,16 points comparé au profil 1, et se place pour 39,29% des répondants en première position (rang 1). L'environnement n'apparaît, ici aussi, qu'en troisième position, avec un rang moyen de 3,21, derrière la pratique physique. Nous remarquons ainsi un écart de 0,22 points entre les rangs moyens des profils 1 et 2 concernant la sensibilité environnementale. Par ailleurs, l'environnement n'est classé comme motivation première que pour 7,14% des répondants du profil 2, soit 25,15% de moins que pour la motivation de la découverte au même rang. Cet écart est particulièrement marqué lorsque l'on compare les deux profils. L'environnement est classé par 7,14% des répondants du profil 2, contre 14,71% pour le profil, soit deux fois moins.

Ainsi, l'aspect environnemental apparaît comme une motivation d'importance moyenne pour les néo-pratiquants et semble occuper une place encore moins marquée que pour le profil 1, dans le choix de faire des vacances à vélo.

Profil 3 - Primo-pratiquants

Raisons	Rang moyen	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5
Pratique physique	2.27	36.36%	22.73%	22.73%	13.64%	4.55%
Sensibilité environnement (empreinte carbone faible)	3.00	13.64%	31.82%	13.64%	22.73%	18.18%
Découverte	2.55	27.27%	13.64%	45.45%	4.55%	9.09%
Coût	3.77	4.55%	22.73%	4.55%	27.27%	40.91%
Rupture quotidien	3.41	18.18%	9.09%	13.64%	31.82%	27.27%

Figure 24 : Tableau présentant le classement des motivations à partir en vacances à vélo pour le profil 3

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Enfin, nous allons porter notre analyse sur le dernier profil, le profil 3, c'est-à-dire ceux n'ayant ni l'habitude de faire du tourisme sportif, ni jamais pratiqué de cyclotourisme auparavant.

Les données recueillies (voir figure 24) nous montrent que la motivation première chez ce profil est la pratique physique, avec un rang moyen de 2,27. Elle se place au rang 1 pour 36,36% des répondants. Ce résultat est intéressant puisque les personnes de ce profil ne pratiquent habituellement ni le cyclotourisme ni le tourisme sportif. Nous aurions ainsi pu penser que cette motivation occuperait une place davantage secondaire dans leur choix de faire des vacances à vélo. Concernant l'environnement, celui-ci se classe en troisième position, derrière la découverte, avec un rang moyen de 3. Ainsi, 13,64% des personnes du profil 3 placent cette motivation comme étant la raison principale qui les ont conduit à faire des vacances à vélo, soit environ 1% de moins que pour le profil 1, mais presque deux fois plus que pour le profil 2. Néanmoins, le rang moyen de cette motivation est presque identique à celui pour le profil 1 (2,99 pour les pratiquants contre 3 pour les primo-pratiquants).

Ainsi, la sensibilité environnementale n'apparaît pas non plus comme la motivation première dans ce profil.

Au regard de l'ensemble de ces résultats, nous pouvons constater que la sensibilité environnementale, bien que présente, n'apparaît jamais comme une motivation première à faire des vacances à vélo, peu importe le profil. Le tableau ci-dessous synthétise la place occupée par les différents profils (voir figure 25).

	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Général
Environnement Rang 1	14.71%	7.14%	13.64%	12.61%
Environnement Rang 1 ou 2	38.97%	28.57%	45.45%	37.39%
Environnement Rang 4 ou 5	36.76%	32.14%	40.91%	36.09%

Figure 25 : Tableau résumant le classement de la motivation environnementale, dans le choix de faire des vacances à vélo pour tous les profils confondus

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Ce tableau permet de conforter le fait que l'environnement n'est pas cité en première motivation par plus de 15% des répondants. Toutefois, cette motivation figure parmi les deux premières raisons pour environ un tiers des répondants (profil 1 et 2), voire presque la moitié (profil 3). Par conséquent, ces résultats permettent de nuancer notre

hypothèse 1. Effectivement, même si cette sensibilité environnementale est bien présente chez les cyclistes répondants, celle-ci ne représente pas à elle seule la motivation première dans leur choix de faire des vacances à vélo, quelque soit leur expérience en tourisme sportif et en cyclotourisme.

A présent nous allons voir si la place accordée à l'environnement, dans les motivations à faire des vacances à vélo, ressort également dans le choix de faire la Loire à Vélo, plutôt qu'un autre itinéraire.

Pourquoi les répondant faisant du cyclotourisme par soucis environnemental ont-ils choisi la Loire à Vélo ?

Nous avons cherché à savoir ce qui motivait le choix de la Loire à Vélo pour les cyclotouristes dont l'environnement a une importance dans leur choix de voyage à vélo. Nous constatons que, comme pour les résultats globaux présentés en première partie, la majorité ont répondu la proximité avec leur domicile (69%). Pour ce profil de touristes, cela peut donc être expliqué par la faible empreinte carbone des voyages à courte distance. Il est toutefois intéressant de remarquer que seulement 31% de ceux ayant choisi l'environnement comme motivation principale sont intéressés par le patrimoine naturel de la Loire (figure 26).

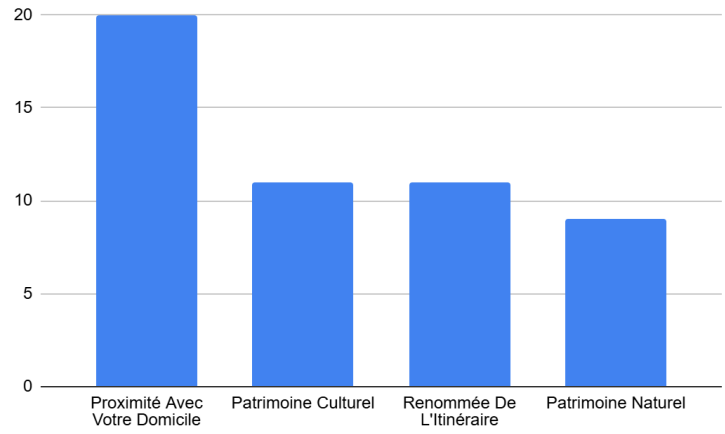


Figure 26 : Graphique représentant les raisons du choix de la LAV pour les touristes motivés par le faible impact sur l'environnement

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Après avoir cherché s'il existe une certaine corrélation entre la sensibilité écologique comme motivation première à faire du cyclotourisme et le choix spécifique de la Loire à Vélo, nous nous sommes intéressées aux raisons qui ont poussé les touristes à faire précisément cet itinéraire selon leur CSP.

Quelles sont les motivations des répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire selon leur catégorie socio-professionnelle ?

Ainsi, nous observons que peu importe la catégorie socio-professionnelle, la proximité de l'itinéraire par rapport au lieu d'hébergement est la raison principale, notamment pour les cadres et employés avec presque 77%. En revanche, nous notons que le patrimoine naturel de la Loire est une motivation bien plus importante pour les employés et étudiants que les cadres (seulement 45%). Il en est de même pour la culture avec 80,77% pour les employés et 61,11% pour les étudiants.

Nous voyons donc que le choix des cadres revient principalement à une seule raison : la proximité de leur domicile. Au contraire, les employés et étudiants sont majoritairement poussés par trois raisons pour faire la Loire à Vélo : la proximité, le patrimoine naturel et le culturel (voir figure 27).

CSP	**Patrimoine naturel**	**Proximité**	**Renomée**	**Patrimoine culturel**
Cadres	45%	76.47%	25.49%	45.10%
Employés	80.77%	76.92%	50.00%	80.77%
Etudiants	61.11%	66.67%	22.22%	61.11%

Figure 27 : Raison du choix de la Loire à Vélo selon la CSP

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

La catégorie socio-professionnelle des cyclotouristes interrogés influe en partie sur les raisons pour lesquelles ils choisissent de faire la Loire à Vélo et non pas un autre itinéraire.

A présent nous allons nous intéresser aux raisons qui ont conduit les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, et identifier l'importance accordée au patrimoine naturel (faune, flore) selon les trois profils que nous avons pu établir.

Quelles sont les motivations des répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, selon les 3 profils que nous avons pu établir ?

Après avoir déterminé les motivations qui ont poussé les répondants à faire des vacances à vélo, nous nous sommes également intéressées aux raisons pour lesquelles ils ont choisi de faire la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, toujours en fonction des 3 profils établis.

Pour ce faire, nous avons analysé les réponses aux questions suivantes : "Avez-vous l'habitude de faire du tourisme d'aventure et sportif ?" et "Avez-vous déjà pratiqué le cyclotourisme ?" et "Pourquoi faites-vous la Loire à Vélo et non pas un autre itinéraire cyclable ?". Cette dernière question était à choix multiples, les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses, sans avoir à les classer par ordre d'importance.
Nous présentons les résultats à ces réponses sous forme de tableaux et graphiques.

Profil 1 - Pratiquants

Raisons du choix de la LAV	Profil 1 (TS : Oui / C : Non)
Patrimoine culturel (châteaux, villes, etc)	55.88%
Patrimoine naturel (faune, flore)	31.62%
Proximité domicile	50.74%
Renommée itinéraire	28.68%
Autre	12.50%

Figure 28 : Tableau présentant les raisons qui ont poussé les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, pour le profil 1

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Tout d'abord, concernant le profil 1 (figure 28), nous pouvons observer que la raison dominante est le patrimoine culturel (châteaux, villes…) puisque 55,88% des profils 1 l'ont cité, suivi par la proximité avec son domicile (50,74%). Le patrimoine naturel n'est soulevé que par 31,62%, soit légèrement moins d'un tiers des personnes affiliées à ce profil. Ainsi, si l'on compare ce résultat à celui de la motivation environnementale dans le choix de faire des vacances à vélo, nous remarquons que les valeurs sont presque similaires. En effet, un peu plus d'un tiers des répondants du profil 1 ont placé cette raison dans leur top 2 (38,97%, cf. figure 25, p.65). Ainsi, une certaine cohérence peut être observée entre la sensibilité environnementale évoquée plus tôt et l'importance accordée au patrimoine naturel de la Loire à Vélo, qui figure parmi l'une des raisons qui ont conduit ces personnes à choisir cet itinéraire plutôt qu'un autre.

Profil 2 - Néo-pratiquants

Raisons du choix de la LAV	Profil 2 (TS : Oui / C : Non)
Patrimoine culturel (châteaux, villes, etc)	64.29%
Patrimoine naturel (faune, flore)	35.71%
Proximité domicile	46.43%
Renommée itinéraire	28.57%
Autre	3.57%

Figure 29 : Tableau présentant les raisons qui ont poussé les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, pour le profil 2.

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Le patrimoine culturel apparaît ici aussi comme une raison dominante pour les répondants du profil 2, car 64,29% d'entre eux l'ont cité. Il se situe ainsi loin devant la proximité avec le domicile (46,43%).

Ce profil semblait moins sensible à l'environnement, dans les motivations à faire du cyclotourisme, (7,14% en rang 1 et 28,57% dans le top 2), pourtant, le patrimoine naturel est cité par 35,71% de ces derniers, soit légèrement plus que les répondants du profil 1 (31,62%). Ainsi, une légère incohérence peut être observée entre les

motivations à faire du cyclotourisme et celles liées à la Loire à Vélo. Néanmoins, il est important de souligner le fait que les deux questions étaient différentes.

Profil 3 - Primo-pratiquants

Raisons du choix de la LAV	Profil 3 (TS : Non / C : Non)
Patrimoine culturel (châteaux, villes, etc)	31.82%
Patrimoine naturel (faune, flore)	36.36%
Proximité domicile	68.18%
Renommée itinéraire	22.73%
Autre	9.09%

Figure 30 : Tableau présentant les raisons qui ont poussé les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, pour le profil 3.

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Le critère dominant pour ce profil 3 réside dans la proximité de l'itinéraire de la Loire à Vélo avec leur domicile. En effet, 68,78% des répondants à ce profil l'ont cité. Cela s'explique notamment par le fait que 59% des personnes du profil 3, font la Loire à Vélo en excursion (voir figure 31).

Profils	Excursion	Itinérance
Profil 1	16.91%	83.09%
Profil 2	50.00%	50.00%
Profil 3	59.09%	40.91%

Figure 31 : Tableau présentant la part de répondants effectuant la Loire à Vélo soit en excursion, soit en itinérance, pour les trois profils.

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Le patrimoine naturel (36,36%) et culturel (31,82%) se suivent ensuite. C'est ainsi, le seul profil où le patrimoine naturel est plus exprimé que le culturel. Par ailleurs, c'est ce profil pour qui la sensibilité environnementale apparaît comme une motivation importante dans le choix de faire des vacances à vélo (45,45% en top 2, soit le pourcentage le plus élevé parmi les trois profils). Mais c'est aussi ce profil qui classait le

plus cette motivation en rang 4 ou 5 (40,91%). Néanmoins, nous pouvons remarquer que l'environnement semble se traduire concrètement dans le choix de la Loire à Vélo pour le profil 3.

Ainsi, toutes ces données nous montrent que le patrimoine naturel occupe une place également secondaire dans le choix de la Loire à Vélo mais est cité de manière relativement constante peu importe le profil, avec un taux de réponses allant de 31,62% à 36,36%. La place du patrimoine naturel est ainsi la même que celle observée pour la motivation environnementale dans le choix de faire des vacances à vélo, secondaire mais non négligeable. Par conséquent, les motivations qui semblent structurer le choix de faire du cyclotourisme et la Loire à Vélo sont culturelles pour le profil 1 et 2 et géographiques (proximité avec le domicile) pour le profil 3.
Nous allons à présent nous interroger sur le type d'hébergement choisi par nos répondants et identifier quels critères sont privilégiés.

Quels types d'hébergements choisissent les cyclotouristes de la Loire à Vélo ? Et par quels facteurs ces choix sont-ils motivés ?

Concernant les choix d'hébergement, nous avons constaté que les familles (46%) et les voyageurs seuls (35,1%) choisissent le plus souvent des campings. Tandis que les couples et les amis sont plutôt partagés entre campings (30,1% pour les couples et 32,1% pour les amis) et locations (32,5% pour les couples et 32,1% pour les amis). Le bivouac est le plus utilisé par les voyageurs seuls (32,4%), les amis (27%) et les couples (24,3%) (figure 32).

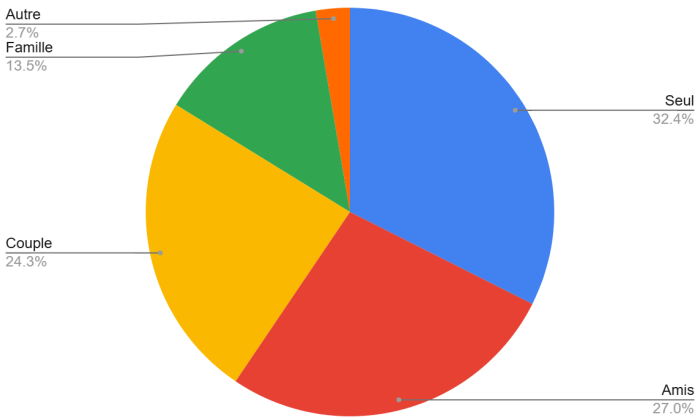


Figure 32 : Graphique représentant les types de voyageurs privilégiant le bivouac sur la Loire à Vélo

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Nous nous sommes également intéressées aux critères de choix de l'hébergement. Nous avons ainsi observé que le critère principal dans le choix d'hébergement est sa localisation, pour 44,5% des touristes interrogés. L'engagement en faveur de l'environnement apparaît en dernière place, considéré seulement par 5,3%. Par ailleurs, nous avons constaté que les réponses n'évoluent que très peu selon l'âge des répondants. La localisation reste le critère primordial peu importe la tranche d'âge. A l'inverse, le confort n'est aucunement mentionné par les 18-24 ans alors qu'il l'est pour les autres catégories d'âge : 28,7% pour les 55 et plus, 35% pour les 35-44 ans, 43,75% pour les 45-54 ans et même 53,85% pour les 25-34 ans. Quant à l'engagement environnemental des hébergeurs, on observe que les 18-24 ans sont les plus sensibles à cet argument, 30% le mentionne (annexe 3).

En croisant ces données avec les motivations des touristes, nous avons remarqué que seulement 4,7% des répondants ayant choisi l'environnement comme motivation principale pour faire la Loire à Vélo, le prennent en considération lors du choix de l'hébergement. De plus, nos réponses nous permettent de constater que 60,8% des touristes interrogés prennent en compte la présence d'un label lors de leur choix d'hébergement. Environ 70% des personnes ayant choisi le respect de l'environnement comme motivation principale pour faire du cyclotourisme, ainsi que celles prenant en compte l'engagement en faveur de l'environnement lors de leur choix d'hébergement

regardent les labels d'un établissement. Pour la majorité, leurs pratiques sont donc en cohérence avec leur désir de respect de la nature. Il est cependant important de souligner que nous avons ajouté la question sur les labels à notre questionnaire alors que nous avions déjà 81 réponses, ainsi seulement 153 personnes sur les 234 au total ont répondu à cette question.

Comment les cyclotouristes se rendent-ils sur la Loire à Vélo depuis leur domicile ?

Nous avons également observé des changements de comportement au regard du moyen de transport utilisé par les touristes pour venir faire la Loire à Vélo. Dans un premier temps, nous nous sommes intéressées aux voyageurs venant d'une autre région que le Centre-Val de Loire et les Pays de la Loire (voir figure 33). Ainsi, nous avons identifié que le train et la voiture sont les moyens de transport les plus utilisés par ces touristes (43,14% chacun). De plus, certains combinent ces deux moyens afin d'arriver à destination. Aussi, nous remarquons que certaines personnes viennent en vélo. Il est important de noter que seulement 51 personnes de notre échantillon ne viennent pas des deux régions traversées par la Loire à Vélo, ce qui rend nos résultats peu significatifs.

Pour les habitants de la région, c'est le vélo qui est privilégié par plus de la moitié des voyageurs (68,57%). Le train vient se placer en seconde position juste devant la voiture. Tout comme pour les touristes venant d'une autre région, les voyageurs régionaux utilisent parfois deux types de transport pour venir.

Régions / Transport	**Voiture**	**Train**	**Vélo**
Pays de la Loire / Centre Val de Loire	20%	22,29%	68,57%
Autres régions	43,14%	43,14%	21,57%

Figure 33 : Tableau présentant les moyens de transport utilisés pour venir

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Une fois ces informations obtenues, nous avons cherché à savoir s'il existait une corrélation entre le moyen de transport choisi par les cyclotouristes pour se rendre sur la Loire à Vélo et le classement de la sensibilité environnementale comme motivation. Cependant, nous n'avons pas constaté de réel lien entre ces deux informations. Paradoxalement, nous remarquons que les personnes venant en voiture sont celles qui ont le plus classé l'environnement en première position (20,45%) (figure 34).

Véhicule	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5
Train	7.32%	29.27%	26.83%	14.63%	21.95%
Voiture	20.45%	18.18%	22.73%	20.45%	18.18%
Vélo	12.96%	23.15%	32.41%	16.67%	14.81%

Figure 34 : Tableau présentant le classement de la sensibilité environnementale selon le moyen de transport utilisé pour se rendre sur la Loire à Vélo

Source : Enquête réalisée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Les éléments recueillis concernant la place occupée par l'environnement chez nos répondants, permet de mettre en lumière le fait que celle-ci n'apparaît jamais comme étant centrale. Effectivement, quant aux motivations qui ont conduit les touristes à faire des vacances à vélo, nous observons que l'expérience touristique (la découverte) et sportive sont plus importantes que l'aspect environnemental du cyclotourisme (empreinte bas carbone). Nous notons également que l'importance accordée à l'environnement diffère généralement peu selon l'âge, le genre, la CSP, la fréquence et l'usage de pratique du vélo. Les valeurs obtenues ne permettent pas de déterminer clairement un profil type étant considérablement plus sensible à l'environnement.

Par ailleurs, concernant le choix de privilégier la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, l'environnement n'apparaît pas non plus comme un élément structurant. La proximité avec le domicile et le patrimoine culturel semblent davantage des raisons expliquant ce choix.

Nous remarquons également que l'engagement des hébergeurs en faveur de l'environnement n'est, pour la plupart des répondants, pas un élément pris en compte dans le choix de l'hébergement.

Enfin, nous observons que les répondants vivant dans les deux régions traversées par la Loire à Vélo (Pays de la Loire et Centre-Val de Loire) viennent majoritairement en vélo, et ceux extérieurs utilisent presque autant le train que la voiture. Par conséquent, nous pouvons noter une certaine sensibilité dans le mode de déplacement pour parvenir jusqu'à la Loire à Vélo. Toutefois, nous n'avons pas établi de lien entre le mode de déplacement et la place accordée à l'environnement dans les motivations à faire du cyclotourisme.

1.3. Synthèse et vérification de l'hypothèse

Au regard des éléments analysés, l'hypothèse selon laquelle les cyclotouristes optent pour cette forme de voyage par souci environnemental n'est pas confirmée. En effet, après avoir étudié le profil de nos répondants et identifié la place occupée par l'environnement pour ces derniers, il apparaît clairement que l'aspect environnemental associé au cyclotourisme ne constitue pas un choix prédominant ni structurant. Cela s'observe aussi bien dans leurs motivations à faire des vacances à vélo, qu'à privilégier l'itinéraire de la Loire à Vélo plutôt qu'un autre. Cette sensibilité environnementale, bien que présente chez les cyclotouristes figure ainsi au second plan, représentant une raison d'importance moyenne. Les cyclotouristes effectuent davantage la Loire à Vélo pour l'expérience touristique qu'elle offre, à travers la découverte de paysages et territoires, ainsi que pour sa dimension culturelle, se traduisant par la visite de villes, musées ou encore châteaux. L'expérience sportive, l'expérience kinesthésique (Cox, 2013) est également un élément déterminant. Ainsi, les cyclotouristes n'optent pas nécessairement pour cette forme de voyage par souci environnemental.

Hypothèse 2 : Une hausse de la fréquentation sur les itinéraires cyclables peut avoir des conséquences négatives sur certaines portions de la Loire à Vélo et les zones naturelles environnantes.

Nous allons à présent répondre à notre deuxième hypothèse, qui est la suivante : **“ Une hausse de la fréquentation sur les itinéraires cyclables peut avoir des conséquences négatives sur certaines portions de la Loire à Vélo et les zones naturelles environnantes.”**

En retenant cette hypothèse, nous souhaitons dans un premier temps analyser et caractériser la dynamique actuelle de la pratique du cyclotourisme en France. En effet, le développement de cette pratique peut ainsi provoquer un flux important de cyclistes sur les itinéraires cyclables. Nous nous intéressons donc à l’ampleur de cette fréquentation, sur la Loire à Vélo et ses zones naturelles environnantes. Par ailleurs, il s’agit également de comprendre comment cette fréquentation est perçue selon les différents acteurs et d’identifier si cette vision est partagée ou divisée.

Cette hypothèse nous permet également de mettre en lumière les éventuelles conséquences de cette fréquentation sur les milieux naturels que recouvre la Loire à Vélo. Effectivement, la variété des espaces de la Loire à Vélo en fait sa richesse, mais également sa fragilité. Il convient donc d’analyser les effets induits par cette fréquentation, aussi bien sur le biotope (le non-vivant), que la biocénose (le vivant).

Nous sommes toutefois conscientes que les effets de la fréquentation peuvent varier en fonction des espaces concernés, de leur volume de fréquentation ou encore des pratiques des cyclistes. Il est nécessaire de ne pas assimiler automatiquement le développement du cyclotourisme avec la dégradation des milieux naturels. Nos recherches s’axent donc plutôt sur l’identification de circonstances où la fréquentation importante de cyclistes peut entraîner une pression sur les espaces.

2.1. Une hausse de la pratique du cyclotourisme, mais une fréquentation de la Loire à Vélo perçue différemment selon les acteurs.

Cette première partie vise tout d'abord à faire état de la dynamique actuelle de la pratique du cyclotourisme en France et à en identifier les principaux facteurs de développement. Après avoir posé cette vision d'ensemble à l'échelle nationale, cette partie se concentrera plus particulièrement sur notre sujet d'étude : la Loire à Vélo. Il s'agira d'identifier la manière dont cette évolution de la pratique se traduit sur l'itinéraire. Par ailleurs, il nous semble important de comprendre et de questionner la façon dont cette vision du cyclotourisme sur la Loire à vélo est perçue par les divers acteurs. Le constat est-il unanime ? Les perceptions divergent-elles ? Ces points de vue sont-ils différents selon les espaces concernés ?

a. Une dynamique nationale.

i. Le constat de cette dynamique.

Plusieurs sources s'accordent à dire que le tourisme à vélo en France se développe constamment. En effet, dès 2017, le Baromètre du tourisme à vélo en France, réalisé par la Direction générale des entreprises (DGE) en collaboration avec Atout France affirme que le vélo est "en pleine progression". En 2016, cet engouement se traduit notamment par le nombre de séjours à vélo ou en VTT effectués par les Français, s'élevant à neuf millions. Le chiffre d'affaires estimé est alors de deux milliards d'euros. La France occupe alors une place majeure dans le cyclotourisme à l'échelle mondiale. De fait, celle-ci se place en deuxième position, derrière l'Allemagne. (Faure, 2021).
Des données plus récentes font également état du développement du cyclotourisme en France. Le dossier du Réseau vélo et marche "Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires" écrit en 2026, montre qu'en 2025, "22 millions de Français pratiquent le vélo en vacances". La France maintient ainsi son deuxième rang mondial du tourisme à vélo derrière l'Allemagne (Réseau vélo et marche, 2026). Cette évolution se retrouve aussi dans les chiffres de fréquentation cyclable en France. Dans son communiqué de presse "Fréquentation cyclable en France : en hausse de 5 % en

2025”, le Réseau vélo et marche souligne une hausse de fréquentation de 5% en 2025 par rapport à 2024. Par rapport à 2019, ce chiffre a augmenté de 47%. Cette augmentation de 5% est observée de manière homogène entre les territoires urbains, ruraux et intermédiaires, mais inégalement répartie par rapport à 2019. En effet, les zones urbaines sont davantage marquées par cette dynamique (+54%) que les zones rurales et intermédiaires (+22%).

Cette dynamique de la pratique s’accompagne également d’un développement de l’offre cyclable. En effet, dans son article “L’itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre”, Faure explique que “l’offre d’itinérance à vélo en France est dense”, de part la présence importante de voies vertes, véloroutes, chemins et pistes, qui favorisent la découverte. Ainsi, le développement croissant du tourisme à vélo est rendu possible grâce au maillage solide de véloroutes par les différents réseaux : Eurovélo, schéma national des véloroutes, schémas régionaux et départementaux qui en découlent. (Rapinel, 2026).

Par ailleurs, le Schéma national des véloroutes témoigne de cette volonté de développer l’usage du vélo. Ce schéma prévoit ainsi la présence de 25 900 km itinéraires nationaux d’ici 2030. En 2025, c’est 83,2% du schéma qui est réalisé, soit 21 900 km (Réseau vélo et marche, 2026). Le réseau cyclable en France comptabilise notamment 59 véloroutes et est traversé par 10 eurovéloroutes. (Réseau vélo et marche, 2026). Une politique plus large de développement et de promotion du vélotourisme intervient également avec le Plan national Vélo (Plan Vélo et Marche 2023 - 2030) qui prévoit notamment “d’atteindre 80 000 km d’aménagements cyclables sécurisés en 2027 et 100 000 km en 2030” (Gouvernement, 2025). La Stratégie Nationale du Vélotourisme vise notamment à placer la France comme 1ère destination mondiale pour le tourisme à vélo d’ici 2030, comme l’indique Olivia Grégoire, Ministre déléguée chargée des Petites et Moyennes Entreprises, du Commerce, de l’Artisanat et du Tourisme : “Notre ambition est claire : faire de la France la première destination mondiale en matière de tourisme durable, ainsi que la première destination cyclo-touristique.” (Gouvernement, 2023).

Par conséquent, le développement du tourisme à vélo en France se reflète à la fois par une hausse de fréquentation cyclable ainsi que par l'aménagement de voies vertes et véloroutes permettant l'expansion de cette pratique.

ii. Les accélérateurs de cette dynamique.

Si l'on constate un développement de la pratique du cyclotourisme et une hausse de la fréquentation des itinéraires cyclables en France, il ne faut néanmoins pas négliger l'influence de certains éléments qui ont pu contribuer à cette dynamique. Tout d'abord, comme le souligne le guide "Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les PNR" paru en 2024 par la Fédération des Parcs Naturels de France, il est important de rappeler le caractère libre et gratuit de la nature, inscrit dans la Constitution, qui permet un accès à la nature à tout individu. Cette fréquentation des espaces s'est notamment vu augmenter dans les années 1970 avec l'augmentation du temps libre, de la facilité de déplacement liée à l'évolution des transports ou encore la recherche croissante d'un contact avec la nature. Cette quête de la nature est toujours recherchée aujourd'hui, voire même de manière plus importante, en raison des changements climatiques actuels qui "incitent davantage de personnes à rechercher des « oasis naturelles de fraîcheur »" (Fédération des Parcs naturels régionaux de France, 2024). Par ailleurs, la démocratisation de l'équipement de plein air, "facilite l'exploration de la nature, rendant ces activités accessibles à un plus grand nombre". (Fédération des Parcs naturels régionaux de France, 2024).

Malgré la présence évidente de multiples facteurs qui favorisent la pratique d'activités en plein air, et notamment le cyclotourisme, nous faisons toutefois le choix de nous appuyer essentiellement sur deux facteurs qui semblent se démarquer : le développement du vélo à assistance électrique (VAE) et la pandémie de Covid-19.

Si l'apparition du VAE a lieu dès la fin du 19ème siècle, sa démocratisation est plus récente (Fédération Française de Cyclisme, s. d.). En effet, en 2017, l'Etat à mis en place une prime de 200€ à l'achat de vélos à assistance électrique, ce qui a fortement contribué à augmenter ses ventes. Si nous regardons les chiffres (voir figure 35), le

nombre de ventes de VAE en 2019 s'élevait à 23 000, contre 78 000 en 2014, puis 338 000 en 2018, soit une hausse d'environ 1 370% en presque 10 ans.

Tableau 33 : Ventes de VAE par an en France (source CNPC et USC) en milliers d'unités

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018
Ventes de VAE en France	23	38	37	46	57	78	102	134	255	338
Progression annuelle		65%	-3%	24%	24%	37%	31%	31%	90%	33%
Prix moyen de vente					836				1564	1585

Figure 35 : Tableau des ventes de vélos à assistance électrique (VAE) par an en France, entre 2009 et 2018, en milliers d'unités.

Source : Fédération Française de Cyclisme, Etude "Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France", avril 2020.

Ces chiffres ont continué d'augmenter même après l'arrêt de la prime d'Etat, en janvier 2018, avec une hausse de 21% par rapport à 2017.

Après la pandémie de Covid-19 en 2020-2021, les ventes se sont également intensifiées, avec une hausse de 43% environ entre 2020 et 2022. En 2023, le nombre de ventes diminue légèrement (- 9%) par rapport à l'année précédente, puis -16% entre 2024 et 2025 (Union Sport Cycle, 2026). Malgré cette légère baisse, les ventes de VAE sont toujours supérieures à l'avant Covid (+29% entre 2019 et 2025). Par ailleurs, Jérôme VALENTIN, vice-président de l'Union Sport & Cycle affirme en 2023 : "En croissance ininterrompue depuis 12 ans, le VAE confirme son statut de moyen de transport le plus vendu en France." (Union Sport Cycle, 2026)

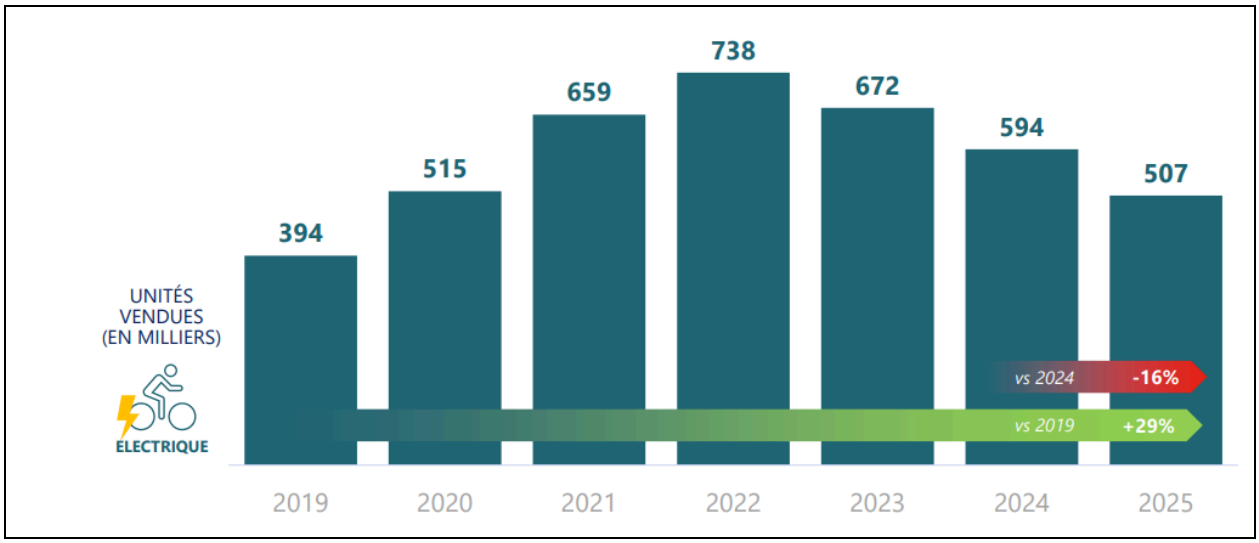


Figure 36 : Graphique représentant le nombre de ventes de vélos à assistance électrique (VAE) par an en France, entre 2019 et 2025, en milliers d'unités

Source : Union Sport Cycle, l'Observatoire du cycle 2025

Cette augmentation du nombre de vélos à assistance électrique est également partagée par certaines personnes avec qui nous avons pu échanger. Effectivement, cet ancien gérant d'une société de location de vélos et agence de voyage à Tours compare le nombre de vélos à assistance électrique qu'il possédait en stock dans son agence en 2016, par rapport au nombre actuel. Celui-ci affirme "Quand on a commencé à en louer, ça devait être en 2016, on en avait 5, 10 en stock, qui étaient loués comme ça parce qu'il y avait toujours cette idée de vélos électriques, de vélos de feignants, de vieux…. Et là, aujourd'hui, on est sur un parc de presque 80 vélos électriques" [entretien 10]. A titre de comparaison, l'agence de location de vélo et de voyage possédait 400 vélos musculaires, soit presque ¼ de vélos étaient des VAE. En moins de 10 ans, l'agence à donc multiplié par 10 son nombre de VAE, mais "se retrouve souvent en rupture" [entretien 10].

Par conséquent, malgré l'observation d'une légère baisse du nombre des ventes ces dernières années, le vélo à assistance électrique s'est fortement développé et a largement contribué à la démocratisation de la pratique du vélo. Comme le présente l'enquête de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo de 2022, "la

pratique du VAE s’est véritablement démocratisée. 1 vélo sur 4 est électrique, soit +15 points par rapport à 2015” (Inddigo et Symétris, 2024).

Ce constat est aussi partagé par ce gérant d’un camping en Maine et Loire, “[le vélo électrique] a démocratisé la pratique du cyclotourisme et ça a un peu changé la physionomie de la clientèle”. Il poursuit : “On voit régulièrement des gens de 80 ans faire de l'itinérance à vélo et dormir sous la tente. On ne voyait pas ça il y a 15 ans. [C’est] une évolution qui s'explique aussi aujourd'hui par le matériel. Il y a eu l'avènement du vélo électrique.” [entretien 2]. C’est aussi ce que déclare Jean-Didier Urbain dans l’enquête “Le vélo, une activité devenue « essentielle » pour les territoires”. Ainsi, il affirme : “Le vélo électrique présente un avantage considérable. Il gomme les inégalités physiques, aide les plus faibles, et soutient les plus vieux dans leur effort physique. Particulièrement adapté aux seniors, le vélo électrique permet de réaliser de grands itinéraires, sur de plus grandes distances, et sans grosse fatigue” (Avignon, 2021).

Cette vision est également partagée par la gérante d’une maison d’hôtes à Savonnières. En effet cette dernière constate “il y a beaucoup de gens qui viennent en vélo électrique maintenant. Vraiment beaucoup, en tout cas chez moi. Ça permet justement ce type de vacances à des gens qui ne l'auraient pas fait avant. Ça permet aux autres membres du groupe de suivre finalement en étant à assistance”. Par ailleurs, en la questionnant sur l’augmentation potentielle du nombre de cyclistes s'arrêtant chez elle, celle-ci déclare : “je n'ai pas forcément plus de cyclistes qu'avant, je ne crois pas. Mais ce qui est sûr, c'est que j'ai beaucoup plus de cyclistes avec assistance électrique. Le changement s'est fait au moment du Covid, au moment où le vélo à assistance a connu un essor de dingue en France en fait.” [entretien 11].

Ainsi, les différentes données et témoignages recueillis mettent en évidence une augmentation importante du nombre de cyclotouristes ayant recours à l’utilisation du vélo à assistance électrique. Cela nous permet aussi d’identifier une évolution dans la typologie de la clientèle, en permettant à certaines personnes de faire la Loire à Vélo, alors qu’elles ne l’auraient pas nécessairement fait autrement.

D’autres facteurs, tels que la pandémie de Covid-19, ont également favorisé la pratique du cyclotourisme ces dernières années. En effet, les épisodes de confinement de 2020 puis 2021, limitant grandement les possibilités de se déplacer, ont provoqué chez de nombreuses personnes, l’envie et le besoin de se reconnecter avec la nature lors des déconfinements. Ces derniers ont permis à ceux qui avaient l’habitude de fréquenter des milieux naturels, de pouvoir à nouveau les retrouver mais également à des personnes non initiées, de découvrir ces espaces et “d’intégrer cette expérience dans leurs pratiques actuelles” (Fédération des Parcs naturels régionaux de France, 2024). De nouveaux profils ont alors fait leur apparition parmi les visiteurs des milieux naturels. Interrogé dans l’enquête “Le vélo, une activité devenue « essentielle » pour les territoires”, Jean-Didier Urbain explique que “l’enfermement qu’a provoqué le Covid-19 a montré que nous avions besoin de lien social et d’espace. La pandémie a marqué le retour à une forme de tribalisation, avec à la fois une envie de campagne et le besoin de se retrouver entre amis ou en famille” (Avignon, 2021). Par conséquent, les profils, mais aussi le nombre de personnes fréquentant ces espaces a considérablement augmenté après la période du Covid-19. “Nous sommes passés de 13 millions de cyclotouristes français en 2000 à 22 millions en 2020, soit un bonus de 14 millions” déclare Jean-Didier Urbain (Avignon, 2021). Ce sentiment que les individus ont pris conscience d’un besoin de reconnexion à la nature est aussi partagé par une animatrice du site Natura 2000 Vallée de la Loire 44-49. Elle explique : “c'est dans les sites Natura 2000 et autres sites naturels protégés que les touristes aiment aller, parce qu'il y a de la nature et qu'il y a ce besoin-là. Et puis il y a eu une expansion depuis le Covid” [entretien 9]. C’est aussi ce que constate ce référent éducation et valorisation de l'offre touristique au PNR Loire-Anjou-Touraine : “Ce qui est remarqué, effectivement, c’est qu’il y a une accélération de la fréquentation touristique dans les milieux naturels, surtout depuis l’après-Covid” [entretien 1].

La pandémie de Covid-19 apparaît ainsi comme un catalyseur d’un phénomène existant (Avignon, 2021) qui a contribué au développement de pratiques de plein air, ainsi qu’à l’augmentation de la fréquentation des espaces naturels.

Par conséquent, nous pouvons constater que le développement du cyclotourisme en France semble s'inscrire dans une dynamique durable. L'augmentation de la pratique et la fréquentation des itinéraires cyclables s'accompagne d'un développement de l'offre touristique. Par ailleurs, plusieurs facteurs ont contribué à cette évolution tels que l'essor du VAE ainsi que la période post-pandémie du Covid-19.
A présent, nous allons nous intéresser plus précisément à la manière dont cette dynamique se traduit sur la Loire à Vélo.

b. Focus sur la Loire à Vélo

i. Un constat unanime.

Le développement de la pratique du vélo ainsi que du cyclotourisme en France entre dans une dynamique de croissance. Mais comment cela se traduit-il sur l'itinéraire de la Loire à Vélo ? Qu'en disent les chiffres ? Quelle vision des différents acteurs ?

Afin d'analyser cette dynamique sur la Loire à Vélo, nous allons dans un premier temps nous appuyer sur les trois enquêtes de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo réalisées par Inddigo et Symetris, pour le compte du Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire et de Solutions&Co, l'agence de développement économique de la Région des Pays de la Loire. Ainsi, trois études ont été menées à des périodes différentes : en 2010, en 2015 ainsi qu'en 2022. Un tableau résumant les principales données nous intéressant, concernant l'évolution de la fréquentation de la Loire à Vélo à travers ces années, est présenté ci-dessous (figure 37).

Il convient de préciser que, dans ce tableau, les données relatives à l'année 2010 proviennent d'un comparatif établi à partir de l'enquête de 2015. En effet, nous n'avons pas eu accès à l'enquête initialement réalisée en 2010 et avons donc utilisé les données présentées dans l'étude de 2015 faisant référence à l'année 2010. Par ailleurs, les données suivies d'une astérisque ne sont pas directement mentionnées dans les enquêtes. Elles ont été calculées à partir des données disponibles et des comparaisons faites entre les enquêtes. Une marge d'erreur peut donc exister.

De plus, un point de vigilance doit être pris en compte concernant la comparaison de ces enquêtes. En effet, les données des enquêtes de 2015 et 2022 n'ont pas été recueillies suivant la même méthode. Celle de 2015 repose sur la Méthode Eurovélo 6, tandis que celle de 2022 s'appuie sur la méthode EVA-VELO[9]. Même si les deux méthodes sont sensiblement identiques, des différences méthodologiques peuvent ainsi influencer certains résultats obtenus.

	2010	2015	2022	Evolution
Nombre de cyclistes	759 000	935 000	1,8 million	+23% entre 2010 et 2015 + 137% entre 2010 et 2022 x2 depuis 2015
Part de touristes	37% *	43%	56%	+42% entre 2010 et 2015 +14% en 2022 par rapport à 2015
Part d'excursionnistes	62.7% *	57%	44%	Baisse des excursionnistes depuis 2010, qui laissent place aux touristes
Part des itinérants parmi les cyclistes	15%	25%	21%	Forte progression entre 2010-2015 puis légère baisse depuis
Km parcourus à vélo en millions	23,5M *	34,6M (+47% vs 2010)	55,4M	+60% entre 2015 et 2022 +135% entre 2010 et 2022
Retombées économiques en millions	15M	29,6M	54,5M	x3,6 entre 2010 et 2022 +84% depuis 2015

Figure 37 : Tableau comparatif de l'évolution de la fréquentation de la Loire à Vélo sur les années 2010, 2015 et 2022.

Sources : Enquêtes de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo de 2015 et 2022.

[9] EVA-VELO : méthode standardisée par laquelle les études de retombées établiront progressivement le poids économique national et européen du tourisme à vélo. (Réseau vélo et marche)

Afin de mieux comprendre les différentes catégories de profils utilisés dans ces enquêtes, il convient d'en préciser les définitions, telles que spécifiées dans les études :

- Touriste : cycliste passant au moins une nuit en dehors de son domicile principal.
- Excursionniste : cycliste randonnant à la journée ou moins, hébergé la nuit d'avant et d'après la randonnée dans son domicile principal.
- 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 de transport.

Par conséquent, à travers cette analyse de l'évolution de la fréquentation de la Loire à Vélo à travers différentes années, nous constatons une hausse considérable du nombre de cyclistes sur la Loire à Vélo. En effet, entre 2010 et 2015, la fréquentation augmente de 23% (759 000 en 2010 contre 935 000 en 2015). Cette augmentation est d'autant plus marquée entre 2015 et 2022, avec une multiplication par deux du nombre d'usagers (935 000 en 2015, pour 1,8 million de cyclistes en 2022). Cela équivaut à un écart de +137% entre 2010 et 2022. Cette hausse considérable peut notamment s'expliquer par l'influence de facteurs, détaillés plus tôt, tels que la période post-Covid qui a poussé de nombreuses personnes à explorer davantage les pratiques de plein air, ou encore l'avènement du vélo à assistance électrique qui a permis une démocratisation de la pratique du vélo, notamment auprès d'un public plus âgé.

Par ailleurs, nous remarquons également un changement et une évolution dans la nature de la fréquentation des usagers de la Loire à Vélo. En outre, la part des touristes, tels que définis dans l'enquête, augmente (37% en 2010 contre 56% en 2022), tandis que celle des excursionnistes diminue, passant de 25% en 2015 (après une forte augmentation par rapport à 2010), à 21% en 2022. La tendance semble ainsi s'inverser et changer la typologie des profils. Cette part plus importante de touristes signifie donc, une durée de séjour plus longue sur l'itinéraire de la Loire à vélo, et peut de ce fait, engendrer des retombées économiques plus conséquentes.

Parmi les cyclistes, les itinérants, c'est-à-dire ceux changeant d'hébergement durant leur progression, passent de 15% en 2010 à 25% en 2015, soit un forte augmentation, avant de venir se positionner à 21% en 2022. Malgré une légère baisse dernièrement, leur proportion reste toutefois supérieure à celle de 2010. Cela montre ainsi que depuis 2015, les usagers porteurs de ce développement de la pratique du vélo et du cyclotourisme reposent surtout sur les excursionnistes et les touristes en séjour. Par ailleurs, cette évolution se retrouve aussi dans les retombées économiques. En effet, celles-ci suivent la même tendance et augmentent même plus rapidement que la fréquentation elle-même (x3,6 entre 2010 et 2022 contre une multiplication par 2,4 pour le nombre de cyclistes sur les mêmes périodes).

Enfin, concernant les kilomètres parcourus, nous ne pouvons que constater une augmentation très importante. En effet, c'est une hausse de 137% entre 2010 et 2022. Cela est notamment lié à l'augmentation du nombre de cyclistes qui accroît par conséquent le nombre de kilomètres effectués, mais également par le développement d'un maillage conséquent de véloroutes et voies vertes, qui favorisent ainsi une accessibilité à cet itinéraire ainsi qu'une multiplication des usages (utilitaire, sportif, loisir, itinérant…).

Ainsi, les données des enquêtes faites en 2010, 2015 et 2022 permettent de démontrer une hausse du volume de fréquentation de la Loire à Vélo, ainsi que de sa typologie d'usagers.

Qu'en est-il de la fréquentation actuelle de la Loire à Vélo ? Celle-ci poursuit-t-elle sa progression ? Ou fait-elle face à une baisse d'intérêt ?

Les chiffres de fréquentation de l'année 2025 publiés dans le Rapport d'observation compteurs vélo, réalisé en 2026 par le Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire, nous révèlent que chacun des 20 compteurs installés le long de l'itinéraire de la Loire à Vélo en Région Centre-Val de Loire, dénombre un passage de 66 300 vélos en moyenne sur la Loire à Vélo, soit environ 1 326 010 passages au total sur la Région, englobant la portion Candes-St-Martin - Cuffy. Cela correspond à une hausse de 8%

par rapport à l'année précédente. A titre de comparaison, l'enquête de fréquentation et de retombées économiques de 2022, recensait 1 040 998 cyclistes dans la région Centre-Val de Loire et 805 873 dans les Pays de la Loire. Toutefois, nous n'avons pas trouvé de données comparatives sur l'année 2025 pour la région des Pays de la Loire.

Il convient toutefois de préciser que les compteurs installés présentent le nombre de passages et non pas le nombre de cyclistes. Cela signifie qu'un cycliste passant plusieurs fois devant le compteur sera comptabilisé autant de fois qu'il passe devant ce dernier. Par ailleurs, comme le précise ce chargé de mission pour Anjou Tourisme, les compteurs ne différencient pas le profil des usagers : "il y a des compteurs qui sont installés sur l'itinéraire qui nous permettent d'extrapoler une fréquentation touristique de l'itinéraire. D'extrapoler pourquoi ? Parce que les compteurs ne permettent pas de différencier les usagers du quotidien, les excursionnistes et les touristes" [entretien 3].

Les acteurs interrogés font également état de cette augmentation de fréquentation. Ce chargé de mission communication et numérique pour Mission Val de Loire déclare : "On sait que la fréquentation de la Loire à vélo est très importante. J'ai plus les chiffres en tête, mais on est à plusieurs millions, enfin on est au moins à 1 million voire plus d'1 million, je crois, par an. [...] Elle est dans les 3 premières en fréquentation à l'échelle de la France" [entretien 5]. Un autre déclare même : "La Loire à Vélo c'est la première ou deuxième véloroute de France en termes de fréquentation. Elles se battent entre la Loire à Vélo et la Vélodyssée. Mais on est sur une fréquentation qui est très importante" [entretien 7].

Si ces affirmations ne peuvent être confirmées en raison d'un manque de données permettant de comparer la fréquentation cyclable des grands itinéraires en France, la Loire à Vélo peut néanmoins être mise en perspective avec certains itinéraires comme la Vélodyssée (EV1), la Vélomaritime (EV4), la ViaRhôna (EV17) ou encore le Canal des 2 Mers à Vélo (V80). En effet, le Réseau Vélo et marche a établi un tableau comparatif d'études réalisées entre 2021 et 2023 sur ces véloroutes et eurovéloroutes, selon la méthode EVA-VELO (figure 38).

ITINÉRAIRES / DESTINATIONS	ANNÉE D'ÉTUDE	NOMBRE KM ITINÉRAIRES ÉTUDIÉS	TAUX DE TOURISTES	DÉPENSE DES TOURISTES EN SÉJOUR € /JOUR / PERS.	DÉPENSE DES ITINÉRANTS €/JOUR/PERS.	RETOMBÉE NIV. II */AN	RETOMBÉE NIV. II * RATIO €/KM/AN
Bretagne	2023	2 700	22 %	49 €	55 €	91,4 M€	44 700 €
Grand Est	2022	2 486	26 %	69 €	71 €	53,8 M€	48 900 €
Normandie	2023	1 731	39 %	70 €	69 €	45,3 M€	28 200 €
La Vélodyssée [EV1]	2023	1 275	55 %	56 €	59 €	124,6 M€	97 800 €
La Vélomaritime [EV4]	2021 à 2023	1 456	51 %	62 €	60 €	47,7 M€	32 800 €
ViaRhôna [EV17]	2022	815	19 %	74 €**	70 €**	43 M€	53 000 €
La Véloscénie [V40]	2023	548	9 %	56 €	68 €	17,4 M€	31 800 €
La Vélo Francette [V43]	2023	622	40 %	56 €	66 €	21,3 M€	34 300 €
La Voie Bleue [V50]	2022	716	40 %	70 €	68 €	21,4 M€	29 900 €
Le Canal des 2 mers à vélo [V80]	2023	787	52 %	56 €	83 €	64,2 M€	81 500 €
La Loire à vélo [tronçon de l'EV6]	2022	845	55 %	69 €	66 €	54,5 M€	64 500 €

* *Retombées économiques de niveau II : dépenses générées par les cyclistes sur les seuls km parcourus sur l'itinéraire et quel que soit le poids du vélo dans le choix de la destination.*
** *Dépenses retraitées par Réseau vélo et marche.*

Source : études de fréquentation et de retombées économiques menées par Indiggo-Symetris pour le compte des itinéraires ou destinations.

Figure 38 : Tableau comparatif des études menées sur plusieurs véloroutes entre 2021 et 2023 par Inddigo et Symetris.

Source : Dossier Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires, Réseau Vélo et marche, juin 2026

Nous pouvons ainsi voir que le tronçon de la Loire à Vélo intégré à l'Eurovéloroute 6, soit 845 km, présente un taux de touristes de 55% en 2022, soit égal à celui de la Vélodyssée, dont le tracé étudié est de 1275 km en 2023, et est supérieur à celui de la ViaRhôna (19% en 2022 pour 815 km étudiés) ou encore du Canal des 2 Mers à Vélo (52% en 2023 sur 787 km).

Ces données ne permettent toutefois pas d'établir un classement de fréquentation entre ces grandes véloroutes, étant donné que l'analyse porte sur le taux de touristes et non sur le nombre de personnes recensées. Ces dernières montrent cependant que la Loire à Vélo figure parmi les itinéraires majeurs du tourisme à vélo Français, tant par la proportion de touristes qu'elle accueille que par son poids économique important.

Cet intérêt pour la Loire à Vélo qui se traduit par une augmentation continue de sa fréquentation, est aussi perçu par d'autres acteurs interrogés. Ce chargé de mission communication et numérique pour Mission Val de Loire nous fait part de sa propre

expérience : “La Loire à vélo, il commence à y avoir du monde. [...] Moi, je l'ai fait en 2014. Je suis repassé dessus en 2020, quand j'ai fait la Vélo Francette, entre Angers et Saumur. Et là, je l'ai refait cette année, je vois l'augmentation. À chaque fois, je vois qu'il y a de plus en plus de trafic, des gens avec des sacoches.” [entretien 4].

Cet autre intervenant évoque également une variation de la fréquentation de la Loire à Vélo. La période estivale, de juin à septembre, semble ainsi la plus fréquentée selon lui : “On a des périodes de fréquentation très très fortes effectivement entre mi-juin et mi-septembre. On arrive même à dire voilà, la période juin-septembre — juin, juillet, août, septembre — on a un pic de fréquentation.” [entretien 7].

Effectivement, si l’on compare ces affirmations avec les données des compteurs de la Loire à Vélo en Région Centre-Val de Loire (Rapport d'observation compteurs vélo, CRT Centre-Val de Loire, 2026), nous pouvons constater une augmentation de la fréquentation dès le mois d’avril (environ 100 000 passages mensuels), un plateau entre mai et juillet (qui oscille entre 170 000 et 210 000 passages environ), puis un pic de fréquentation au mois d’août (environ 260 000 passages, sur l’année la plus fréquentée à ce mois). La fréquentation diminue considérablement dès le mois de septembre, jusqu’à atteindre environ 135 000 passages, puis continue de baisser jusqu’en novembre (30 000 passages environ). Par conséquent, les données de ces trois dernières années, font davantage état d’une fréquentation marquée sur la période mai-août, avec un pic sur le mois d’août. Par ailleurs, ce graphique (figure 39) nous permet également de démontrer que la hausse de fréquentation n’est pas un phénomène ponctuel, mais qu'elle s’inscrit bien dans une dynamique durable, car visible sur plusieurs années.

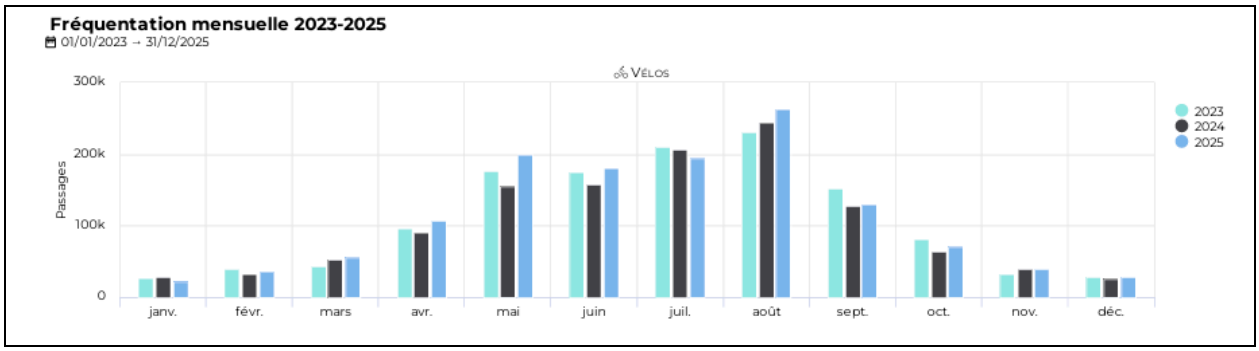


Figure 39 : Fréquentation mensuelle de la Loire à Vélo entre 2023 et 2025 en Région Centre-Val de Loire.

Source : Rapport d'observation compteurs vélo, CRT Centre-Val de Loire, 2026

Si les données nous montrent une augmentation croissante de la fréquentation de la Loire à Vélo, celle-ci ne semble toutefois pas se répartir de manière homogène le long de l'itinéraire. En effet, les cartes de fréquentation de 2015 et 2022 publiées dans les enquêtes de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo sur ces mêmes années, permettent de constater que les niveaux de fréquentation varient selon les secteurs (figures 40 et 41).

Ainsi, nous pouvons remarquer qu'en 2015, les zones les plus fréquentées concernent les villes majeures de l'itinéraire, telles que Nantes, Angers, Saumur, Tours, Blois et Orléans, avec une fréquentation de plus de 60 000 cyclistes. En 2022, cette concentration de fréquentation varie légèrement. Les zones comptabilisant le plus grand nombre de cyclistes sont Nantes, Angers, Tours et Orléans, avec plus de 100 000 passages. Le périmètre Saumurois apparaît moins fréquenté, avec un nombre de cyclistes se situant entre 20 000 et 50 000. Le tronçon entre Tours et Orléans, semble avoir aussi diminué en termes de fréquentation, avec un nombre de cyclistes allant de 50 000 à 100 000. Il serait ainsi intéressant d'avoir des données plus récentes afin de caractériser cette différence de fréquentation.

Ainsi, ces cartes de fréquentation permettent d'analyser la manière dont cette dynamique évolue selon les secteurs et au fil des années. Par conséquent, la fréquentation ne doit pas être considérée comme un phénomène homogène sur la Loire à Vélo, mais plutôt comme une dynamique évolutive.



Figure 40 : Carte de fréquentation de l'itinéraire de la Loire à Vélo en 2015.

Source : Enquêtes de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo de 2015.

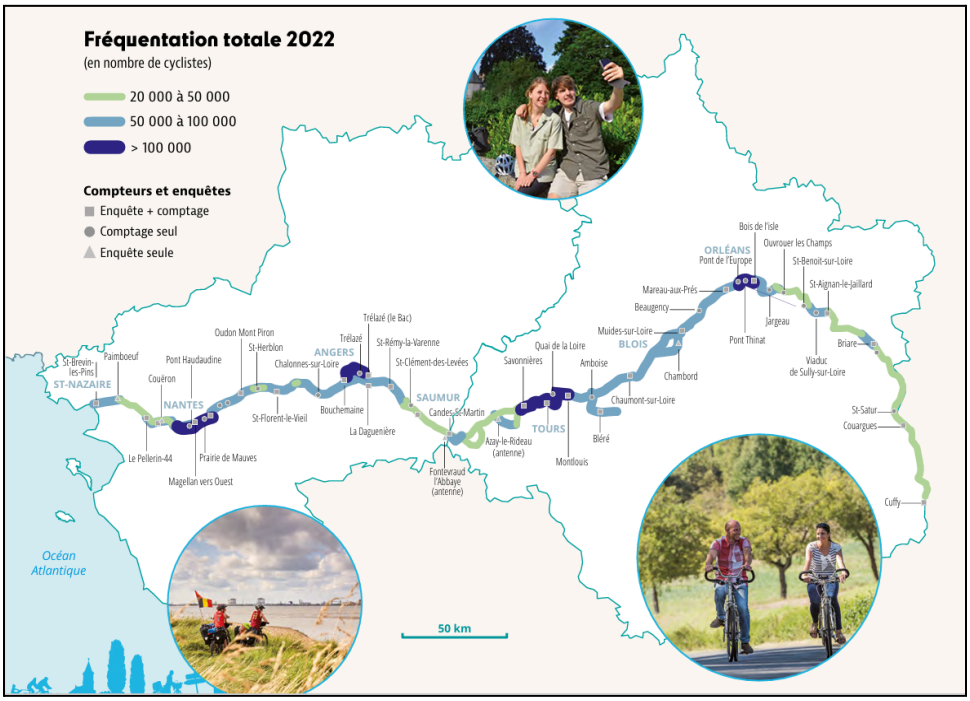
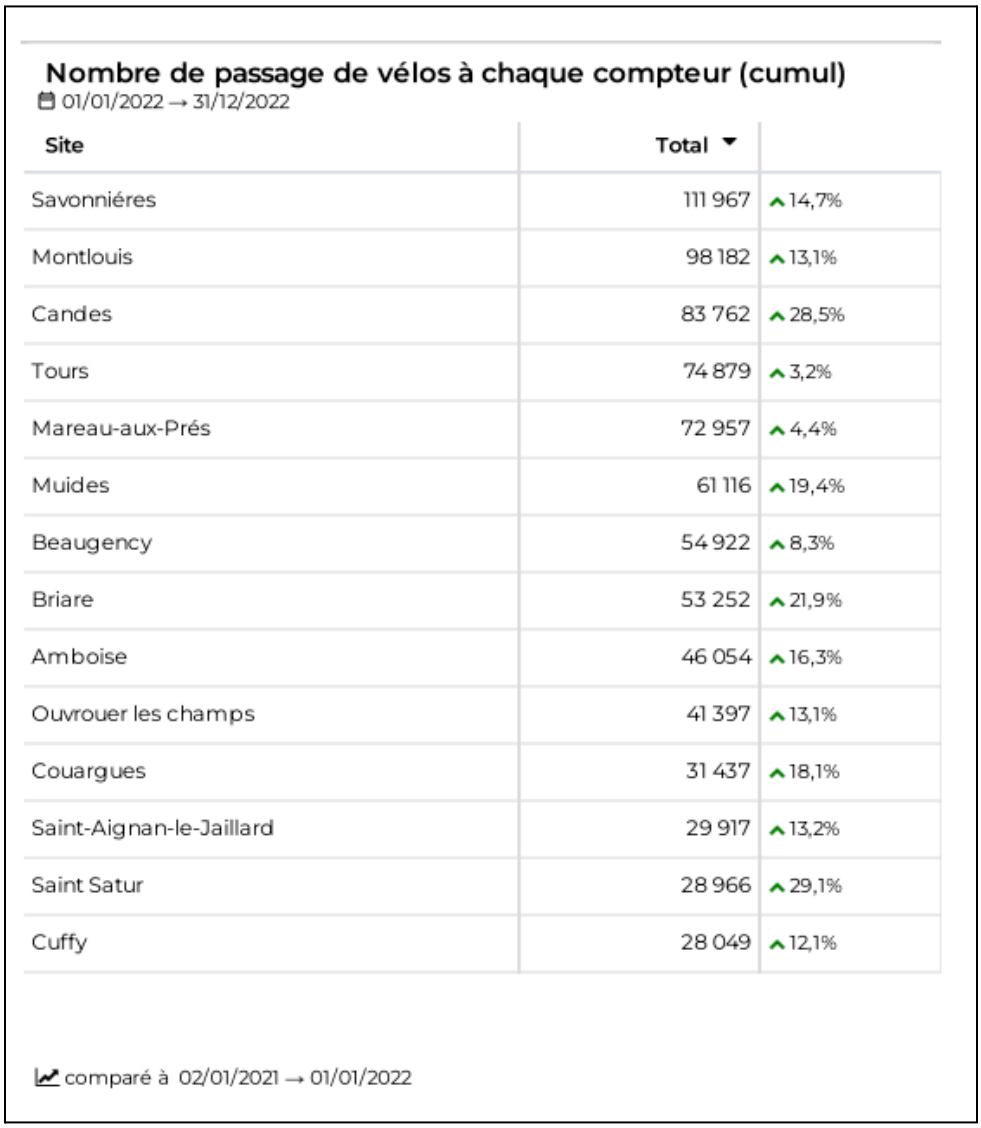


Figure 41 : Carte de fréquentation de l'itinéraire de la Loire à Vélo en 2022.

Source : Enquêtes de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo de 2022.

A partir de ce contexte, notre zone géographique d'étude, située entre Saumur et Blois semble particulièrement intéressante à analyser. En effet, cette portion se situe au milieu de secteurs tels que Angers, Tours et Orléans, qui ont des niveaux de fréquentation important. Afin de caractériser cette dynamique de fréquentation sur notre secteur de recherches, nous allons, entre autres, nous baser sur 6 compteurs sur les 20 au total que possède la Région Centre-Val de Loire, qui sont les suivants : Candes, Savonnières, Quai de la Loire, Montlouis, Amboise et Bléré. Voici ci-dessous le tableau recensant tous les compteurs de la Région sur les années 2022 et 2025 (figures 42 et 43) :



Nombre de passage de vélos à chaque compteur (cumul)

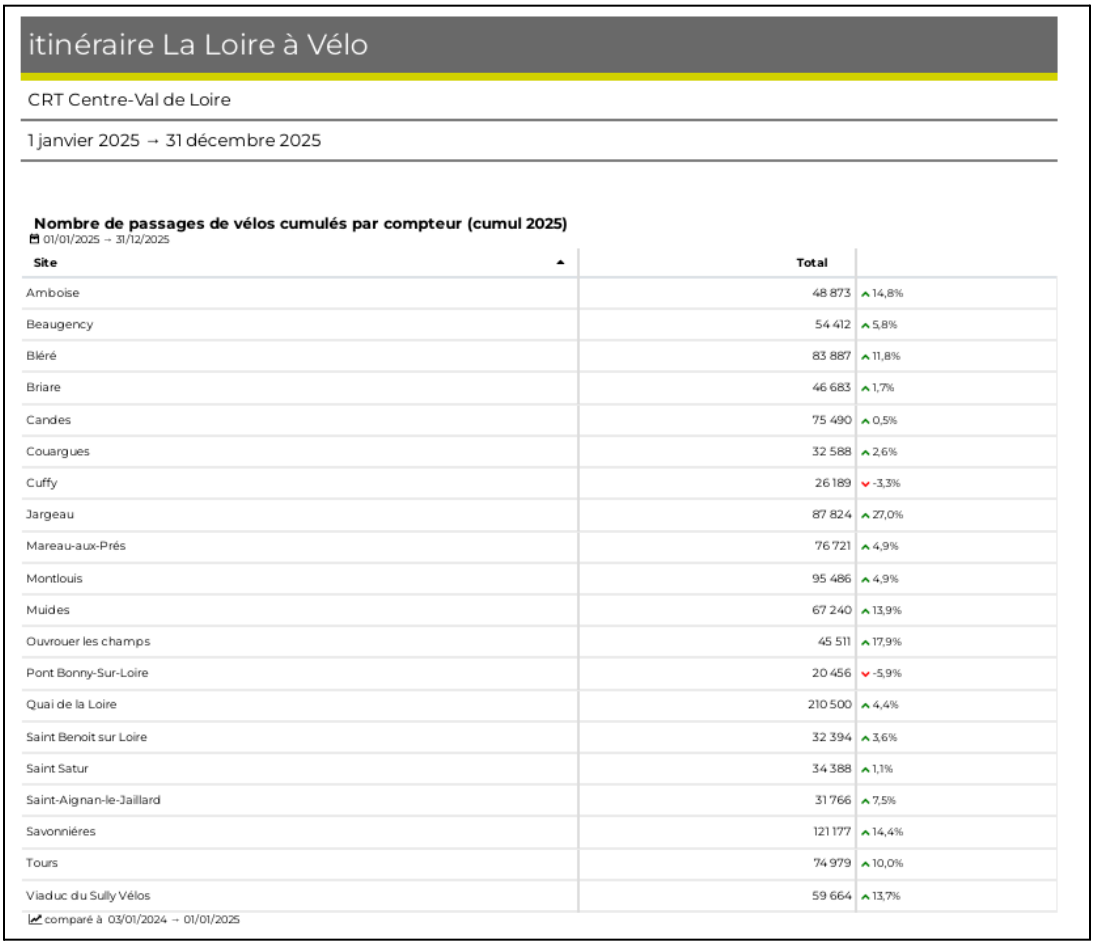
01/01/2022 → 31/12/2022

Site	Total	
Savonniéres	111 967	↑ 14,7%
Montlouis	98 182	↑ 13,1%
Candes	83 762	↑ 28,5%
Tours	74 879	↑ 3,2%
Mareau-aux-Prés	72 957	↑ 4,4%
Muides	61 116	↑ 19,4%
Beaugency	54 922	↑ 8,3%
Briare	53 252	↑ 21,9%
Amboise	46 054	↑ 16,3%
Ouvrouer les champs	41 397	↑ 13,1%
Couargues	31 437	↑ 18,1%
Saint-Aignan-le-Jaillard	29 917	↑ 13,2%
Saint Satur	28 966	↑ 29,1%
Cuffy	28 049	↑ 12,1%

comparé à 02/01/2021 → 01/01/2022

Figure 42 : Nombre de passage de vélos à chaque compteur (cumul 2022)

Source : Rapport d'observation compteurs vélo, CRT Centre-Val de Loire, 2022



itinéraire La Loire à Vélo

CRT Centre-Val de Loire

1 janvier 2025 → 31 décembre 2025

Nombre de passages de vélos cumulés par compteur (cumul 2025)

01/01/2025 → 31/12/2025

Site	Total	
Amboise	48 873	↑ 14,8%
Beaugency	54 412	↑ 5,8%
Bléré	83 887	↑ 11,8%
Briare	46 683	↑ 1,7%
Candes	75 490	↑ 0,5%
Couargues	32 588	↑ 2,6%
Cuffy	26 189	↓ -3,3%
Jargeau	87 824	↑ 27,0%
Mareau-aux-Prés	76 721	↑ 4,9%
Montlouis	95 486	↑ 4,9%
Muides	67 240	↑ 13,9%
Ouvrouer les champs	45 511	↑ 17,9%
Pont Bonny-Sur-Loire	20 456	↓ -5,9%
Quai de la Loire	210 500	↑ 4,4%
Saint Benoit sur Loire	32 394	↑ 3,6%
Saint Satur	34 388	↑ 1,1%
Saint-Aignan-le-Jaillard	31 766	↑ 7,5%
Savonnières	121 177	↑ 14,4%
Tours	74 979	↑ 10,0%
Viaduc du Sully Vélos	59 664	↑ 13,7%

comparé à 03/01/2024 → 01/01/2025

Figure 43 : Nombre de passage de vélos cumulé par compteurs (cumul 2025)

Source : Rapport d'observation compteurs vélo, CRT Centre-Val de Loire, 2026

Compteurs	2022	2025	Evolution
Amboise	46 054	48 873	+ 6,1%
Bléré	/	83 887	/
Candes-Saint-Martin	83 762	75 490	- 9,9%
Montlouis	98 182	95 486	- 2,7%
Quai de la Loire	/	210 500	/
Savonnières	111 967	121 177	+ 8,2%

Figure 44 : Tableau comparatif de la fréquentation des compteurs sur la portion Saumur - Blois en 2022 et 2025.

Sources : Rapport d'observation compteurs vélo, CRT Centre-Val de Loire, 2022 et Rapport d'observation compteurs vélo, CRT Centre-Val de Loire, 2026

Si certains compteurs n'ont pas de données sur l'année 2022, tels que Bléré ou Quai de la Loire, c'est parce qu'ils ont été installés après cette date (figure 44).

Ainsi, entre 2022 et 2025, certains compteurs voient leur fréquentation augmenter, tandis que d'autres diminuent. A Candes-Saint-Martin, le compteur situé au début de notre zone de recherche comptabilise 83 762 passages en 2022, contre 75 490 en 2022, soit une baisse de 9,9%. Cela rejoint la baisse de fréquentation observée précédemment dans le secteur de Saumur. C'est également le cas à Montlouis, où une légère baisse de fréquentation est remarquée (98 182 en 2022 puis 95 486 en 2025, soit une diminution de 2,7%).

Au contraire, certains secteurs voient leur fréquentation augmenter. C'est notamment le cas à Savonnières, situé à proximité de Tours, qui enregistre une hausse de 8,2% passant son nombre de vélos de 111 967 en 2022 à 121 177 en 2025. Il en va de même pour le compteur d'Amboise qui voit son nombre de vélos passer de 46 054 en 2022 à 48 873 en 2025, donc une hausse de 6,1%.

En 2025, le compteur de Bléré (83 887) et tout particulièrement celui de Quai de la Loire (210 500) recensent une fréquentation importante de vélos. Toutefois, nous ne disposons pas de données de fréquentation comparables pour ces deux compteurs sur les années précédentes. Par conséquent, nous ne pouvons pas établir de tendances sur ces zones.

Ces données peuvent ainsi être mises en perspective avec les propos tenus par un consultant pour Inddigo qui identifie l'axe "Angers-Tours" et plus largement "Blois-Angers" comme "un gros spot de la Loire à Vélo" en précisant qu'il s'agit d'une zone où se concentre "les plus fortes fréquentations" car "c'est le secteur des châteaux entre Angers, Tours, Blois." [entretien 7].

Les cartes de fréquentation de 2015 et 2022 semblent également confirmer une fréquentation plus importante dans ces secteurs plus touristiques. Les zones géographiques autour des châteaux de la Loire apparaissent ainsi davantage

fréquentés que d'autres portions de l'itinéraire. Toutefois, ce secteur des châteaux de la Loire n'est pas fréquenté de manière égale. Effectivement, la Touraine semble la zone la plus fréquentée de ces châteaux de la Loire.

Cet attrait pour les sites touristiques tels que les châteaux, peut également être mis en parallèle avec les réponses obtenues à notre questionnaire. En outre, parmi les 230 répondants, 72,2% d'entre eux déclarent pratiquer au moins une autre activité en dehors du vélo, notamment des visites de châteaux, villes et musées. Ces résultats montrent ainsi que la découverte des territoires et de son patrimoine font partie intégrante de la pratique du cyclotourisme sur la Loire à Vélo. Cela peut ainsi contribuer à expliquer l'attractivité de certains secteurs comme celle des châteaux de la Loire.

Par ailleurs, cette fréquentation est également observée par ce chargé de mission communication et numérique pour Mission Val de Loire, qui souligne que "[certains] sites [...] sont extrêmement fréquentés" en mentionnant notamment Chambord, qu'il considère comme étant "le site le plus fréquenté sur le périmètre Val de Loire UNESCO" avec "plus d'1 million ou 1 500 000 par an de fréquentation". [entretien 5].

Ainsi, toutes ces données mettent en évidence une progression importante du volume de fréquentation de la Loire à Vélo, ainsi que de sa typologie d'usagers, témoignant de l'attractivité de cet itinéraire. Il est néanmoins important de souligner que la fréquentation de la Loire à Vélo n'est pas installée de manière homogène, et que les niveaux de fréquentation varient selon les secteurs et les années.

ii. Un constat partagé dans les environnements attenants à la Loire à Vélo.

Comme évoqué précédemment, la Loire à vélo et plus particulièrement notre secteur d'étude, possède certaines spécificités. En effet, une portion de cette véloroute est inscrite au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, s'étendant de Chalonnes-sur-Loire (près d'Angers) à Sully-sur-Loire (entre Orléans et Gien), soit sur environ 280 km. Par ailleurs, la Loire à Vélo traverse plusieurs espaces naturels dont le Parc Naturel

Régional Loire-Anjou-Touraine (PNR LAT) situé entre Angers et Tours et s'étendant sur plus de 270 000 hectares.



Figure 1 : Itinéraire de la Loire à Vélo

Source : La Loire à Vélo, Guide à l'usage des professionnels, 2013

Cette hausse de fréquentation de la Loire à Vélo est également observée dans les milieux naturels traversés par cette dernière.

Dans le PNR LAT, Thibault Meurgey, le directeur de ce parc constate ainsi "une surfréquentation touristique de la Loire, surtout depuis la fin du Covid" (De Grandmaison, 2023).

Cette observation est également évoquée par cette chargée de mission Natura 2000 dans ce même PNR. Elle déclare : "le Covid a entraîné un essor des activités de pleine nature et un besoin de déconnexion" et observe que "beaucoup de personnes [...] partent seules, en autonomie, sur des itinérances douces". [entretien 12]. Ces propos rejoignent ainsi le constat d'une fréquentation plus importante des espaces naturels,

notamment depuis la période post-Covid, et d'un développement de pratiques de plein air et itinérantes.

iii. Une fréquentation qui dépasse le seul usage touristique.

Il serait trompeur de penser que la fréquentation de la Loire à Vélo soit uniquement liée aux cyclotouristes qui la parcourent. En effet, d'autres usagers empruntent également cette véloroute, sans que ce soit nécessairement à des fins touristiques. L'enquête de fréquentation et de retombées économiques réalisée en 2022 par Inddigo et Symétris distingue les "touristes", c'est-à-dire des personnes dormant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal avant ou après la pratique, des "excursionnistes", ceux qui dorment chez eux avant et après la pratique. Parmi ces derniers, l'enquête différencie les excursionnistes de loisirs, utilitaires et sportifs (figure 45).

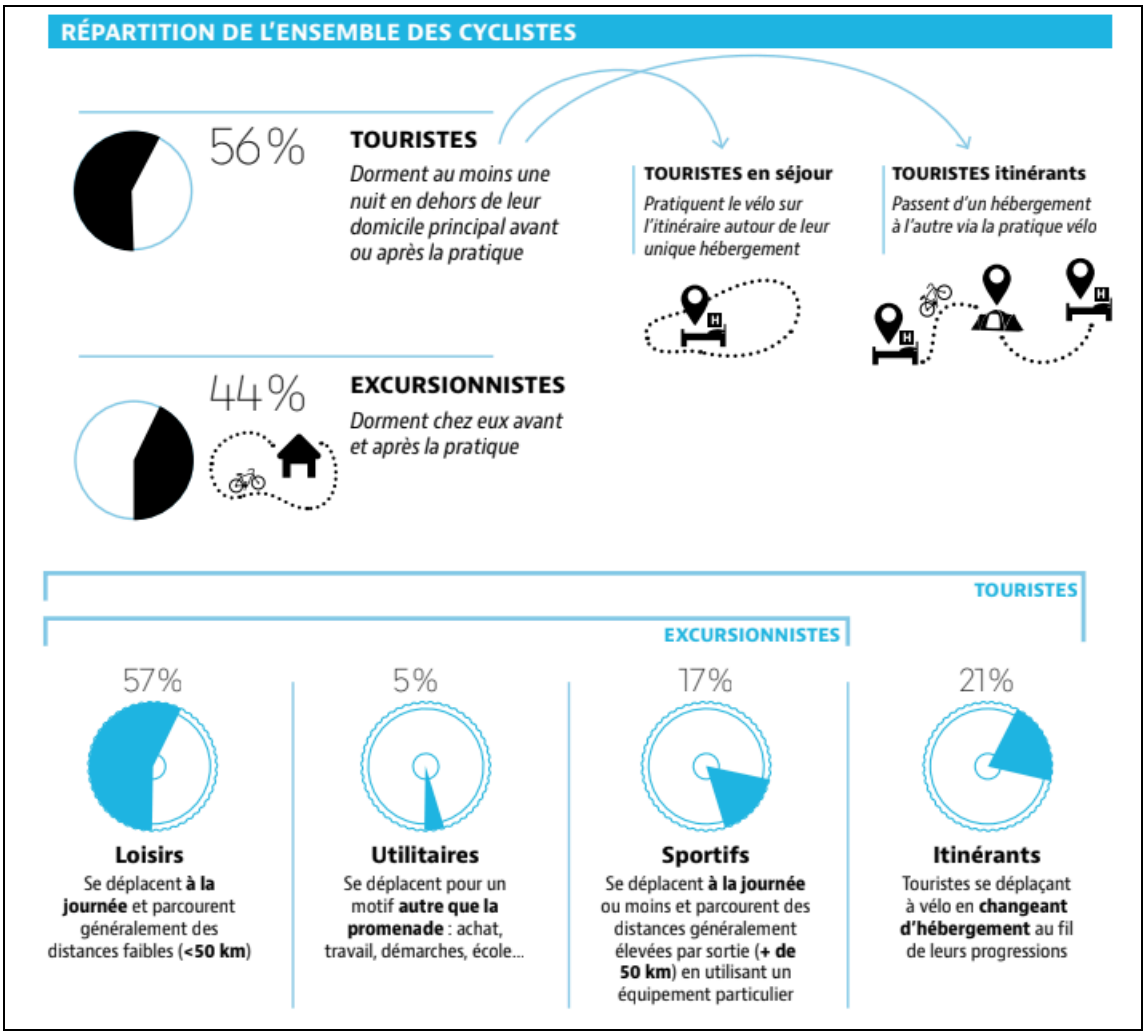


Figure 45 : Capture d'écran de l'enquête de fréquentation et de retombées économiques, 2022, représentant la répartition de l'ensemble des cyclistes parcourant la Loire à Vélo.

Source : Enquête de fréquentation et de retombées économiques, 2022

Dans cette partie, nous faisons le choix de considérer les "touristes" ainsi que les "excursionnistes de loisirs et sportifs" comme des usagers de la Loire à Vélo à des fins touristiques, même si leurs motivations peuvent potentiellement dépasser ce seul cadre. Nous considérons donc uniquement les "excursionnistes utilitaires" tels que définis dans l'enquête, comme des personnes fréquentant la Loire à Vélo dans le cadre de déplacements non touristiques tels que des déplacements liés au travail, aux achats, aux démarches ou encore à l'école.

Par conséquent, cette dernière nous révèle que parmi les 1,8 millions de cyclistes qui ont fréquenté la Loire à Vélo en 2022, 5% d'entre eux le font dans le cadre de l'utilitaire (déplacement domicile-travail par exemple). Même si ce pourcentage reste faible, il témoigne toutefois de la diversité des usages de l'itinéraire. Cette observation est également évoquée par un consultant en Territoires, Aménagement et Mobilités : "'on a de plus en plus de secteurs de la Loire à Vélo qui servent aussi pour le domicile-travail, l'utilitaire, le vélo du quotidien qui s'est beaucoup développé, et on a certaines portions qui étaient purement de tourisme et de loisirs et qui sont devenues aussi utilitaires. Donc là aussi, on a importé plus de monde" [entretien 7].

La diversité de ces usages utilitaires, ne semblent pas se limiter à la Loire à Vélo. Plusieurs territoires comme le département de la Manche ou de l'Isère mettent également en avant des aménagements répondant à une multitude d'usagers : loisirs, familles, sportifs, itinérants ainsi qu'aux déplacements utilitaires (Réseau vélo et marche, 2026).

Ces exemples peuvent ainsi montrer que les véloroutes peuvent dépasser leur simple usage touristique, en devenant des outils de déplacement quotidien et utilitaires. La Loire à Vélo semble ainsi s'inscrire dans cette dynamique.

Par conséquent, nous pouvons constater que le développement du cyclotourisme en France se traduit, sur la Loire à Vélo, par une augmentation de fréquentation de l'itinéraire, au fil des années, parfois même, au-delà du seul usage touristique. Ce constat est unanime, mais il est important de rappeler le caractère hétérogène de ces niveaux de fréquentation, avec des variations selon les mois et les secteurs étudiés. Face à ce constat, nous allons à présent nous intéresser à la manière dont les différents acteurs perçoivent ces niveaux de fréquentation.

c. Des avis divergents concernant la fréquentation.

Face à ce constat partagé d'une progression de la fréquentation de la Loire à Vélo, il nous a semblé intéressant d'interroger les acteurs sur leur perception de cette

augmentation. En effet, si une croissance de fréquentation de la Loire à Vélo est observée, la question de la capacité d'accueil de l'itinéraire, ainsi que des espaces qu'il traverse se pose également. Nous avons donc demandé aux différentes personnes rencontrées, comment elles percevaient cette fréquentation de la Loire à Vélo. Leurs réponses font apparaître deux avis distincts. Certains estiment que cette fréquentation actuelle est largement acceptable, tandis que d'autres sont davantage préoccupés et identifient certains secteurs qui doivent faire face à une certaine pression touristique.

i. Une fréquentation importante oui, mais pas de quoi parler de surfréquentation.

Dans un premier temps, certains acteurs estiment que le niveau de fréquentation actuel de la Loire à Vélo n'est pas sujet à des préoccupations particulières, ni synonyme de surfréquentation.

C'est par exemple le cas de ce chargé de mission pour Anjou Tourisme. Même s'il affirme que "la Loire à Vélo a une forte notoriété" et reconnaît la présence "de secteurs où la fréquentation est plus importante", il y a pour lui une absence de surfréquentation en Anjou : "il n'y a pas de problématique de surfréquentation ou de congestion en certains points. Il n'y a pas d'embouteillage pour la Loire à Vélo en tout cas en Anjou." Il estime que les flux sont répartis le long du fleuve et au long de la saison : "ce sont des flux qui sont quand même assez dilués le long du fleuve, répartis dans des temps différents sur la saison. Je suis pas sûr qu'il y ait une limite de capacité de charge atteinte." [entretien 3]

Ces propos sont également partagés par ce consultant pour Expervia : "La Loire à Vélo en tant que tel, on parle de quelque chose qui est beaucoup plus diffus, on parle de quelques dizaines, quelques centaines de passages par jour d'itinérants. Plus après, les excursionnistes à la journée." en précisant que "c'est un des gros avantages du tourisme à vélo, c'est que c'est du tourisme local et qui est plutôt diffus" et qu'il "n'y a pas de grosse concentration de touristes". Il compare également la fréquentation de la Loire à Vélo avec des villes comme Annecy ou Chambéry qui, selon lui, doivent faire

face à bien plus de fréquentation : “à Chambéry, sur la voie verte, on peut avoir des pics à 3 000 passages. À Annecy, il peut y avoir 8 000 passages par jour. Là, ça commence à faire du monde”. [entretien 4]. Ce dernier nuance toutefois son propos concernant les agglomérations traversées par l’itinéraire, qui représenterait des points plus sensibles en termes de fréquentation. Il explique : “ce n'est pas des trucs qui sont extrêmement forts en termes de trafic, mis à part les proximités d'agglomérations où il y a du monde”. Il prend notamment l’exemple de la ville d’Angers en disant “forcément que tu auras du monde, si tu descends le long de la Maine, tu vas avoir du monde. Mais c'est les locaux. C'est les gens d'Angers”. [entretien 4]. La Loire à Vélo ne serait donc que très peu fréquentée en termes de passage par jour comparé à d’autres villes.

Par ailleurs, pour lui, les infrastructures (sentiers) de la Loire à Vélo ne sont pas un frein à cette fréquentation et supportent largement cette affluence en expliquant : ”en termes d'infrastructure, on n'est pas bloqué. D'ici à ce que les pistes cyclables au fin fond de la brousse soient trop petites parce qu'il y a trop de cyclistes itinérants, non, il y a vraiment du mou”, mais voit plutôt une difficulté des infrastructures hôtelières à suivre le rythme de cette fréquentation : “ce qui peut être bloquant, ça peut être l'infrastructure hôtelière, où en pleine saison, on est déjà sur un secteur qui est très touristique avec les châteaux de la Loire. Et quand on rajoute la clientèle cyclotouriste, ça peut poser problème”. [entretien 4]. Pour ce représentant de la région Centre, c’est plutôt l’offre de services à destination des usagers qui pose davantage problème face à cette fréquentation, car toilettes et points d’eau potable sont manquants. [entretien 6]. Mais pour ce dernier, la Loire à Vélo ne fait pas du tout face à de la surfréquentation. Il reconnaît toutefois qu’il y a du monde et ne pas avoir imaginé un tel succès de fréquentation et confirme la nécessité de savoir la gérer. Néanmoins, il explique paradoxalement vouloir augmenter cette fréquentation en voulant notamment développer l’itinéraire de la Loire à Vélo sur les rives opposées pour répondre à la volonté des communes de faire passer l’itinéraire sur leurs territoires. [entretien 6].

Pour cette gérante d’une chambre d’hôtes à Savonnières, c’est le même avis : “J'en ai quand même beaucoup qui passent vraiment devant la maison. Après, de là à dire que

c'est du surtourisme, franchement j'ai pas l'impression", et n'a pas le "sentiment [d'être] envahie par les vélos" [entretien 11].

Enfin, ce chargé de mission communication et numérique pour Mission Val de Loire, ne perçoit pas non plus une surfréquentation sur la Loire à Vélo : "je ne crois pas qu'il y ait une surfréquentation, notamment sur La Loire à Vélo". Il confirme ne pas avoir "entendu parler de surfréquentation de La Loire à vélo, y compris dans les périodes pleines entre, on va dire, entre mai et septembre" [entretien 5].

D'autre part, de nombreuses autres boucles et variantes de la Loire à Vélo diviseraient naturellement la fréquentation pour ce référent éducation : "aujourd'hui il y a un réseau cyclable, un maillage assez important qui dilue encore plus la fréquentation cyclotouristique". Il fait néanmoins état de "sections [qui] sont toujours plus fréquentées que d'autres" en justifiant cela par le fait "[que les véloroutes soient] plus accessibles, parce qu'il y a des points d'intérêt patrimoniaux ou autres". Il poursuit : "ça c'est propre à tous les itinéraires". Il conclut sur cet avis : "aujourd'hui la Loire à Vélo supporte largement sa fréquentation." [entretien 3].
Ainsi, ces différents témoignages montrent tous une observation de la fréquentation, mais pour ces acteurs, la fréquentation de la Loire à Vélo ne revêt pas un caractère de surtourisme, comme le résume l'un des intervenants : "Pour l'instant, je ne vois pas de problème prégnant via cette fréquentation" [entretien 4].

Chez certains, la fréquentation est même perçue de manière positive, comme l'affirme la gérante de chambre d'hôtes : "heureusement que [...] ces aménagements ont atteint leurs objectifs parce que sinon ce serait dommage, et puis ce serait de l'argent de gaspillé, [donc] je trouve que c'est plutôt positif" [entretien 11].

Par conséquent, tous admettent une fréquentation importante de la Loire à Vélo, avec des pics de fréquentation sur certains secteurs touristiques prisés, tels que les châteaux de la Loire, mais cette fréquentation est davantage perçue positivement chez ces acteurs et témoigne de la réussite de l'itinéraire de la Loire à Vélo.

ii. Un itinéraire surfréquenté.

Un des acteurs interrogé porte, quant à lui, un regard plus critique sur cette fréquentation de la Loire à Vélo et estime que le niveau de fréquentation nécessite que l'on s'y interroge.

Comme les autres acteurs, il atteste "[d']une fréquentation qui est très importante [de la Loire à vélo]" [entretien 7], mais contrairement aux autres discours, il conteste l'idée d'une fréquentation diffuse dans le temps et l'espace de la Loire à Vélo : "Je suis pas du tout d'accord. On a des périodes de fréquentation très très fortes effectivement entre mi-juin et mi-septembre. On a un pic de fréquentation" [entretien 7]. Il considère que la fréquentation est "trop importante" et que "certains secteurs sont vraiment en surtourisme". Il prend notamment l'exemple "du secteur des châteaux entre Angers, Tours, Blois", et plus précisément la portion "Tours-Saumur [...] qui subit à certains endroits des effets du surtourisme". Il clarifie néanmoins que la surfréquentation ne peut pas être uniquement déterminée à partir du nombre de personnes fréquentant l'itinéraire : "Le seuil, pour moi, ce n'est pas un chiffre", mais que d'autres facteurs doivent également être pris en compte : "Pour moi, c'est le seuil de dérangement, de dysfonctionnement, [...] de la faune", en précisant que "c'est toujours une notion de "par rapport à quoi ?". Pour lui, le vélo "n'est plus sur un tourisme de niche" et ajoute "aujourd'hui, on est sur un tourisme de masse à vélo sur la Loire à Vélo [...] on a vraiment des effets de surfréquentation ou de tourisme de masse, c'est très clair. C'est ce qu'on dit nous dans notre audit".

Par ailleurs, au cours de l'entretien, il nous fait part de son étonnement quant à l'ampleur du développement de la fréquentation de la Loire à Vélo. Il nous confie : "on ne s'imaginait absolument pas qu'on allait faire 3 ou 4 millions de cyclistes par an. Pas du tout". [entretien 7]. Il convient toutefois de nuancer ces chiffres, en précisant que la fréquentation de la Loire à Vélo n'a pas atteint les 3 ou 4 millions comme évoqué. En effet, les données de l'enquête de fréquentation de 2022 recensent une fréquentation de 1,8 millions de cyclistes.

Quel constat peut-on faire ? La Loire à Vélo fait-elle face à une situation de surfréquentation ou de surtourisme ? Ou supporte-t-elle sa fréquentation actuelle ? Les différents témoignages recueillis ne nous permettent pas d'apporter de réponse précise à cette question.

Par ailleurs, il n'existe pas, à notre connaissance, de données scientifiques à ce sujet, nous permettant de déterminer un seuil de surfréquentation sur la Loire à Vélo. De plus, comme le souligne la note d'intention qui vise à fournir des outils pour tendre vers une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les PNR, la fréquentation doit également être mise en relation avec divers facteurs tels que la capacité de résilience des sites, l'existence de points de concentration de visiteurs, les périodes de fréquentation, les activités pratiquées et le comportements des homo sapiens (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024). Par conséquent, les effets d'une fréquentation importante peuvent varier selon les espaces et les conditions de fréquentation.

Par ailleurs, certains acteurs indiquent ne pas disposer de connaissances suffisantes concernant les niveaux de fréquentation de la Loire à Vélo, notamment sur les sites dont ils ont la charge. Cela rend ainsi plus difficile leur positionnement quant à une éventuelle situation de surfréquentation. Cette animatrice Natura 2000 admet : "Pour ma part, [...] je n'ai pas d'information spécifique sur la fréquentation". Elle reconnaît ne pas savoir où trouver l'information : "Je ne sais même pas où trouver l'information sur la fréquentation de mon site : combien de personnes passent dans le 37, où elles s'arrêtent, etc. Il y a probablement des études, mais nous avons très peu de visibilité là-dessus." [entretien 8].

Ainsi, les données et témoignages récoltés, ne nous permettent pas de qualifier la fréquentation de la Loire à vélo comme une situation de surfréquentation. Toutefois, cela permet de mettre en évidence une fréquentation importante et croissante sur l'itinéraire, pouvant affecter certains secteurs traversés. Dans cette deuxième partie, nous nous intéressons donc aux différents impacts sur les milieux naturels, associés à cette fréquentation importante.

L’analyse de la fréquentation met alors en lumière une dynamique de développement de la pratique du vélo et du cyclotourisme en France à l’échelle nationale, qui se retrouve également sur la Loire à Vélo. Cette évolution se traduit par une augmentation importante de la fréquentation de l’itinéraire, mais variable temporellement et spatialement. Par ailleurs, plusieurs facteurs tels que le Covid-19 et l’essor du vélo à assistance électrique (VAE) ont pu contribuer au développement d’activités de plein air ainsi que de la pratique du cyclotourisme. Cette hausse de fréquentation est également visible dans les espaces environnants de la Loire à Vélo, notamment au sein du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine.

Tous les éléments recueillis, témoignages et données, convergent pour constater une fréquentation en augmentation de la Loire à Vélo et des espaces qui la traversent. Toutefois les acteurs ne s’accordent pas à dire que l’itinéraire de la Loire à Vélo soit en possible situation de surfréquentation ou de surtourisme. Certains considèrent que la fréquentation reste acceptable, tandis que d’autres identifient certaines zones qui doivent faire face à une pression trop importante. Il n’y a donc pas de consensus clair sur la qualification de cette fréquentation. Nous pouvons notamment expliquer cela par le fait qu’elle ne peut pas simplement être définie à partir du nombre de personnes fréquentant l’itinéraire. Effectivement, plusieurs paramètres doivent également être pris en compte tels que la capacité de résilience des sites, la concentration et le comportement des visiteurs, ou encore les périodes de fréquentation.

Ainsi, après avoir étudié l’évolution de la fréquentation de la Loire à Vélo afin d’identifier si celle-ci augmentait, nous allons maintenant essayer de comprendre les effets de celle-ci sur les milieux traversés, tant sur le plan de la biodiversité que des infrastructures.

2.2. Des impacts négatifs sur le milieu naturel

Dans cette deuxième partie, nous nous intéressons aux impacts négatifs de la fréquentation touristique sur le milieu naturel. La vallée de la Loire et le lit de la Loire sont des espaces naturels classés Natura 2000 et Parc Naturel Régional afin de

protéger la faune et la flore que l'on y trouve. Paradoxalement, cette classification convoitée est source d'un afflux de touristes de plus en plus nombreux (Servain et Voisin, 2023). Nous avons étudié les impacts sur le biotope (partie non-vivante de l'écosystème) et sur la biocénose (partie vivante de l'écosystème) de la Loire, en cherchant à connaître les causes de ces impacts. Nos différentes lectures et entretiens avec des professionnels nous ont apporté des éléments de réponse concernant les aménagements des itinéraires, leur usage ou encore le comportement des touristes.

a. Les impacts sur le biotope

i. Liés à l'aménagement de l'itinéraire

De nombreux impacts observés sur le biotope sont liés à l'aménagement de l'itinéraire de la Loire à Vélo. En effet, certains aménagements de pistes cyclables favorisent le ruissellement et donc l'érosion. Nos entretiens avec des représentants de Natura 2000 nous ont appris que cela est dû à l'imperméabilisation des sols. Comme nous l'indique une animatrice Natura 2000 du département de l'Indre et Loire, cela est particulièrement dérangeant dans les zones humides, car cela "fait donc des grandes surfaces de sol qui ont changé de nature" [entretien 8]. Une autre animatrice Natura 2000 de la région, explique avoir eu "quelques problématiques liées à l'utilisation du stabilisé sur la Loire à Vélo. Cela favorisait le ruissellement sur certaines zones" [entretien 9]. L'enrobé et le stabilisé sont deux types de revêtements utilisés sur la Loire à Vélo, et sur la plupart des pistes cyclables. L'article "Pour nos voies vertes, un revêtement en enrobé ou en stabilisé ?" parut sur le site internet Velooise, explique leur différence. L'enrobé est "l'équivalent de ce que l'on retrouve sur toutes les routes de france, du bitume ou équivalent, c'est à dire des matériaux issus de produits pétroliers et des résidus des centres d'incinération de déchets (le mâchefer), chauffés à haute température et déposés sur le sol. Un matériel inerte." (Roch, 2024). Tandis que le stabilisé est "un revêtement à base de différents sables et concassés qui sont collés et pressés ensemble. C'est perméable (l'eau de pluie peut traverser parfois), ça plaît bien aux architectes des Bâtiments de France, ça semble plus écologique et plus naturel que

l’enrobé” (Roch, 2024). Nous pouvons observer la différence sur les photos ci-dessous (figure 46)

Enrobé	Stabilisé
	

Figure 46 - Différence entre l’enrobé et le stabilisé

Source : “Pour nos voies vertes, un revêtement en enrobé ou en stabilisé ?”, 2024

Ainsi, on constate que le stabilisé semble en effet moins néfaste pour l’environnement car il est perméable, donc moins de ruissellement et d’érosion. Cependant, l’auteur indique que plusieurs études ont démontré l’inverse : l’enrobé serait plus écologique car ce n’est pas un matériau polluant. Il est également plus économique car sa pérennité est supérieure aux autres revêtements, et plus inclusif car il permet de circuler par tout temps et toute saison, et par plus de types de véhicules, permettant notamment l’accès aux personnes à mobilité réduite (Roch 2024). Un autre entretien avec un représentant de la région Centre Val de Loire nous a appris que l’enrobé était davantage utilisé car il s’intègre mieux aux paysages, d’un point de vue esthétique et qu’il est plus facile d’entretien [entretien 6], malgré qu’il soit perçu comme moins bon pour la préservation de l'environnement.

Ces questions de revêtements sont donc complexes. Il y a d’un côté le stabilisé, une solution perméable, réduisant les risques d’érosion mais moins pérenne donc plus

coûteuse en entretien. Et de l'autre l'enrobé, une solution qui accélérerait l'érosion mais dont le matériau serait moins néfaste, une solution qui est également moins coûteuse et plus agréable pour les cyclistes.

ii. Liés à la pression d'usage

Les impacts sur le biotope sont dûs également à la pression d'usage des itinéraires. Le passage très fréquent des différents usagers (cyclistes, marcheurs, chevaux, etc.) contribue lui aussi à l'érosion des sols, surtout lors du pic de fréquentation en été car de nombreux de visiteurs sont concentrés sur une courte période. D'après le guide "Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les Parcs naturels régionaux" paru en 2024, l'augmentation de la fréquentation de la Loire à Vélo crée plus de pression sur l'environnement, ce qui engendre une accélération de la détérioration des milieux. Notre entretien avec un consultant du bureau d'études Inddigo nous a également confirmé cette conséquence en indiquant que "Tours-Saumur, est un secteur qui subit à certains endroits des effets du surtourisme et on a des dégradations du revêtement. On a des dégradations des plages" [entretien 7]. Il semble donc que la fréquentation élevée de la Loire à Vélo à pour conséquence l'affaiblissement du biotope.

iii. Lié au matériel

Enfin, ces impacts sur le biotope de la Loire à Vélo sont également liés au matériel utilisé par les touristes. Un article intitulé "Microplastiques : les randonneurs polluent la nature sans le savoir… à cause de leurs chaussures", paru en 2025 dans Ouest France, fait part des résultats d'une étude menée dans deux lacs de l'État de New York. Celle-ci montre que la présence de microplastiques dans l'eau était due aux randonneurs (les traces les plus importantes étant été trouvées près des chemins de randonnées). Ainsi, ce sont les équipements des randonneurs qui génèrent les microplastiques, par des frottements entre vêtements, sacs, bâtons, etc. Nous n'avons pas trouvé d'études similaires sur la pollution par microplastiques qui aurait été menée

sur la Loire, mais nous pouvons déduire que les équipements des cyclistes sont tout aussi nocifs, notamment avec les pneus des vélos.

Par ailleurs, nos recherches se sont également tournées vers la question des vélos à assistance électrique, qui est souvent revenue lors de nos entretiens. Comme expliqué précédemment, leur utilisation a fortement augmenté ces dernières années. Les hébergeurs interrogés, un gérant de camping et une gérante de chambres d'hôtes, ont en effet remarqué une forte hausse des voyageurs en VAE depuis le confinement, et que cette démocratisation a rendu le cyclotourisme bien plus accessible [entretiens 2 et 11]. Cependant, cette augmentation n'est pas sans conséquences pour le milieu naturel. En effet, selon le consultant pour Indiggo, les VAE ont des "effets de freinage" et "des effets d'accélération" différents des vélos classiques car ils sont plus lourds et plus puissants. Ils n'ont donc "plus du tout le même comportement sur les revêtements et notamment sur certains milieux fragiles" [entretien 7]. Ces vélos ont notamment un fort impact sur les revêtements en stabilisés, car ils créent des "effets de ravinement" [entretien 7] dans les côtes en sable compacté. Nous pouvons donc constater que l'essor des vélos à assistance électrique ne s'est pas accompagné d'une réflexion sur leur conséquence sur les milieux naturels. Ainsi, le matériel des cyclotouristes contribue bien aux impacts sur le biotope.

Il est important de noter que les bords de Loire sont déjà fragilisés de part les inondations, comme nous l'a indiqué un représentant de la région Centre-Val de Loire [entretien 6], et un consultant pour un bureau d'études [entretien 7]. Ce dernier nous précise que cela est dû aux "marnages très différents" de la Loire, qui est très haute en hiver et très basse en été. Elle "a donc des hauteurs d'eau très différentes et elle a des berges qui sont assez fragilisées" [entretien 7]. Ainsi, les événements naturels sont également à l'origine de l'érosion des berges, mais dont les dégâts sont amplifiés par l'activité humaine, comme présenté dans cette partie.

b. Les impacts sur la biocénose (vivant)

Le milieu ligérien abrite de nombreuses espèces animales et végétales. Une vidéo réalisée par Parc Naturel Loire-Anjou-Touraine explique que le fleuve permet la

coexistence de milieux naturels différents. Ainsi, on peut retrouver de nombreuses zones humides, des prairies ou des forêts en plus du fleuve en lui-même. La Loire et ses abords sont, grâce à cette variété d'écosystème, les zones ayant le plus de biodiversité dans le département du Maine et Loire. En effet, on y retrouve de nombreuses espèces animales, qu'elles soient aquatiques ou volatiles, mais également une flore extrêmement fournie (Saudubois, 2024). Ainsi, nous nous sommes intéressées aux impacts de la fréquentation de la Loire à Vélo sur la faune et la flore.

iv. L'aménagement du paysage au profit de l'expérience touristique

Les paysages de la Loire à Vélo sont protégés par leur classement Natura 2000 et Ramsar ainsi que le Parc Naturel Régional. Cependant, ils sont parfois aménagés au profit de l'expérience touristique. De façon générale, un article de l'Office Français de la Biodiversité indique que la construction d'infrastructures touristiques comme des routes ou des bases de loisirs a pour conséquences la séparation voir dans certains cas la destruction de l'habitat d'animaux ou de plantes. Ces constructions mettent alors en danger des espèces parfois déjà fragiles (Office Français de la Biodiversité, 2021).

Pour illustrer ce propos plus spécifiquement, nous pouvons prendre l'exemple de la ripisylve, un sujet soulevé par deux animatrices Natura 2000 lors de nos entretiens. Les ripisylves sont des boisements alluviaux, constitués de plusieurs strates [entretien 9]. Sur la Loire, on les retrouve notamment du côté de Saumur, on y trouve "des chênes, des saules ou encore des peupliers noirs", qui sont "protégés à l'échelle européenne" [entretien 8]. Cette représentante de Natura 2000 souligne que "À l'échelle des autres grands fleuves européens, ces boisements ont largement disparu, alors qu'ils jouent un rôle important sur le plan écologique, notamment comme corridors, au niveau de l'écosystème, pour apporter de l'ombre sur la Loire ou encore filtrer la qualité de l'eau" [entretien 8]. Ces boisements protégés sont donc essentiels à la biodiversité et font partie intégrante du paysage de la Loire. Cependant, les boisements alluviaux ont fortement diminué car à certains endroits, les touristes n'ont plus vue sur la Loire. Ainsi, le tourisme impacte les paysages de la Loire. Nous verrons plus en détails cette

confrontation entre professionnels du tourisme et acteurs environnementaux lors de la vérification de notre troisième hypothèse.

v. Le dérangement par le bruit et la présence

La faune et la flore des bords de Loire est très sensible au bruit et à la présence humaine. Plusieurs exemples de ce type de dérangement nous sont parvenus de part nos recherches.

Un exemple fréquent sont les nombreuses espèces d'oiseaux venant se reproduire sur les bancs sableux de la Loire qui se découvrent au printemps. C'est le cas des sternes qui migrent chaque année depuis l'Afrique. La sterne est une espèce sensible, qui est susceptible de quitter son nid au moindre dérangement, tel que la présence d'humains (Saudubois, 2024). Or, la période de reproduction est la même que le début de la période de tourisme, entraînant donc des dérangements.

De plus, le tracé de la Loire à vélo traverse de nombreuses zones sensibles, notamment une portion troglodytique du côté de Saumur comme nous l'a souligné un chargé de mission d'aménagements, d'entretiens et développement des services pour Anjou Tourisme lors d'un entretien. En effet, la présence humaine dans ce type de milieu peut être dérangeante pour les chiroptères (chauves-souris) qui s'y trouvent.

Enfin, la biocénose de la Loire souffre le plus de la fréquentation lors du pic de la saison estivale. Cependant un consultant pour Inddigo nous a fait remarquer durant un entretien qu'il y a sur la Loire à Vélo "des itinéraires utilitaires qui ont ramené d'autres mondes à d'autres horaires, et quelquefois des horaires assez tardifs" [entretien 7]. C'est-à-dire que les cyclistes les empruntent tous les jours pour se rendre au travail. Cela engendre "un dérangement de la faune de façon différente dans ces espaces-là" [entretien 7], car en hiver les usagers rentrent de nuit et utilisent les lumières de leurs vélos, ce qui peut être très dérangeant pour les espèces nocturnes de ces milieux, notamment les phares des VAE, qui sont des lumières très puissantes. L'article "Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires" paru en 2026 souligne lui aussi

que les territoires créent de plus en plus de tracés hybrides afin de promouvoir le déplacement à vélo : “un même itinéraire peut servir le week-end à des sorties loisirs ou sportives, et en semaine à des déplacements domicile-travail” (Réseau vélo et marche, 2026). L’article précise néanmoins que l’image de destination vélo d’un territoire ne suffit pas à démontrer son engagement face aux enjeux climatiques. En effet, des mesures adjacentes, telles que la gestion des flux touristiques ou la sensibilisation dans les espaces traversés doivent aussi être appliquées afin de protéger la biodiversité (Réseau vélo et marche, 2026).

Ces différents exemples nous montrent qu’une fréquentation importante de la Loire à Vélo a un impact sur la biocénose de part la présence et le bruit des touristes.

iii. Le piétinement et la sortie des tracés

Le piétinement par les usagers et la sortie des tracés sont des dérangements qui sont beaucoup revenus lors de nos recherches. Afin de protéger les espèces sensibles des bords de Loire, les tracés sont délimités et certaines zones sont interdites de passage. Le dérangement le plus impactant survient donc lorsque les cyclistes sortent des pistes. Ce comportement n’est pas observé par toutes les personnes interrogées en entretien. En effet, un consultant pour Expervia, nous indique que “la divagation est relativement limitée” [entretien 4] pour les cyclistes, car ils sont souvent encombrés de sacoches et ne cherchent pas à s’éloigner des chemins larges, sauf pour bivouaquer. Le bivouac est un sujet important, souvent ressorti de nos recherches. D’autres entretiens soulignent cependant que ce n’est pas l’unique raison faisant sortir les cyclistes des pistes. Un consultant pour un autre bureau d’études, Indiggo, souligne que sur des zones normalement inaccessibles, il y a “des secteurs qui sont trop piétinés, trop roulés, trop accédés” [entretien 7]. Selon lui, cela est dû en partie à l’influence des réseaux sociaux et du géotagging[10] qui incitent les touristes à sortir des sentiers pour trouver le spot parfait. Entre Tours et Saumur, il y a également beaucoup d'observations de dégradations des plages, dûes aux cyclistes qui traversent des espaces naturels avec

[10] Associer des coordonnées géographiques à une image postée sur les réseaux sociaux.

leurs vélos pour y accéder et se baigner [entretien 7]. Ces sorties de sentiers ont des conséquences importantes sur le milieu naturel. Le piétinement met en danger de nombreuses espèces telles que les œufs de sternes sur les plages ou les terriers de castors sur les bords de Loire, souvent confondus avec de simples branchages, comme nous l'explique une représentante de Natura 2000 [entretien 9].

Comme évoqué précédemment, le bivouac est une source importante de ce type de dérangement. En effet, presque toutes les personnes interrogées lors de nos recherches nous ont indiqué que le bivouac était de plus en plus pratiqué sur la Loire à Vélo, aussi bien les acteurs de protection de l'environnement que les consultants en bureaux d'étude, ainsi qu'un acteur du tourisme de la région. Une animatrice Natura 2000 explique que "même s'il existe des campings aménagés, certaines personnes bivouaquent spontanément sur certains secteurs" [entretien 8]. Un représentant du PNR Loire-Anjou-Touraine nuance que la pratique en elle-même n'est pas si négative, que cela dépend des endroits et des périodes [entretien 1]. Les conséquences sur la biocénose sont néanmoins bien réelles, car la période de reproduction des sternes correspondant à la période touristique. Des nichées sont piétinées sur les grèves, et les oiseaux peuvent même abandonner leur nid lorsqu'ils sont dérangés par la présence humaine [entretien 1]. La réglementation du bivouac sur la Loire à Vélo n'est pas très claire pour les touristes. Une représentante de Natura 2000 nous précise : "Sur les sites gérés par le Conservatoire, nous n'autorisons pas le bivouac, car il peut être dérangeant pour la faune et la flore pendant la période estivale" [entretien 8]. Malgré cela, beaucoup de voyageurs ne se renseignent pas en amont sur les zones autorisées ou interdites et les panneaux signalant les aires de protection ne sont pas suffisants pour éviter des incivilités et protéger ces espèces qui se reproduisent en nombre dans la vallée de la Loire (Saudubois, 2024). D'après le consultant pour Indiggo, "les activités de pleine nature se démocratisent énormément" [entretien 7], ce qui correspond à l'augmentation de la pratique du bivouac. Selon lui, elle est également liée aux fortes chaleurs de plus en plus fréquentes. Il y a une "problématique cette année de chaleur, qui fait que les gens évitent les campings qui sont complètement bondés" [entretien 7], cherchant ainsi la fraîcheur naturelle. Cette vague de nouveaux bivouaqueurs augmentent les dérangements car ils n'ont pas connaissance des bonnes pratiques,

comme le souligne une animatrice Natura 2000 : “Même lorsqu’on part en itinérance, il existe des consignes simples de sécurité, sur la manière de bien s’équiper ou sur les comportements à adopter. Certaines personnes partent vraiment sans préparation, sans forcément connaître ce qu’il faut faire ou ne pas faire, y compris pour leur propre sécurité.” [entretien 12].

La question de piétinement se manifeste également avec les activités nautiques de la Loire. Celles-ci ne sont pas en lien direct avec le cyclotourisme, mais d’après les professionnels interrogés, beaucoup de cyclotouristes profitent de ces activités lors de leur séjour, surtout lors de l’été 2026, ayant connu de fortes chaleurs. On constate également que 7,8% des répondants à notre questionnaire ont déclaré pratiquer des activités nautiques. La baignade est interdite dans la Loire, en partie pour cette raison, mais tout comme pour le bivouac, le panneautage ne permet pas toujours de réguler les infractions efficacement. De plus, les usagers “ne connaissent pas forcément les secteurs concernés, car toutes les zones ne sont pas signalées” [entretien 9], explique une animatrice Natura 2000. Les activités de canoë-kayak posent également problème car les touristes font des arrêts sur les îles, ce qui provoque des dérangements pour la faune et la flore qui s’y trouvent. Les loueurs de bâteaux informent leur clients des zones interdites, mais encore une fois, cela ne suffit pas toujours [entretien 7]. Le piétinement et le traînage des embarcations sur les plages sont donc également nocifs pour les sternes. Les activités nautiques peuvent aussi déranger les poissons présents dans le fleuve (Office Français de la Biodiversité, 2021). Interrogée sur ce sujet, une représentante de Natura 2000 nous explique qu’il est difficile de réglementer ce genre d’activités annexes de par la multitudes d’acteurs [entretien 8]. Parmi d’autres activités qui impactent le milieu, il y a “les montgolfières, qui s'arrêtent parfois n'importe où, ou avec les stands de 4x4 qui viennent récupérer leurs clients” [entretien 8]. Ainsi, “c'est surtout le cumul de toutes ces activités qui est mal géré et qui pose problème” [entretien 8] car il est difficile de mettre en place une réglementation cohérente.

Le dérangement causé par les piétinements des touristes, surtout lorsqu’ils s’égarent des sentiers est renforcé par le bivouac et les activités annexes de la Loire à Vélo, qui

se développent de plus en plus, rendant la réglementation difficile à mettre en place et à appliquer.

iv. La pollution

La biocénose des bords de Loire est également impactée par la pollution causée par les cyclotouristes. “La surfréquentation des sites naturels [...] perturbe la faune, endommage la flore, augmente le risque de dépôt de déchets”, de plus, “ce phénomène entraîne une altération de l'écosystème, une diminution de la biodiversité” (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024). Le dépôt de déchets sur la Loire à Vélo reste moindre, car les touristes sont en général respectueux de l’environnement et repartent avec leur poubelles, selon un représentant de la région Centre Val de Loire, “les cyclistes sont plus sensibles à l'environnement que les autres”. Cependant, la pollution est tout de même quelquefois observée, notamment sur les zones de bivouac, comme a pû l’observer une animatrice Natura 2000 : “Il y a aussi souvent des déchets associés” et des “problèmes liés aux toilettes et le bivouac” [entretien 8]. Cette pollution peut aussi être expliquée par un manque de poubelles à certains endroits du parcours, comme nous l’a fait remarquer un consultant pour Indiggo. Ainsi, ce manque de poubelles sur les aires d’arrêts, que nous détaillerons ultérieurement, incite les cyclotouristes à abandonner leurs déchets.

v. Des risques existants

Les impacts sur la faune et la flore ne sont pas uniquement liés à la fréquentation touristique. Le risque d’incendie, par exemple, n’a cessé d’augmenter ces dernières années. En effet, “Le réchauffement climatique, évalué actuellement à 1,1 °C sur la dernière décennie, engendre déjà divers phénomènes tels que des incendies, des sécheresses, des températures élevées” (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024). Comme nous avons pu le constater avec les épisodes caniculaires et les incendies survenus lors de la saison 2026, le risque d’incendie sur la Loire à Vélo est bien une

réalité. La surfréquentation, dont l'un des facteurs est d'ailleurs la recherche de fraîcheur dans ces zones boisées, ne fait qu'augmenter ce risque. D'après un consultant Inddigo, "il y a une vraie problématique qui va arriver ou du moins qui arrive déjà : les aspects de sécheresse et en même temps les aspects de forte fréquentation en plein été" [entretien 7]. Les risques déjà existants pour la biodiversité sont donc augmentés par la forte fréquentation estivale de la Loire à Vélo.

Les impacts négatifs sur le milieu naturel causés par l'activité touristique ont de réels impacts sur l'écosystème de la Loire, une animatrice Natura 2000 explique : "on finit par avoir un écosystème fluvial, qui n'est plus fonctionnel, parce qu'un écosystème fluvial, le fleuve marche avec sa végétation autour, il crée sa végétation, il marche avec sa végétation, et c'est ça qui le rend fonctionnel. Si on n'a pas de végétation autour d'un cours d'eau, eh bien, il est considéré comme non fonctionnel, il va s'échauffer, il n'y aura pas d'abri pour les poissons, ou tout ce qui est alentour, il est dysfonctionnel" [entretien 9]. Ainsi, maîtriser les flux touristiques et la réglementation des espaces naturels est un enjeux majeur pour la Loire à Vélo.

2.3. Synthèse et vérification de l'hypothèse

Suite à nos recherches et aux informations recueillies, notre deuxième hypothèse : "Une hausse de la fréquentation sur les itinéraires cyclables peut avoir des conséquences négatives sur certaines portions de la LAV et les zones naturelles environnantes" semble être confirmée. La question de la surfréquentation sur la Loire à Vélo reste en débat selon les sources interrogées, mais il est certain que le nombre de visiteurs est en hausse, en concordance avec la tendance du cyclotourisme qui ne cesse de croître depuis quelques années maintenant. De plus, nos recherches ont montré que l'activité touristique a en effet des conséquences négatives sur les milieux naturels ligériens de par les aménagements entrepris ou les dérangements causés. Le cyclotourisme reste bien sûr un mode de tourisme bien plus doux que les autres, mais

ses impacts ne sont pas à négliger, surtout lorsqu'ils peuvent être évités, comme nous le verrons avec notre dernière hypothèse.

Hypothèse 3 : Les objectifs des acteurs du tourisme de renforcer l'attractivité de la Loire à Vélo peuvent être en décalage avec les engagements environnementaux qu'ils mettent en avant

Nous allons désormais nous pencher sur notre troisième et dernière hypothèse qui s'intitule : **Les objectifs des acteurs du tourisme de renforcer l'attractivité de la Loire à Vélo peuvent être en décalage avec les engagements environnementaux qu'ils mettent en avant.**

Par cette hypothèse, nous dressons dans un premier temps un portrait de l'aspect économique de la Loire à vélo et de son impact en termes de retombées économiques et de développement des territoires traversés.

Nous nous interrogerons aussi sur la manière dont la Loire à Vélo doit faire face à la compétitivité d'autres véloroutes et tâcherons d'identifier les moyens mis en œuvre pour conserver sa place parmi les itinéraires les plus fréquentés.

Par ailleurs, face aux retombées économiques générées, nous nous questionnerons sur la prise en compte de l'environnement par les différents acteurs. Ainsi, nous chercherons à savoir dans cette partie quels engagements et mesures sont adoptés par ces derniers à différentes échelles. Enfin, nous chercherons à démontrer s'il existe une dissonance entre discours et actions liée à ces objectifs divergents.

3.1. La Loire à Vélo comme enjeu de développement territorial et économique

Comme nous l'avons vu dans l'hypothèse précédente, la Loire à Vélo est un itinéraire très fréquenté voire surfréquenté d'après certaines sources. Ainsi, cette fréquentation est synonyme de développement pour les territoires traversés. Dans un premier temps, nous nous concentrons sur l'aspect économique du projet qui permet d'importantes retombées économiques et qui, de ce fait, intéresse de nouvelles communes. Enfin,

dans un second temps, nous nous attarderons sur les aménagements et nouvelles infrastructures qui ont pour objectif de maintenir l'itinéraire à un niveau compétitif par rapport aux autres véloroutes.

a. L'économie touristique de la Loire à vélo

i. Des retombées qui rendent légitime le projet

La Loire à Vélo, comme toutes les véloroutes françaises, engendre de fortes retombées économiques dans les territoires qu'elle traverse. Ainsi, en 2022, d'après l'article "Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires", les cyclotouristes réalisant une itinérance sur l'itinéraire ligérien dépensaient en moyenne 66€ par jour et par personne. Au total, sur une année, c'est 54,5 millions d'euros qui sont diffusés sur le territoire grâce à la Loire à Vélo (Réseau vélo et marche, 2026).

Cet impact économique se fait ressentir de diverses manières dans les territoires. D'un point de vue touristique, l'itinéraire, grâce à sa forte fréquentation a permis le développement de nouvelles activités connexes à la Loire à Vélo comme des hébergements, loueurs de bateaux et canoë ainsi que des restaurants (Servain et Voisin, 2023). La gérante d'une chambre d'hôtes en Indre et Loire nous confie que " je n'avais pas du tout mesuré l'impact de la Loire à Vélo" avant de nous préciser que "sur la période juin, juillet, août, septembre, je dois avoir au moins 40 % quand même de gens qui sont là dans le cadre de la Loire à vélo" [entretien 11]. Le président de la région Centre Val de Loire souligne également que la Loire à Vélo permet de redynamiser des villages en faisant revenir des commerces afin de satisfaire les besoins des touristes de passage. De plus, elle permet une augmentation du nombre de visiteurs dans des sites touristiques, notamment les châteaux parfois moins connus. (Huguet, 2026) D'une manière plus générale, la Loire à Vélo oblige les touristes à passer dans des endroits où ils ne seraient pas nécessairement allés. Ainsi un consultant pour Expervia nous confie que "L'avantage du touriste à vélo, lui, il passe forcément dans tous les trous entre les sites majeurs. Ça permet d'irriguer le territoire et d'apporter aussi des retombées économiques là où il n'y en a pas." [entretien 4]. Dans

cet objectif d'irriguer des territoires aujourd'hui peu touristiques, la région Centre s'affaire à développer l'attractivité des autres itinéraires cyclables de la région qui rejoignent différents points de la Loire à Vélo. Ainsi, le Centre-Val de Loire cherche à confirmer son image de destination de tourisme de nature et en particulier de cyclotourisme (Huguet, 2026). En Maine et Loire, la Loire à Vélo sert de porte d'entrée dans le territoire. Le chargé de mission d'aménagements, d'entretiens et développement des services pour Anjou Tourisme nous explique que "la Loire à Vélo sert aussi pour nous d'appui à la promotion de l'Anjou puisque c'est un produit touristique [...] Pour nous c'est vraiment un axe aussi de notoriété, de développement, de l'attractivité du territoire de la destination." [entretien 3].

Ces retombées économiques et l'engouement pour le cyclotourisme dans la région confirment parfaitement la légitimité du projet. Le représentant d'Anjou Tourisme nous le confirme : "ce [les retombées] qui permet aussi de légitimer l'investissement pour les collectivités sur les véloroutes, les voies vélo de manière générale." [entretien 3]. La gérante de chambre d'hôtes se réjouit de son côté que "tous ces aménagements ont atteint leurs objectifs parce que sinon ce serait dommage, et puis ce serait de l'argent de gaspillé." [entretien 11]. Le consultant Expervia le confirme : "c'est une grosse plus-value du touriste à vélo, c'est d'irriguer des territoires peu denses." [entretien 4]

ii. Une pression des élus concernant le tracé de la Loire à Vélo

Comme tout bon succès économique, la Loire à Vélo attire désormais les convoitises de nombreux maires alors que certains élus étaient pessimistes au début du projet et ne voulaient pas que l'itinéraire passe dans leur village [entretien 6]. En effet, aujourd'hui, l'attrait économique du projet suscite l'envie de beaucoup d'élus notamment pour la création de richesse et d'emplois dans les territoires. (PNR Loire Anjou Touraine, 2024). Cet appât du gain dans les collectivités, le consultant chez Indiggo l'a lui aussi remarqué, puisque d'après lui "les élus ont bien compris : "J'investis 1 €, au bout d'un an, un an et demi, j'ai 3 € qui tombent" [entretien 7].

Autour de l’itinéraire, de plus en plus de villages souhaitent faire en sorte que la véloroute passe en partie chez eux, au détriment de l’environnement, notamment de certaines zones sensibles. Le représentant de la région Centre nous confie qu’à l’époque de l’aménagement de la Loire à Vélo, certaines zones ont été évitées car il était très compliqué d’y passer et que cela aurait nécessité de lourds aménagements dans des zones sensibles comme le lit du fleuve [entretien 6]. Toutefois, les maires n’étant plus les mêmes qu’il y a 20 ans et voyant les bénéfices qu’apportent la véloroute au territoire, ils reviennent à la charge pour demander à modifier le tracé, ce qui est impossible à cause des contraintes environnementales qui sont toujours d’actualité [entretien 6]. Le consultant pour Inddigo, lui, nous confie : “ne nous leurrons pas, quand ça passe dans un coin super touristique, les maires veulent que ça passe” avant d'ajouter, en réexpliquant une conversation qu’il a déjà eu avec des élus, que “ «Monsieur le maire, vous savez là, c'est un peu chaud parce qu'il y a des marais, des zones humides [...].» Vous faites ce que vous pouvez, mais je veux que ça passe par-là.” [entretien 7]. Le représentant de la région Centre nous confirme lui aussi cette pression des élus locaux et nous parle même d’un lobby des villages étant sur l’autre rive que celle où passe la Loire à Vélo, ces derniers souhaitant que le tracé passe désormais chez eux. [entretien 6].

Cependant, il s’avère dans la majorité des cas que si la Loire à Vélo ne passe pas dans ces communes, c’est parce que cela est impossible pour des raisons environnementales. Mais, impuissants face aux lobbies des institutions, des aménagements sont tout de même réalisés au détriment de l’environnement pour amener la véloroute dans les communes le souhaitant absolument. Le consultant pour Indiggo reconnaît qu' “il y a eu des zones où on n'aurait peut-être pas dû passer et on l’a fait” avant de nous expliquer que “on a fait des trucs sur pilotis. Alors oui, c'est du bois, c'est du machin, on essaie, mais ça fait quand même passer du public sur des espaces... On dérange la faune” [entretien 7]. Par conséquent, cette pression politique des élus locaux engendre une pression encore plus grande sur un environnement déjà abîmé à cause de la fréquentation et des nuisances qui vont avec.

b. Rester compétitif face aux autres véloroutes

Dans le cadre de la Stratégie Nationale du Tourisme à Vélo menée par le Réseau vélo et marche, l'objectif est de faire de la France la première destination cyclable mondiale d'ici 2030 (Réseau vélo et marche, 2026). Dans ce contexte, de plus en plus de véloroutes se développent partout dans le pays afin de dynamiser des territoires et de devenir des destinations reconnues dans ce domaine. Ainsi, cela oblige les itinéraires cyclables déjà bien installés dans le monde du cyclotourisme à rester compétitifs face à cette nouvelle concurrence.

i. Des aménagements pensés pour répondre aux attentes des touristes, parfois au détriment de la nature

Dès le lancement de la Loire à Vélo, l'objectif de la région Centre-Val de Loire était de devenir la première destination française de tourisme à vélo (Savignac, 2012). Pour ce faire, en étant intégré à l'Eurovélo 6, le projet a bénéficié de l'expertise de pays européens bien plus avancés sur ces questions et a ainsi permis à la Loire à Vélo de devenir la référence nationale en termes de cyclotourisme (Savignac, 2012). Le projet s'est notamment illustré par la création du label Accueil Vélo dès 2004, puis largement diffusé dans tout le pays en 2012. Aujourd'hui encore, François Bonneau, le président de la Région souhaite conserver cette place de leader du cyclotourisme en développant toujours plus de boucles et d'itinéraires autour de la Loire à Vélo (Huguet, 2026).

Dans cet objectif d'être toujours plus attractif notamment face à de nouveaux arrivants sur le marché, de nombreux aménagements sont alors prévus dans les prochaines années. Le représentant de la région Centre nous admet en effet, que les infrastructures sont vieillissantes et auraient besoin d'une rénovation notamment pour faire face à une concurrence de plus en plus nombreuse et bien mieux équipée, étant des véloroutes beaucoup plus récentes [entretien 6].

Toujours dans le but de satisfaire les touristes et de répondre à leurs attentes, on observe à plusieurs endroits du parcours un retrait de la ripisylve, comme déjà évoqué précédemment. Ce recul de la ripisylve est en partie causé par le fait que les touristes s'attendent à voir le fleuve lorsqu'ils font la Loire à Vélo. Une animatrice Natura 2000 nous dit : " les gens font remarquer qu'il y a la Loire à Vélo mais qu'on ne voit pas la Loire" [entretien 8]. Une autre animatrice Natura 2000 nous confie : "on a une Loire à Vélo, oui, on fait du tourisme, on dit camping en bord de Loire, mais du coup, les touristes, ce qu'ils veulent, c'est voir la Loire." [entretien 9]. Ainsi, pour répondre à ces attentes, de nombreux campings et collectivités demandent la création d'ouvertures paysagères, "on coupe des arbres pour pouvoir voir la Loire" explique l'une des animatrices Natura 2000. [entretien 8]

ii. Une compétitivité chez les professionnels du tourisme

Cet objectif de rester attractif et d'avoir une avance sur la concurrence se fait également ressentir chez les professionnels du tourisme ce qui mène parfois à du greenwashing. L'utilisation de certains termes comme "zéro carbone" ou encore "durable" peut inciter un potentiel touriste à penser que le lieu est impliqué dans une démarche écologique alors que ce n'est pas le cas. Cela se voit aussi avec l'utilisation parfois excessive de photos de nature pour faire croire qu'un label ou que des actions en lien avec l'écologie sont mises en place (Jahnich, 2025). De fait, le référent éducation et valorisation de l'offre touristique du PNR Loire Anjou-Touraine nous signale avoir "vu des choses. On a vu du greenwashing." [entretien 1]. Selon lui, le problème vient notamment de la multiplication de labels : "il y a eu le florilège des labels, des écolabels, des marques en tout genre" et souligne le peu d'engagement environnemental réel : "il y en a qui cherchent un petit peu la course au label pour avoir le plus de labels écoresponsables possibles, et quand on va dans le fond, il n'y a pas grand-chose". [entretien 1]. D'après lui, les hébergeurs cherchent à se faire labelliser pour répondre à la mode de l'écotourisme qui se propage depuis la pandémie : "depuis l'après-Covid, il y a une espèce de truc autour de l'écotourisme". Il avoue également que "pour avoir son image de marque, effectivement, l'écotourisme, ça vend bien. Et voilà, il y a beaucoup de

marketing et, dans les faits, il y a assez peu de choses qui sont mises en place". [entretien 1]. On voit ainsi que l'écotourisme et, plus généralement, la cause environnementale sont principalement des atouts marketings utilisés en particulier par les hébergeurs pour convaincre une clientèle qui se soucie un peu plus de l'environnement aujourd'hui.

Tous ces éléments nous montrent que la Loire à Vélo est aujourd'hui un facteur essentiel dans le développement des territoires, plus ou moins touristiques, qu'elle traverse. Les retombées économiques qu'elle génère pour les collectivités sont telles que les acteurs sont prêts à tout pour qu'elle passe dans leur commune, parfois au détriment de l'environnement. De plus, face à une concurrence plus moderne, la Loire à Vélo se voit obligée de faire de nouveaux aménagements afin de rester compétitive sur un marché du cyclotourisme en pleine expansion.

Cependant, ces nouveaux itinéraires et aménagements peuvent être nuisibles pour l'environnement et d'autres acteurs, en particulier des hébergeurs, peuvent se servir de cet aspect environnemental pour attirer des clients.

3.2. Des engagements et mesures prises à différentes échelles pour limiter les impacts

De plus en plus conscients de l'impact du tourisme, en particulier de nature, sur l'environnement, les différents acteurs concernés s'appliquent à mettre en place certaines actions dans le but de diminuer ces impacts. Cependant, les acteurs n'ayant pas tous la même sensibilité écologique et les mêmes moyens, une forte disparité dans les actions instaurées par ces derniers peut se faire ressentir, ce qui ne les rend pas forcément efficaces.

c. Les professionnels du tourisme

Une analyse relative à la gestion de l'eau menée par la Direction Générale des Entreprise (DGE) en 2024 auprès des acteurs du secteur touristique, montre que

l’hébergement représente plus de la moitié de l’eau consommée par tous les acteurs du tourisme (59%). Afin de diminuer la consommation, plusieurs mesures sont préconisées telles que le suivi de la consommation pour pouvoir mieux la gérer, la sensibilisation du personnel et des clients ainsi que la récupération de l’eau de pluie par exemple.

Les deux hébergeurs que nous avons interrogés mettent chacun en place des actions en faveur de l’environnement. “Par rapport au petit-déjeuner, oui, j'essaie d'être locale et bio dans certaines choses [...] Le lait, le beurre, tout ça, ce sont des choses qui sont locales” nous confie la gérante de la chambre d’hôtes en Indre et Loire [entretien 11]. Le propriétaire du camping nous confirme également utiliser de nombreux produits locaux : “On a mis en place une épicerie avec des plats préparés locaux, des bocaux. [...] On propose aussi des produits laitiers d'un producteur situé à 3 km, du jus de pomme, des bières, du vin local... le plus local possible”. [entretien 2] Par ailleurs, ces deux hébergeurs nous indiquent mettre en place le tri des déchets, “ ils [les clients] ont les poubelles de tri dans les chambres” nous signale la patronne de la chambre d’hôtes. Le gérant du camping nous informe que ”le tri sélectif, nous l'avons mis en place il y a 26 ans, bien avant que cela devienne obligatoire” [entretien 2]. La propriétaire de la chambre d’hôtes explique aux clients ces deux initiatives dans son livret d’accueil afin d’informer et de sensibiliser les clients, tout comme le fait qu’ “ils n'ont pas les petites doses [...] de savon et de shampoing et que ce sont les gros distributeurs” [entretien 11] De son côté, le camping prend un nombre important d'initiatives en faveur de l’environnement. “Nous avons arrêté d'utiliser des produits phytosanitaires bien avant que ce soit interdit par la loi. Sur certaines zones du camping, nous pratiquons le fauchage tardif, et parfois nous ne fauchons pas du tout, pour permettre à la biodiversité et à la flore de se développer” déclare le patron. D’autre part, le camping a fait le choix du bois pour ses bâtiments neufs : “nous construisons exclusivement en bois. [...] Cela permet une bien meilleure intégration paysagère dans l'environnement. [et] l'empreinte écologique est plus intéressante”. Par ailleurs, il nous informe que “rien qu'en 2019, j'ai planté 3 000 arbres. Nous possédons une exploitation agricole de 50 hectares autour du camping, sur laquelle nous préservons 14 kilomètres de haies”. Cependant, contradictoirement au fort engagement écologique qu’il semble avoir, le camping possède une piscine extérieure chauffée. Interrogé à ce sujet, le gérant nous

assure que “nous l'avons conçue moins profonde que les piscines standards (entre 95 cm et 1,40 m d'eau maximum), ce qui réduit le volume d'eau à chauffer. De plus, notre système de filtration est surdimensionné, ce qui permet de conserver une eau propre plus longtemps et d'éviter les renouvellements d'eau fréquents [...] L'eau que nous vidangeons au printemps n'est pas rejetée à l'égout : nous la vidons dans la mare aux canards attenante. À ce moment-là, l'eau est totalement neutre, sans chlore ni acide, et elle nous sert ensuite pour l'arrosage.” [entretien 2].

Les deux hébergeurs nous assurent avoir mis ces actions en place dans une vraie démarche écologique et personnelle et non pas pour attirer des clients, “je le fais parce que je suis un peu naturellement comme ça” nous confie la patronne de la chambre d’hôtes avant de rajouter que “je ne l'utilise pas forcément comme un argument de vente” et que c’est “un peu à la libre appréciation de chacun“ [entretien 11]. Elle met donc en place ces actions plutôt par conviction personnelle que par but commercial étant donné qu’elle ne communique pas dessus.

Pour le camping, bien que la piscine ait été construite pour “répondre à une forte demande des clients” [entretien 2], les actions mises en place depuis de nombreuses années, même avant certaines lois pour le tri et les produits phytosanitaires, prouvent qu’il y a une vraie démarche environnementale. Comme pour la gérante de la chambre d’hôtes, cette approche écologique vient avant tout d’une envie personnelle de la direction du camping, qui dans ce cas, peut potentiellement s’expliquer par le fait que la famille gérant le camping soit des agriculteurs et ont peut-être une sensibilité plus importante à la question environnementale. De plus, cela se prouve par le fait qu’aucun des deux acteurs interrogés ait un label écologique du type Clé verte. D’ailleurs, si aucun n’a ce label, c’est en partie à cause des nombreuses obligations qu’il impose aux détenteurs. La propriétaire de la chambre d’hôtes indique “Je ne suis pas labellisée Clé Verte et tout ça là, parce que ça a l'air quand même ultra-contraignant et qu'il y a des travaux que je n'ai pas forcément envie de faire” [entretien 11].

Même si les deux structures interrogées mettent en place de nombreuses actions chacune à leur échelle, il est important de noter que c’est loin d’être le cas pour tous les établissements comme nous l’a indiqué précédemment le référent valorisation de l’offre

touristique du PNR en parlant de greenwashing et d'effet de mode de l'écotourisme. Pour la gérante de la chambre d'hôte, "ceux qui ont envie de l'être [sensibilisés à l'environnement], ils savent où aller chercher les infos et savent quoi faire ou ce qu'ils pourraient faire, et ceux qui n'ont absolument pas envie, comme n'importe quel citoyen, ne feront aucun effort" [entretien 11]. Sans la présence d'un label environnemental, la mise en place d'actions revient donc à chacun selon son envie et ses convictions.

Mis à part les hébergeurs, d'autres professionnels du tourisme ont aussi mis en place certaines pratiques dans le but de réduire l'impact de leur activité sur l'environnement. C'est le cas d'un loueur de vélos avec lequel nous avons eu un entretien. Il nous confie faire attention à certains produits utilisés : "dans l'entretien, on utilise toujours des produits qui sont biodégradables" [entretien 10]. De plus, dans le domaine du vélo, il est relativement facile de réduire son impact environnemental, il nous informe que "Les chambres à air, généralement on les donnent à des associations type les Scouts [...] En ce qui concerne les vélos d'occasion, les réparations sur les vélos, on utilise parfois des pièces neuves, mais on utilise beaucoup des pièces de seconde main et on va plutôt aller vers la remise en état [...] plutôt que les inciter à le jeter." En plus de donner une seconde vie à certaines pièces spécifiques, tous les vélos encore en état peuvent eux aussi avoir une seconde vie, en ville ou chez les particuliers. Il nous indique que " À Tours, on est délégataire pour la gestion de ce parc [vélos en libre service]" avant d'ajouter "[qu'] on vend nos vélos d'occasion [...] en magasin". Cette économie circulaire du vélo, même si le loueur le fait à titre individuel et a peu de connaissances des actions de ses concurrents, pense que c'est une pratique assez répandue dans le milieu notamment pour des raisons économiques. Il déclare que "C'est économique, ça rentre dans le schéma économique d'une entreprise, surtout dans notre secteur d'activité donc je pense que tout le monde le fait." [entretien 10]. Par ailleurs, cette démarche de donner une seconde vie au vélo, nous avons également pu l'observer chez un autre acteur du milieu du cyclotourisme, une agence de voyage spécialisée dans le cyclotourisme, lors d'un stage en première année de master. En effet, cette agence met en vente chaque saison des vélos sur Leboncoin lorsqu'ils deviennent trop usagers pour continuer à être utilisés par les voyageurs. Avant la vente, ils sont révisés et certaines pièces sont parfois changées si cela est nécessaire.

Les acteurs du tourisme ont donc un rôle important à jouer afin de réduire l'impact environnemental de leur secteur. Cependant, leurs actions ne semblent pas être coordonnées puisque sans label environnemental il n'existe aucune réglementation. Additionnellement, leur champ d'action est plus ou moins important selon la taille de l'infrastructure, les moyens économiques que cela représente et l'envie de chacun de mettre en place des actions. Néanmoins, nous pouvons observer que des établissements sont très investis dans ces questions et agissent à leur échelle.

b. Les acteurs environnementaux

i. Ce qui est mis en place

Les acteurs environnementaux tels que les PNR ou zones Natura 2000 mettent déjà en place des actions nombreuses et variées. Ainsi, la grande majorité de leur travail se concentre sur des actions de sensibilisation et d'informations à la fois des touristes mais aussi des professionnels du secteur. Le référent éducation et valorisation de l'offre touristique du PNR nous explique que "en tant que parc, on n'a pas de pouvoirs de police. Si quelqu'un fait une infraction, on connaît l'environnement, mais on ne peut pas lui mettre d'amende" [entretien 1], c'est pourquoi, les actions consistent en de la sensibilisation.

Pour les touristes et plus généralement le grand public, on retrouve énormément de panneautage afin d'informer ces derniers de la présence de certaines espèces sensibles comme les sternes et ainsi prévenir les comportements nocifs. L'animatrice Natura 2000 d'Indre et Loire nous indique que "cette année, par exemple, nous avons lancé dans le 37 une opération appelée « Vous marchez sur des œufs »" pour informer les visiteurs sur le gravelot, un petit oiseau "qui vient nicher sur les grèves sableuses" [entretien 8] où peuvent se trouver certains touristes. Cependant, cette mesure ne s'avère pas réellement efficace puisque "très peu de personnes maintenant lisent les panneaux" reconnaît le référent éducation et valorisation de l'offre touristique du PNR [entretien 1]. En plus de ces mesures plutôt centrées sur la faune et la flore, la

fédération des parcs naturels régionaux a lancé une campagne dans ses parcs et sur les réseaux sociaux afin de sensibiliser le grand public aux bons gestes à adopter dans ces lieux. Cette campagne s'intitule "Quand on arrive en Parc". Au travers de divers visuels et reprenant des paroles de chansons, plusieurs thématiques notamment comportementales sont abordées comme le fait de rester sur les sentiers, de ne pas jeter des mégots ou encore de ne pas cueillir de fleurs (figure 47).

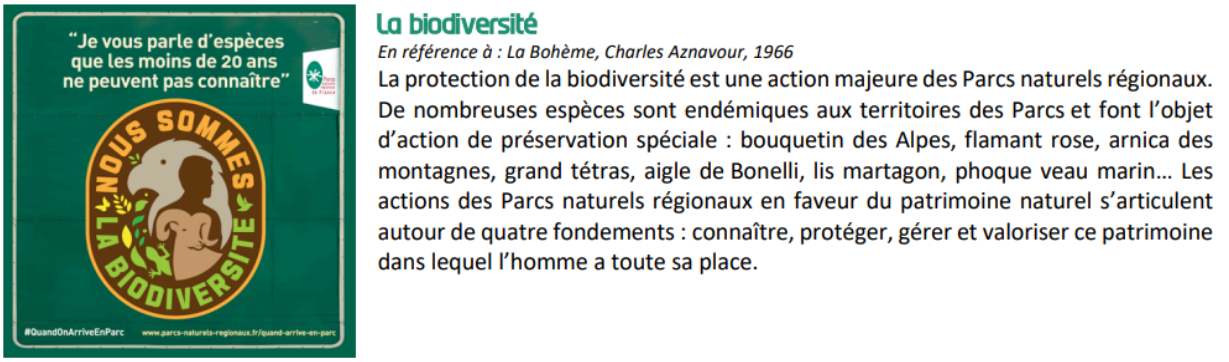


Figure 47 : Exemple de visuel de la campagne "Quand on arrive en Parc"

Source : Fédération des Parcs Naturels Régionaux de France

Également dans le PNR Loire-Anjou-Touraine, certaines mesures de sensibilisation ont été mises en place auprès des pratiquants d'activités nautiques comme le canoë. (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024). Dans les zones Natura 2000 on retrouve des personnes en service civique réalisants des éco patrouilles pour surveiller les visiteurs mais surtout pour "rappeler les enjeux et expliquer aux personnes qu'elles se trouvent dans un site Natura 2000, car elles ne le savent pas forcément, et qu'il existe des enjeux particuliers sur les bords de Loire et sur la Loire" [entretien 12].

Pour les professionnels du tourisme, ce sont essentiellement des actions de sensibilisation à l'environnement qui sont menées. L'animatrice Natura 2000 d'Indre et Loire nous précise que la sensibilisation consiste principalement en "réunion thématiques", comme par exemple il y a déjà quelques années "des groupes de travail autour des périodes de nidification des sternes" . Cette sensibilisation peut aussi passer par "des sorties de terrain pour montrer des milieux spécifiques.[...] pour leur montrer concrètement ces milieux" [entretien 8]. Quelques formations sont également réalisées

cependant elles concernent principalement les loueurs de canoë et autres activités nautiques comme nous l'indique le référent du PNR : "Pour l'instant, on s'est plutôt limité [...] aux professionnels du canoë. On n'a pas encore atteint beaucoup d'autres professionnels" [entretien 1]. Les hébergeurs ont eux aussi le droit à des formations sur diverses thématiques qu'ils peuvent rencontrer, pas seulement sur l'environnement : "Des fois, on a des formations sur l'éco-construction, sur la nourriture [...] des formations sur des questions plus réglementaires" [entretien 1]. Cependant, la gérante de chambres d'hôtes en Indre et Loire, en parlant de la sensibilisation des acteurs du secteur, nous avoue que : "Je ne sais pas s'ils le sont plus que le citoyen lambda. Je pense que ceux qui ont envie de l'être, ils savent où aller chercher les infos et savent quoi faire ou ce qu'ils pourraient faire, et ceux qui n'ont absolument pas envie, comme n'importe quel citoyen, ne feront aucun effort." [entretien 11] Ainsi, nous pouvons remarquer que la formation des acteurs du tourisme est encore loin d'être optimale et qu'un travail reste à faire sur ce sujet.

ii. Ce qui est évoqué et envisagé

Bien que certaines mesures soient déjà instaurées par les acteurs environnementaux, de nouvelles sont encore à prévoir afin d'augmenter significativement l'efficacité de ces dernières.

Dans un premier temps, comme évoqué précédemment, les formations actuellement dispensées ne couvrent pas forcément les questions d'écosystème et de biodiversité ligériens. De plus, elles ne concernent pas tous les acteurs. Pour ce faire, "on cherche à renforcer la question de la formation des professionnels du secteur touristique", nous informe le référent éducation et valorisation de l'offre touristique du PNR. Pour lui, c'est une cause très importante puisque "ce sont les professionnels du tourisme qui sont en contact avec les touristes, avec les personnes qui viennent sur notre territoire". Il ajoute également que : "La première chose à faire, c'est de former et de sensibiliser ces professionnels pour qu'eux soient au courant des bonnes pratiques, de ce qui est légal, ce qui n'est pas légal, ce qui est bien, ce qui est moins bien. Parce que, s'il y a une

dégradation de l'environnement, ces professionnels du tourisme vont être directement impactés" [entretien 1]. Les cibles principales pour les prochaines formations seraient "soit les acteurs de la randonnée parce qu'il y a beaucoup de bivouac, et puis aussi, bien sûr, les acteurs du cyclo", nous confie-t-il. De manière plus générale, il nous fait remarquer que "notre but est de former nos partenaires institutionnels, notamment les professionnels du tourisme dans les communautés de communes [...] Parce que si nous, on ne peut pas faire le relais, eux peuvent faire ce relais. Et si ces acteurs-là sont sensibilisés, ensuite ils pourront aller directement sur le terrain" [entretien 1]. On voit donc que la question de la formation environnementale est un enjeu relativement crucial, que ce soit à la simple échelle individuelle de chaque acteur touristique ou bien à l'échelle institutionnelle.

En plus de cette question de formation, d'autres mesures sont évoquées comme l'identification et l'évaluation de la sensibilité des milieux naturels, la dissuasion ou encore la restriction par la fédération des Parcs Naturels Régionaux de France. Concernant l'identification et la sensibilité des milieux naturels, il s'agit dans un premier temps d'évaluer la fréquentation du lieu à l'aide de plusieurs outils comme des caméras ou des drônes. Cette mesure vise à obtenir des informations basiques mais que les PNR ne connaissent pas forcément. Additionnellement à cette mesure, la connaissance précise du milieu naturel est très importante. Elle permet de rendre compte de la santé du milieu en réalisant des inventaires de biodiversité, des tests de la qualité de l'eau et l'état des sols. Ce processus permettrait au PNR de mieux gérer la fréquentation et ses conséquences et de prendre des mesures si cela a un impact trop important sur le milieu naturel.

Également dans le guide de la fréquentation respectueuse des PNR, la dissuasion des visiteurs est évoquée. Cette mesure consisterait à modifier l'accessibilité des sites et de rendre l'accès plus difficile au parc en éloignant les parkings ou les rendant payants par exemple ou bien en instaurant des tarifs dynamiques selon le taux de fréquentation à un moment donné. Ces moyens interviennent après que les gestionnaires des parcs se sont rendus compte que plus l'accès est facile, plus cela entraîne du surtourisme. Il faut tout de même noter que, dans notre cas du cyclotourisme, cette mesure ne serait pas

réellement utile puisque les touristes suivent simplement un itinéraire et donc l'accès est peu voire pas modifiable pour ces derniers. En revanche, certains parcs comme le PNR de Sainte-Baume, ont mis en œuvre un système pour dissuader les visiteurs de s'aventurer hors des sentiers et d'abîmer des zones sensibles. Cette mesure, qui pourrait s'appliquer aux cyclotouristes, consiste à contenir les visiteurs dans un chemin balisé par des plans d'eau, des fossés ou talus ou des rochers qui les empêchent ainsi de divaguer comme bon leur semble.

Enfin, dans la même optique que le point précédent, le guide créé par la fédération des PNR aborde le sujet de la restriction. En effet, dans ce dernier, une partie est consacrée à l'aménagement des sites et notamment à comment le modifier pour éviter une pression sur l'environnement trop importante. Les solutions amenées, et parfois déjà mises en place dans d'autres PNR, sont la fermeture de certains chemins où l'écosystème est dans un état relativement critique afin de permettre à la biodiversité de se restaurer de manière naturelle, ou la modification des sentiers pour éviter que les visiteurs passent trop près de zones sensibles. Bien qu'il ne soit pas un acteur environnemental, le consultant pour le cabinet d'étude Inddigo rejoint cette idée de restriction et nous dit que, selon lui, "il y a sûrement des zones où il faudra se dire : «À ces périodes-là, on ferme.»" [entretien 7].

Toutes ces mesures ne sont pas encore prises par le PNR Loire-Anjou-Touraine mais elles ont déjà fait leurs preuves dans d'autres parcs et il est ainsi possible d'imaginer dans un futur proche que certaines de ces actions soient mises en place.

c. Les collectivités / institutionnels

i. Aménager

Dès le début du projet, les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire ont essayé de prendre en compte l'environnement le plus possible lors de l'aménagement du parcours. C'est pourquoi, les matériaux utilisés pour les revêtements ont été choisis minutieusement par les porteurs de projet en fonction des portions et ont fait de la Loire

à Vélo une référence en termes d'aménagements cyclables dans les espaces protégés. (Savignac, 2012). Le représentant de la région Centre nous explique en effet que les matériaux utilisés pour le revêtement ne sont pas les mêmes partout puisque quatre types sont utilisés : le stabilisé, le bicouche, le calcaire et le sablier [entretien 6]. Le consultant pour Inddigo nous confie que "depuis 20 ans, on essaye que les revêtements, les insertions paysagères, et cetera, s'inscrivent dans une démarche environnementale" [entretien 7]. Le représentant de la Région nous informe que lorsque c'était possible, les porteurs de projets ont essayé de prendre l'option ayant le moins d'effet possible sur l'environnement [entretien 6]. Pour se faire, un de leurs objectifs était de "prendre des revêtements issus purement de granulats locaux [...] avec des liants qui ne sont pas des liants chimiques, mais avec des liants naturels". Il ajoute également : "on a essayé d'avoir des revêtements particuliers. Par exemple, qui sont décarbonés" [entretien 7]. De plus, certaines routes ou voies déjà existantes ont été directement intégrées au tracé "des routes partagées. Donc là, on est sur du bitume de route existante". Il nous confirme bien qu'une attention particulière a été portée au type de revêtements dans une démarche écologique. Cette même attention a été portée aux aires d'arrêt. Le consultant pour Inddigo nous informe que "les aires d'arrêt sont pas seulement du bois autoclave, mais des bois locaux". Leurs positionnements ont également été étudiés de manière à ce qu'elles "soient dans des endroits qui ne soient pas trop proches de la Loire pour pas que les gens aillent trop à la Loire" [entretien 7].

Par ailleurs, à la création de la Loire à Vélo, les porteurs de projet ont bien consulté certains acteurs environnementaux pour ces questions d'aménagements. Ainsi, l'animatrice Natura 2000 d'Indre et Loire nous confirme que "Mes collègues ont été consultés, notamment parce que certains itinéraires traversaient des sites du Conservatoire." [entretien 8]. Le consultant pour Expervia nous confie que "à l'époque, c'était la DIREN qui avait piloté l'étude. Il n'y avait pas eu de concertation avec les acteurs associatifs" [entretien 4]. En revanche, le PNR Loire-Anjou-Touraine n'est que très peu consulté et a plutôt un rôle de conseiller : " nos partenaires institutionnels [...] viennent vers nous quand il y a des questions liées à l'environnement" [entretien 1].

Toutes ces informations nous montrent bien que la question environnementale a été prise en compte par les institutionnels depuis le début du projet en réfléchissant notamment sur les matériaux à utiliser ou en consultant des acteurs environnementaux.

ii. Réglementer

Néanmoins, malgré tous les efforts effectués autour de la question de l'aménagement, la mesure la plus efficace concernant la protection de l'environnement reste la réglementation. Ainsi, plusieurs arrêtés préfectoraux sont en vigueur dans des zones traversées par la Loire à Vélo. De ce fait, en Maine et Loire, du 1er avril au 15 août, il est strictement interdit bivouaquer le long de la Loire, l'animatrice Natura 2000 nous explique : "du 1er avril au 15 août, on ne peut donc pas bivouaquer sur les bancs de sable situés dans le lit de la Loire pendant cette période, ni sur ceux qui sont connectés aux rives lorsqu'ils comportent des panneaux signalant la présence d'une colonie d'oiseaux." [entretien 12]. Nous présentons ci-dessous une carte des zones interdites au bivouac (figure 48).

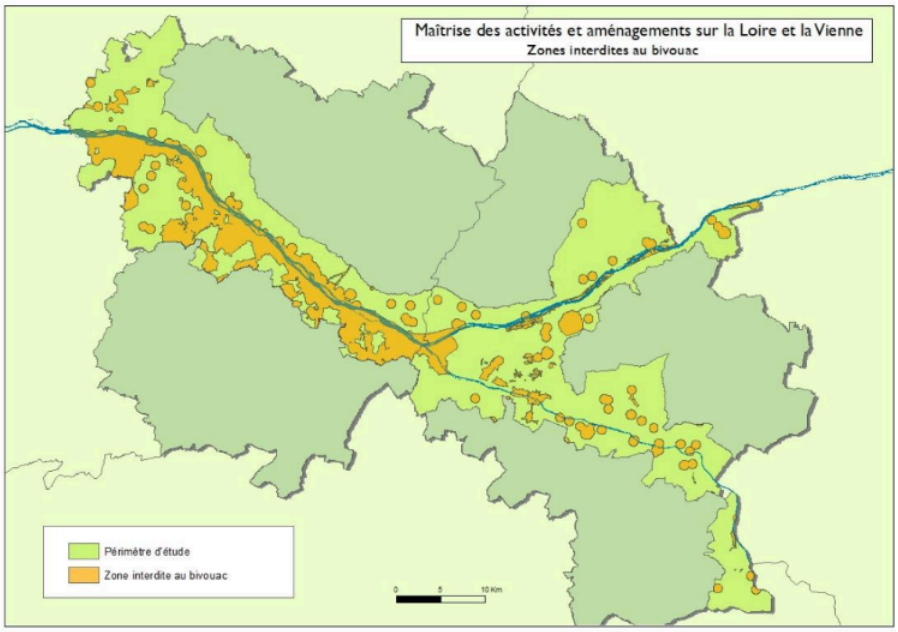


Figure 48 : Carte des zones interdites au bivouac

Source : Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine, 2024

Cet arrêt de protection de biotope, concerne également l'interdiction d'accostage de bateaux ou canoë et plus généralement de se rendre sur les bancs de sable entre Saumur et Montsoreau (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024). Selon le référent éducation et valorisation de l'offre touristique du PNR, "les mauvais comportements ont fortement diminué et les populations de sternes ont augmenté" depuis la mise en place de l'arrêté concernant le bivouac et l'accès aux îlots. [entretien 1]. Par ailleurs, même s'il s'agit surtout d'une question de sécurité, l'interdiction de baignade dans la Loire depuis 1970 permet en partie d'éviter un dérangement de la faune aquatique mais aussi des oiseaux qui se posent sur l'eau et viennent nicher sur les îlots, comme mentionné dans l'hypothèse 2.

Les acteurs de la Loire à Vélo sont nombreux à mettre en place des actions afin de limiter les impacts du tourisme sur les milieux naturels. Cependant, on note clairement que les acteurs environnementaux comme le PNR agissent davantage et de manières diverses dans le but d'avoir le plus d'impacts et résultats possibles. En revanche, les professionnels du secteur agissent de manières éparses et volontaires puisque rien ne les obligent à prendre des mesures pour diminuer la pression sur l'environnement. Par ailleurs, les institutions ont également conscience du problème, depuis le début du projet en aménageant afin de nuire le moins possible à l'environnement et aujourd'hui en décrétant des arrêtés de protection.

3.3. Une dissonance entre discours et actions

Malgré ces différents engagements, certains projets liés à la Loire à Vélo ne prennent pas en compte leur impact sur les milieux naturels, ce qui résulte en des solutions plus ou moins efficaces. Les différences d'objectifs entre attractivité et environnement mènent ainsi à une dissonance entre discours et actions.

a. Des dispositifs et projets qui ne prennent pas en compte l'environnement

i. Des dispositifs qui n'intègrent pas la protection de l'environnement

Le Val de Loire (entre Sully-sur-Loire et Chalonne) est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis le 30 novembre 2000. Cette inscription se base sur trois des dix critères de l'organisme : (i) le patrimoine architectural de part les villes historiques, (ii) le paysage culturel le long d'un grand fleuve, et (iv) les monuments culturels tels que les nombreux châteaux (UNESCO, s. d.). C'est donc le patrimoine culturel, plus que naturel du paysage qui est mis en avant par cette inscription. Un représentant de Mission Val de Loire interrogé sur ce sujet précise que "le Val de Loire est inscrit en tant que paysage culturel et pendant des années, la question environnementale n'était pas ou peu considérée dans les actions que nous menions" [entretien 5]. Ce sentiment est partagé par une animatrice Natura 2000 : "la Loire est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et c'est surtout l'entrée patrimoniale et paysagère qui est valorisée. Pourtant, les milieux naturels font partie intégrante de ce patrimoine. Mais cela demande davantage d'efforts en matière de protection" [entretien 8]. Ainsi, l'inscription à l'UNESCO ne garantit pas une protection environnementale du milieu. De plus, "il n'y a pas de contrainte réglementaire liée à une inscription UNESCO" [entretien 5]. L'Etat français s'est engagé à préserver le patrimoine selon les critères sous lesquels il est inscrit, et s'il n'y parvient pas, "le site va être désinscrit et donc évidemment il y a potentiellement des retombées économiques qui disparaissent, mais il n'y a pas de sanction juridique ou quoi que ce soit" explique le représentant de Mission Val de Loire [entretien 5]. Ainsi cet organisme est ponctuellement sollicité par des collectivités pour des projets d'aménagement ou projets touristiques, par exemple, ils sont "souvent sollicités sur des demandes ou des contestations liées à des antennes-relais, à des projets d'éoliennes, de parcs éoliens ou de parcs photovoltaïques, puisque évidemment ça a un impact sur le paysage" [entretien 5]. Cela montre que l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO garantit la préservation du paysage mais pas celle de l'environnement.

En 2026, les régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire ont mené un audit européen de qualité. Le consultant pour Inddigo interrogé nous indique que cet audit est basé sur la méthodologie ECF (European Cyclist Federation) car la Loire à Vélo est une Eurovéloroute : l'Eurovélo 6 [entretien 7]. Un chargé de mission d'aménagements, d'entretiens et développement des services pour Anjou Tourisme évoque également cet audit en soulignant que l'enjeu de l'audit "est de maintenir la qualité des fréquentations de l'itinéraire et donc son attractivité et sa fréquentation" [entretien 3]. En effet, les régions souhaitent maintenir l'attractivité que leur apporte la Loire à Vélo, car l'essor du cyclotourisme apporte de plus en plus de concurrence. L'enquête est aussi évoquée par un représentant de la région Centre qui indique que les critères européens sont surtout basés sur le confort et la qualité [entretien 6]. L'audit s'intéresse donc uniquement aux aspects sécuritaire, de confort, d'infrastructure et d'esthétisme des véloroutes, et n'intègre aucun critère environnemental comme le confirme ce consultant chez Inddigo : "on va pas se cacher, l'audit sur l'environnement, il n'y a rien. [...] Ça, c'est un vrai vrai manque. C'est très clair" [entretien 7]. Ainsi, ce sujet relève le même paradoxe que l'inscription à l'UNESCO. Leurs objectifs sont axés sur l'attractivité et ne prennent pas en compte la protection du milieu naturel, qui est pourtant vital à la qualité et la viabilité du parcours. Le représentant de la Région ajoute que les contraintes environnementales font pourtant partie intégrante de la zone traversée. En effet, la dégradation des zones sensibles affectera inévitablement l'attractivité de la Loire à Vélo sur le long-terme.

ii. Des solutions à interroger

Cette dissonance entre discours et actions peut également être observée dans des projets d'aménagements touristiques. Lors de nos entretiens, un consultant pour Expervia nous a donné l'exemple du tunnel Bois Clair. Il s'agit du "plus grand tunnel vélo de France qui est en Saône-et-Loire" [entretien 4]. Long de 1,6 km, cet ancien chemin de fer a été rouvert au public en 2004, pour y faire passer une voie verte. Pourtant, le tunnel était devenu un site important d'hivernage de chauves-souris. Pour limiter les dérangements, "le tunnel est fermé tout l'hiver. Il n'est ouvert que de

avril-octobre” [entretien 4], et le département a mis en place “un faux plafond pour que les chauves-souris puissent circuler et ne soient pas impactées par l'éclairage qui est dessous” [entretien 4]. D’après un article du journal *Le Progrès* intitulé “Où sont les chauves-souris du tunnel du Bois-Clair ?”, le coût de ce “grenier à chauves-souris” a été de 180 000 € (Morin, 2016). Cependant, ces aménagements n’ont pas empêché le déclin de la population de chauves-souris dans le tunnel. En effet, selon Alexandre Cartier, un chiroptérologue à la Société d’histoire naturelle d’Autun (SHNA) (cité dans Morin, 2016), sur les “« 250 individus recensés en hiver », il en reste « moins de dix qui hibernent dans le tunnel. On n’en a compté que trois une année»”. La société de protection était contre le projet, mais n’a pas été consultée et le projet a tout de même été mené jusqu’au bout. Le département a réalisé de nouveaux travaux d’aménagements coûteux en 2022, selon *Le Journal de Saône-et-Loire* : “Le nouveau dispositif d'éclairage est plus sobre et minimise l'impact sur le milieu naturel qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope pour la préservation des chiroptères” (Le Journal de Saône-et-Loire, 2023). Ainsi, de meilleures solutions auraient pu être trouvées si la question environnementale avait été prise en compte dès le commencement du projet. Ci-dessous une image du tunnel de Bois Clair :



Image 2 : Photographie du tunnel de Bois Clair

Source : Le Journal de Saône et Loire

Cet exemple rejoint celui des parcours troglodytiques sur la Loire à Vélo, qui font également face à la problématique des populations de chauves-souris. Comme nous l'avons évoqué dans l'analyse de notre deuxième hypothèse, le passage dans des grottes troglodytes à Souzay-Champigny près de Saumur est une zone particulièrement sensible. Cependant, ces grottes emblématiques de la région restent très attractives. C'est pourquoi un nouveau parcours est en cours de création à Montsoreau, et qui ouvrira au public courant 2027. Un consultant pour Inddigo nous indique à propos du tracé : "on rallonge complètement le tracé. On va vraiment aller dans des secteurs très cavernicoles où on va vraiment se retrouver dans des grottes" [entretien 7]. Il s'agit d'un parcours plus long et plus immersif ayant pour objectif d'accroître l'attractivité. Le sentier, déjà emprunté par les riverains, va alors voir sa fréquentation augmenter significativement. Ce projet a donc été l'objet d'études pour protéger au mieux le milieu, et des acteurs de protection de l'environnement ont été consultés dans ce cadre. Un représentant du PNR Loire-Anjou-Touraine nous indique que "Le parc a rendu un avis sur cette question-là" [entretien 1], compte-tenu de la présence des chauves-souris. Une animatrice Natura 2000 du département du Maine-et-Loire explique avoir également été consultée "de nombreuses fois, à de nombreuses reprises. Pour chaque étape, ils sont obligés de nous solliciter en tant que personnes publiques associées" [entretien 12]. Ainsi, similairement au tunnel de Bois-Clair, le tracé sera fermé en hiver pour limiter le dérangement. De plus, l'animatrice ajoute : "Ils nous avaient également associés en amont, lorsque le projet était en train d'être défini, justement pour éviter de prendre en compte les enjeux écologiques au dernier moment et de se retrouver bloqués parce qu'il manquerait des dossiers réglementaires environnementaux" [entretien 12]. Ce projet semble de prime abord prendre en compte sérieusement les risques environnementaux. On nous indique pourtant qu'il "aurait néanmoins été possible de faire un projet vraiment exemplaire, avec une véritable prise en compte de l'environnement" [entretien 12]. Pour les acteurs du tourisme, la prise en compte des risques environnementaux relève souvent davantage d'une contrainte administrative dans leurs projets d'aménagement que d'une réelle sensibilité environnementale. La décision d'ouvrir ce nouveau circuit dans une zone aussi sensible relève d'un objectif touristique et inquiète quelque peu les acteurs de protection de l'environnement. Selon

l'animatrice Natura 2000, "si l'on constate après coup qu'il y a du dérangement ou des impacts sur la faune qui n'avaient peut-être pas été envisagés au départ, il faut que le projet puisse être réversible" [entretien 12].
Ainsi, même si une étude environnementale a été menée, nous pouvons tout de même nous interroger sur les possibles impacts que peut provoquer un tel projet sur les chauves-souris présentes dans ce tunnel. Il s'agira alors d'étudier consciencieusement les conséquences de ce nouveau parcours sur ce milieu déjà caractérisé comme étant fragile.

b. Un manque de concertation et collaboration entre les différents acteurs

i. Des collectivités qui consultent peu ou tard

Nous nous sommes aussi intéressées à l'étude de faisabilité de la Loire à Vélo, menée en 2000, lors d'un entretien avec un consultant pour Expervia. En effet, celui-ci a participé à l'étude du tracé de la Loire à Vélo. Il indique que lors de la conception du parcours, une attention était portée aux ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) et aux APB (arrêté protection de biotope) présents le long de la Loire. Il explique, au stade de l'étude de faisabilité, avoir "un découpage géographique et puis en fonction de la typologie de zone classée, tu sais que tu peux la traverser avec certaines contraintes, où tu sais que là il n'y a rien à faire, tu devras la contourner" [entretien 4]. Puis, il y a eu une "étude environnementale, on a pris chacune des zones, et puis on a regardé les spécificités, est-ce que c'était de l'intérêt touristique, est-ce que c'était de l'intérêt faunistique ? [...] On a pu aller vraiment dans le détail de chaque zone, la typologie de son intérêt, et puis voir en quoi ça pouvait être plus ou moins risqué de s'en approcher" [entretien 4]. Le tracé de la Loire à Vélo a été établi en conciliant les zones d'intérêt touristiques, les communes souhaitant le passage et celles le refusant, et les zones sensibles interdites. Il précise également que "c'était la DIREN [(Direction Régionale de l'Environnement)] qui avait piloté l'étude. Il n'y avait pas eu de concertation avec les acteurs associatifs" et : "Je pense qu'on referait l'étude environnementale de la Loire à Vélo aujourd'hui, oui, il y aurait des acteurs" [entretien

4]. Ainsi, la conciliation avec la protection des milieux naturels aurait pu être mieux optimisée, mais celle-ci n'était pas priorisée au moment de la conception de la Loire à Vélo. Cela a pour conséquence un manque de suivi des impacts de la véloroute sur les espaces qu'elle traverse, comme nous l'indique une animatrice Natura 2000, qui est également de l'avis que la création de la Loire à Vélo est "une expérience ancienne" et pense "qu'elle serait probablement abordée différemment si elle était créée maintenant" [entretien 8].

Ce manque de concertation entre acteurs du tourisme et acteurs de l'environnement se ressent encore aujourd'hui sur des nouveaux projets d'aménagement liés au cyclotourisme. En effet, une animatrice Natura 2000 déclare : "Nous avons également des projets liés à l'ouverture de zones cyclables, mais j'ai du mal à les suivre parce que nous ne sommes pas toujours impliqués en amont. Nous sommes souvent impliqués trop tard dans ce type de projet" [entretien 8]. Les associations jouent plutôt un rôle de conseil sur ces projets, comme nous l'indique un représentant du PNR Loire-Anjou-Touraine : "le parc va quand même accompagner ces projets, mais on ne va pas forcément faire de développement sur la question du cyclo. C'est plutôt nos partenaires institutionnels qui font ce développement et qui viennent vers nous quand il y a des questions liées à l'environnement" [entretien 1]. Natura 2000 travaille souvent avec le PNR ou la LPO pour mener des actions de sensibilisation auprès du public. Les acteurs environnementaux travaillent donc souvent en collaboration entre eux, mais les acteurs du tourisme ne font pas assez souvent appel à eux, et souvent trop tard. En effet, les associations environnementales interviennent souvent tard sur les projets. Selon une animatrice Natura 2000, cela est dû à une crainte que le projet soit empêché par des normes : "Je pense qu'il y a peut-être une peur d'associer les acteurs environnementaux en amont, parce qu'il peut y avoir des blocages. Pourtant, la plupart du temps, nous arrivons à trouver des consensus : des zones alternatives, des aménagements différents, etc. Il y a finalement très peu de blocages" [entretien 8]. Ainsi, la prise en compte de l'impact sur les milieux naturels relève plus d'une formalité que d'une réelle volonté de les protéger. L'animatrice ajoute : "Souvent, nous arrivons trop tard dans les décisions : les élus ou les décideurs ont déjà pris leurs décisions. Cela devient alors plus conflictuel. Si nous arrivons après coup en disant qu'il y a une

zone de reproduction ou une plante rare et que le passage n'est pas possible, cela devient compliqué" [entretien 8]. Selon elle, les complications que les meneurs de projets craignent pourraient donc être évitées si les acteurs environnementaux étaient impliqués dès le départ de la création d'aménagement. Il est donc impératif de "réussir à concilier la protection de l'environnement avec les aménagements et les autres projets" [entretien 8] afin de trouver des solutions pour faire cohabiter les deux parties.

ii. Des avis contrastés chez les professionnels du tourisme

Nos recherches concernant les professionnels du tourisme nous ont donné des informations assez contrastées concernant leur collaboration avec les acteurs environnementaux. Dans un premier temps, nous constatons une envie de collaborer de la part notamment du PNR Loire-Anjou-Touraine, comme nous pouvons le voir dans une note d'intention intitulée "Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation". Celle-ci indique que l'un des objectifs du parc pour protéger les espaces naturels de la fréquentation touristique est de "coconstruire un cadre acceptable pour les activités de nature et leurs aménagements associés avec l'État, les Régions, les Départements (CDESI et ADT), les EPCI et leurs OT, les associations de protection de l'environnement gestionnaires de sites naturels (LPO Anjou et CENs) et des représentants professionnels des pratiques concernées" (PNR Loire Anjou Touraine, 2024). Ainsi, comme nous l'avons constaté lors de nos entretiens, l'implication des professionnels du tourisme dans les projets de protection de l'environnement est un objectif important pour les acteurs environnementaux. Un entretien avec un propriétaire de camping en Maine-et-Loire nous a appris qu'il désirerait lui aussi plus d'implication dans les projets liés à la protection du milieu, notamment concernant l'élaboration des labels. Il souligne que "Dans toutes les instances qui gèrent ces itinéraires et ces labels — que ce soit le comité technique de la Loire à Vélo, de la Vélo Francette ou d'Accueil Vélo — les professionnels de terrain sont complètement absents" et que "Ce sont uniquement des administratifs des régions ou des départements qui se réunissent pour décider de ce qui va se passer sur le terrain dans les dix ou quinze prochaines années" [entretien 2]. Ainsi, nous observons une

volonté de la part de certains professionnels de préserver le milieu sur lequel ils travaillent et qui leur rapporte leur clientèle, mais ils n'en n'ont pas toujours les outils ou les moyens. Cependant, peu d'entre eux sont sensibilisés à la question environnementale, alors que la plupart travaillent dans des zones de protection Natura 2000 et/ou dans le PNR LAT. Connaissant la volonté des acteurs environnementaux de sensibiliser les professionnels du tourisme à ces enjeux, nous en avons interrogé à ce sujet. Une propriétaire de chambres d'hôtes à proximité de Tours nous a indiqué ne pas connaître Natura 2000, ni le PNR [entretien 11]. Son établissement ne se trouve pas dans le parc, mais à proximité d'une zone protégée. Cela montre que certains professionnels ne sont pas forcément au courant des enjeux qui leurs sont proches. De plus, un ancien loueur de vélos et organisateur de voyages nous a également indiqué ne pas avoir de contacts avec la LPO ou le PNR pour mener des actions de sensibilisation auprès des clients qui traversent des zones sensibles. Il précise : "on aurait eu des contacts avec eux, si on avait fait des packages qui intégraient une activité, une activité environnementale, une découverte des sternes, par exemple, pour la Loire, une randonnée où on découvre de la flore dans un parc régional" [entretien 10]. Ici, l'objectif principal reste donc le tourisme. Selon un représentant du PNR, la formation des professionnels du secteur touristique est une des priorités pour le parc. Il précise : "La première chose à faire, c'est de former et de sensibiliser ces professionnels pour qu'eux soient au courant des bonnes pratiques, de ce qui est légal, ce qui n'est pas légal, ce qui est bien, ce qui est moins bien" [entretien 1]. Ces formations restent cependant assez limitées pour l'instant, ce sont surtout les loueurs de canoës kayaks qui en bénéficient. En effet, Natura 2000 mène plusieurs actions pour protéger les espèces impactées par cette pratique. Par exemple, une animatrice nous explique avoir mis en place un système appelé la "météo des oiseaux" : "Nous indiquons les bancs de sable où se trouvent des colonies d'oiseaux sur la Loire. Les clubs de canoë reçoivent ces informations chaque semaine, le vendredi" [entretien 12]. Ils peuvent ainsi sensibiliser à leur tour leurs clients, et leur indiquer les zones à éviter afin de limiter le plus possible les dérangements. D'après l'animatrice interrogée, cela fonctionne très bien et "permet d'orienter davantage la navigation et de limiter les impacts" [entretien 12]. Ces actions de sensibilisation pourraient donc être renforcées

en impliquant plus de professionnels. En revanche, certains professionnels restent sceptiques concernant les aménagements en faveur de l'environnement. L'animatrice Natura 2000 nous explique par exemple, avoir reçu quelques réticences lors de la modification d'un arrêté pour la protection du biotope en Maine-et-Loire. En effet, elle déclare qu'ils n'étaient "pas forcément très contents et ne comprenaient pas forcément ce qui allait impacter leur activité" [entretien 12], mais précise qu'il s'agissait surtout d'une "crainte de ne plus pouvoir rien faire sur la Loire, que tout soit interdit, alors qu'en réalité cela ne changeait pas grand-chose aux pratiques existantes" [entretien 12]. Nous pouvons donc constater que ce manque de collaboration entre acteurs est en partie dûe aux objectifs différents entre attractivité et protection du milieu, ces deux objectifs paraissant souvent contradictoires mais qui, d'après certains, pourraient s'accorder.

iii. Une collaboration pourtant jugée bénéfique

La collaboration entre différents acteurs est pourtant jugée bénéfique par beaucoup, malgré la différence d'objectifs. Comme évoqué précédemment, Natura 2000 souhaite trouver des consensus sur les projets d'aménagements : "Lorsqu'il y a des projets de grande envergure susceptibles d'avoir des effets sur les sites Natura 2000, il est important d'être impliqué très en amont pour pouvoir les co-construire" [entretien 8]. La note d'intention du PNR prône également la gouvernance partagée afin de parvenir au mieux à concilier les objectifs de chacun. De plus, le dossier sur la fréquentation respectueuse des PNR démontre que le conflit peut être source de solutions : "le conflit, souvent présenté comme un élément inévitable de ce type de projet, peut être potentiellement constructif dans l'innovation sociale et la mise en place de solutions durables, à condition bien sûr que les acteurs s'engagent activement dans des dynamiques de résolution" (Parcs Naturels Régionaux de France, 2024).

Ainsi, le travail commun de ces différents acteurs permettrait des actions plus durables et bénéfiques pour le tourisme et la protection de la nature.

c. Des moyens et connaissances insuffisantes

i. Des moyens limités

Un des problèmes rencontrés qui peut expliquer cette dissonance entre discours et actions réelles des acteurs concerne le manque de moyen matériel comme financier. En effet, aujourd'hui, les organisations environnementales n'ont pas forcément les moyens pour étudier toutes les activités et tous les projets. Ainsi, le référent valorisation touristique du PNR déplore : "on aimerait bien travailler sur toutes les thématiques. Mais dans les faits, on n'a pas les moyens, donc il y a des choix qui ont été mis en place." [entretien 1].

Les collectivités territoriales aussi doivent faire des choix. Pour des petits villages, s'occuper d'infrastructures liées à la Loire à Vélo représente une gestion impossible. Le consultant pour Inddigo nous confie que " De plus en plus, les collectivités retirent les poubelles sur les aires d'arrêt parce que c'est compliqué à gérer". Il nous explique aussi que "les collectivités enlèvent un maximum les poubelles parce que effectivement c'est cher, c'est compliqué en saison, il faut passer toutes les semaines voire tous les deux jours " [entretien 7].

ii. Des connaissances insuffisantes

Cette dissonance s'explique également par le fait que les acteurs ont en réalité assez peu connaissance des impacts de la Loire à Vélo sur l'environnement, contrairement aux multiples données relatives aux retombées économiques (Servain et Voisin, 2023). Ce manque d'informations vient notamment du fait que l'itinéraire existe depuis 20 ans et qu'il n'est que peu étudié parce qu'il fait déjà partie intégrante du paysage. Interrogée sur cette question, l'animatrice Natura 2000 d'Indre et Loire nous avoue que "Je n'ai pas vraiment de réflexion spécifique là-dessus. La Loire à Vélo est installée depuis tellement longtemps que je n'ai pas forcément de recul." [entretien 8]. De plus, différents articles que nous avons lus soulignent tous le fait que le tourisme en bord de Loire a un impact négatif sur l'environnement. Néanmoins, cet impact est attribué au tourisme de

manière générale sans réellement détailler les conséquences que chaque activité provoque, sauf éventuellement pour les activités nautiques qui sont plus faciles à repérer (Office Français de la Biodiversité, 2021 et Avignon, 2021). Le référent du PNR Loire-Anjou-Touraine explique que “Toute activité humaine a forcément un impact sur l’environnement” [entretien 1]. Ainsi, il est difficile d’obtenir des informations quantifiées à propos de l’impact du cyclotourisme puisqu’il est régulièrement regroupé avec la randonnée et autres activités de nature.

Ce décalage entre discours et actions des acteurs provient de multiples facteurs qui ne permettent pas de prendre en compte l’environnement de manière correcte. Ainsi, certaines grandes organisations internationales comme l’UE ne tiennent pas compte de l’aspect environnemental lors de la création de projet cyclotouristique. Dans d’autres cas, la question environnementale est bien étudiée et des mesures sont prises pour limiter les dérangements dans des zones sensibles mais à fort potentiel touristique. Toutefois, les dispositifs installés posent tout de même problème à la faune en restreignant leur habitat comme c’est le cas des chauves-souris dans le tunnel en Saône et Loire.

Également, un manque de concertation entre les acteurs se fait ressentir. C’est le cas en particulier avec les collectivités qui consultent tardivement les organisations environnementales craignant que ces dernières ne valident pas les projets. Cependant, ces collaborations, avec les collectivités et les professionnels du tourisme, seraient bénéfiques pour tout le monde et permettraient de rendre les actions plus impactantes. De plus, cette dissonance s’explique aussi en partie par des moyens, notamment financiers, relativement limités qui empêchent la mise en place d’actions concrètes ou qui poussent à la suppression de certaines mesures, comme c’est le cas des poubelles sur les aires d’arrêts.

Aussi, le fait que peu d’études existent sur l’impact réel du cyclotourisme constitue un frein à la mise en place d’actions puisque les acteurs ne se rendent pas forcément compte de l’impact que cette activité peut avoir sur l’environnement.

3.4. Synthèse et vérification de l’hypothèses

Compte tenu de toutes les informations analysées, il apparaît clairement que l’hypothèse qui indique que les objectifs des acteurs du tourisme de renforcer l’attractivité peuvent être en décalage avec les engagements environnementaux affichés est à nuancer puisqu’elle ne s’applique pas à tous les acteurs. En effet, les professionnels du tourisme que nous avons interrogés semblent être en phase avec leurs engagements environnementaux même s’ils cherchent à être attractifs pour les touristes. Par ailleurs, ils regrettent même un manque de sensibilisation des organisations environnementales pour les accompagner dans leurs démarches environnementales.

Néanmoins, sans labellisation abordant ces sujets, leurs démarches sont purement personnelles. Il est donc évident que tous les professionnels ne se comportent pas de cette manière et que certains utilisent faussement l'argument écologique afin d’être attractif et d’attirer toujours plus de clients.

De plus, au niveau des collectivités et des institutions, bien que des mesures ayant pour but d'amoindrir l’impact de la Loire à Vélo sur l’environnement existent, elles restent trop peu nombreuses et ne permettent pas d’absorber la quantité de touristes attirés par une image de tourisme de nature promue par les CRT. Qui plus est, les ambitions cyclotouristiques des territoires, notamment pour des raisons économiques, passent devant la cause environnementale dans la majorité des cas même quand certains problèmes ont été identifiés préalablement.

II. Interprétation des résultats

Pour rappel, la réflexion de notre mémoire s'est faite autour de la problématique suivante : "Cyclotourisme et préservation de l'environnement : la Loire à Vélo s'inscrit-elle dans cette démarche ? Le cas du tronçon entre Blois et Saumur."

Afin de répondre à cette question, nous avons élaboré trois hypothèses.

La première suppose que les cyclotouristes optent pour cette forme de tourisme par souci environnemental. La seconde suggère qu'une hausse de la fréquentation des itinéraires cyclables pourrait avoir des conséquences sur certaines portions de la Loire à Vélo et les zones naturelles environnantes. Enfin, la dernière hypothèse avance que les objectifs des acteurs du tourisme de renforcer l'attractivité de la Loire à Vélo peuvent être en décalage avec les engagements environnementaux qu'ils mettent en avant.

Toutes les analyses menées précédemment nous ont permis de vérifier nos trois hypothèses.

Le premier résultat que nous pouvons tirer de ce mémoire est le fait qu'il existe une multitude de cyclotouristes différents, parfois en tous points. Les comportements et motivations sont variables d'une tranche d'âge à l'autre, d'une catégorie socio-professionnelle à l'autre, d'une fréquence de pratique du vélo à l'autre et plus globalement, d'une personne à l'autre. Ainsi, la relation avec la cause environnementale est plus ou moins forte selon les personnes mais apparaît majoritairement au second plan puisque d'autres critères lui sont souvent privilégiés.

Le deuxième point clé concerne l'impact environnemental de la fréquentation de la Loire à Vélo et ses abords. Les données montrent une hausse de la fréquentation de la LAV ainsi qu'une utilisation de cet itinéraire qui dépasse le seul cadre touristique. Des impacts environnementaux, notamment sur la biodiversité et la biocénose sont observés à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire, sans qu'ils soient systématiquement localisés précisément. Il s'agit davantage de constats généraux. Ainsi, la fréquentation

de la Loire à Vélo joue un rôle non négligeable dans les impacts causés sur les espaces naturels. Nous pouvons ainsi affirmer que cette fréquentation contribue aux dégradations observées, bien que celles-ci ne soient pas nécessairement volontaires ni conscientes de la part des touristes.

Enfin, notre dernière hypothèse portant sur le possible décalage entre les objectifs des acteurs du tourisme visant à renforcer l'attractivité de la Loire à Vélo et leurs engagements environnementaux, montre un point clé de notre analyse. En effet, il apparaît que les objectifs ne sont pas les mêmes selon les types d'acteurs (institutionnels, promoteurs de la Loire à Vélo, professionnels et acteurs en faveur de la protection de l'environnement). Par conséquent, nous ne pouvons pas affirmer que les objectifs d'attractivités sont nécessairement en décalage avec les engagements environnementaux. Cela est très variable selon les types d'acteurs, voire même d'une personne à l'autre, selon sa sensibilité environnementale personnelle. Cette hypothèse permet également de mettre en lumière les freins existants à la coopération et collaboration entre les divers acteurs, mais aussi d'identifier d'éventuelles pistes de réflexion.

Conclusion

Après avoir analysé toutes les données recueillies pour ce mémoire, nous pouvons à présent répondre à notre problématique suivante : “Cyclotourisme et préservation de l’environnement : la Loire à Vélo s’inscrit-elle dans cette démarche ? Le cas du tronçon entre Blois et Saumur.”

Dans un premier temps, il est important de souligner que le cyclotourisme est une pratique touristique à faible émission de gaz à effets de serre et par conséquent plutôt respectueuse de l’environnement. Ce propos est toutefois à nuancer concernant le vélo électrique car la fabrication et l’utilisation de ce type de vélo ne sont pas anodines pour l’environnement.

Nos recherches montrent un engouement des français pour le tourisme de nature, dans lequel s’inscrit le cyclotourisme. Paradoxalement, d’après les réponses obtenues à notre questionnaire, l’environnement n’est pas forcément leur motivation principale pour ce type de tourisme, mais reste néanmoins un aspect important.

Par ailleurs, la croissance du cyclotourisme entraîne une fréquentation importante de la Loire à Vélo qui est également visible sur la portion Blois - Saumur. Par conséquent, cela provoque une pression non négligeable sur les milieux environnementaux traversés par l’itinéraire (érosion des sols, dérangement de la faune et la flore, etc). Même si les acteurs ne s’accordent pas sur la notion de surfréquentation, ils sont en partie conscients des impacts que cela implique sur l’environnement.

Enfin, la difficulté réside dans la conciliation de différents objectifs, d’une part l’attractivité touristique de la Loire à Vélo, et d’une autre, la préservation de l’environnement. En effet, les priorités diffèrent selon les acteurs, ce qui peut parfois mener à des situations conflictuelles. Par ailleurs, la multitude d’acteurs administratifs répartis sur plusieurs départements rend plus difficile la gouvernance de l'itinéraire.

Ainsi, la Loire à Vélo s’inscrit en partie dans une démarche de préservation de l’environnement, de part la nature de son activité. Cependant, cela est à nuancer. En effet, comme nous avons pu l’observer, une forte fréquentation d’un itinéraire a

indéniablement des impacts sur l’environnement, qu’il est nécessaire de prendre en compte. Une meilleure collaboration entre les nombreux acteurs, dès les prémices d’un projet, permettrait de réduire et limiter ces impacts.

Cette prise en compte de l’environnement est d’autant plus importante face à la conjoncture climatique actuelle. En effet, la saison 2026 a été particulièrement touchée par les canicules. La Loire à Vélo va ainsi devoir s’adapter à ces enjeux qui s’intensifient. Ces fortes chaleurs ont déjà eu des impacts sur la fréquentation de cette saison qui persisteront probablement dans les années futures. En effet, les touristes sont susceptibles de privilégier les ailes de saison afin d’éviter les épisodes caniculaires. Cela risque ainsi d'augmenter la pression sur l’environnement sur de plus longues périodes, alors déjà fragilisé par le réchauffement climatique. Ce contexte amène donc à se pencher sur cette question climatique qui transformera le secteur touristique de demain.

Bibliographie

AFP (2024) : Sur la "Loire à vélo", le boom des vacances "vertes", loin des voitures et des avions, *Sciences et Avenir*.

Apprill C. (2016a) : De Mer à l'Océan. L'itinérance des cyclistes en val de Loire, *Natour.*

Apprill C. (2016b) : Les joies du camping au prisme des professionnels de l'hébergement de plein air, *Natour*.

Aubert R. et Al (2025) : En Laponie finlandaise, le tourisme de masse contribue à la destruction de la nature, *Le Monde.*

Avignon C. (2021) : Le vélo, une activité devenue essentielle pour les territoires, *Espaces,* dossier "Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer", 4-9.

Beaudet G. (2003) : Les routes touristiques à thème : entre marketing territorial et valorisation identitaire, *Téoros*, Vol. 22, n°2, 4-9.

Bres R., Peralta V., Le Guilcher A., Devogele T., Olteanu Raimond A., De Runz C. (2022) : "Spécification et qualité du réseau cyclable, application à la recherche d'itinéraires", *INFORSID*.

Caccomo J-L. (2007) : Impact des activités touristiques sur l'environnement, *Fondements d'économie du tourisme : Acteurs, marchés, stratégies*, 205-220.

Coupy P., Pinson N. (2015) : La Loire à Vélo : une success story à la française !, *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 34-37.

Cox, P. (2013) : The paradoxes of cyclotourism: Constructing and consuming nature, Conference paper given at 7th Biennial European Society for Environmental History conference - Circulating natures : Foodwater-energy, at Ludwig Maximillian University in Munich, Germany, 20-24 August, 2013.

De Grandmaison, C. (2023) : Le parc naturel régional Loire Anjou Touraine s'agrandit et doit concilier tourisme et biodiversité, *Ouest France.*

Farama J. (2021) : L'itinérance non motorisée au défi du marketing, *Espaces*, dossier "Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer", 30-36.

Faure M. (2021) : L'itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre, *Espaces*, 16-23.

Hallem Y., Sahut J-M., Hikkerova L. (2020) : le ‘Slow tourism’ comme voie pour améliorer le sentiment de bien-être, *Management & Prospective*, Vol. 37, 129-147.

Huguet B. (2026) : ‘Une fierté de parler de notre région’ : les ambitions de François Bonneau pour la Loire à Vélo, *La République du Centre.*

Jahnich M. (2025) : Greenwashing, la fin de l’impunité pour les acteurs du tourisme, *Espaces*, 28-30.

Observatoire Société et Consommation (2023) : La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?, enquête de l’ObSoCo.

Office Français de la Biodiversité (2021) : Les effets des loisirs sur la biodiversité, *Office Français de la Biodiversité.*

Ouest France (2025) : Microplastiques : les randonneurs polluent la nature sans le savoir… à cause de leurs chaussures, *Ouest France.*

Lavorel R. (2025) « Chaque personne qui passe à proximité du nid est une source de dérangement » : dans le Vercors, la délicate cohabitation entre biodiversité et sports de pleine nature, *Le Monde*.

Le Journal de Saône-et-Loire (2023) :“Un nouvel éclairage dans le tunnel du Bois Clair qui rouvre aujourd'hui”, *Le Journal de Saône-et-Loire*.

Lukić T., Pivaca T., Košić a K., Stamenkovica I. (2012) : Tourism in the valleys of European rivers, comparing the Loire valley and Danube valley in Serbia, *Sociology Study*, 179-188.

Millet F. (2021) : Le tourisme “fluvestre” : une approche globale de l’itinérance sur et le long des canaux, *Espaces*, dossier “Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer”, 36-42.

Morice J-R. (2015) : La Loire à Vélo. *303 : arts, recherches et créations*, 136, 34-41

Morin J. (2016) : Où sont les chauves-souris du tunnel du Bois-Clair ?, *Le Progrès*.

Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine (2024) : Note d’intention activités de pleine nature - Stratégie équilibre préservation / surfréquentation, *Parcs Naturels Régionaux de France*

Parcs Naturels Régionaux de France (2024) : Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les PNR, *Parcs Naturels Régionaux de France.* https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/mediatheque/ressources/une-frequentation-respectueuse-de-la-biodiversite-dans-les-parcs-naturels

Pigeassou C. (2004) : Le tourisme sportif : une réalité sociale aux contours incertains, *Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion.*

Piket P., Eijgelaar E., Peeters P. (2013) : European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development, *Applied studies in agribusiness and commerce*, 115-119.

Rapinel S. (2026) : Faire de la France la première destination mondiale de tourisme à vélo en 2030, *Espaces*.

Renard L., Cloutier L. M., Picaud-Bello K., Stevens E. (2020) : Émergence et formation de routes touristiques à thème : apports des concepts de stratégie collective et d'entrepreneuriat collectif, *Management & Avenir*, n°116, 85-116.

Réseau vélo et marche (2026) : Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires, *Espaces.*

Riffaud T., Le Roux N. (2024) : La microaventure, quel tourisme sportif ?, Via, http://journals.openedition.org/viatourism/11108.

Roch T. (2024) : Pour nos voies vertes, un revêtement en enrobé ou en stabilisé ?, *Velooise*.

Rode S. (2010) : Reconquête urbaine de la Loire et risque d'inondation : des représentations aux aménagements urbains, *Géocarrefour* vol.85, 221-228.

Rode S. (2010) : De l'aménagement au ménagement des cours d'eau : le bassin de la Loire, miroir de l'évolution des rapports entre aménagement fluvial et environnement, *Cybergeo : European Journal of Geography,* https://journals-openedition-org.buadistant.univ-angers.fr/cybergeo/23253.

Savignac L. (2012) : L'ambition de la région Centre. Devenir la première région française de tourisme à vélo, *Espaces.*

Servain S., Voisin L. (2023) : La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation, *Espaces*, dossier "La gouvernance, les jeux d'acteurs et les conflits autour du tourisme de nature", 62-69.

Yi L., Chuan T. (2023) : Does active transport create a win–win situation for environmental and human health: the moderating effect of leisure and tourism activity, *Springer Nature*, Vol. 31, 4563-4581.

Webographie

TF1 (17 juillet 2022) : "Pavillon bleu", "Clef verte"... Que valent vraiment les labels touristiques écolos ?, *TF1 Info :* https://www.tf1info.fr/conso-argent/pavillon-bleu-clef-verte-que-valent-vraiment-les-labels-touristiques-ecolos-2161549.html

Saudubois R. (2024) : Espaces naturels sensibles en Loire-Anjou-Touraine : la Vallée de la Loire amont**,** *Youtube Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine :* https://youtu.be/_blyzEPTukg

Sitographie

Direction Générale des Entreprises (2024) : “Gestion de l’eau dans le secteur du tourisme”, https://www.entreprises.gouv.fr/la-dge/actualites/la-dge-publie-les-conclusions-de-son-etude-sur-la-gestion-de-leau-dans-le

Gouvernement (2025) : “Le Schéma national des Véloroutes”, site officiel du gouvernement : https://www.finistere.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Mobilite/Le-Schema-national-des-Veloroutes

Gouvernement (2023) : “Le Plan vélo et marche 2023-2027 est lancé”, site officiel du gouvernement : https://www.info.gouv.fr/actualite/le-plan-velo-et-marche-2023-2027-est-lance

Gouvernement (2022) : “Le « slow tourisme », de quoi parle-t-on ?”, site officiel du gouvernement : https://www.ecologie.gouv.fr/actualites/slow-tourisme-quoi-parle-t

“La Loire à Vélo : Étude de fréquentation et de retombées économiques 2022” (2023), site officiel de la Loire à Vélo : https://www.loireavelo.fr/

Ministères Transition Écologique Aménagement du Territoire Transports Ville et Logement (2022) : “Le « slow tourisme », de quoi parle-t-on ?” https://www.ecologie.gouv.fr/actualites/slow-tourisme-quoi-parle-t

Office Français de la Biodiversité (s. d.) : “Carte Natura 2000”, site officiel Natura 2000 : https://www.natura2000.fr/carte-natura2000

Parc Loire National Anjou Touraine (s. d.) : “La Loire des confluences, site Ramsar”, site officiel du PNR Anjou Touraine : https://www.parc-loire-anjou-touraine.fr/le-parc/la-loire-des-confluences-site-ramsar

Parcs Naturels Régionaux de France (2021) : “Quand on arrive en Parc” sensibilise à la surfréquentation des espaces naturels. https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/quand-arrive-en-parc/quand-arrive-en-parc-sensibilise-la-surfrequentation-des-espaces-naturels

Scribbr (2019) : “L’entretien semi-directif : définition, caractéristiques et étapes” : ps://www.scribbr.fr/methodologie/entretien-semi-directif/

Unesco (s. d.) : “Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes”, site officiel de l’Unesco : https://whc.unesco.org/fr/list/933

Union Sport et Cycle (2023) : “Observatoire du Cycle 2022 - Communiqué de presse” https://www.unionsportcycle.com/les-actualites/2023-04-06/observatoire-du-cycle-2022-communique-de-presse?utm_source=chatgpt.com

Union Sport et Cycle (2026) : “Observatoire du cycle : les chiffres” https://www.unionsportcycle.com/les-actualites/2026-04-24/observatoire-du-cycle-les-chiffres

Table des annexes

Annexe 1 : Questionnaire (questions et réponses)..... 159
Questions.....159
Réponses obtenues au questionnaire :..... 162
Annexe 2 : Affiche de diffusion du questionnaire.....174
Annexe 3 : Eléments d'analyse du questionnaire.....175
Annexe 4 : Grilles d'entretiens.....176
Grille type n°1 - Acteurs de la protection de l'environnement.....176
Grille type n°2 - Hébergeurs et loueurs..... 178
Grille type n°3 - Acteurs du tourisme.....180
Grille type n°4 - Institutionnels.....182
Grille type n°5 - Bureaux d'études.....184
Annexe 5 : Tableaux d'analyse des articles et entretiens..... 185
Annexe 6 : Listes de diffusion du questionnaire..... 193
Annexe 7 : Fiches lectures..... 195
Fiche lecture n°1.....195
Fiche lecture n°2.....196
Fiche lecture n°3.....197
Fiche lecture n°4.....198
Fiche lecture n°5.....199
Fiche lecture n°6.....200
Fiche lecture n°7.....202
Fiche lecture n°8.....208
Fiche lecture n°9.....209
Fiche lecture n°10.....210
Fiche lecture n°11..... 211
Fiche lecture n°12.....212
Fiche lecture n°13.....213
Fiche lecture n°14.....214
Fiche lecture n°15.....215
Fiche lecture n°16.....216
Fiche lecture n°17.....217
Fiche lecture n°18.....218
Fiche lecture n°19.....219
Fiche lecture n°20.....220
Fiche lecture n°21.....221
Fiche lecture n°22.....222
Fiche lecture n°23.....223
Fiche lecture n°24.....224

Fiche lecture n°25.....225

Annexe 1 : Questionnaire (questions et réponses)

Questions

(En bleu = questions ajoutées après le premier envoi du questionnaire)

- Choix de langue (français / anglais)

- <u>Section 1 - A propos de vous</u>
    - Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?
        - 18-24 ans / 25-34 ans / 35-44 ans / 45-54 ans / 55+
    - A quel genre vous identifiez-vous ?
        - Femme / Homme / Non-binaire / Autre
    - Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?
        - Choix de Catégorie
    - Avec qui voyagez-vous?
        - Couple / Famille / Amis / Seul / Autre
    - Comment êtes-vous venus depuis votre domicile
        - Voiture / Covoiturage / Train / Bus / Vélo / Avion / Autre
    - D'où venez-vous?
        - France / Autre pays
            - Si France : quelle région?
            - Si étranger : quel pays?

- <u>Section 2 - Habitudes sportives et touristiques</u>
    - Avez-vous l'habitude de faire du tourisme d'aventure et sportif ? (trek, rando, GR …)
        - Oui / Non
            - Si non : Quel(s) type(s) de vacances privilégiez-vous habituellement ?
    - A quelle fréquence pratiquez-vous le vélo dans votre vie quotidienne ?

        - Quotidiennement / Plusieurs fois par semaine / le weekend, temps libre / Occasionnellement / jamais
    - Dans quelle mesure?
        - Moyen de transport / Loisir / Sport
    - Avez-vous déjà pratiqué le cyclotourisme?
        - Oui / Non
    - Si oui, où?
    - Classez les propositions suivantes par ordre d'influence dans votre choix de faire des vacances à vélo (1 = principale motivation) :
        - Pratique physique / Sensibilité pour l'environnement (empreinte carbone faible) / Découverte de paysages, lieux / Coût / Rupture avec le quotidien

- <u>Section 3 - Votre séjour sur la Loire à Vélo</u>
    - Pourquoi faites-vous la Loire à Vélo et non pas un autre itinéraire cyclable ?
        - Patrimoine culturel / naturel / Proximité / Renommée de l'itinéraire
    - Faites-vous la Loire à Vélo en itinérance (plusieurs jours) ou uniquement une excursion d'une journée ?
        - Itinérance / Excursion
            - Si excursion : Combien de kms?
            - Si itinérance : Combien de km /jour? + Dans quel type d'hébergement dormez-vous ?
            - Quel(s) critère(s) privilégiez-vous dans votre choix ?
                - Confort / localisation / qualité / services proposés / engagement en faveur de l'environnement
            - La présence d'un label influence-t-il votre choix d'hébergement ?
                - Si non : Connaissez-vous ces différents labels?

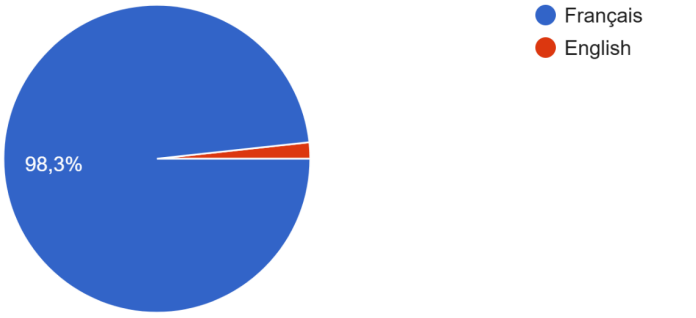
        - Non / Accueil Vélo / Clé Verte / Destination d’Excellence / Tourisme Handicap / Ecolabel hébergement touristique / Autre(s) label(s)
- Faites-vous d’autres activités le long du parcours, si oui lesquelles ?
    - Non / Visites / Dégustations / Activités nautiques / Autres activités sportives
- Avez-vous organisé votre voyage par vous-même ou par le biais d’une agence ?
    - Par vous même / Avec une agence

- Acceptez-vous qu'on vous recontacte ? Si oui, merci de renseigner votre adresse mail :

Réponses obtenues au questionnaire :

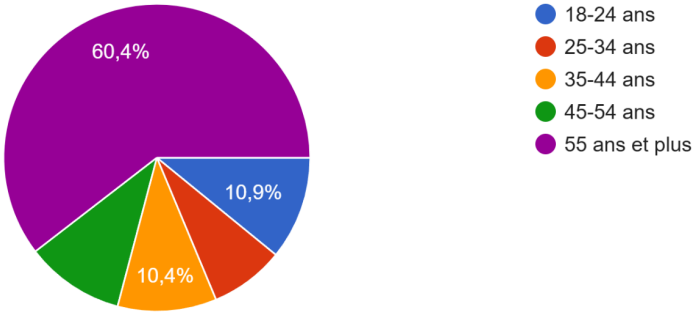
Langue / language

234 réponses



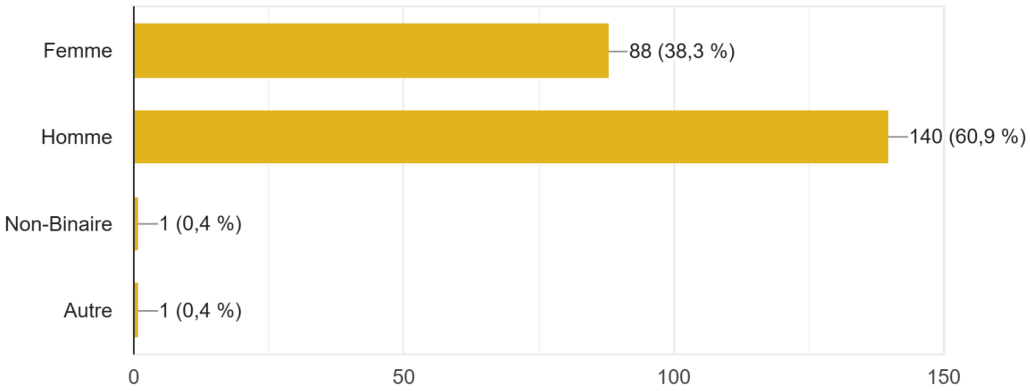
Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

230 réponses



A quel genre vous identifiez-vous ?

230 réponses



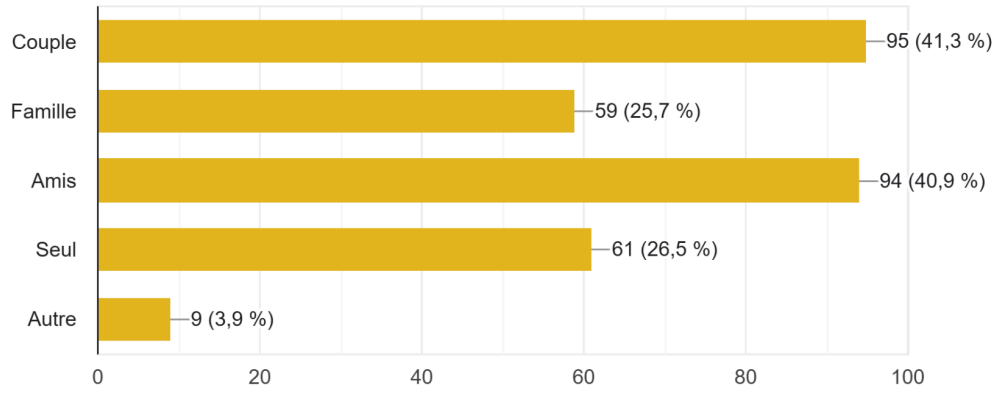
Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?

230 réponses



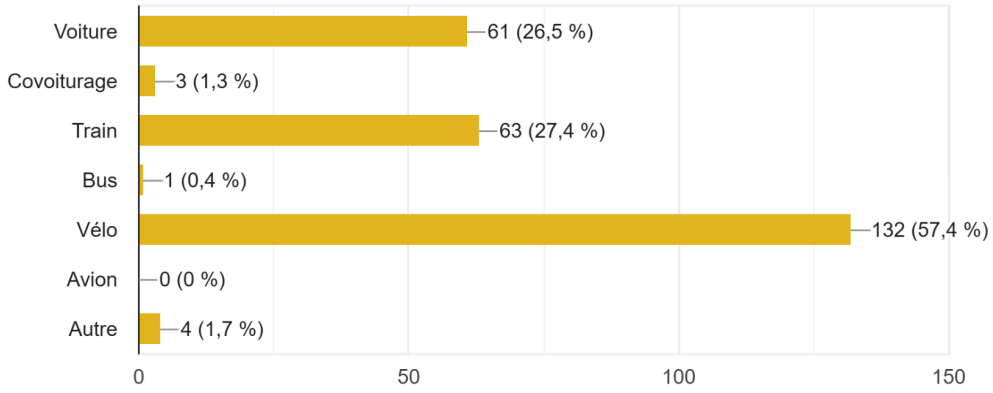
Avec qui voyagez-vous ?

230 réponses



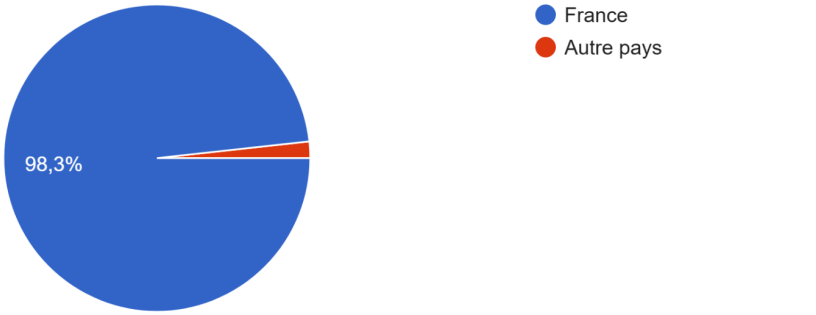
Comment êtes vous venu depuis votre domicile jusqu'au point de départ de votre circuit ?

230 réponses



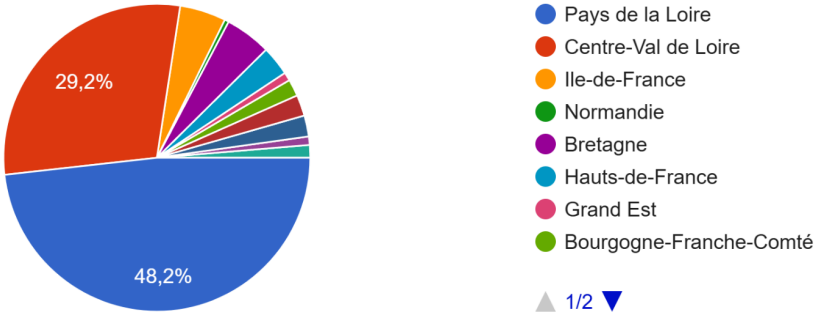
D'où venez-vous ?

230 réponses



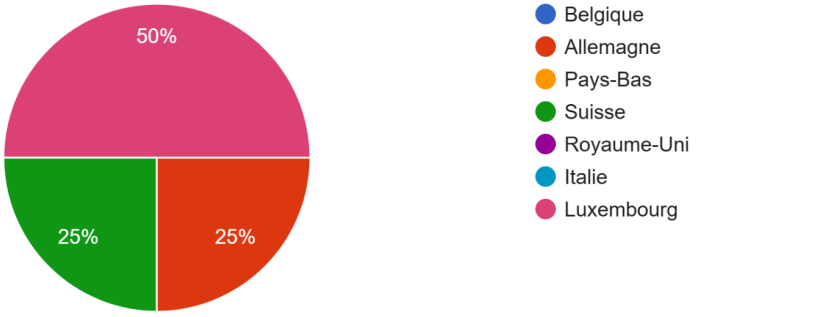
De quelle région venez-vous ?

226 réponses



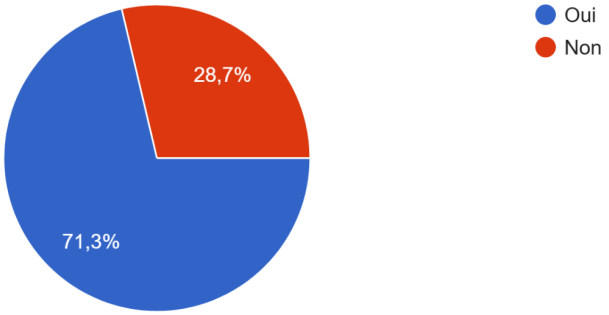
De quel pays venez-vous ?

4 réponses



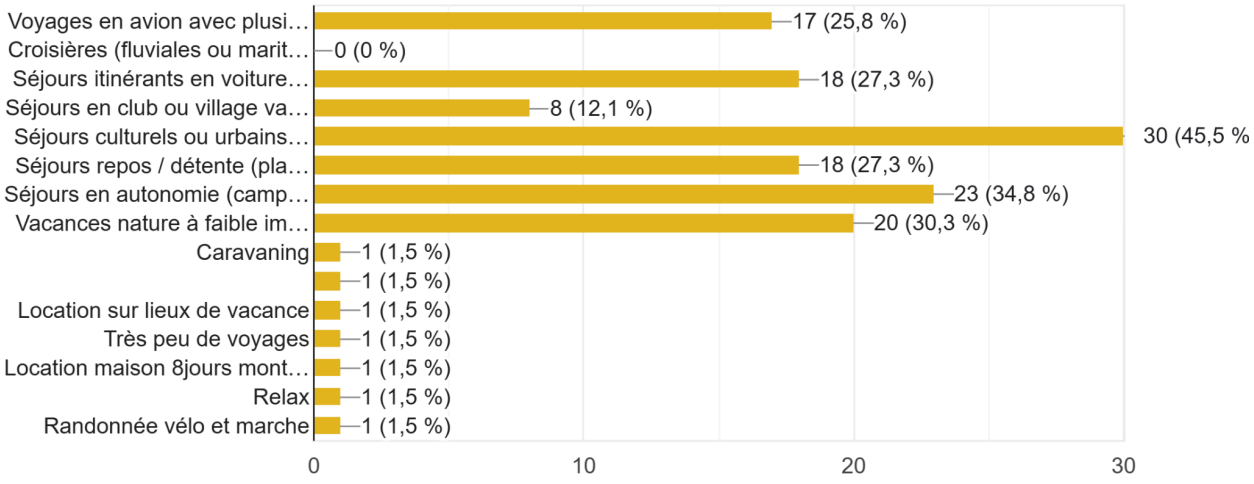
Avez-vous l'habitude de faire du tourisme d'aventure et sportif ? (trek, rando, GR …)

230 réponses



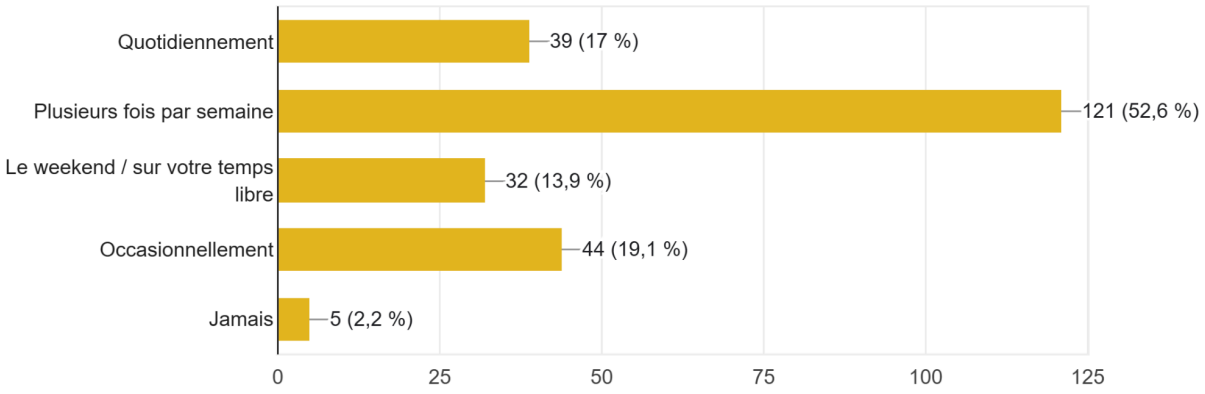
Si non, quel(s) type(s) de vacances privilégiez-vous habituellement ?

66 réponses



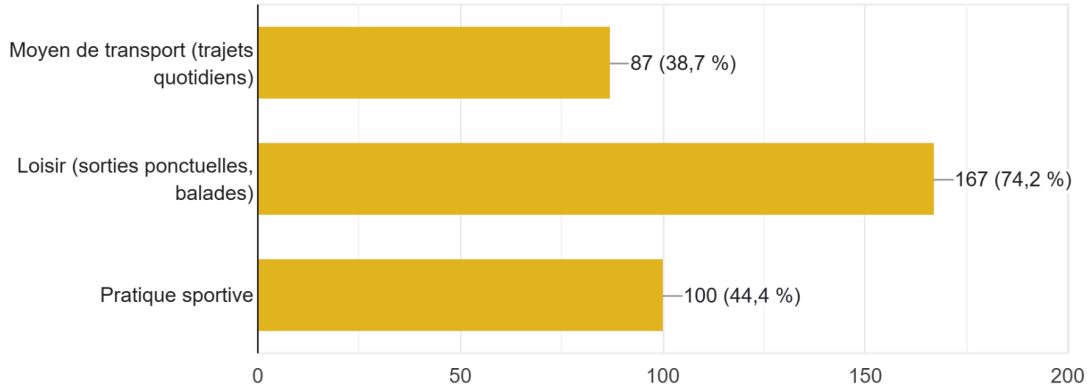
A quelle fréquence pratiquez-vous le vélo dans votre vie quotidienne ?

230 réponses



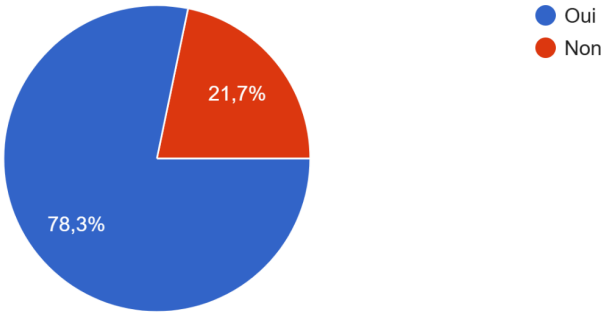
Dans quelle mesure ?

225 réponses

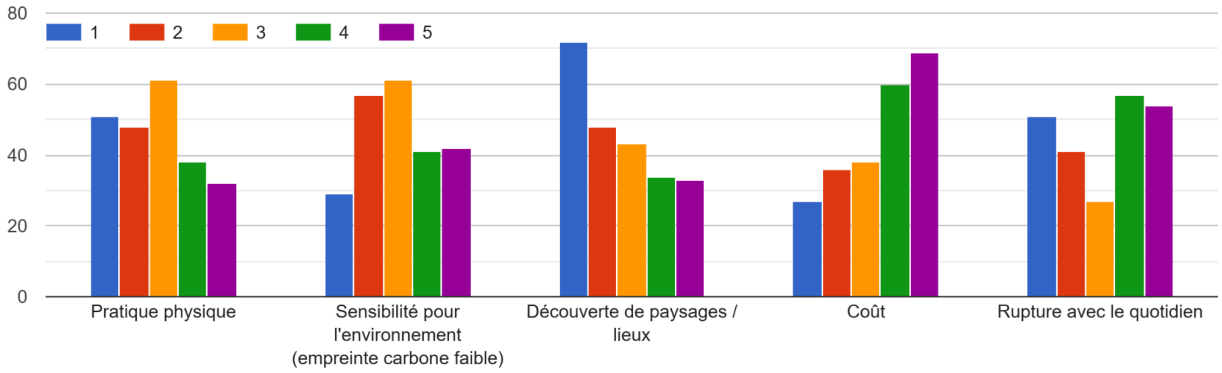


Avez-vous déjà pratiqué le cyclotourisme ? (vacances/voyages à vélo avec au moins 1 nuit hors de votre domicile)

230 réponses

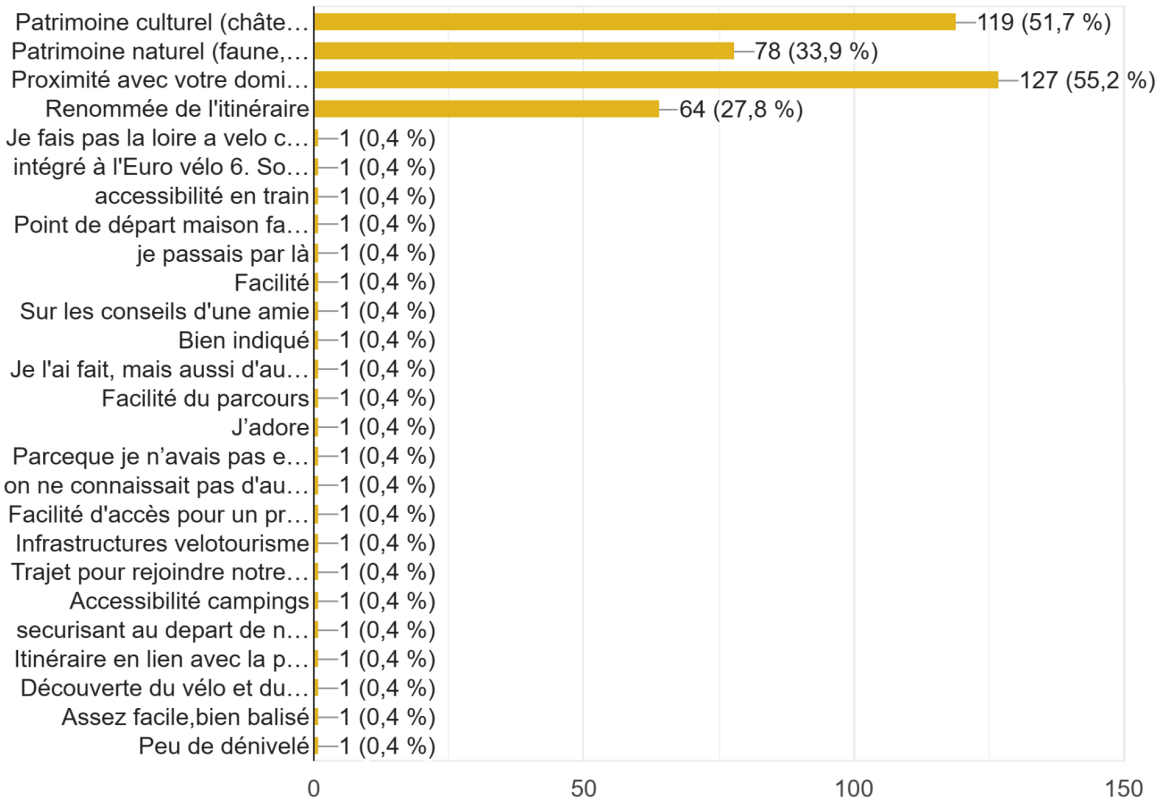


Classez les raisons suivantes selon leur importance dans votre décision de partir en vacances à vélo (1 = très importante, 5 = peu importante). Il ne peut y avoir qu'une s...tes glisser le tableau pour visualiser toutes les colonnes.



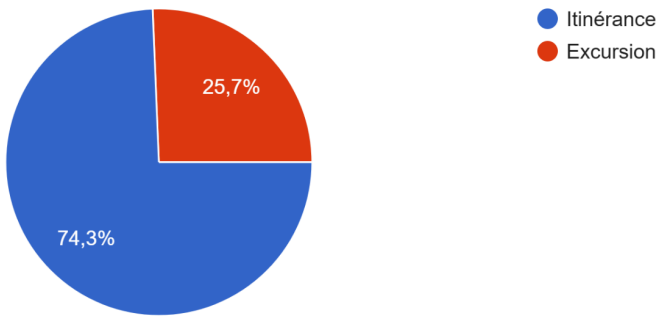
Pourquoi faites-vous la Loire à Vélo et non pas un autre itinéraire cyclable ?

230 réponses



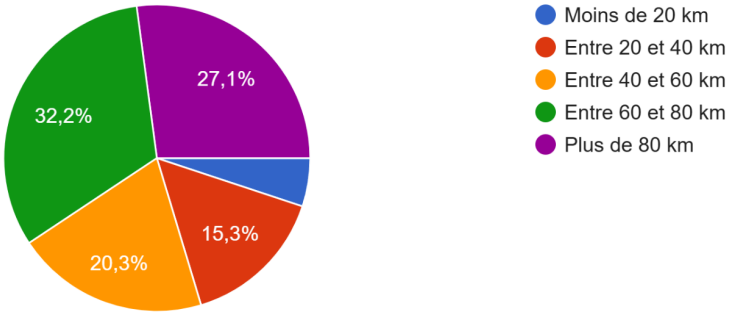
Faites-vous la Loire à Vélo en itinérance (plusieurs jours) ou uniquement une excursion d'une journée ?

230 réponses



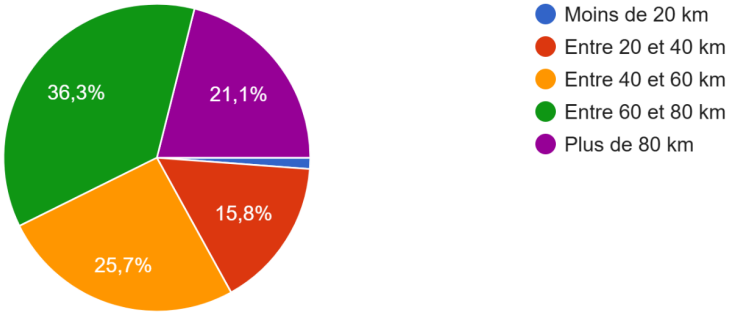
Combien faites-vous de kilomètres ?

59 réponses



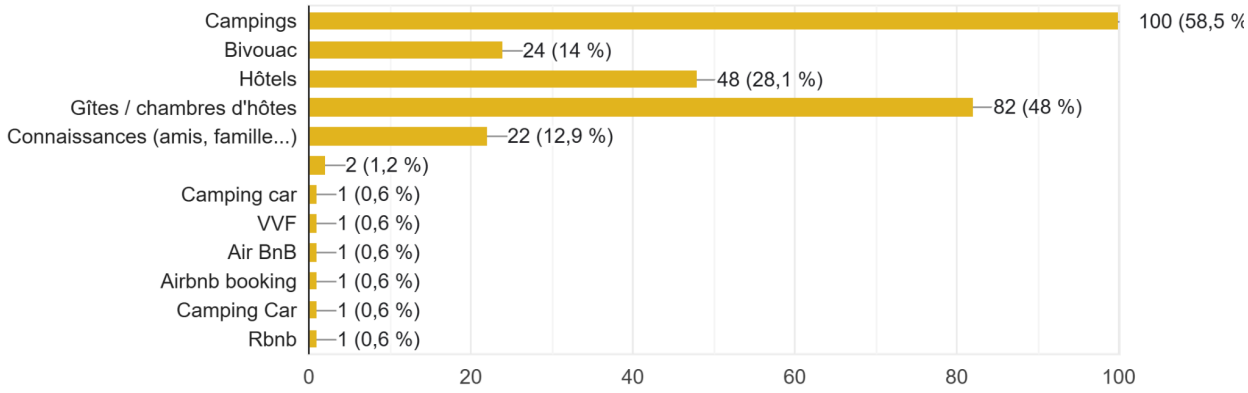
Combien de kilomètres faites-vous par jour (en moyenne) ?

171 réponses



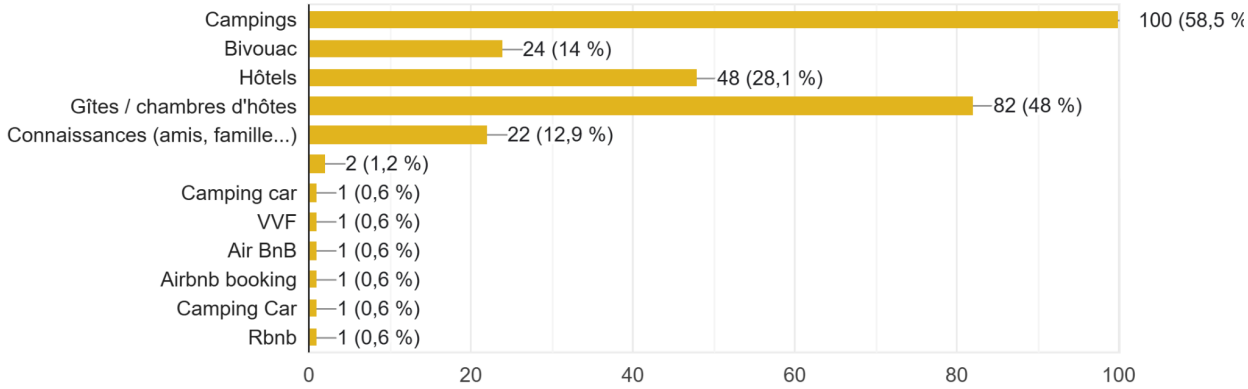
Dans quel type d'hébergement dormez-vous ?

171 réponses



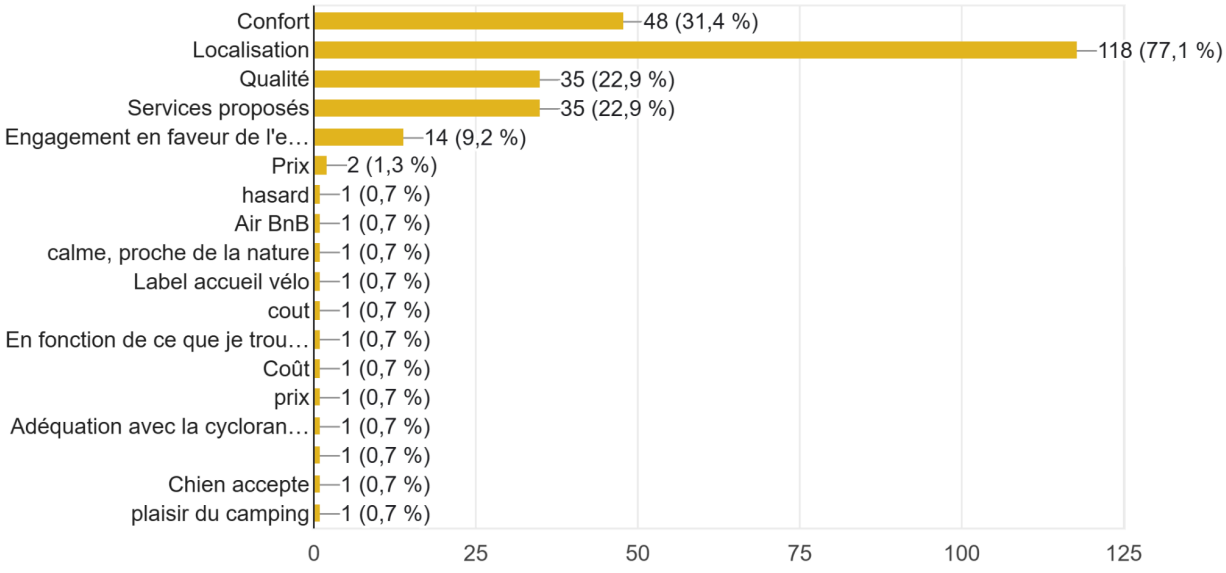
Dans quel type d'hébergement dormez-vous ?

171 réponses



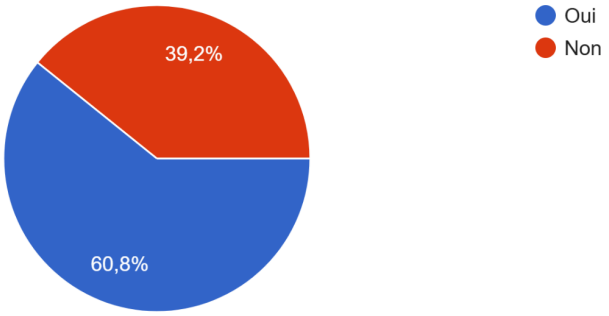
Quel(s) critère(s) privilégiez-vous dans votre choix ? (confort, localisation, qualité, services proposés....)

153 réponses



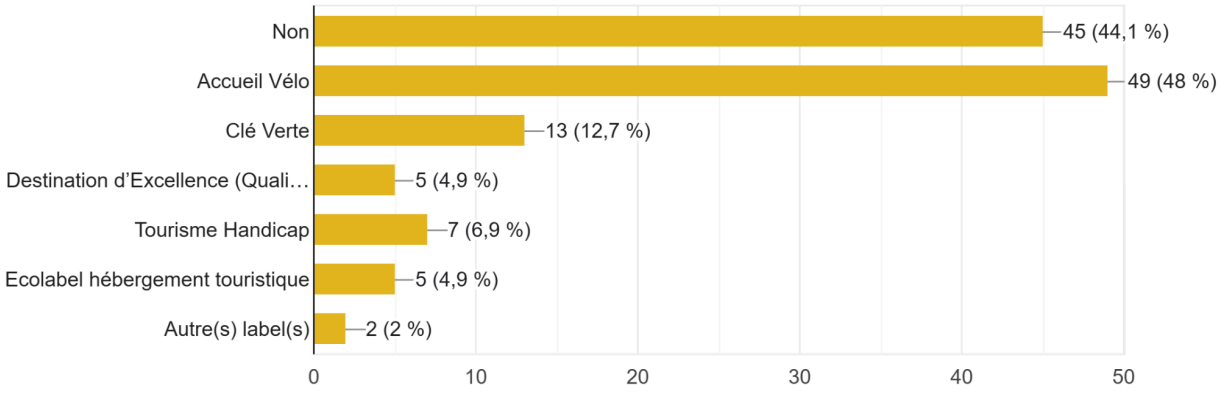
La présence d'un label influence-t-il votre choix d'hébergement ? (Accueil Vélo, Clé Verte, Destination d'Excellence, Tourisme Handicap, l'Ecolabel européen hébergement touristique….)

153 réponses



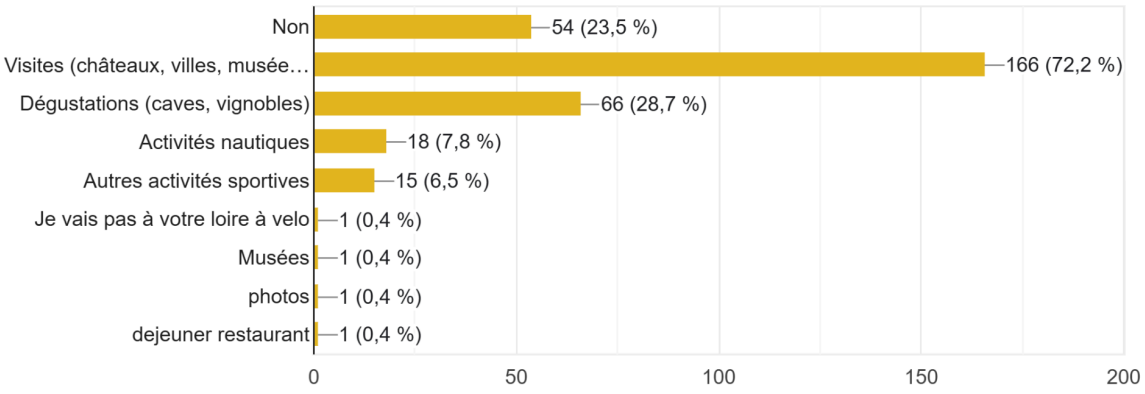
Connaissez-vous ces différents labels ?

102 réponses



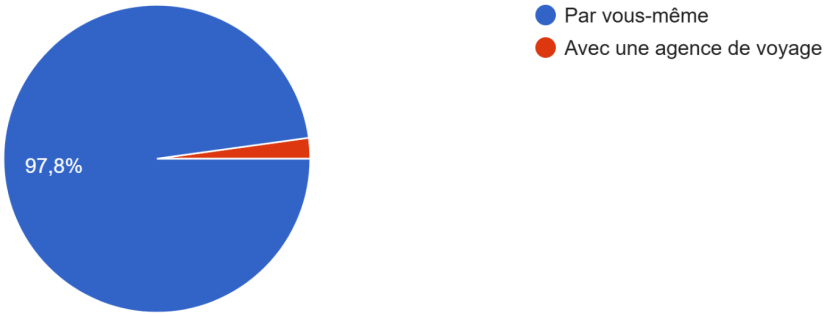
Faites-vous d’autres activités le long du parcours, si oui lesquelles ?

230 réponses



Avez-vous organisé votre voyage par vous-même ou par le biais d’une agence ?

230 réponses



Annexe 2 : Affiche de diffusion du questionnaire

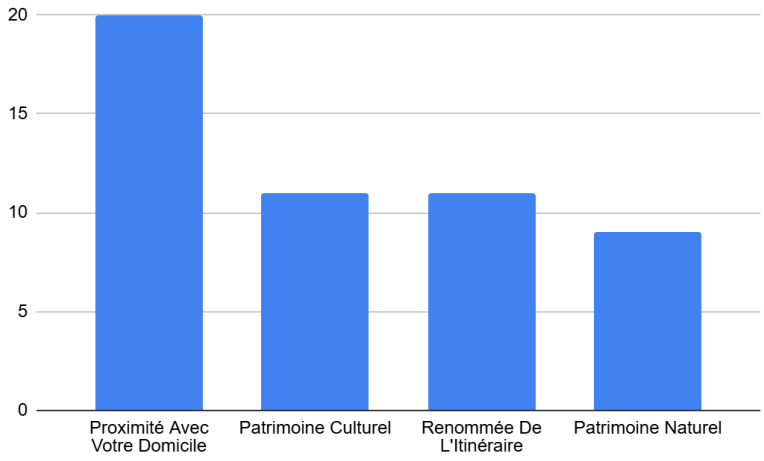


Annexe 3 : Autre élément d’analyse du questionnaire

Critères	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55 ans et plus
Localisation	70.00%	61,54%	80.00%	81,25%	78,72%
Confort	0.00%	53,85%	35.00%	43,75%	28,72%
Prix	0.00%	0.00%	5.00%	6,25%	3,19%
Engagement écologique	30.00%	7,69%	15.00%	12,50%	6,38%
Qualité	30.00%	38,46%	5.00%	12,50%	22,34%
Services proposées	10.00%	23,08%	20.00%	25.00%	24,47%

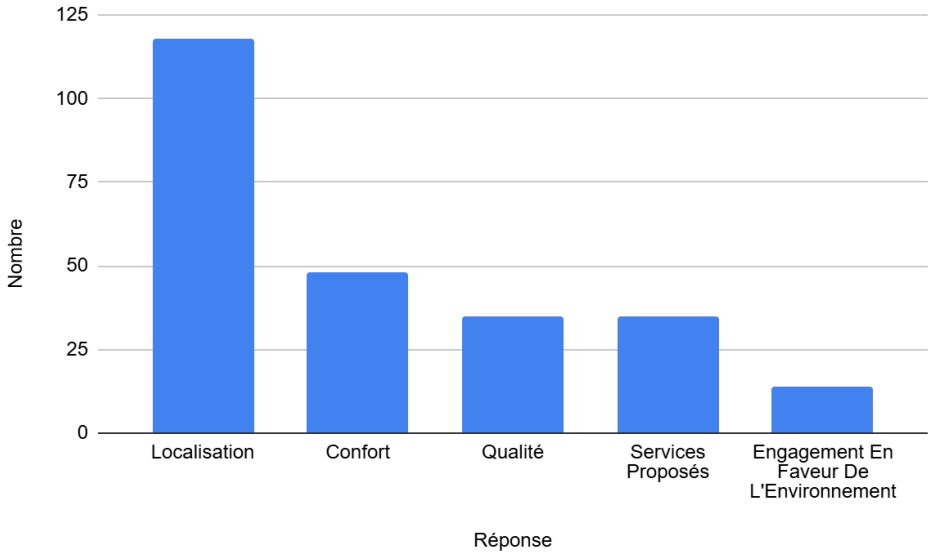
Critères de choix d'hébergement selon les tranches d’âges des interrogés.

Source : Etude menée dans le cadre de ce mémoire, 2026.



Raisons pour faire la Loire à Vélo

Source : Etude menée dans le cadre de ce mémoire, 2026



Critères de choix de l'hébergement sur la Loire à Vélo

Source : Etude menée dans le cadre de ce mémoire, 2026

Annexe 4 : Grilles d'entretiens

Grille type n°1 - Acteurs de la protection de l'environnement

Entretiens 1, 8, 9, 12

1) Présentation :

- Pouvez-vous vous présenter ?
- Pouvez-vous présenter votre structure et votre rôle au sein de celle-ci ? Sur quels sujets travaillez-vous ?
- Quelle est votre implication dans la Loire à Vélo ? Quel rôle jouez-vous ?

2) Cyclotourisme et Loire à Vélo :

- Avez-vous observé une évolution de la fréquentation cyclotouristique sur la Loire à vélo? Sur certains secteurs en particulier ?
- Quels changements cette évolution a-t-elle entraînés sur le territoire ?
- Selon vous, quels sont aujourd'hui les principaux atouts de la Loire à Vélo ?
- Quels sont selon vous les principaux enjeux associés au développement du cyclotourisme sur le territoire ?

3) Environnement :

- Selon vous, le développement du cyclotourisme a-t-il des effets sur les milieux naturels ?
- Certains espaces vous semblent-ils particulièrement sensibles ?
- Quels types d'impacts observez-vous ou redoutez-vous ?
    - dérangement de la faune ;
    - piétinement ;
    - érosion ;
    - déchets ;
    - artificialisation.
- Disposez-vous de suivis ou d'études permettant d'évaluer la fréquentation touristique de la Loire à vélo ? Et des impacts créés?
- Existe-t-il des seuils de fréquentation au-delà desquels des impacts pourraient apparaître ?

4) Gestion :

- Des mesures ont-elles été mises en place afin de limiter ces impacts ?
- Certains itinéraires ont-ils été modifiés ou déviés pour des raisons environnementales ?
- Les itinéraires alternatifs peuvent-ils servir à répartir la fréquentation ou à protéger certains espaces ?

5) Perspectives :

- Voyez-vous des défis environnementaux auxquels la Loire à Vélo devra faire face dans les prochaines années ?
- Le développement du cyclotourisme vous semble-t-il compatible avec la préservation de l'environnement ? Pourquoi ?
- Comment réussir à concilier croissance touristique et préservation environnementale ?

Grille type n°2 - Hébergeurs et loueurs

Entretiens 2, 10, 11

1) Présentation :

- Pouvez-vous vous présenter ?
- Pouvez-vous présenter votre établissement ?
- Depuis combien de temps êtes-vous gérant / travaillez-vous dans l'établissement ?

2) Etablissement / LAV :

- La proximité de la LAV par rapport à votre établissement a-t-elle un impact sur votre activité ? Comment cela se manifeste t-il ? (clientèle différente, hausse de l'activité, aménagements du camping)

- Est-ce que vous cherchez à mettre en avant la proximité de votre établissement avec la LAV pour attirer plus de clients ?

- Quel type de clientèle actuelle ? Plutôt des voyageurs à vélo ou pas forcément ? Quelle part de cyclotouristes ? Plutôt clientèle française / étrangère ? Plutôt couples / familles ?

3) Evolution cyclotourisme :

- Depuis que vous avez votre établissement, y a-t-il eu un changement / évolution de clientèle ? (plus de cyclotouristes ou pareil) ? Et depuis le covid ? (Avez-vous remarqué une hausse de fréquentation / baisse ?)
- Comment vous adaptez-vous par rapport à ces évolutions ? (notamment en termes d'aménagement ?) Quels changements ça a entraîné ?

4) Profil cyclotouristes :

- Quelles sont leurs principales motivations à faire la LAV ? Notions là dessus ou pas du tout ? Les motivations environnementales sont-elles évoquées ?
- Observez-vous une évolution des attentes des cyclotouristes concernant l'environnement ?

5) Si label accueil vélo :

- Pourquoi ont-ils choisi de se faire labelliser ? Quel était l'objectif ? Souhaitent-ils renouveler le label ?
- Qu'est-ce que ça implique pour vous (labellisation) ? Coûts importants d'aménagements spécifiques ?
- Y voyez-vous des avantages / inconvénients à cette labellisation et à ce que ça implique ? (ex : plus de clientèle, meilleure visibilité, pas de différence perçue ….)

- Suite à cette labellisation, y a t-il eu des actions mises en place dans l'établissement ? Ou étaient-elles déjà présentes avant ?

6) Actions menées :

- Mettez-vous en place des actions en faveur de l'environnement au sein de votre établissement ? → Label camping qualité etc (ex: récupération eaux de pluie, tri déchets, compost, toilettes sèches) ? / produits locaux etc ?
- Pour quelles raisons avez-vous mis en place ces actions ?
- Ces actions répondent-elles à des attentes des clients ?
- Estimez-vous que certains équipements sont devenus indispensables pour rester attractif ? (ex: piscine) → dispositifs pour limiter consommation d'eau liée ?
- Comment conciliez-vous les attentes des visiteurs et la préservation de l'environnement ? Cela nécessite t-il des concessions ?
- Voyez-vous des améliorations qui pourraient encore être apportées ? Ou sur lequel vous travaillez ou réfléchissez ?

7) Perspectives :

- Voyez-vous des limites au développement du cyclotourisme sur la Loire à Vélo ?
- Avez-vous constaté des effets négatifs liés au développement du cyclotourisme ?

Grille type n°3 - Acteurs du tourisme

Entretien 3, 5

1) Présentation :

- Pouvez-vous vous présenter ?
- Pouvez-vous présenter votre structure et votre rôle ? Depuis combien de temps travaillez-vous dans cet établissement ?

2) Loire à Vélo :

- Quelle est votre implication dans la Loire à Vélo ? (votre structure et vous-même)
- Quels sont les objectifs poursuivis à travers le développement de la Loire à Vélo ?
    - Développement / Promotion touristique de la région
    - Développement éco
    - Attirer un autre type de tourisme
    - ….
- Quelle place occupe cet itinéraire dans la stratégie touristique du territoire ?
- Avez-vous des indicateurs pour évaluer son développement / son impact (retombées €, fréquentation de la LAV, nombres de nuitées…)
- En termes de développement du tourisme, est-ce que la priorité est plutôt d'attirer de plus en plus de touristes ou d'adapter les flux en fonction des zones à risques ?

3) Environnement :

- Quelle place la préservation de l'environnement occupe-t-elle dans votre stratégie de promotion (et d'expansion/modification de la LAV) ?
- Quels dispositifs sont mis en place pour limiter les impacts environnementaux ?
- Travaillez-vous avec des acteurs de la protection de l'environnement ?
    - Si oui, dans quel but ? (faisabilité pour un projet d'expansion/amélioration, impact de la fréquentation, coopération…)

4) Gestion :

- Comment conciliez-vous l'attractivité touristique et la préservation des milieux naturels ?
- Certains espaces font-ils l'objet d'une attention particulière ? (si oui pourquoi ? Espèces/écosystèmes protégés ?)
- Les itinéraires alternatifs de la LAV répondent-ils à des objectifs de gestion des flux / préservation de l'environnement / attractivité touristique ?
- Avez-vous déjà adapté certains projets pour des raisons environnementales ?

5) Perspectives :

- Selon vous, existe-t-il une capacité d’accueil maximale de la Loire à Vélo ? Est-ce qu’il y a des zones plus à risques ?
- Quels défis identifiez-vous pour l’avenir ? (ex : sur fréquentation, changement climatique : intempéries/dégâts sur des portions)

Grille type n°4 - Institutionnels

Entretien 6

1) Présentation :

- Pouvez-vous vous présenter ?
- Pouvez-vous présenter votre mission en lien avec la Loire à Vélo ?

2) Loire à Vélo :

- Quels sont les objectifs poursuivis à travers le développement de la Loire à Vélo ?
- Quels sont les principaux enjeux associés à la LAV ?
- Quels acteurs et partenaires interviennent dans sa gestion ? (ex: sncf, cabinets d'étude d'impact etc)
- Quelle observation faites-vous de la fréquentation de la LAV ?
- Quels indicateurs suivez-vous pour évaluer le succès de l'itinéraire ? nombre de cyclistes / retombées € / satisfaction / impacts environnementaux ?

3) Environnement :

- Comment les enjeux environnementaux sont-ils pris en compte et intégrés dans les projets d'aménagement ?
- Existe-t-il des secteurs particulièrement sensibles ?
- Des études environnementales sont-elles réalisées avant certains aménagements ?
- Travaillez-vous avec des acteurs de la protection de l'environnement ? (LPO, Natura 2000)

4) Gestion :

- Des impacts liés à la fréquentation ont-ils été observés ou anticipés ?
- Des mesures ont-elles été mises en place pour limiter les effets du tourisme sur certains espaces ? (fermetures temporaires, déviations…)
- Des portions sont-elles en train d'être repensées (ex: sentier littoral breton du GR34 victime d'érosion lié à la fréquentation des randonneurs)
- Avez-vous déjà modifié ou abandonné des projets pour des raisons environnementales sur la Loire à Vélo ?
- Comment sont gérés les éventuels conflits entre attractivité touristique et préservation des milieux ? Comment concilier croissance touristique et préservation environnementale ? (exemples concrets)

5) Itinéraires alternatifs :

- Quels sont les objectifs des itinéraires alternatifs ? → gestion des flux ? préservation de certains espaces sensibles ? attractivité touristique ?

- Peuvent-ils contribuer à la protection de certains espaces naturels ?
- Sont-ils parfois mis en place à la suite d'enjeux environnementaux ?

6) Perspectives :

- Quels défis la Loire à Vélo devra-t-elle relever dans les prochaines années ?
- Le développement futur du cyclotourisme présente-t-il des limites ?
- Existe-t-il une capacité d'accueil maximale au-delà de laquelle des difficultés pourraient apparaître ?

Grille type n°5 - Bureaux d'études

Entretiens 4, 7

1) Présentation :

- Pouvez-vous vous présenter ?
- Pouvez-vous présenter votre structure et vos missions ?
- Intervenez-vous sur des projets liés au cyclotourisme ou aux véloroutes ? (si oui, quelle implication avez-vous dans des projets liés au cyclotourisme)
- Qui accompagnez-vous (collectivités / acteurs privés …?)

2) Projets :

- Quels sont les principaux critères pris en compte lors de la conception d'un itinéraire cyclable ?
- Comment les enjeux environnementaux sont-ils intégrés aux projets ?
- Quels liens entretenez-vous avec les collectivités / régions etc et acteurs du tourisme ?

3) Impacts :

- Quels types d'impacts environnementaux sont généralement observés sur les itinéraires cyclables ?
- Certains milieux sont-ils plus sensibles que d'autres ?
- Comment évalue-t-on les risques liés à une augmentation de la fréquentation ?
- Existe-t-il des méthodes permettant d'évaluer la capacité d'accueil d'un itinéraire ? Y a t-il des seuils à prendre en compte ? Seuils maximums ?

4) Gestion :

- Les itinéraires alternatifs peuvent-ils contribuer à répartir les flux ?
- Des aménagements sont-ils parfois réalisés pour protéger certains espaces naturels ?
- Comment concilier développement du cyclotourisme et préservation des milieux ?
- Avez-vous des exemples de projets ayant dû être modifiés pour des raisons environnementales ?

5) Perspective :

- Selon vous, le cyclotourisme peut-il être considéré comme un tourisme durable ?
- Quelles limites identifiez-vous aujourd'hui ?
- Quels défis devront être relevés dans les prochaines années ?

Annexe 5 : Tableaux d'analyse des articles et entretiens

Tableau d'analyse des articles pour l'hypothèse 2

	Source	Résultat principal	Ce que cela apporte à notre recherche
Fréquentation	**Microplastiques : les randonneurs polluent la nature dans le savoir … à cause de leurs chaussures.**	la présence de personnes (nombreuses ou pas) aménent des microplastiques (chaussures et autres équipements)	la présence même d'individus à un effet sur la nature sans même s'en rendre compte
	Le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine s'agrandit et doit concilier tourisme et biodiversité	Surfréquentation du PNR depuis le Covid, ce qui a un fort impact sur la biodiversité locale	surfréquentation = impact environnemental
	Le vélo, une activité devenue essentielle pour les territoires.	Popularité du vélo depuis Covid car envie d'aventure, d'être dans la nature mais conséquences dans PN car bcp de monde	
	L'itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre	Le développement du cyclotourisme est très important en France : elle est la 2ème destination mondiale de tourisme à vélo (après Allemagne)	
	Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les Parcs naturels régionaux	La fréquentation des milieux naturels en hausse liée à divers facteurs (accès gratuit à la nature, crises sanitaires, besoins sociétaux…)	
	Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation	Fréquentation dépend du nombre de visiteurs mais aussi de : - la capacité de résilience des sites. - l'existence de points de concentration. - périodes de l'année. - activités pratiquées. - comportements des homo sapiens	
	Fréquentation cyclable en France : en hausse de 5 % en 2025	La fréquentation cyclable en France a augmenté de 5% en 2025 et de 47% depuis 2019. Tous les territoires (urbains, ruraux et intermédiaires) sont concernés mais la croissance n'est pas homogène (+54% zones urbaines et +22% zones rurales et intermédiaires). Les pratiques ne sont également pas les mêmes (utilitaire en urbain, loisir en rural et mixte des deux en intermédiaire. Cette dynamique est importante mais éloignée des objectifs de 2030, et impactée en partie par les difficultés financières auxquelles doivent faire face les CT.	Dynamique de croissance observée (pic 2025), volonté de l'augmenter et d'atteindre l'objectif de 2030 (12% de part modale)
	"Une fierté de parler de notre région" : les ambitions de François Bonneau pour la Loire à vélo	1 million de cyclotouristes en région Centre en 2025 et volonté d'augmenter ce nombre année après année + cyclotourisme augmente la fréquentation des sites touristiques importants de la région	
Érosion	**Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les Parcs naturels régionaux**	Plus de fréquentation = + de pression sur l'environnement = accélération de l'érosion des sols	
Zones sensibles	**Espaces naturels sensibles en Loire-Anjou-Touraine : la Vallée de la Loire amont**	Loire = ecosystème très riche avec de nombreuses espèces (oiseaux, poissons, plantes) - lieu de reproduction d'oiseaux migrateurs (sternes, goélands leucophées) mais dérangement lié à la présence humaine (bruit) + piétinnement des nids car touristes sur les îles (certains font du camping) --> prévention du PNR et LPO avec des panneaux	impact "inconscient" des visiteurs (présence + bruit) et un impact lié au comportement des touristes
Autre	**La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation**	Dvp des territoires = pression supplémentaire sur l'environnement --> mais aucune étude n'a été menée pour identifier et mesurer les impacts	
	Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les Parcs naturels régionaux	- Fréquentation = impacts divers sur l'environnement (érosion, déchets, incendies…) - Impacts aussi sur les touristes → risque d'accidents, expérience affectée - Impacts sur les populations locales → perturbation quotidien, conflits d'usage	Impacts autant liés au nombre de touristes qu'à leur comportement
	Les effets des loisirs sur la biodiversité	hausse de la fréquentation de la nature mais comportements pas appropriés des visiteurs car peu de connaissance de la nature : ramassage de champignons/plantes, bruit, proximité avec la faune, + aménagements pour accueillir et satisfaire les visiteurs (routes, bases de loisirs...) qui coupent des habitats en 2 + dérangement lié aux loisirs nautiques (canoe)	impact des différents comportements des visiteurs et des infrastructures qui les accueillent
	Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation	Dégradation environnementale des sites et milieux avec difficultés de régénération menaçant survie espèces protégées ou à fort enjeu patrimonial	
	Nature, biodiversité entre développement touristique et préservation	- classification PNR ou Natura 2000 attire plus de visiteurs - LAV = moteur éco car bcp de fréquentation mais peu au courant des questions environnementales	

Tableau d'analyse des entretiens pour l'hypothèse 2 :

	Fréquentation	Erosion	Sortie itinéraire	Comportement des touristes	Zones sensibles	Gestion (mesures prises)	Autres
Entretien 1	Augmentation de la fréquentation = pression humaine sur les milieux naturels (mauvais comportements)				Problème du bivouac : réglementation pas claire, beaucoup de bivouac sur la LAV. Exp: dérangement des sternes, abandon des oeufs.	En 2025 : aire de protection avec interdiction de bivouac du 15 avril au 15 août, écopatrouilles, panneautage, infos, etc. Efficace = pop de sternes à augmenté. Formations auprès des hébergeurs prévues Classement à l'UNESCO : limite l'aménagement de grosses structures touristique, privilégie la protection de la nature (faire le lien avec Vianney) Sensibilisation : panneautage mais peu efficace. Nouvelles mesures : site internet "Rando Anjou Touraine" + formation des professionels du tourisme -> limité pour l'instant, que pour les loueurs de canoës Autres formations sur plusieurs thématiques, notamment la règlementation auprès des hébergeurs	
Entretien 2	Hausse fréquentation au moment Covid car vacances locales car peur d'être reconfinés VAE = démocratisation cyclotourisme						
Entretien 3	Pas de surfréquentation selon lui, pas de problématiques connues - Fréquentation + importante sur certains secteurs car plus accessibles, points d'intérêts (ex: châteaux) - Flux dilués le long du fleuve = pas de surfréquentation --> + maillage réseau cyclable important qui dilue encore plus naturellement le flux de cyclistes - La LAV supporte largement sa fréquentation selon lui			Mise en contact avce la nature = inclut automatiquement de la sensibilisation et prévention = impact positif du tourisme	Secteur UNESCO, zones humides, Ramsar, PNR Loire-Anjou-Tourraine Loire à Vélo troglodytique vers Saumur = sensible car chauves-souris	- Compteurs vélos + enquêtes - Informations pour avoir comportement responsable (déchets, respect voie vélo...) --> travail sensibilisation avec CT	- Travail avec LPO très présente sur secteur angevin - Réchauffement climatique = impact sur fréquentation (plus vers ailes de saison), crues ++ = entretien, coût de réparation...
Entretien 4	Selon lui, il n'y a pas de surfréquentation sur la LAV, le site de Chambord est le plus visité avec 1 à 1.5 million /an						
Entretien 5	- Fréquentation diffuse --> qq dizaines/centaines passages par jour (hormis agglomérations) = pour lui l'avantage du tourisme à vélo (tourisme local et diffus) - D'un autre côté constate qu'il y a plus de touristes qu'avant sur la LAV (mais relativise comparé au centre de Chambéry)		Pour lui pas de divagation hors sentier car à vélo c'est plus complexe (vélo, saccoches...) SAUF pour bivouaquer		Normalement l'itinéraire ne passe pas au travers de zones sensibles selon lui mais peut les longer et être amené à être à proximité. --> ça a amené des gens qui ne seraient pas venus s'il n'y avait pas eu la véloroute Mais pas connaissance problématiques spécifiques liées à la LAV	Idée d'avoir des barrières pour délimiter zones sensibles et éviter les intrusions	Vélo = faible émetteur GES et impact lié fréquentation très limité car pas tourisme de masse selon lui. Tourisme très diffus et vecteur retombées €
Entretien 6	il n'y a pas de surtourisme car plage horaire large sauf à certains endroits bien précis mais pas bien grave. Surfréquentation pas au niveau environnemental mais plutôt liée à un manque d'infrastructures (eau, toilettes...) C'est plutôt un question de gestion	Plutôt liée à des inondations qu'au passage des cyclistes mais peut pousser à repenser le tracé dans des zones fréquemment inondables	Selon lui, les cyclistes ne sortent pas des chemins, très peu de piétinnement	De plus en plus de bivouac notamment avec des sorties proposées par des loueur de kayak ou TO. Quelques tensions avec des habitants. Utilisent les poubelles ou ramassent leur déchets, ne sortent pas du chemin		*(Présent lors de la création du projet)* Prise en compte du patrimoine naturel de la Loire, intégration de la LAV dans le paysage avec l'utilisation de chemin/voies déjà existantes sur certaines parties mais des aménagements lourds à certains endroits	Peu d'arbres à proximité des chemins car les racines cassent les revêtements (en lien avec Natura 2000)
Entretien 7	- 1ere/2e véloroute en termes fréquentation en France --> 3/4 millions par an - Sections en surtourisme (ex : château entre Angers, Tours et Blois) - Utilisation véloroutes pour l'utilitaire (domicile-travail) = + de fréquentation et à des amplitudes + larges (soir = lumières = dérangement faune) - Pic fréquentation été	Berges fragilisées notamment dû aux marnages très différents de la Loire (très haut hiver / très bas été) + passage de divers usagers (piétons, vélos, chevaux...)	Sortie pour aller bivouaquer	- Dégradations plages, traversent zones sensibles avec vélos pour aller sur la plage - Réseau sociaux = trouver le spot parfait - Déchets aires arrêts --> n'emportent pas leurs déchets avec eux - Risque incendie +++ avec cigarettes (+lié avec sécheresse +++) - Autres activités : canoë, kayak --> arrêt sur îles sensibles + bivouac = dérangement faune/flore - Musique - Pas de changement dans les habitudes de consommation (fast-food plutôt que local) --> calque mode de vie aux vacances	- Inscription UNESCO - Arrêtés biotopes - Zones Natura 2000 - Zonages protection de l'environnement	- Pour lui il faudrait qu'il y ait des zones interdites d'accès (îles en canoë) - Si passage dans zones sensibles = mesures compensatoires (ex: renaturation, replant haies, réaménagement zones humides ...) - Pays-Bas : éclairage différencié --> s'allume quand cyclistes passent puis s'éteint = "ondes vertes"	- VAE = freinage, accélération qui abîme revêtement et milieux fragiles + effets ravinements (ex: sur pavés ou bouts de plage) - CT retirent poubelles aires arrêts (entretien, gestion) = déchets au sol - Vélo = de - en moins du tourisme durable --> différence vélo musuclaire (0 carbonation) et électrique (recharge batterie, fabrication, utilisation...). Mais qd même durable car déplacement moins impactant que voiture - Réchauffement climatique impact sur revêtements, fréquentation, ombre --> = fréquentation différentielle (vont sous les arbres pour trouver ombre)
Entretien 8		ne parle pas directement d'érosion mais des sols qui sont devenus impérmeables donc on peut imaginer que ça provoque de l'érosion dans certaines zones		bivouac en trop grande quantité et parfois sur des zones sensibles (nids de sternes)	les zones au bord des chemins car habitats d'espèces + des chemins qui existaient déjà et ont été intégrés dans la LAV mais passent trop près du lit de la rivière (sont dans des zones où ils ne devraient pas)	travail avec les communes pour mesurer les impacts de leur projet (passage de la LAV chez eux)	Ecosystème en dysfonctionnement car recul de la végétation pour un enjeu de sécurité (de 15m de boisement on est adj à 5/3), arbres rasés car touristes veulent voir la Loire, espèces invasives à cause de l'entretien LAV et impérmeabilisation des sols hors zone humide Environnement pris en compte au début, avec le plus faible impact possible mais quand même un impact

Entretien 9	Cumul de fréquentation et d'activité sur la période estivale (bords de Loire étroits, amassement) -> pas bien gêré selon elle. C'est aussi la période de nidification et où les plantes sont le plus sensibles Pas d'infos sur la fréquentation du site par les vélotouristes, alors que c'est une des activités principales du site	Certains amménagements de pistes cyclables favorisent le ruissellement et l'érosion (matériaux utilisés, trop proche du bord de l'eau, racines fragiles...) Exp: le revêtement "stabilisé" -> interrogations sur les matériaux utilisés pour les amménagements de la LAV		Mentionne aussi le bivouac comme problème l'été -> dérangement, déchets Baignade -> interdite pendant la nidification mais ce n'est pas signalé partout Toilettes -> déchets	Les zones abritant des espèces et habitats protégés sont dérangés par plusieurs activités touristiques : canoë, montgolfières, 4x4, hélicoptères, etc. => il n'y a pas d'arrêtés partout, difficile de mettre en place une règlementation cohérente		
Entretien 10	Augmentation de la fréquentation année après année mais pas de surfréquentation						Aucune sensibilisation des visiteurs sur les enjeux environnementaux sur la LAV Tourisme durable selon lui Grand nombre d'actions mises en place pour donner une 2nde vie aux vélos Aucunes agences proposent des sortie obeservation de la faune/flore
Entretien 11	- LAV a un impact important sur son activité (n'avait pas mesuré ça avant de reprendre chambre d'hôtes) - Période juin-juillet-août-sept = environ 40% de personnes pour la LAV - VAE = permet à des personnes qui ne l'auraient pas fait avant de faire la LAV = accessibilité et faisabilité LAV rendue possible						- Beaucoup de monde en VAE, surtout depuis Covid
Entretien 12	Forte fréquentation en été (carte outdoor vision) Essor du tourisme de nature depuis le covid -> plus de monde + plus de bivouac			Bivouac cité comme principal problème, car les touristes ne sont pas bien informés, pas bien préparés. Dérangement de zones sensibles			

Tableau d’analyse des articles pour l’hypothèse 3 :

	Source	Résultat principal
Obj attractivité	**La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation**	La LAV a permis de favoriser le développement de territoires ruraux, restauration, hébergements, activités autres (bâteaux, canoë)
	L'itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre	- Cyclotourisme = l'une des filières du marché touristique français les plus dynamiques avec un chiffre d'affaires atteignant 2 milliards d'euros en 2016. - Fort vecteur d'attractivité
	Greenwashing, la fin de l'impunité pour les acteurs du tourisme	Utilisation trompeuse et abusive de termes / visuels faisant référence à des pratiques écologiques qui ne le sont pas en réalité afin d'attirer plus de touristes (outil de compétitivité).
	L'ambition de la région Centre. Devenir la première région française de tourisme à vélo.	- Objectif de devenir la première région française de tourisme à vélo. - Objectifs recherchés : retombées économiques, fréquentation, satisfaction clientèles ou encore efficacité des réseaux cyclables aménagés.
	"Une fierté de parler de notre région" : les ambitions de François Bonneau pour la Loire à vélo	augmenter la fréquentation de la LAV et des itinéraire régionnaux aux alentours pour conserver la place de leader du cyclotourisme (Région Centre) - fortes retombées éco + réinstallation de commerces dans les villages - image de tourisme de nature associée à la région, découvrir autrement les châteaux...
	Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation	- Elus et institutionnels très attachés au développement de l'économie du tourisme (car générateur de richesse, emplois) parfois au détriment de la nature
Obj	**La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation**	Actions de sensibilisation le long de la Loire (animations, projets, panneaux...) par divers acteurs (PNR LAT, LPO, CEN...) mais ne sont principalement pas dédiés aux touristes.
	Article Laponie	constructions et aménangements (dans des zones assez préservées) liés au tourisme qui détruisent les écosystèmes que viennent justement voir les touristes en Laponie.
	Gestion de l'eau dans le secteur du tourisme	59% du prélèvement en eau total est associé au secteur de l'hébergement, dont 28,4% par les hôtels. Les hôtels 4 et 5 étoiles ont une consommation X fois plus importante. Les espaces aquatiques (piscine) ont une consommation d'eau encore + importante et nécessite de prendre en compte les usages liés (sanitaires, douches...) + remplissages. Les acteurs disent s'engager dans l'économie (sensibilisation, actions)

environnementaux		
	L'ambition de la région Centre. Devenir la première région française de tourisme à vélo.	Choix des matériaux utilisés sur la LAV vaut à la LAV d'être retenue comme véloroute exemplaire pour illustrer le Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés, publié en octobre 2011 par le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.
	« Quand on arrive en Parc » Une campagne de sensibilisation face au risque de surfréquentation	Campagne de sensibilisation par des visuels installés dans les PNR en France pour sensibiliser aux éco-gestes et risques environnementaux.
	Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation	En cadrer la fréquentation pour protéger les espaces naturels
Tensions	**La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation**	Inscription au Patrimoine mondial de l'UNESCO = LAV au coeur d'enjeux de développement (utilisation de la nature comme produit touristique) et de préservation (protection de la biodiversité)
	Le vélo, une activité devenue essentielle pour les territoires.	Hausse du cyclotourisme depuis le covid et avec les VAE. Les régions et l'UE ont beaucoup investit pour créer des vélos routes et ainsi générer d'importantes retombées économiques dans les territoires traversés. Cependant, on note que l'augmentation de la fréquentation à des conséquences dans les PN(R) sur la faune et la flore
	Article Claire Vercors	"Paradoxe de perception" chez les adeptes de tourisme sportif outdoor : pensent que leur mode de tourisme est respectueux de la nature, mais leur activité a quand même des conséquences. Exp: escalade, parapente dans le Vercors dérange les nids d'oiseaux
	"Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation"	Gouvernance uniquement par les CT, pas de collaboration entre les différents acteurs
Solutions	**Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les Parcs naturels régionaux**	- Identifier les problématiques pour proposer des actions adaptées - Evaluer la fréquentation (drones, caméras) - Evaluer la sensibilité des milieux naturels (santé et vitalité) → capacité de charge / limite acceptable de changement
	"Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation"	- Charte 2024-2039 : une biodiversité positive --> viser amélioration biodov, gestion espaces et création de nouveaux - Travail collectif sur le territoire (COPIL) avec les CT, assos de protection de l'environnement et professionels - Mise en place d'actions pérennes et ponctuelles par le PNR (ex: guide bonnes pratiques nautiques sur la Loire) - Zones interdites aux bivouacs = toute la Loire entre Montsoreau et les Ponts-de-Cé (carte sur fiche lecture) - Mener un travail collectif entre CT, assos protection environnement et professionnels

Tableau d'analyse des entretiens pour l'hypothèse 3 :

	Objectif d'attractivité	Objectifs environnementaux	Tension attractivité/environnement	Solutions / arbitrages	Autre
Entretien 1	Observation de greenwashing chez certains hébergeurs pour attirer des touristes, écotourisme à la mode depuis le covid		Mise en avant de l'écologie pour attirer + de touristes mais pas d'actions réélles	PNR a une marque "parc" pour leurs partenaires = acteurs qui travaillent réélement avec eux pour protéger le milieu Sensibilisation : panneautage mais peu efficace. Nouvelles mesures : site internet "Rando Anjou Touraine" + formation des professionels du tourisme -> limité pour l'instant, que pour les loueurs de canoës Autres formations sur plusieurs thématiques, notamment la règlementation auprès des hébergeurs	
Entretien 2	- Label Accueil Vélo depuis 2011 environ --> au départ = se démarquer de la concurrence et source d'attractivité par services spécifiques proposés (hébergement, cuisine partagée, tarif spé, abri...) - Ferme qui attire --> "nature" = à la mode		Mises en place d'actions en faveur de l'environnement + sensibilité env mais présence d'une piscine (met en place choses pour limiter impacts) ex: peu profonde = moins d'eau; eau vidangée vidée dans marre canard + sert à l'arrosage)	Actions mises en place : - épicerie avec plats / produits locaux - ferme avec animaux - fauchage tardif / ou pas - tri sélectif - constructions en bois (isolant, intégration paysagère...) + déplacement = réversibilité des sols - plantation d'arbes (3 000 + 15 000) - éclairage LED - entretien : vinaigre blanc	
Entretien 3	- Développement des services sur le parcours (aires d'arrêt, bornes recharges VAE) - Dvp marque Accueil Vélo - Promotion LAV sur supports car produit touristique de notoriété qui permet dvp attractivité territoire (enjeux économiques qui permet alimenter écosystème tourisme qui vie de la LAV)		- Retombées € légitiment l'investissement des CT sur les véloroutes - variante "Loire à Vélo Nature" qui passe au + proche du fleuve = contact direct avec nature --> sentiment proximité +++ avec nature mais impacts plus importants		Audit européen qualité itinéraire LAV mais qui prend pas en compte question de l'environnement --> améliorer les services pour plus d'attractivité, augmenter fréquentation et concurrence, mais 0 prise en compte environnement
Entretien 4	Augmentation de touristes constatée après le classement, notamment sur la LAV	Site plutôt culturel donc au début pas bcp de préoccupation environnementale L'amménagement de grosses structures touristiques est quand même limité pour rester dans les critères	Certains amménagements peuvent être en contradictions avec les critères de l'UNESCO	Les collectivités font appel à mission Val de Loire pour réfléchir aux projets. L'objectif est que les amménagements n'aient pas d'impact sur le paysage et qu'ils correspondent à la cohérence territoriale	
Entretien 5	Touriste à vélo irrigue les territoires car passe par des "trous entre les sites majeurs" = retombées € là où il n'y en avait pas sur les territoires peu denses	Etude faisabilité / environnementale pour identifier impacts environnementaux lors projet LAV --> étude ZNIEFF, arrêtés biotope... présence écologue, piloté par DIREN	- Projet troglodytique Montsoreau avec passage dans grottes avec chauves-souris Ex: Tunnel Bois-Clair (Saône et Loire) qui passe dans tunnel où il y a chauves-souris. Ils ont créés un faux plafond pour que chauves-souris circulent pas sont tjrs dérangées par bruit, klaxon, comportement touristes = fausse bonne idée = grosse préoccupation		Pas présence acteurs associatifs en faveur environnement lors étude faisabilité --> que acteurs "administratifs"

Entretien 6	Création d'un nouvel itinéraire près d'Orléans qui rejoindra la LAV Renouvellement des équipements pour s'adapter à une nouvelle clientèle et surtout rester compétitif par rapport à d'autres vélo-routes (audit cette année pour voir les aménagements à faire) Faire connaître les boucles et itinéraire régionnaux qui rejoingnennt la LAV pour éviter une concentration de la fréquentation dans une même zone Doublonner certaines sections	la nature (et la patrimoine) constituent l'essance même de la LAV donc volonté de la préservé au maximum	Des élus poussent pour que le tracé passent dans leurs communes mais compliqué voir impossible pour raisons environnementales, forts lobbies Normes de l'UE privilègient le confort du cyclistes plutôt que l'aspect environnemental (tensions avec LAV car eux veulent privilégier l'environnement) --> goudron plutôt que sablé	pas réellement de solutions, les gestionnaires de la LAV privilègient tjrs l'environnement mais compliqué dans certains cas	l'ombre va devenir un enjeu important pour faire face aux canicules (contradictoire avec tous les arbres coupés pour satisfaire les attentes des visiteurs)
Entretien 7	LAV = moteur économique = pression des politiques (faire passer l'itinéraire même si zone fragile qui aurait pu être évitée)	- Itinéraire au + proche Loire = s'intéresse/s'inquiète à la Loire = emmener les touristes à s'y intéresser - Revêtements démarche environnementale (ex: décarbonés) + insertion paysagère + structures en bois aires d'arrêts - Travail avec CPIE (Centres Protection Initiatives Environnement), assos	- Passage dans zones "où on aurait peut-être pas du passer" --> zone très touristique = pression des politiques car retombées € ++++ - Clientèle étrangère : les + polluants (moyen transport avion) mais apportent le plus de retombées €	- Aménagements sur pilotis mais ne compense pas le dérangement de la faune --> notion de greenwashing de la part des politiques - Ex: tunnel chauves-souris Saône et Loire - Projet troglo Saumur : passage dans zone très sensible / volonté attractivité +++++ car "atypique" / prise en compte environnement --> secteur fermé lors période reproduction chauves-souris = nouveauté - Appli très développée sur Vélodyssée (Suricate) qui permet signaler anomalie sur itinéraire (ex: arbre tombé...) --> sur LAV = repérage des	Audit européen : rien sur l'environnement ni sur accessibilité PMR --> vrai travail manquant sur ces parties
Entretien 8		Ecosystème fluviale en dysfonctionnement	Campings en bord de Loire qui veulent absolument une vue Loire et rase les arbres (boisement alluvial déjà fortement diminué) Les communes n'ont pas pleinement consciences de l'impact qu'a la LAV sur l'environnement car mobilité douce = bon pour la nature Les gens s'attendent à voir la Loire (image de l'itinéraire) donc on coupe des arbres	Accompagnement des communes pour les projets de passage de la LAV afin d'identifier les impacts	
Entretien 9		Beaucoup d'habitats et espèces protégées le long de la Loire	Les touristes ou les amménagements touristiques peuvent avoir un impact sur ces espèces Certains endroits de la LAV où on ne voit pas la Loire à cause de la ripisylve -> demande d'ouvertures paysagères (déboisage) pour les touristes => c'est une espèce protégée qui fait partie intégrante du milieu naturel à protéger	Sensibilisation auprès des acteurs : trouver des consensus pour que les projets n'impactent pas ces espèces (groupes de travail, sorties sur le terrain) Outils spécifiques : contrats sur des terrains agricoles, contrats sur des terrains privés, chartes de protection -> financements européens Panneautage : opération "vous marchez sur des oeufs" placés à des endroits stratégiques (petit gravelot sur les grèves sableuses) => protége les zones + sensibilise les usagers Travaillent avec le PNR et la LPO Mais plus difficile de travailler avec les offices de tourisme car pas les mêmes objectifs => contradiction tourisme / protection des sites naturels	Limites : l'administration est très cloisonnée par les limites administratives donc compliquée pour la cohérence de l'info partout Pas de suivi des impacts liés aux amménagements -> ces enjeux étaient moins pris en compte à la création de la LAV futur : les touristes vont chercher de la fraîcheur donc important de conserver les boisements -> actions de protection à mettre en places bénéfiques pour le tourisme ET l'environnement

Entretien 10						Aide de l'Etat pour la réparation et l'achat de vélos pour encourager les mobilités douces > engouement pour le vélo et indirectement en lien avec la hausse de la fréquentation ?
Entretien 11	- LAV atout car rapport bcp de monde qu'elle n'aurait pas ailleurs - Label Accuil Vélo : permet visibilité ++ (guide, site LAV) = permet avoir clientèle dont elle a besoin pour son activité (surtout au vu baisse fréquentation touristique ces dernières années)	Sensibilité environnementale appréciation de chacun"	Public LAV lui permet de remplir ses chambres = rentabiliser son activité Même si parfois, aimerais avoir moins de cyclistes car presque uniquement 1 nuitée = bcp de ménage, draps, demande du temps alors que seule à tout gérer Présence importante cyclotouristes sur LAV montre réussite projet et justifie l'investissement --> "ça a été aménagé pour" "heureusement qu'ils ont atteint leurs objectifs, sinon ce serait dommage et de l'argent gaspillé"	Mise en place actions pour limiter l'impact : - produits pdj : locau et bio dans la mesure du possible (mais représente un coût) ex: jus pomme Azay-le-Rideau - distributeurs rechargeables de savon/shampooing - tri sélectif Expliqué dans guide d'accueil mais pas de sensibilisation ou discours direct auprès cleints --> "libre appréciation de chacun"		

Annexe 6 : Listes de diffusion du questionnaire

Tableau 1 : Liste de diffusion du questionnaire dans les clubs cyclistes / triathlon

Maine et Loire : ● Angers x2 ● Anjou ● Avrillé ● Chalonnes / Rochefort ● Cholet x2 ● Les Rosiers sur Loire ● Ponts de Cé ● Saint Barthélemy d'Anjou ● Saint Florent le Vieil ● Saint Sylvain d'Anjou ● Trélazé ● Saumur	**Indre et Loire :** ● Amboise ● Chinon ● Loches ● Tours	**Loire et Cher :** ● Blois ● Cour-Cheverny ● La Chausse st victor ● La Chapelle Vendômoise ● Mer ● Mont Près Chambord ● Vendôme
Centre Val de Loire : ● Orléans x2	**Loire Atlantique :** ● Nantes x3 ● Sainte Luce sur Loire ● Vertou ● St Nazaire x2	**Clubs triathlon 49 :** ● Angers Triathlon ● Anjou Triathlon Trélazé ● Beaupreau Triathlon ● Cnaac triathlon Chemillé ● Cholet Triathlon ● Saumur Team Triathlon ● Sco Angers Triathlon ● Segre Triathlon Essha

Tableau 2 : Liste de diffusion du questionnaire auprès de loueurs

Nom de l'entreprise	Ville	Mail	Statut	Notes	Commentaire
Cycle obsession	Saumur	cycle.obsession@gmail.com	Mail envoyé	Label Accueil Velo	
Le Grand Bi	Saumur	contact@legrand-bi.fr	Mail envoyé	Label Accueil Velo	Retour de l'entreprise : affiche mise en vitrine
Cycl'o de Loire	Saumur	contact@cyclodeloire.fr	Mail envoyé	Label Accueil Velo	
Tours'N Bike	Azay-le-Rideau	toursnbikes@gmail.com	Mail envoyé	Label Accueil Velo	
Détours de Loire	Tours	info@detoursdeloire.com	Mail envoyé	Label Accueil Velo	
Loire Bikes	Amboise	amboise@loirebikes.com	Mail envoyé	Label Accueil Velo	
Loire Vélo Nature	Bréhémont	contact@loirevelonature.com	Mail envoyé	Label Accueil Velo	Réponse au mail mais n'arrivent pas à scanner le QR code
VDV Cycles et Services	Chinon	contact@vdv-chinon.com	Mail envoyé	Label Accueil Vélo	

Tableau 3 : Liste de diffusion du questionnaire auprès d'offices de tourisme

Ville	Mail	Statut	Notes
Saumur	infos@ot-saumur.fr	Mail envoyé	pas de réponse
Blois	info@bloischambord.com	Mail envoyé	pas de réponse
Chinon / Azay		Mail envoyé	Pas d'adresse mail sur le site, contact via la page contact du site

Tableau 4 : Liste de diffusion du questionnaire auprès d'hébergeurs

Nom de l'entreprise	Ville	Mail	Statut	Commentaire
La fritillaire	Savigny en Véron		Mail e…	
La Gâtine	Bléré (37)		Mail e…	
Offard	Saumur (49)	iledoffard@flowercampings.com	Mail e…	
Les terres de belle rive	Candes St Martin (37)		Mail e…	
L'isle Verte	Montsoreau (49)	contact@campingisleverte.com	Mail e…	
Val de Blois	Vineuil (41)	https://www.camping-loisir-blois.com/contactez-nous/	Pas co…	
Les Patis	Nazelles-Negron (37)	camping-lespatis@wildbed.fr	Mail e…	
Camping municipal de l'Ile d'or	Amboise (37)	camping@ville-amboise.fr	Mail e…	
Le sabot	Azay-le-Rideau (37)	campinglesabot@onlycamp.fr	Mail e…	
Tours Val de Loire	St Avertin (37)	campingtoursvaldeloire@onlycamp.fr	Mail e…	
CHAMBRES D'HÔTES				
Le petit Hureau	Saumur (49)	contact@petithureau.fr	Mail e…	
Beaulieu de la Source	Saumur (49)	contact@beaulieulasource.fr	Mail e…	
Aux Marquises	Saumur (49)	contact@auxmarquises.com	Mail e…	
Au Tuffeau	Turquant	pas indiquée sur le site, contacter via Facebook	Pas co…	
La Magnanerie	Savigny en Véron (37)	lamagnanerie.2012@gmail.com	Mail e…	
En passant	Savigny en Véron (37)	arnaud.tutois@orange.fr	Mail e…	
La Cale de la Clauderie	Rigny Ussé	via facebook	Pas co…	
La Grange	Savonnières	lagrangetouraine@yahoo.com	Mail e…	Réponse positive de la dame + demande d'entretien
Camping de Montlouis sur Loire		campingdemontlouis@onlycamp.fr	Mail e…	
Village vacances Ambo	Amboise	accueil.amboise@vvfvillages.fr	Mail e…	
Ethic étapes Île d'Or	Amboise	tourisme@mjcdamboise.fr	Mail e…	

Annexe 7 : Fiches lectures

Fiche lecture n°1

La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation

https://www.tourisme-espaces.com/doc/11191.nature-biodiversite-entre-developpement-touristique-preservation.html

Les autrices de cet article intitulé “La nature et la biodiversité : entre développement touristique et préservation” sont Lolita Voisin et Sylvie Servain. Elles sont toutes les deux membres de l’Unité Mixte de Recherche (UMR) Critères (Université de Tours et CNRS).

Cet article est extrait du dossier “La gouvernance, les jeux d’acteurs et les conflits autour du tourisme de nature” publié en 2023 dans la revue ESPACES.

A travers cet article, les autrices s’interrogent sur les relations qu’entretiennent le développement du tourisme de nature et les impacts de celui-ci sur son environnement. Il s’agit également de déterminer les actions menées et d’identifier les tensions éventuelles entre certains acteurs du tourisme ainsi que des contradictions de valorisation et de protection sur l’itinéraire de la Loire à Vélo en prenant pour objet d’étude le tronçon de Langeais à Candes-Saint-Martin en Indre et Loire.

Elles montrent notamment qu’en raison d’une partie de son itinéraire qui traverse un territoire situé dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, la Loire à Vélo se retrouve au cœur d’enjeux de développement (utilisation de la nature comme produit touristique) et de préservation (protection de la biodiversité) mêlant divers acteurs (tourisme, acteurs de la biodiversité…).

Elles soulignent aussi le fait que la création de la véloroute de la Loire à Vélo a permis de favoriser le développement de territoires ruraux, de la restauration locale, de la diversification des hébergements, ainsi que d’autres activités sur la Loire telles que des balades en bâteau ou le canoë, pouvant entraîner par conséquent une pression supplémentaire sur les milieux et interrogeant de ce fait la durabilité de ces pratiques. Toutefois, la question des impacts de la Loire à Vélo sur la biodiversité n’a pas été quantifiée ni étudiée de manière globale.

Par ailleurs, des actions de sensibilisation et de protection de la biodiversité sont mises en œuvre le long de la Loire (animations, projets, panneaux...) par divers acteurs (PNR LAT, LPO, CEN…) mais ne sont principalement pas dédiés aux touristes. La Loire à Vélo n’est que peu mobilisée dans le cadre des actions de sensibilisation ou de découverte de l’environnement ligérien et n’apparaît alors pas comme une opportunité de valorisation des milieux naturels.

Aussi, même si un lien semble être fait entre La Loire à Vélo et les milieux naturels sur les brochures ou sites internets dédiés au tourisme, ces acteurs ont en réalité peu de connaissance sur le sujet. Les organismes en lien avec l’environnement ont eu peu d'informations sur la Loire à Vélo. Des décalages entre les déclarations d’intention et la réalité sur le terrain a alors pu être observé.

Fiche lecture n°2

L'itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre

https://www.tourisme-espaces.com/doc/9996.l-itinerance-douce-tourisme-fort-pouvoir-attractif-mais-complexe-mettre-oeuvre.html

L'autrice de cet article intitulé "L'itinérance douce, un tourisme à fort pouvoir attractif, mais complexe à mettre en œuvre" est Muriel Faure.

L'article est extrait du dossier "Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer" publié en 2021 dans la revue ESPACES.

Cet article traite du développement du tourisme itinérant (pédestre, à vélo, à cheval), de son impact positif sur les territoires traversés mais également de la complexité, parfois, de la mise en œuvre d'une offre de qualité proposée à ces touristes.

Concernant le développement du cyclotourisme, celui-ci est particulièrement visible en France puisqu'elle est la 2eme destination mondiale de tourisme à vélo (après l'Allemagne) avec un nombre de séjours, effectués par des Français, s'élevant à 9 millions en 2016. Le cyclotourisme est ainsi l'une des filières du marché touristique français les plus dynamiques avec un chiffre d'affaires atteignant 2 milliards d'euros en 2016.

Par ailleurs, elle souligne le fait que le tourisme itinérant est un fort vecteur d'attractivité touristique ainsi qu'un levier majeur de croissance d'emplois. Cela s'explique notamment par différentes raisons :

- il répond aux nouvelles attentes des touristes en faveur d'un tourisme doux et durable
- son maillage de petits et grand itinéraires permet de satisfaire une clientèle tant nationale qu'internationale
- les divers acteurs du tourisme collaborent de manière structurée et organisée
- il génère des retombées économiques considérables
- il conforte la nécessité d'une solidarité territoriale dont les effets bénéfiques dépassent le seul champ du tourisme en contribuant également à l'économie, au social et à la culture.

Enfin, Muriel Faure indique que plus la destination, le bien-être, l'expérience, le partage, la découverte, sont mis en avant, plus l'hébergement devient stratégique et nécessite de proposer une haute qualité de services. En effet, les cyclotouristes sont de plus en plus exigeants en matière de prestations proposées et la filière touristique doit ainsi s'adapter à ces nouvelles demandes.

Fiche lecture n°3

Greenwashing, la fin de l'impunité pour les acteurs du tourisme

https://www.tourisme-espaces.com/doc/11970.greenwashing-fin-impunite-acteurs-tourisme.html

L'auteur de cet article intitulé "Greenwashing, la fin de l'impunité pour les acteurs du tourisme" est Mathieu JAHNICH.

L'article est extrait du dossier "RSE & Tourisme : de l'engagement à l'avantage compétitif" publié en 2025 dans la revue ESPACES.

En 1986, l'écologiste Jay Westerveld invente le terme "greenwashing". Ce terme fait référence à l'utilisation trompeuse de messages écologiques par les entreprises. Ce terme entre en 2023 dans le Larousse pour définir une "Utilisation fallacieuse d'arguments faisant état de bonnes pratiques écologiques dans des opérations de marketing ou de communication".

Avec le réchauffement climatique, devenu un sujet central dans le secteur du tourisme, l'utilisation parfois trompeuse de termes faisant référence à des modes de consommation et de voyages respectueux de l'environnement voire bénéfique sur celui-ci, est souvent abusive.
En effet, des termes comme "voyage zéro carbone", "séjour durable", "hôtel écologique" peuvent tromper le public et nuisent aux acteurs qui adoptent vraiment des stratégies en matière de réduction d'émissions. Par ailleurs, l'utilisation de logos semblables aux labels officiels ou de photos représentant la nature rend difficile, auprès des touristes, l'identification des structures ayant un réel engagement et est ainsi source de concurrence déloyale.

Dans l'objectif de lutter contre cette utilisation abusive, des organisations (comme la ARPP) ainsi que des lois (telles que "Anti-gaspillage pour une économie circulaire en 2020 et "Climat et Résilience" en 2022) sont instaurées. De ce fait, les termes "neutre en carbone", "respectueux de l'environnement" sont proscrits. Leur emploi peut entraîner des poursuites et sanctions pénales et civiles.

Par ailleurs, les acteurs du tourisme doivent être en mesure de justifier leurs arguments en matière de développement durable. La réduction de leur impact doit être prouvée et vérifiable.

Fiche lecture n°4

"Pavillon bleu", "Clef verte"... Que valent vraiment les labels touristiques écolos ?

https://www.tf1info.fr/conso-argent/pavillon-bleu-clef-verte-que-valent-vraiment-les-labels-touristiques-ecolos-2161549.html

Cette vidéo intitulée "Pavillon bleu", "Clef verte"... Que valent vraiment les labels touristiques écolos ?" est issue d'un reportage mené par TF1 signé "Les enquêtes de l'été".

Elle est publiée le 17 juillet 2022 lors du journal de 20h.

Dans cette enquête, il est question d'éclairer le public sur les différents labels écologiques existants dans le secteur touristique (ici le label Pavillon Bleu, Clef Verte et Station Verte)

Le Pavillon Bleu est un label remis aux plages et ports de plaisances qui mènent des actions en faveur de la protection de l'environnement, et principalement sur la qualité des eaux de baignades. Cela concerne également la gestion des déchets ainsi que la mise en place d'actions d'éducation à l'environnement. Des audits sont réalisés tous les ans auprès des sites labellisés afin de s'assurer du bon respect des critères.
Ce label peut ainsi s'appliquer aux éventuelles plages présentes le long de la Loire à Vélo.

Le label Clé Verte distingue quant à lui les établissements engagés dans une démarche de tourisme durable.

Les audits ne sont pas les mêmes et réalisés aussi fréquemment les uns que les autres, cela varie d'un label à l'autre. Par exemple, le label clé verte doit être renouvelé tous les 5 ans, contrairement à 3 ans pour l'écolabel européen, et tous les ans pour le Green Globe.
Par ailleurs, les labels nécessitent un investissement financier qui varie. En effet, le label clé verte représente un coût de 200 euros par an contrairement à 2000 euros pour le label Green Globe, pour Claude Le Gloanic, interviewé dans ce reportage.

C'est notamment en raison de cette contrainte économique que Christian Guillois, propriétaire d'un camping a abandonné les labels officiels, qui selon lui, ne représentent qu'un gage de qualité supérieure, que ne cherchent plus forcément les touristes. Il a alors créé son propre label "Green Morbihan" avec le soutien du département et d'acteurs du tourisme.

Enfin dans ce reportage, il est également question du label Station Verte, qui repose sur l'auto-évaluation et reconnaît les territoires qui s'engagent dans un tourisme respectueux de l'environnement.

Fiche lecture n°5

Gestion de l'eau dans le secteur du tourisme

https://www.entreprises.gouv.fr/la-dge/actualites/la-dge-publie-les-conclusions-de-son-etude-sur-la-gestion-de-leau-dans-le

Cette analyse de la gestion de l'eau est menée par la Direction Générale des Entreprises (DGE) en 2024 auprès des acteurs de la filière touristique concernant leur utilisation de l'eau. La synthèse de cette enquête, publiée le 27 septembre 2024, est visible sur le site du Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle numérique.

Cette enquête est initiée à la suite du "Plan eau" lancé en mars 2023, par le président de la République qui a pour objectif de réduire de 10 % les prélèvements en eau d'ici 2030, par rapport à 2022, dans l'ensemble des secteurs économiques. Une synthèse retrace les éléments importants de cette étude menée.

Ainsi, les principaux éléments qui ressortent de cette étude sont les suivants :

- 59% du prélèvement en eau total est associé au secteur de l'hébergement, dont 28,4% par les hôtels. Par ailleurs, la consommation en eau se révèle être plus importante au sein des hôtels 4 et 5 étoiles. (240L par personne par nuitée pour un hôtel de 1 à 3 étoiles contre 323L pour un de 4 à 5 étoiles).
- Les espaces aquatiques représentent une consommation en eau importante qui s'élève à un prélèvement de 2500m3 par remplissage pour un bassin olympique. Il faut ainsi prendre en compte les consommations liées au remplissage du bassin mais également aux usages qui sont liés (douches, sanitaires, éclaboussures…).
- La restauration est le deuxième secteur de prélèvement d'eau, mais s'explique notamment en raison du nombre conséquent d'acteurs plutôt que par leur consommation qui reste plutôt faible.
- Malgré une consommation considérable, les acteurs du tourisme interrogés s'engagent toutefois dans l'économie de l'eau. En effet, 94% des hôtels indiquent sensibiliser leur clientèle aux économies d'eau et 71,2% disent être équipés d'appareils hydro-économes en ce qui concerne le nettoyage (des chambres et sanitaires), qui représente à lui seul 40 à 45% de l'eau consommée par les hôtels.

Cependant, des efforts restent tout de même à faire par les acteurs du tourisme afin de répondre aux problématiques environnementales actuelles.

Pour ce faire, la DGE a diffusé les bonnes pratiques à adopter, qui se répartissent autour de 4 axes principaux :

- Connaître : (ex : mettre en place un suivi de la consommation de l'eau)
- Sensibiliser : (ex : former les salariés, accompagner la clientèle sur les bons gestes)
- Transformer : (ex : investir dans du matériel hydro-économe, couvrir les piscines)
- Réutiliser : (ex : évaluer le potentiel d'utilisation de l'eau de pluie, récupérateurs d'eau)

Fiche lecture n°6

L'ambition de la région Centre. Devenir la première région française de tourisme à vélo.

https://www.tourisme-espaces.com//doc/8345.l-ambition-region-centre-devenir-premiere-region-francaise-tourisme-velo.html

Dès 1996, les deux régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire, 6 départements et 6 communautés d'agglomération ont imaginé, financé et construit l'itinéraire de la "Loire à Vélo".

En 2011 le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) est adopté pour les vingt ans à venir. Parmi les 20 ambitions de ce schéma, la région Centre a retenu celle de devenir la première région française de tourisme à vélo.

Une charte de qualité vélo pour les hôtels et les campings a été élaborée par le comité régional du tourisme du Centre dès 1994. L'appellation du label "Accueil Vélo" est validée en 2004, avec une grille de critères de sélection. L'appellation est déposée en 2008 afin de la protéger et d'associer uniquement la Bourgogne, Franche-Comté, Alsace, Pays de la Loire, Bretagne, Champagne Ardenne et Limousin. En 2012, la marque Accueil Vélo peut être diffusée sur tout le territoire national à la suite de la signature d'un contrat de cession en copropriété par le conseil régional, le CRT Centre et France Vélo Tourisme.

Loire à Vélo :

En 2005 a lieu l'inauguration du 1er grand tronçon continu de 100 km entre Angers et Tours.

Une certaine attention est portée aux choix des revêtements vis-à-vis de l'intégration paysagère. Les matériaux sont choisis en fonction des conditions de sécurité et du contexte environnemental, patrimonial et paysager selon chaque tronçon. Cette volonté d'adapter le revêtement au site vaut à la Loire à Vélo d'être retenue par l'État parmi les trois aménagements cyclables exemplaires pour illustrer le Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés, publié en octobre 2011 par le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

La Loire à Vélo, de part son intégration à l'Eurovélo 6, a profité de la mise au point de standards pour l'hébergement, de topoguides spécialisés et ainsi favorisé un niveau de qualité, qualifiable de référence nationale. Par ailleurs, l'Eurovélo 6 a permis de renforcer la notoriété et la promotion de la Loire à Vélo, en dépassant la dimension nationale.

De nombreux panneaux d'information relais information services (RIS) ont été installés tout au long de l'itinéraire afin de répondre à 3 objectifs :

1) La fonction d'enseigne : renseigner l'usager sur l'itinéraire de la Loire à Vélo
2) La fonction d'information : permettre aux usagers de découvrir les territoires traversés et de communiquer sur l'offre existante (notamment pour des excursions à la journée).
3) La fonction de jalonnement : les panneaux sont implantés tous les 10km environ sur des espaces fonctionnel

De part son expérience acquise à travers la Loire à Vélo et la notoriété de celle-ci, la région Centre-Val de Loire souhaite désormais développer le tourisme à vélo à l'ensemble de son territoire qui peut se décliner en plusieurs objectifs : les retombées économiques, la fréquentation, la satisfaction des clientèles ou encore l'efficacité des réseaux cyclables aménagés. Cette ambition d'inscrire la région Centre comme une destination cyclable touristique majeure nationale d'ici 2015, se reflète ainsi dans le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire par la projection de liaisons de la région Centre à la France et plus largement à l'Europe.

Fiche lecture n°7

Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les Parcs naturels régionaux

https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/sites/federationpnr/files/document/centre_de_ressources/livrable_final_altea.pdf

Année : Mai 2024

Le tourisme, le réchauffement climatique, l'apparition d'espèces exotiques envahissantes ou encore l'urbanisation causent la disparition d'espèces en France. En effet, en 2018, 18% des espèces ont disparu.

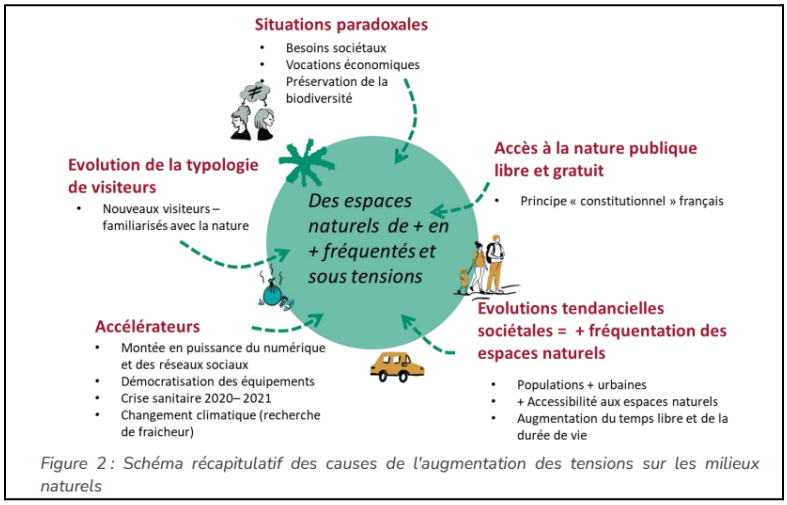


Figure 2 : Schéma récapitulatif des causes de l'augmentation des tensions sur les milieux naturels

Il existe un paradoxe entre d'une part, cette recherche croissante de la nature et une volonté des individus de préserver ces milieux perçus comme fragiles, et d'autre part, l'augmentation de la pression sur l'environnement qui ne fait qu'augmenter.

Malgré l'apport de retombées économiques, une fréquentation importante peut être impactante à différentes échelles :

- L'environnement : érosion des sols, déchets, dérangement de la faune, incendies.
- Les individus eux-mêmes : risque d'accident ou de chute, expérience vécue par le visiteur peut-être grandement affectée (perte de tranquillité, conflits entre visiteurs, diminution du sentiment de découverte…)
- Populations locales : perturbation du quotidien, conflits d'usages, bruit….

Ces impacts peuvent aussi bien être liés au nombre d'individus, qu'à leur comportement ou encore leur méconnaissance.

Ce guide explore ensuite des pistes de réflexion et des solutions pour faire face aux problèmes les plus fréquemment rencontrés, sous la forme de fiches.

Fiche 1 :

L'objectif est d'assurer une meilleure gestion des sites naturels

- Identifier les problématiques existantes (manque de données sur la fréquentation, les impacts sur l'environnement, impacts sociaux…) pour réfléchir à la mise en place d'actions adaptées.
- La fiche propose des outils afin d'évaluer la fréquentation d'un milieu naturel (compteurs, caméras, comptage des véhicules, drones) en mettant en avant les avantages et inconvénients de chacun.
- Elle fait part de l'importance d'évaluer la sensibilité des milieux naturels (santé et vitalité) par des inventaires de biodiversité, des évaluations de la qualité de l'eau ou encore de l'état des sols. La pertinence d'avoir des bio-indicateurs (espèces retenues comme indicateurs de la qualité, comme certains types d'oiseaux ou lichens) est aussi remonté, afin de faciliter les suivis.
- La capacité de charge d'un milieu (= nombre maximum d'individus qui peuvent fréquenter un site naturel à un moment donné sans causer de dégradations irrémédiables à l'environnement) est également une notion à prendre en compte. Elle ne peut s'appliquer qu'à un site précis. Elle se décline en 3 catégories :
    - Écologique : nombre de visiteurs qu'un site peut supporter avant de dommages irréversibles
    - Sociale : nombre maximal de visiteurs avant que l'expérience se dégrade (surtourisme)
    - Infrastructures : relie la capacité des infrastructures (sentiers, hébergements…) à l'accueil des visiteurs
- La méthode LAC (Limite Acceptable de Changement social et écologique) apparaît aussi comme un outil de gestion. Si les normes définies ou indicateurs sont dépassés, des actions de régulation de la fréquentation doivent être appliquées. → Exemple du Costa Rica
- L'observatoire (analyse continue des causes et perturbations sur l'environnement) joue également un rôle clé.
- Des limites scientifiques liées à l'évaluation des impacts de la fréquentation sur les milieux naturels existent. Elles sont en partie dûes au manque de données, de la difficulté à quantifier certains impacts, de la variabilité du type de visiteurs (respectueux/non-respectueux) ou encore à la complexité des interactions (plusieurs facteurs peuvent être impactants dont certains externes à la fréquentation, comme le changement climatique).

Fiche 2 :

Traite principalement de la communication à mettre en place pour sensibiliser les acteurs en lien avec les PNR

Problèmes observés :

- Visiteurs mal informés ou peu sensibilisés qui peuvent avoir de mauvais comportements
- Visiteurs venant de milieu urbain qui ont peu de connaissance sur la nature
- Mauvaise compréhension de l'impact de la fréquentation sur les zones naturels
- Professionnels du tourisme mal informés (répercussion sur les touristes)

- De plus en plus de monde

Communication “négative” : à certaine période, ne pas inciter les visiteurs a publié du contenu sur les RS ou sur Google pour éviter d’attirer encore plus de monde alors que le site est déjà sur-fréquenté
→ création de campagnes de communication spécifiques dans plusieurs PNR pour répondre aux différents problèmes qu’ils rencontrent
Ces campagnes sont destinées à un public large (locaux, visiteurs, professionnels du tourisme, entreprises locales, médias, réseaux sociaux …) La plupart ont recours à plusieurs supports de communication pour toucher le plus grand nombre de personne possible

→ **Importance de la communication dans la sensibilisation des acteurs**

Fiche 3 :

Changement de l’accès aux sites pour baisser la fréquentation

Problèmes observés :
- Fréquentation
- Problème d’accès pour les secours
- Impact sur la biodiversité à cause des polluants ou des véhicules garés sur les bords de route
- Pollution visuelle dans des lieux supposés être en pleine nature
- Diminuer l’intrusion de polluant et espèces invasives coincés dans les pneus (ou chaussures de randos)

Réflexions sur la facilités d’accès aux sites qui peut entraîner une surfréquentation des lieux

→ éloigner les parkings des sites pour dissuader une partie des visiteurs de venir
→ mettre en place en système de navettes qui dissuadent également certains visiteurs

Plusieurs méthodes pour diminuer la fréquentation :
- Fermer la route (si public) temporairement dans un but de préservation de l’environnement
- Parkings payant à l’entrée des sites ou systèmes de réservation d’une place de parking pour limiter la fréquentation
- Mesures et aménagements pour limiter les parkings sauvages
- Caméras intelligentes et autres technologies pour analyser les comportements des visiteurs et les périodes les plus fréquentées pour mettre en place des actions (communication, tarifs moins cher à certaines heures …)

Fiche 4 :

Aménager les sites pour diminuer les impacts de la fréquentation

Problèmes observés :
- Erosion des sols

- Perturbation de la faune et de la flore
- Pression sur les infrastructures
- Déchets

→ Modification des sentiers pour éviter de passer à proximité de zones sensibles
→ Fermer certaines zones les plus impactées par la fréquentation pour leur permettre de se restaurer naturellement
→ Génie écologique : intervention humaine pour mettre en oeuvre la restauration du milieu naturel
Plantation de plantes/arbres, création de zones humides, réintroduction d'espèces végétales et animales importantes pour l'écosystème local, actions contre l'érosion (paillage)

Bien baliser les sites ou mettre en place des infrastructures pour dissuader les visiteurs de partir hors du sentier : barrières en bois, rochers et pierres, fossés ou étendus d'eau

<u>Fiche 5</u> ***- Préserver les milieux naturels et les espèces qu'ils abritent par la règlementation ou par l'incitation proactive***

Problématique : même sans surfréquentation, la présence des humains est dérangeante (odeurs, bruits, piétinement, etc.)
=> comment mettre en place une réglementation ou incitation proactive pour préserver les milieux naturels de plus en plus prisés par les touristes ?

Il existe plusieurs possibilités réglementaires de protection :
- Les arrêtés de protection
- Les arrêtés communaux ou prefectoraux
- Autres types de mesures comme des zones protégées dans les PNR ou des réserves naturelles

Zones de Quiétudes : Projet "Quiétude Attitude", initié par le Parc naturel régional des Ballons des Vosges
-> mise en place de zones de quiétudes pour ne pas déranger la faune, programme d'information au public pour qu'il se familiarise avec ces zones et éviter tout dérangement

Exp du PNR Loire Anjou Touraine :
Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope instauré sur deux tronçons de Loire entre Montsoreau et Les Ponts de Cé



=> pour préserver les espèces protégées, mais peu efficace -> devrait être plus étendu

<u>Fiche 6</u> - ***Mettre en place un une surveillance, une médiation pour limiter les nuisances en allant à la rencontre des visiteurs***

Problématique : pas assez de présence humaine pour surveiller les comportements
-> non respect des règles, manque de sensibilisation, risques pour la sécurité, manque de données pour la gestion des espaces

Enjeux :

- Limites budgétaires
- Profil et formation des personnes
- Intégration des communautés locales (sensibilisation -> sentiment de responsabilité)

Il existe plusieurs types de personnes pouvant intervenir avec des pouvoirs de police spécifiques
-> Ils peuvent être des agents commissionné ou assermentés

- Assermentés : peuvent dresser des procès verbaux pour des infractions pénales (amendes ou +)
- Commissionnés : peuvent dresser des procès verbaux pour des infractions liées à l'objet de leur commission (chasse, pêche…) et uniquement sur leur territoire. Ils ne peuvent pas constater d'infraction pénale.

Il existe aussi des programmes de bénévolat pour recueillir des données, restauration, recherche, sensibilisation etc.

Travail avec les professionnels du tourisme : programmes de certification (labels), sensibilisation des clients, organisation de visites éducatives, réseau, échanges de ressources, etc.

Fiche 7 - ***Positionner le Parc dans l'écosystème local pour améliorer le fonctionnement et la gestion des espaces naturels***

Problématique : Tensions entre les différents acteurs
→ manque de connaissances sur les enjeux environnementaux, conflits d'usage des espaces naturels, différents objectifs

Enjeux : Les PNR ont une vision globale des espaces naturels -> doivent être médiateurs des acteurs et des projets

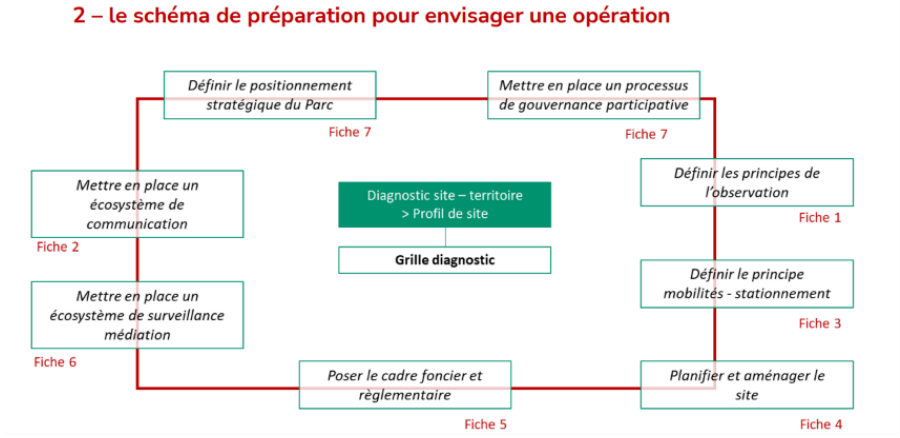
Groupes d'intérêts d'un projet avec chacun leurs perspectives et objectifs :

- Autorités locales, communales, intercommunales
- Département, région, Etat
- Organisations de défense environnementale
- Communautés locales
- Entreprises et investisseurs locaux
- Groupes de loisirs et d'activités de plein air
- Organismes scientifiques et académiques

Le conflit est souvent présenté comme négatif mais il permet de trouver des solutions innovantes en questionnant plusieurs acteurs.

Fiche 8 : ***Avoir une vision globale d'une opération***

Réaliser des bilans des sites naturels (résultats de toutes les fiches du doc)



Fiche lecture n°8

« Quand on arrive en Parc »
Une campagne de sensibilisation face au risque de surfréquentation

https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/quand-arrive-en-parc/quand-arrive-en-parc-sensibilise-la-surfrequentation-des-espaces-naturels

Campagne de sensibilisation imaginée par le Parc des Pyrénées catalanes et la Fédération des parcs naturels régionaux de France.

Contexte : Le Parc des Pyrénées catalanes lance en 2021 (post-covid) la campagne “Que la montagne est belle”, pour sensibiliser les usagers aux gestes écocitoyens et au respect et à la fragilité des milieux naturels. En 2022, cette initiative est étendue à l’ensemble des Parc Régionaux de France (58 au total), avec cette campagne renommée “Quand on arrive en Parc” afin de correspondre à l’image de tous les parcs.

Cette campagne de sensibilisation se compose de visuels au design vintage, associant des paroles de chansons à des actions en faveur de l’environnement ou des enjeux. Ainsi, des thématiques telles que le risque d’incendie, le jet de déchets, le balisage des itinéraires ou encore la protection de la biodiversité, sont abordées. Cette campagne lancée en 2021 est poursuivie en 2022, 2023, puis 2024. De nouveaux visuels sont alors imaginés afin de renforcer la sensibilisation. Dans cette optique, la campagne est diffusée sur les réseaux sociaux de la Fédération et des Parcs naturels régionaux, à travers Facebook, Instagram, Twitter, et Linkedin. Au total, nous dénombrons une vingtaine de visuels.

Voici quelques exemples :



Les sentiers de randonnées

En référence à : Chacun sa route, Tonton David, 1994

A vélo ou à pied, les Parcs offrent un panel d’itinéraires pour découvrir le territoire. Voies vertes, sentiers pédestres et autres parcours maillaient les territoires et s’adaptent à toute les pratiques, familiale ou sportive. Ainsi, les Parcs appellent les promeneurs à respecter le balisage de ces itinéraires pour des raisons de sécurité mais aussi par respect du milieu naturel afin d’éviter sa dégradation.



Le risque incendie

En référence à : Les histoires d’amour, Rita Mitsouko, 1996

Alors qu’un départ de feu sur deux est la conséquence d’une imprudence, les Parcs, gestionnaire de milieux naturels, ont à cœur la sensibilisation au risque incendie. Chaque année, plus de 4 000 départs de feu sont dénombrés en France et plus de 11 000 hectares de forêts partent en fumé. Ces incendies entrainent de lourde répercutions pour les territoires sinistrés : destructions des paysages, perte de revenus pour les acteurs du territoire, coût de remise en état des zones sinistrées, etc. Des gestes simples permettent de lutter contre cette menace : ni feu ni barbecue aux abords des forêts, pas de cigarettes ou mégots jetés au sol.

Fiche lecture n°9

Fréquentation cyclable en France : en hausse de 5 % en 2025

https://www.tourisme-espaces.com/doc/12981.frequentation-cyclable-france-hausse.html

Cet article est un communiqué de presse du réseau Vélo et Marche, écrit le 30 avril 2026 à Paris. Il a été publié dans un dossier de la revue Espaces.

Cet article dresse le bilan d'une hausse de la fréquentation cyclable en France. Celle-ci a évolué de 5% en 2025, et a augmenté de 47% depuis 2019,.

Cette hausse de 5% doit être mise en perspective avec le contexte météorologique. En effet, en 2025, les conditions étaient plus favorables qu'en 2024 et ont ainsi participé à cette augmentation. La vraie progression se situerait donc plutôt entre 2% et 5%.

Si l'augmentation en 2025 est homogène entre les territoires (urbains, ruraux, intermédiaires), la croissance de 47% depuis 2019 est en réalité inégalement répartie. Les zones urbaines sont davantage marquées par cette dynamique (+54%), que les zones rurales et intermédiaires (+22%).

Les zones urbaines ont été portées par la période post-Covid, ce qui a accéléré la croissance. La pratique est principalement utilitaire, avec des pics en semaine aux heures de pointe.
Les zones rurales concernent plutôt une pratique de loisir avec une forte concentration en été.
Les zones intermédiaires mélangent pratiques récréatives et quotidiennes.

Cette croissance reste néanmoins éloignée des objectifs fixés à l'horizon 2030 (part modale de 12%), qui nécessiterait une croissance annuelle d'environ 13%. Or, depuis 2023, cette dynamique ralentit malgré un rebond en 2025. L'objectif est donc d'augmenter cette fréquentation sur la durée.

Le réseau Vélo et Marche met l'accent sur les difficultés financières auxquelles doivent faire face les collectivités, qui impactent cette dynamique de politique cyclable et demande davantage de moyens de la part des pouvoirs publics.

Fiche lecture n°10

Note d'intention : activités de pleine nature - stratégie équilibre préservation / fréquentation

1.2 - Constat et actions PNR Loire Anjou

Cette note d'intention présente le constat et les actions du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine. Elle figure dans l'article "Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les PNR", publié dans la revue Espaces.

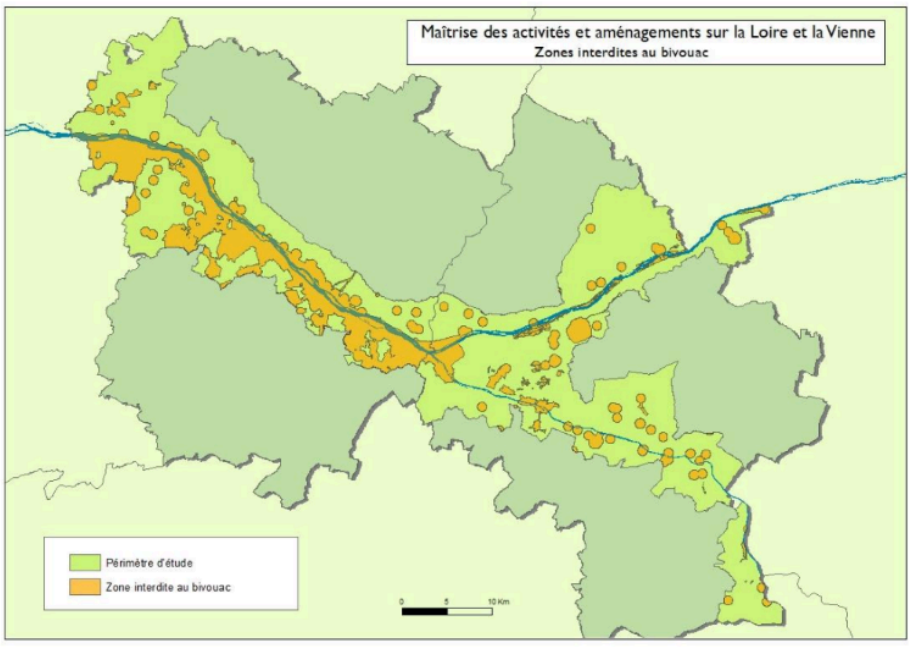
Ce document met tout d'abord en lumière les enjeux de la finalité de l'économie touristique (produire de la richesse dans un lieu à partir de la venue des visiteurs) qui priment parfois au détriment de la nature.

Elle présente ensuite le contexte auquel doivent faire face les espaces naturels (besoins de se reconnecter à la nature, vision anthropocentrée de la nature, inscription à l'UNESCO qui apparaît comme un triptyque touristique…).

La note fait également état des conséquences multiples liées aux diverses activités de pleine nature présentes sur le PNR. Les conséquences sont environnementales (dégradation, pollution..), mais aussi humaines (conflit d'usages, mise en danger personnelle ou d'autrui).

Afin de protéger les espaces naturels de la fréquentation, le PNR détaille plusieurs objectifs à mettre en place (informer sur la réglementation, développer les outils de sensibilisation, approfondir la connaissance des espaces protégés…). Pour ce faire, il propose notamment de mener un travail collectif sur le territoire par le biais de COPIL avec une gouvernance partagée entre les collectivités territoriales, les associations de protection de l'environnement et des représentants des professionnels.

Enfin, la notion de bivouac est abordée. Il a été acté en 2021-2022, qu'il n'était pas autorisé le long de la Loire entre Montsoreau et les Ponts-de-Cé. Voici une carte de la zone interdite.



Fiche lecture n°11

Faire du tourisme à vélo, une ambition pour les territoires

https://reseau-velo-marche.org/mot-clef/resources/tourisme/

Cet article écrit par le réseau Vélo et Marche, paru en juin 2026 dans la revue Espaces vise à proposer des pistes de réflexion et des outils pour accompagner les collectivités à concilier tourisme à vélo et territoires plus durables. Cela s'inscrit dans la Stratégie Nationale du Tourisme à Vélo élaborée par ce même réseau, entre 2022 et 2024, qui vise à placer la France comme 1ère destination mondiale pour le tourisme à vélo d'ici 2030.

En France :

- 59 véloroutes du schéma national
- 10 eurovéloroutes qui la traversent

Vélo tourisme : la pratique du vélo durant un séjour touristique, avec au minimum une nuit passée en dehors du domicile principal.

Cet article propose de distinguer 7 profils de cyclistes d'après la méthode EVA-VELO, classés en deux catégories, d'un côté les touristes et d'un autre les excursionnistes. Parmi les touristes nous retrouvons les loisirs, sportifs, utilitaires et itinérants. Chez les excursionnistes nous retrouvons également les sportifs, loisirs et itinérants. Pour chacun, des objectifs diffèrent : découverte du territoire, notion d'effort, vélo comme moyen de transport ou itinérance. Par ailleurs, les types de vélos utilisés diffèrent selon les types d'usages (VTT, randonnée, route, gravel, VAE, vélo-cargo…).

Les retombées économiques liées aux véloroutes ne sont pas négligeables pour les territoires traversés. En effet, sur la Loire à Vélo, les dépenses quotidiennes par personne des touristes en séjour se situent entre 56€ et 74€. Pour les itinérants, les dépenses sont plus importantes, entre 59€ et 83€. Annuellement, cela représente un montant de 54,5M d'euros en 2022.

Le développement croissant du tourisme à vélo est rendu possible grâce au maillage solide de véloroutes par les différents réseaux : Eurovélo, schéma national des véloroutes, schémas régionaux et départementaux qui en découlent.
Le tourisme à vélo est un enjeu central pour le développement des territoires, car il est un levier économique autant sur le plan national (4,2 milliards d'euros par an de retombées directes) que sur les vélo routes (dépense moyenne de +24% par rapport aux touristes classiques) et d'attractivité (la France est au 2e rang mondial du tourisme à vélo derrière l'Allemagne).
Cet article aborde aussi la notion de défis climatiques, auquel le tourisme à vélo apparaît comme une alternative vertueuse et concrète à la diminution de l'empreinte carbone. En effet, 50% des touristes à vélo habitent dans le département de l'itinéraire traversé. Il s'agit donc de tourisme de proximité. Par ailleurs, les territoires créent de plus en plus des tracés utilisés aussi bien par les touristes que par les habitants pour leurs trajets quotidiens (domicile - travail notamment), afin de promouvoir le déplacement quotidien par le vélo. Cet article souligne néanmoins que l'image de destination vélo d'un territoire ne suffit pas à démontrer son engagement face aux enjeux climatiques. En effet, des mesures adjacentes, telles que la protection de la biodiversité, la gestion des flux touristiques ou la sensibilisation dans les espaces traversés doivent aussi être appliquées.

Fiche lecture n°12

Point enrobé / stabilisé

Article écrit par Thierry Roch, paru sur Velooise.fr, le 19 janvier 2024.

Idée reçue selon laquelle l'enrobé serait davantage nocif pour l'environnement que le stabilisé.

Enrobé	Stabilisé
	

Or, des études ont démontré l'inverse :

1) L'enrobé est plus écologique :

Contrairement aux idées reçues, il s'agit d'un matériau inerte, qui ne pollue pas les eaux et dont l'empreinte carbone s'avère la plus faible sur un cycle de vie. Le bilan carbone de son extraction à sa fin de vie, en passant par sa fabrication, sa mise en œuvre et son utilisation est inférieur aux autres revêtements.

2) L'enrobé est économique :

Si l'on prend en compte l'investissement et l'entretien, l'enrobé est le matériau le plus économique de tous. Sa pérennité est bien supérieure aux stabilisés.

3) L'enrobé est inclusif :

Contrairement aux stabilisés, il permet de circuler par tout temps, en toute saison, pour tous les types de déplacements.

Les aménagements disposant d'un revêtement lisse sont sûrs, confortables et attractifs et séduisent un public large et diversifié : piétons, cyclistes, rollers, qu'ils soient débutants ou confirmés mais aussi les personnes à mobilité réduite. Ils permettent un meilleur report modal de la voiture vers les modes de déplacement actif en attirant de nouveaux usagers et ainsi contribuent à faire baisser les émissions de gaz à effet de serre.

Fiche lecture n°13

Le vélo, une activité devenue essentielle pour les territoires.

https://www.tourisme-espaces.com/doc/10629.velo-activite-devenue-essentielle-territoires.html

Cet article a été écrit par Catherine Avignon. Il a été publié en avril 2021 dans un dossier de la revue Espace consacré au développement de l'itinérance douce.

Dans cette enquête, Catherine Avignon nous informe que la popularité du vélo est en forte croissance. Cette popularité grandissante s'explique notamment par le confinement et la soif de nature et d'aventure de plus en plus d'urbains. Cependant, les pratiquants ont des motivations différentes qui n'impliquent pas forcément le contact avec la nature (bien-être, liberté …). Cette hausse du nombre de cyclistes se remarque à différents niveaux : le cyclisme pour se rendre sur son lieu de travail, la pratique sportive et surtout le cyclotourisme. Deux facteurs peuvent expliquer cet engouement pour le vélo: l'essor du vélo à assistance électrique ainsi que la création de nombreuses voies cyclables sur tout le territoire. En effet, il y a désormais plus de 25 000 kilomètres de voies cyclables qui facilitent grandement la pratique du vélo. La création de de ces voies cyclables a été possible grâce aux investissements de l'Union Européenne et aussi de régions. Ce fort investissement permet aux différentes régions de rendre attractif une partie de son territoire et patrimoine mais il permet surtout des retombées économiques extrêmement importantes pour ces territoires qui sont parfois peu touristiques. Tous ces nouveaux itinéraires permettent de nouvelles pratiques touristiques.

Néanmoins, ce nouvel attrait pour le cyclotourisme peut également avoir des effets néfastes dans certains territoires. Ainsi, une hausse de la fréquentation dans les parcs nationaux ou régionaux peut fragiliser une faune et une flore, voire même tout un espace, déjà en danger. C'est pourquoi, malgré le fait que le cyclotourisme peut paraître vertueux pour l'environnement, un encadrement est nécessaire dans des zones risquant une sur-fréquentation, d'autant plus si elles sont déjà fragiles. L'enjeu du cyclotourisme est donc de continuer un développement des itinéraires et voies cyclables pour sécuriser les touristes de plus en plus nombreux, sans pour autant compromettre des zones naturelles, parfois protégées, qui pourraient vite se retrouver en danger en voulant valoriser des territoires.

Fiche lecture n°14

Le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine s'agrandit et doit concilier tourisme et biodiversité

https://www.ouest-france.fr/environnement/le-parc-naturel-regional-loire-anjou-touraine-sagrandit-et-doit-concilier-tourisme-et-biodiversite-4c66d5e8-e2ad-11ed-814e-527b887752e5

Cet article est paru en mai 2023 dans la version numérique du journal Ouest-France. Il a été écrit par Eric de Grandmaison, journaliste depuis 3 décennies pour le quotidien.

L'article aborde le sujet de l'extension du Parc Naturel Loire-Anjou-Touraine et la cohabitation entre touristes de plus en plus nombreux et biodiversité à préserver.

Le parc naturel régional qui a vu le jour en 1996, fait aujourd'hui plus de 300 000 hectares et englobe 133 communes. Cependant, le parc va connaître une nouvelle croissance qui permettra à 17 villages de rentrer dans la parc naturel, et donc, de bénéficier du label Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Néanmoins, ce label très convoité attire de nombreux touristes chaque année. Effectivement, depuis la fin de la pandémie, il y a une surfréquentation de la zone car beaucoup de personnes ont envie de découverte et de contact avec la nature. Les bords de Loire sont aménagés pour faire de nombreuses activités de pleine nature comme le vélo grâce à la Loire à vélo ou encore de nombreuses bases de canoë-kayak. Mais cet essor des activités touristiques a des conséquences néfastes sur la biodiversité du parc. Un grand nombre d'espèces animales, notamment des oiseaux, vivent et se reproduisent autour du fleuve, qui constitue la ligne de vie du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine. Mais en haute saison, la forte fréquentation des lieux perturbent certaines de ces espèces. Déchets, feux de camp, surfréquentation… le tourisme met en danger un espace déjà fragile.

En plus du tourisme, le problème de la gestion de l'eau se pose. En effet, une quantité importante de zones humides le long du fleuve sont aujourd'hui disparues. Ces zones sont vitales pour une grande partie de la faune et la flore mais également pour les populations locales par le biais de l'agriculture.

Le but pour le parc est donc de réussir à faire cohabiter une activité touristique avec la riche biodiversité présente en son sein mais également les populations qui dépendent du fleuve. L'un des enjeux principaux concerne la gestion des ressources, en particulier l'eau qui est aujourd'hui surconsommée à des fins agricoles.

Fiche lecture n°15

Espaces naturels sensibles en Loire-Anjou-Touraine : la Vallée de la Loire amont

Espaces naturels sensibles en Loire-Anjou-Touraine : la Vallée de la Loire amont

Cette vidéo intitulée “une nature unique à préserver” a été réalisée par Romain Saudubois et publiée sur le site du Parc Naturel Loire-Anjou-Touraine qui écrit le texte. Elle a été créée en collaboration entre le Parc Naturel Régional et les départements de l’Indre et Loire et du Maine et Loire. La vidéo se concentre uniquement sur la portion de la Loire qui traverse le département du Maine et Loire.

Le fleuve offre une immense variété de paysages entre bancs de sable, grandes étendues d’herbe et de fleurs et villes en pierres de tuffeaux . C’est cette richesse qui a permis à la Vallée de la Loire de s’inscrire au patrimoine mondial de l’UNESCO.

Le fleuve permet la coexistence de milieux naturels différents. Ainsi, on peut retrouver de nombreuses zones humides, des prairies ou des forêts en plus du fleuve en lui-même. La Loire et ses bords sont, grâce à cette variété d’écosystème, les zones ayant le plus de biodiversité dans le département entier. En effet, on y retrouve de nombreuses espèces animales, qu'elles soient aquatiques ou volatiles, mais également une flore extrêmement fournie. Par exemple, on y retrouve des saumons atlantiques de Loire qui viennent se reproduire dans le fleuve. Cependant, ils sont loin d’être les seuls à profiter de l’écosystème offert par le fleuve. Effectivement, de nombreuses espèces d’oiseaux profitent de la baisse du niveau de l’eau au printemps pour venir à leur tour se reproduire sur les nombreuses îles qui se découvrent. C’est par exemple le cas des mouettes rieuses ou du goéland leucophée. De plus, chaque mois d’avril, des milliers de sternes pierregarins et naines migrent depuis l’Afrique pour venir se reproduire et pondre sur les bancs de sables. Cette migration fait du département la destination privilégiée de ces oiseaux pour se reproduire en France. Néanmoins, c’est une espèce d’oiseaux qui aime le calme et qui peut quitter son nid au moindre dérangement, notamment la présence humaine. L’autre problème qui se pose à cause de la présence de touristes concerne la fréquentation des bancs de sable et l’écrasement de nids laissés à l’abandon. Pour contrer ce phénomène, les acteurs de la biodiversité, en particulier la PNR et la LPO, interdisent l’accès à une majorité d’îles pouvant servir de lieu de reproduction des sternes de début avril jusqu’à la fin de l’été. Les feux de camp ou le camping sauvage sont également interdits sur ces zones. Cependant, seulement des panneaux signalent cette interdiction ce qui n’est pas suffisant pour éviter des incivilités et protéger ces espèces qui se reproduisent en nombre dans la vallée de la Loire.

Fiche lecture n°16

Les effets des loisirs sur la biodiversité

Cet article est paru sur le site de l'Office Français de la Biodiversité. Il a été écrit par l'office.
L'article aborde le sujet de la fréquentation des zones naturelles et les conséquences de cette fréquentation pour ces dernières.

Les zones naturelles sont de plus en plus fréquentées puisque les gens ont de plus en plus de vacances mais aussi car ils souhaitent une reconnexion à la nature pour se sentir bien mentalement. Cependant, la majorité des français vivant en ville, la connaissance de certains milieux naturels est faible voir quasi nulle. Ainsi, les conséquences de la simple présence de touristes à un endroit donné sont inconnues pour ces derniers. De plus, la participation dans des activités telles que le canoë ou la randonnée peuvent déranger les poissons ou provoquer de l'érosion à cause du passage des marcheurs. Les contacts rapprochés ainsi que le bruit sont également sources de perturbation pour de nombreuses espèces peu habituées à une forte présence humaine. Par ailleurs, des actions banales pour les touristes comme mettre de la crème solaire peuvent s'avérer dangereuses pour des espèces aquatiques à cause de produits nocifs. La cueillette de fleurs ou de champignons présente un risque pour les variétés de plantes concernées puisque ces dernières pourraient avoir du mal à repousser les années suivantes et, à terme, disparaître complètement de leur milieu d'origine. De plus, les touristes sont parfois susceptibles de ramener des végétaux chez eux en guise de souvenir. Néanmoins, l'introduction d'une espèce dans un autre milieu que celui dont elle est originaire peut être dangereuse pour les espèces déjà présentes dans cette autre zone naturelle. En effet, des espèces introduites peuvent dérégler tout un écosystème en s'attaquant à des espèces vitales pour celui-ci.
Bien plus visible, la construction d'infrastructures touristiques comme des routes ou des bases de loisirs a pour conséquences la séparation voir dans certains cas la destruction de l'habitat d'animaux ou de plantes. Ces constructions mettent en danger des espèces parfois déjà fragiles. La gestion des déchets dans des zones naturelles parfois retirées ou difficiles d'accès est également l'un des problèmes qui se pose au vu de la hausse de la fréquentation. Certaines incivilités comme jeter un mégot dans la nature peuvent mettre en danger toute une zone naturelle.

La nature est un facteur de bien-être chez les êtres humains. Mais contradictoirement, la hausse de la fréquentation peut déstabiliser toute la biodiversité et ainsi ne plus contribuer à l'épanouissement des touristes. De ce fait, il est important de respecter les zones naturelles pour que la faune et la flore puissent continuer à se développer afin d'en tirer des bénéfices sur la santé mentale.

Fiche lecture n°17

En Laponie finlandaise, le tourisme de masse contribue à la destruction de la nature

En Laponie finlandaise, le tourisme de masse contribue à la destruction de la nature

Cet article, publié dans le journal Le Monde, fait partie d'une enquête commune entre plusieurs journalistes et scientifiques européens appelée " Green to Grey". Cette enquête à pour but de montrer les conséquences du tourisme dans une zone jusqu'à l'heure préservée : la Laponie Finlandaise.

En effet, le tourisme s'est intensifié dans cette région de la Finlande depuis plusieurs années car les touristes sont à la recherche de nature et d'expériences inédites. On le constate notamment à cause des nombreux hôtels et centres de vacances qui ont vu le jour depuis 2018 environ. Ainsi, dans certaines villes, plus de la moitié des dernières constructions sont liées à ce secteur. A l'échelle de la région cela ne représente pas grand chose mais avec toutes les infrastructures annexes également construites pour les touristes, les habitats naturels se fragmentent ce qui peut nuire à la biodiversité. En plus de cela, les populations locales souffrent aussi de ces activités, bien qu'une partie dépend de ces dernières. Dans les plus grandes villes, les forêts alentours sont détruites pour faire place à des lotissements devenant locations saisonnières pour les touristes. Paradoxalement, ce sont ces zones qui sont les plus touchées par le changement climatique.

Cependant, malgré les conséquences négatives, les touristes venant en Laponie principalement pour voir des animaux et profiter de la nature, les autorités sont contraintes de préserver la biodiversité en interdisant d'autres industries, notamment minière.

Ainsi, nous pouvons voir qu'il existe un certain décalage entre la raison pour laquelle les touristes viennent et les conséquences de leur simple présence. En effet, la plupart viennent se reconnecter à la nature, observer une faune et flore unique ainsi que des paysages à couper le souffle à travers diverses activités. Cependant, les infrastructures nécessaires pour les accueillir (aéroports, routes, hébergements...) contribuent fortement à la destruction même de la biodiversité locale et des paysages qu'ils sont venus observer.

Fiche lecture n°18

Microplastiques : les randonneurs polluent la nature sans le savoir … à cause de leurs chaussures.

https://www.ouest-france.fr/environnement/pollution/microplastiques-les-randonneurs-polluent-la-nature-sans-le-savoir-a-cause-de-leurs-chaussures-eb264112-ab61-11f0-85e1-f9a9de0d8467

Cet article paru dans le journal Ouest France relate les résultats d'une enquête réalisée par deux organisations américaines, Evergreen Business Analytics et Adirontacks Hamlet to Huts, sur le lien entre randonnée et présence de microplastiques.

En effet, lors d'une enquête réalisée en 2023, les deux organismes ont fait des prélèvements dans deux lacs différents de l'État de New York, aux Etats-Unis et y ont découvert que le volume de microplastique était nettement plus important dans un des lacs. Ils ont d'abord pensé que cela était lié à un dépôt atmosphérique différent entre les lacs. Cependant, leur étude révèle que cette différence est en réalité liée à la présence de nombreux randonneurs. Les microplastiques sont moins présents dans le lac qui est en retrait alors que dans le deuxième, à proximité de sentiers de randonnées, il y a 23 fois plus de microplastiques.

Ainsi, ce n'est pas la présence des randonneurs en elle-même qui génère les microplastiques mais leurs nombreux équipements : chaussures, bâtons… . A cause des frottements, les particules se dispersent dans la nature et peuvent ainsi se retrouver dans des plans d'eau.
L'article nous rappelle également que près de 70% du micro plastique présent dans les océans provient de l'industrie du textile.

Fiche lecture n°19

"Une fierté de parler de notre région" : les ambitions de François Bonneau pour la Loire à vélo”

https://www.larep.fr/orleans-45000/economie/une-fierte-de-parler-de-notre-region-les-ambitions-de-francois-bonneau-pour-la-loire-a-velo_14961791/

L’article est paru dans la journal régional République du Centre et il traite des objectifs de François Bonneau, le président de la Région Centre Val de Loire, d’attractivité de la Loire à Vélo.

On apprend qu’un million de cyclotouristes ont parcouru la Loire à Vélo dans le région Centre en 2025 et que l’objectif est d’augmenter encore plus ce nombre année après année. Par ailleurs, en plus d’augmenter continuellement la fréquentation de la Loire à Vélo, l’un des objectifs serait désormais de développer les autres itinéraires cyclables de la région pour qu’elle se maintienne comme la première destination cyclable de France.
Cette position de première destination cyclable engendre des retombées économiques importantes pour toutes les communes et acteurs du tourisme qui se trouvent à proximité du tracé. Cela permet aussi le retour de certains commerces dans des villages et une découverte des châteaux de la Loire et autres zones touristiques de manière différente. Ainsi, en 2025, la fréquentation des grands sites touristiques de la région a augmenté de 3% et la part de clients étrangers est également en hausse.

Le développement de la fréquentation et l’attrait des touristes pour le voyage à vélo en Centre Val de Loire vient notamment de l’image du tourisme de nature qui est associée à la région, mais aussi de l’envie des visiteurs de prendre plus le temps.
En ce qui concerne les habitants, le président de la région souhaite que la Loire à Vélo et les autres itinéraires cyclables permettent un changement de comportement en lien avec notre époque actuelle et soit source de bien-être.

La Loire à vélo serait bénéfique à la fois sur le plan économique, touristique mais également pour la santé.

Fiche lecture n°20

Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer (2021)

https://www.tourisme-espaces.com/doc/10639.l-itinerance-non-motorisee-defi-marketing-maj.html

L'auteur de l'article intitulé "L'itinérance non motorisée au défi du marketing" est Julien Farama, un acteur du développement du tourisme sur les territoires et pratiquant de l'itinérance douce. Cet article est publié dans le dossier "Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer" de la revue Espaces en mai 2021.

L'article s'intéresse au défi marketing que représente l'itinérance douce, le public de celle-ci s'élargissant de plus en plus ces dernières années. Pour ce faire, l'auteur décrit le ciblage de la demande en établissant le profil des pratiquants. Il se base sur une étude menée en 2016, en Bourgogne. Ainsi, nous pourrons utiliser cet article pour analyser les résultats de notre questionnaire et les comparer à ceux décrits dans cette lecture.

L'auteur explique que l'un des facteurs les plus influents dans le choix d'une véloroute est son "accroche thématique". Ainsi le succès de la Loire à vélo est dû en partie à l'attractivité et la renommée du Fleuve et des châteaux. Cela explique également qu'une grande majorité sont des touristes étrangers.
Nous apprenons également dans cet article que l'une des caractéristiques majeures des cyclotouristes est leur envie d'autonomie. Selon l'auteur, "seuls 5 à 10 % des pratiquants auraient recours à des intermédiaires" pour organiser leur voyage. Ce désir d'autonomie s'explique par plusieurs facteurs; un séjour en itinérance étant souvent plus qu'un séjour classique, les pratiquants peuvent être plus réticents à avoir recours à une agence afin de maîtriser leur budget. Aussi, une partie des touristes font évoluer leurs étapes au fur et à mesure de leur voyage et réservent leurs hébergements au jour le jour. Les cyclotouristes sont souvent fidèles ou même exclusifs à ce mode de tourisme et prennent plaisir à organiser eux-mêmes leur voyage.

Enfin, l'article montre la relation entre certains éléments du profil des pratiquants. Par exemple, les séjours de moins d'une semaine sont privilégiés par les touristes dont le domicile est proche du lieu de vacances. De plus, le type d'hébergement choisi à tendance à différer en fonction de la longueur des étapes et de la catégorie socio-professionnelle des touristes. Ainsi, ces éléments seront intéressants à comparer avec notre étude du profil des pratiquants de la LAV.
Suite à la lecture de cet article, nous pouvons nous demander si nos résultats d'étude sur les pratiquants de la Loire à vélo vont différer par rapport à ceux de Bourgogne et si l'influence de la renommée de la Loire et des châteaux sur l'attractivité de la Loire à vélo est véridique.

Fiche lecture n°21

Le tourisme “fluvestre” : une approche globale de l’itinérance sur et le long des canaux

https://www.tourisme-espaces.com/doc/9999.tourisme-fluvestre-approche-globale-itinerance-long-fleuves-canaux.html

Cet article est écrit par Frédéric Millet, responsable de la division Tourisme, Territoires, Services chez Voies navigables de France pour la revue Espaces. Il fait partie du dossier “Itinérance douce : les enjeux, les investissements, les bénéfices à en tirer”, paru en 2021.

Cet article traite du tourisme “fluvestre”, un type de slow tourisme qui englobe les séjours en itinérance sur et le long des fleuves et dont le tourisme à vélo fait partie. Au travers de l’article, l’auteur montre les nombreuses similitudes entre le tourisme fluvial et le vélotourisme en s’appuyant sur des études menées par Voies navigables de France (VNF).

Une des principales similitudes de ces types de tourisme est le profil de leurs adeptes. Selon des études comparatives réalisées par le VNF, les touristes sont majoritairement âgés de plus de 40 ans. Il s’agit le plus souvent de couples sans enfants et de retraités. Ils ont tendance à appartenir à une catégorie socio-professionnelle élevée et dépensent en moyenne 75€ par jour et par personne. Enfin, les clientèles sont en grande partie étrangères.

Le tourisme fluvestre est souvent apprécié pour la région visitée, les paysages, la nature, les visites culturelles. Les régions viticoles sont notamment beaucoup appréciées pour ces raisons. Ainsi la Loire à vélo est une destination phare de ce type de tourisme avec la renommée du patrimoine naturel et culturel de la région (fleuve, châteaux, vignobles…). Cette renommée est également le facteur principal d’attrait des touristes étrangers.

Cet article nous permet de comprendre l’attrait du tourisme fluvestre, ainsi nous pouvons mieux comprendre les principales motivations des touristes pour venir faire la Loire à vélo. Nous pourrons par la suite comparer celles-ci à nos résultats de questionnaire.

Fiche lecture n° 22

La Loire à Vélo - Étude de fréquentation et de retombées économiques 2022

https://tourisme-pro-centre-valdeloire.fr/download/synthese-etude-de-frequentation-et-retombees-economiques-de-la-loire-a-velo/

Ce document est une synthèse de l'étude "La Loire à Vélo - Étude de fréquentation et de retombées économiques 2022", publiée sur le site officiel de la Loire à vélo en 2023.

L'étude est réalisée en employant une méthode quantitative (à l'aide de compteurs) et qualitative (avec de courts entretiens et questionnaires). La synthèse regroupe les résultats de manière concise sous forme d'infographie, ce qui permet une compréhension efficace des tendances

L'étude a recensé 1,8 million de touristes en 2022, avec une augmentation moyenne de 10% par an. Parmi ces pratiquants, 56% sont des touristes, ils dorment au moins une nuit en dehors de leur domicile, et 44% sont des excursionnistes, ils habitent à proximité et rentrent chez eux après la pratique. Parmi les touristes, on distingue : les itinérants (21%) et ceux en séjour (36%). Les touristes itinérants passent d'hébergement en hébergement, tandis que les touristes en séjour pratiquent le vélo autour d'un unique hébergement.

Nous apprenons dans cette synthèse que les touristes en itinérance ont une durée moyenne de séjour plus élevée que ceux en séjour (12 jours contre 8). Ils effectuent également 58 km par jour en moyenne. Les touristes en séjour et les excursionnistes ne font que 36 km en moyenne. Quant aux hébergements, les itinérants privilégient le camping (50%) ou l'hôtel (23%), et ceux en séjour, les chambres d'hôtes (86%) en grande partie, ou le camping-car (33%). On remarque également que les excursions sont plus spontanées (75% ne la prépare pas), tandis que les touristes préparent leur voyage à l'avance. La majorité des pratiquants de la Loire à Vélo partent en couple ou en famille, avec également une part importante des excursionnistes qui partent seuls. Environ 20% des touristes sont d'origine étrangère. Les pays les plus représentés sur le parcours sont l'Allemagne, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique et le Royaume-Uni.

De ces résultats récoltés dans cette étude, nous pourrons établir un questionnaire précis avec les informations importantes pour vérifier notre hypothèse. L'intérêt des touristes pour la préservation de l'environnement et le côté écologique des séjours à vélo n'est pas recensé en détail dans cette étude. Nous pourrons donc l'étudier plus en détail et le mettre en relation avec le profil des pratiquants.

Fiche lecture n°23

La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?

https://lobsoco.com/wp-content/uploads/2023/04/LObSoCo_La-France-a-velo_Communique-de-presse.pdf

“La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?” est un communiqué de presse, qui résume les résultats d’une enquête de l’ObSoCo (Observatoire des mobilités émergentes 2021), publié en avril 2023.

Cette enquête menée en novembre 2022 vise à comprendre l’augmentation de la pratique du vélo chez les français. Elle s’appuie sur une enquête en ligne réalisée auprès de 3098 participants de 18 à 75 ans dont la moitié étaient des cyclistes, et l’autre des non cyclistes, afin d’être représentatif de la population française.

Ainsi, elle identifie les facteurs principaux suivants : le confinement, qui a accéléré cette augmentation, un quart des cyclistes sont devenus réguliers depuis. Le contexte écologique, sanitaire et économique est également responsable de cette forte croissance. En effet, le vélo est en adéquation avec les valeurs de notre époque. Beaucoup de français choisissent de se déplacer à vélo pour préserver l'environnement, pour maintenir une bonne santé, et pour effectuer leurs trajets à moindre coût.

La pratique du vélo reste malgré tout liée aux loisirs et au sport pour la plupart des français, plutôt qu’un moyen de transport quotidien. L’étude montre également que 72% des cyclistes ont déjà pratiqué le vélo pendant leurs vacances.

Malgré cette augmentation importante du vélo, certains facteurs font frein à cette croissance, comme le manque d’infrastructure, la sécurité sur les routes et le stationnement. Ces freins font lieu de développement pour répondre aux besoins du nombre grandissant de pratiquants.

Ces résultats nous permettent de mieux comprendre les motivations des cyclistes dans leur quotidien. Afin de vérifier notre première hypothèse, nous pourrons appliquer ces principales motivations aux pratiquants de la Loire à Vélo et analyser quelles sont les plus importantes.

Fiche lecture n°24

Sur la "Loire à vélo", le boom des vacances "vertes", loin des voitures et des avions

https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/sur-la-loire-a-velo-le-boom-des-vacances-vertes-loin-des-voitures-et-des-avions_180125

“Sur la "Loire à vélo", le boom des vacances "vertes", loin des voitures et des avions” est un article de l’AFP paru le 16 août 2024 dans la revue Sciences et Avenir.

Cet article étudie la croissance du nombre de touristes sur la Loire à vélo depuis quelques années et ce qui attire les touristes dans ce mode de vacances. L’auteur indique notamment que le parcours à accueilli 1 847 touristes en 2022, ce qui est deux fois le chiffre de 2015. Selon l’article, cela s’explique en partie par l’arrivée du vélo électrique, qui a résulté également en la diversification des pratiquants. De plus en plus de séniors partent sur la Loire à vélo et en général, le cyclotourisme n’est plus considéré comme un mode de vacances uniquement réservé aux sportifs.

L’article fait part de plusieurs témoignages de pratiquants sur la Loire à vélo. Leur principales motivations dans le choix du slow tourism sont l'environnement, la liberté et le coût. En effet, le tourisme éco-responsable est de plus en plus populaire et beaucoup choisissent de ne pas partir à l’étranger par inquiétude du changement climatique. Ils choisissent ainsi des vacances plus proches de leur domicile et accessibles par moyen de transport doux. Beaucoup de touristes mentionnent également le désir de passer un séjour en liberté. Les parcours tels que la Loire à vélo leur permet de passer des vacances plus tranquilles en partant avec un vélo et une tente. Ainsi, ils peuvent partir sans contraintes, au cœur de la nature et en s’arrêtant quand ils veulent pour des visites. Enfin, certains touristes choisissent de faire la Loire à vélo car en partant sans voiture et en faisant du bivouac, il s’agit de vacances abordables. Cet aspect attire donc beaucoup de touristes, notamment les jeunes adultes et les étudiants.

Fiche lecture n°25

« Chaque personne qui passe à proximité du nid est une source de dérangement » : dans le Vercors, la délicate cohabitation entre biodiversité et sports de pleine nature

https://www.lemonde.fr/planete/article/2025/08/31/chaque-personne-qui-passe-a-proximite-du-nid-est-une-source-de-derangement-dans-le-vercors-la-delicate-cohabitation-entre-biodiversite-et-sports-de-pleine-nature_6637901_3244.html?search-type=classic&ise_click_rank=1

L'article intitulé "« Chaque personne qui passe à proximité du nid est une source de dérangement » : dans le Vercors, la délicate cohabitation entre biodiversité et sports de pleine nature" de Raphaëlle Lavorel fut publié le 31 août 2025 dans *Le Monde*.

L'autrice fait part d'un problème rencontré dans le Vercors concernant l'activité sportive et touristique et la biodiversité. En effet, les sports comme l'escalade, la highline ou le parapente nuit à la reproduction des oiseaux en passant à proximité de leurs nids.

Ainsi, des solutions furent proposées pour parer à ce problème. La première étant de réduire la période de pratique de ces sports. Celle-ci n'a pas été adoptée car les périodes de nidification des oiseaux est variable, de plus la pratique peut causer des perturbations même en dehors de ces périodes. La solution finalement adoptée fut de créer des zones interdites autour des nids. Cependant les pratiquants sont mécontents de la restriction de leur zone de pratique. Cela démontre la difficulté d'allier pratique sportive et touristique avec la protection de la biodiversité. Certains sports choisissent d'adopter des chartes de bonne pratique dans le respect de l'environnement, ce qui permet de trouver des solutions viables.

Cet exemple présenté dans l'article souligne l'existence d'un "paradoxe de perception" chez les pratiquant de sport outdoor. En effet, ceux-ci aiment la nature et n'ont donc pas l'impression de porter atteinte à la biodiversité. Cette hypothèse rejoint d'autres articles trouvés dans nos recherches et nos pistes d'analyse de notre questionnaire.

Table des matières

Avertissement 3
Engagement de non-plagiat 4
Charte IA 5
Remerciements 9
Liste des abréviations → à compléter ? 10
Sommaire 11

Introduction 12

Partie 1 : Etat de l'art et concepts 15
1. Etat de l'art 15
1.1. Objectifs de la revue de littérature 15
1.2. Méthode de la revue de littérature 15
1.3. Organisation des thèmes 16
1.4. Synthèse et limites de la revue de littérature 21
2. Présentation de la Loire à Vélo 22
3. Problématique et définitions 25
3.1. Question de recherche et problématique 25
3.2. Définitions 27
4. Hypothèses 31

Partie 2 : Le protocole méthodologique 33
1. Le choix méthodologique 33
2. Analyse de la littérature 33
3. Production de données quantitatives 34
4. Production de données qualitatives 36
5. Observation 40
6. Pratique analytique des données recueillies 40

Partie 3 : Analyse des données et synthèse 42

I. Présentation et synthèse de nos données 42

Hypothèse 1 42
1.1 Le profil des cyclotouristes sur la Loire à Vélo 43
1.2. La place de l'environnement pour les cyclotouristes 47
a. Une motivation parmi d'autres 47
b. Des motivations variables selon les profils 50
1.3. Synthèse et vérification de l'hypothèse 76

Hypothèse 2 77

2.1. Une hausse de la pratique du cyclotourisme, mais une fréquentation de la Loire à Vélo perçue différemment selon les acteurs.....78
a. Une dynamique nationale.....78
i. Le constat de cette dynamique.....78
ii. Les accélérateurs de cette dynamique.....80
b. Focus sur la Loire à Vélo.....85
i. Un constat unanime.....85
ii. Un constat partagé dans les environnements attenants à la Loire à Vélo.....97
iii. Une fréquentation qui dépasse le seul usage touristique.....99
c. Des avis divergents concernant la fréquentation.....101
i. Une fréquentation importante oui, mais pas de quoi parler de surfréquentation.....101
ii. Un itinéraire surfréquenté.....104
2.2. Des impacts négatifs sur le milieu naturel.....107
a. Les impacts sur le biotope (non-vivant).....107
i. Liés à l'aménagement de l'itinéraire.....107
ii. Liés à la pression d'usage.....109
iii. Lié au matériel.....110
b. Les impacts sur la biocénose (vivant).....111
iv. L'aménagement du paysage au profit de l'expérience touristique.....111
v. Le dérangement par le bruit et la présence.....112
iii. Le piétinement et la sortie des tracés.....113
iv. La pollution.....116
v. Des risques existants.....117
2.3. Synthèse et vérification de l'hypothèse.....118

Hypothèse 3.....119
3.1. La Loire à Vélo comme enjeu de développement territorial et économique.....119
a. L'économie touristique de la Loire à vélo.....120
i. Des retombées qui rendent légitime le projet.....120
ii. Une pression des élus concernant le tracé de la Loire à Vélo.....121
b. Rester compétitif face aux autres véloroutes.....122
i. Des aménagements pensés pour répondre aux attentes des touristes, parfois au détriment de la nature.....123
ii. Une compétitivité chez les professionnels du tourisme.....124
3.2. Des engagements et mesures prises à différentes échelles pour limiter les impacts.....125
a. Les professionnels du tourisme.....125
b. Les acteurs environnementaux.....129
i. Ce qui est mis en place.....129
ii. Ce qui est évoqué et envisagé.....130
c. Les collectivités / institutionnels.....133
i. Aménager.....133
ii. Réglementer.....134
3.3. Une dissonance entre discours et actions.....136
a. Des dispositifs et projets qui ne prennent pas en compte l'environnement.....136

i. Des dispositifs qui n’intègrent pas la protection de l’environnement....136
ii. Des solutions à interroger.... 138
b. Un manque de concertation et collaboration entre les différents acteurs....140
i. Des collectivités qui consultent peu ou tard.... 140
ii. Des avis contrastés chez les professionnels du tourisme....142
iii. Une collaboration pourtant jugée bénéfique....144
c. Des moyens et connaissances insuffisantes....145
i. Des moyens limités.... 145
ii. Des connaissances insuffisantes.... 145
3.4. Synthèse et vérification de l’hypothèses....147

II. Interprétation des résultats....148

Conclusion.... 151

Bibliographie....152
Table des annexes.... 153
Table des matières....174
Table des figures....177
Table des images.... 178

Table des figures

Figure 1 : “Carte de l’itinéraire de la Loire à Vélo”, Site internet de la Loire à Vélo …… 22
Figure 2 : Fréquence de pratique du vélo des cyclotouristes de la Loire à Vélo…….……. 44
Figure 3 : Pratique du vélo des cyclotouristes de la Loire à Vélo…….……. 44
Figure 4 : Pratique du vélo des habitués du tourisme sportif…….……. 45
Figure 5 : Pratique du vélo des non-habitués du tourisme sportif…… 46
Figure 6 : Préférences d’hébergements sur la Loire à Vélo…….. 47
Figure 7 : Classement des motivations des voyageurs à pratiquer le cyclotourisme…… 49
Figure 8 : Tableau présentant le rang moyen attribué à chaque motivation selon la tranche d’âge.. 52
Figure 9 : Graphique représentant le rang moyen attribué à chaque motivation selon la tranche d’âge……. 52
Figure 10 : Tableau présentant le rang moyen des motivations selon le genre……. 53
Figure 11 : Graphique représentant le rang moyen des motivations selon le genre……. 54
Figure 12 : Tableau présentant les choix qui ont conduit à faire la Loire à Vélo plutôt qu’un autre itinéraire, selon le genre……. 55
Figure 13 : Graphique représentant les choix qui ont conduit à faire la Loire à Vélo plutôt qu’un autre itinéraire, selon le genre…… 55
Figure 14 : Part des hommes et des femmes faisant la Loire à Vélo en excursion ou en itinérance 56
Figure 15 : Tableau présentant le classement de la sensibilité environnementale selon la CSP… 57
Figure 16 : Tableau présentant le rang moyen des motivations selon la CSP…… 57
Figure 17 : Tableau présentant le pourcentage des motivations classés en rang 1 pour chaque fréquence de pratique…….. 59
Figure 18 : Tableau présentant le pourcentage de réponses où l'environnement est classé dans les 2 premières raisons pour partir en vacances à vélo…… 59
Figure 19 : Tableau présentant le pourcentage des motivations classés en rang 1 en fonction de chaque usage de pratique…… 60
Figure 20 : Tableau présentant le pourcentage de réponses où l'environnement est classé dans les 2 premières raisons pour partir en vacances à vélo en fonction de l’usage…… 60
Figure 21 : Tableau présentant la proportion de répondants pour chaque profil…… 62
Figure 22 : Tableau présentant le classement des motivations à partir en vacances à vélo pour le profil 1…… 63
Figure 23 : Tableau présentant le classement des motivations à partir en vacances à vélo pour le profil 2…… 63
Figure 24 : Tableau présentant le classement des motivations à partir en vacances à vélo pour le profil 3…… 64

Figure 25 : Tableau résumant le classement de la motivation environnementale, dans le choix de faire des vacances à vélo pour tous les profils confondus…… 65
Figure 26 : Graphique représentant les raisons du choix de la LAV pour les touristes motivés par le faible impact sur l'environnement…… 66
Figure 27 : Raison du choix de la Loire à Vélo selon la CSP…….. 67
Figure 28 : Tableau présentant les raisons qui ont poussé les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, pour le profil 1…… 68
Figure 29 : Tableau présentant les raisons qui ont poussé les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, pour le profil 2…… 69
Figure 30 : Tableau présentant les raisons qui ont poussé les répondants à choisir la Loire à Vélo plutôt qu'un autre itinéraire, pour le profil 3…… 70
Figure 31 : Tableau présentant la part de répondants effectuant la Loire à Vélo soit en excursion, soit en itinérance, pour les trois profils…….. 70
Figure 32 : Graphique représentant les types de voyageurs privilégiant le bivouac sur la Loire à Vélo…… 72
Figure 33 : Tableau présentant les moyens de transport utilisés pour venir…… 73
Figure 34 : Tableau présentant le classement de la sensibilité environnementale selon le moyen de transport utilisé pour se rendre sur la Loire à Vélo…….. 74
Figure 35 : Tableau des ventes de vélos à assistance électrique (VAE) par an en France, entre 2009 et 2018, en milliers d'unités..…… 80
Figure 36 : Graphique représentant le nombre de ventes de vélos à assistance électrique (VAE) par an en France, entre 2019 et 2025, en milliers d'unités…….. 81
Figure 37 : Tableau comparatif de l'évolution de la fréquentation de la Loire à Vélo sur les années 2010, 2015 et 2022. …… 85
Figure 38 : Tableau comparatif des études menées sur plusieurs véloroutes entre 2021 et 2023 par Inddigo et Symetris..…… 89
Figure 39 : Fréquentation mensuelle de la Loire à Vélo entre 2023 et 2025 en Région Centre-Val de Loire…… 91
Figure 40 : Carte de fréquentation de l'itinéraire de la Loire à Vélo en 2015…… 92
Figure 41 : Carte de fréquentation de l'itinéraire de la Loire à Vélo en 2022…… 92
Figure 42 : Nombre de passage de vélos à chaque compteur (cumul 2022)…… 93
Figure 43 : Nombre de passage de vélos cumulé par compteurs (cumul 2025)…….. 94
Figure 44 : Tableau comparatif de la fréquentation des compteurs sur la portion Saumur - Blois en 2022 et 2025…… 94
Figure 45 : Capture d'écran de l'enquête de fréquentation et de retombées économiques, 2022, représentant la répartition de l'ensemble des cyclistes parcourant la Loire à Vélo…… 99
Figure 46 - Différence entre l'enrobé et le stabilisé…… 108

Figure 47 : Exemple de visuel de la campagne “Quand on arrive en Parc”…… 130
Figure 48 : Carte des zones interdites au bivouac…….. 135

Table des images

Image 1 : *France Vélo Tourisme* ……..…… 0
Image 2 : *Le Journal de Saône et Loire*…….. 139