



HAL
open science

Développement de l'activité cyclotourisme en Belledonne

Aymeric Beatrix

► **To cite this version:**

Aymeric Beatrix. Développement de l'activité cyclotourisme en Belledonne. Géographie. 2019.
dumas-02485520

HAL Id: dumas-02485520

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02485520>

Submitted on 20 Feb 2020

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

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

Développement de l'activité cyclotourisme en Belledonne



Présenté par Aymeric BEATRIX

aymeric.beatrix@gmail.com

Septembre 2019

Stage effectué à l'association Espace Belledonne (Parc de la Mairie, 38190 les Adrets)

Sous la direction de Valérie LUCAS (responsable tourisme et itinérance en Belledonne)

Contacts : 04 76 13 57 78 - valerie.lucas@espacebelledonne.fr

Tuteur pédagogique : Philippe BOURDEAU

NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude

M2 IDT² –Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2018-2019

OBSERVATIONS DU JURY				
<p>A : Très bon rapport de fin d'étude B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects</p> <p><i>Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :</i></p>				
Signatures				
AUTEUR	NOM		PRÉNOM	
	BEATRIX		Aymeric	
TITRE	Développement de l'activité cyclotourisme en Belledonne			
UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES & Institut de Géographie Alpine	Nom et prénom du Tuteur pédagogique	Nom de la structure dans laquelle le stage a eu lieu (et localisation)	Nom et prénom du responsable professionnel présent dans le jury	
	Philippe BOURDEAU	Association Espace Belledonne (Les Adrets)	Valérie LUCAS	
COLLATION	Nb. de pages	Nb. de volumes	Nb. d'annexes	Nb. de réf. biblio.
	57	1	2	24
MOTS-CLÉS	Cyclotourisme, vélo de route, itinérance, produit touristique emblématique, activités de pleine nature, association, communautés de communes, offices du tourisme, chaîne de Belledonne, territoires de montagne			
TERRAIN D'ÉTUDE OU D'APPLICATION	Chaîne montagneuse de Belledonne			
Résumé français :				
<p>L'engouement pour la pratique des activités de pleine nature comme le vélo de route semble de plus en plus important. Cet engouement s'observe autant chez les pratiquants que chez les acteurs territoriaux qui semblent vouloir répondre à cette demande. Dans un contexte de changement climatique, les territoires de montagne pourraient profiter de leur cadre naturel préservé pour capter cette clientèle nouvelle et diversifier leurs activités centrées jusqu'à présent sur le ski alpin. En parallèle, le développement de l'itinérance transforme les comportements des touristes et modifie les impacts de ces derniers sur les territoires.</p>				
Résumé anglais :				
<p>Infatuation about nature activities like cycling seems more and more important. This infatuation is visible among practitioners but also among territorial actors which want respond to this demand. In the actual context of climate change, mountain territories could benefit of their preserved natural setting to attract a new clientele and diversify their activities focused on alpine skiing. In parallel, homelessness development transform tourist behaviour and change impacts on touristic territories.</p>				

Remerciements :

Je remercie mon tuteur pédagogique, Philippe BOURDEAU, pour son aide, et son soutien et Grégoire FEYT pour avoir accepté d'être membre du jury

Je remercie ma tutrice professionnelle, Valérie LUCAS, pour ses conseils et son encadrement ainsi que l'ensemble des membres de l'association Espace Belledonne pour leur accueil

Je remercie l'ensemble des partenaires que sont les employés du département, des communautés de communes et offices du tourisme, pour m'avoir apporté leur aide et de nombreux conseils tout au long de la réalisation de ce projet

Je remercie mes proches et mes camarades de promotion pour leur soutien dans les moments difficiles ainsi que Florian CORDEL pour m'avoir accompagné lors du test complet de l'itinéraire en vélo de route

Enfin, je remercie l'équipe pédagogique du Master IDT2 pour m'avoir offert l'opportunité de réaliser ce stage

Table des matières

I) Introduction et présentation du contexte : l'association Espace Belledonne et son territoire d'action.....	6
A) Belledonne, un territoire de montagne particulier	6
B) L'association Espace Belledonne	6
a) L'organisation de l'association et articulation avec les autres échelons territoriaux	6
b) Les missions et actions de l'association : des thématiques d'actions variées et un projet touristique reposant sur le programme « espaces valléens »	9
C) Contextualisation du stage : la création de divers produits emblématiques	10
a) La création de produits touristiques emblématiques	10
b) La création d'un produit emblématique basé sur le cyclotourisme itinérant en vélo de route.....	11
II) La construction d'un produit touristique d'itinérance	12
A) Cadrage du projet	12
a) Identifier l'objectif	12
b) Choisir une cible client.....	12
c) Etablir un diagnostic de l'existant	13
d) Définir les moyens mobilisables	13
B) La structure de l'itinéraire	13
a) Le tracé.....	13
b) Points de départs et arrivées pour la conception d'une itinérance en boucle	13
c) Les étapes et haltes	14
d) La signalétique	14
C) Les services associés	14
a) Construction du schéma de services.....	14
b) L'animation du réseau de professionnels impliqués	15
D) La mise en marché.....	15
a) Construction du produit.....	15
b) Promotion.....	16
c) Commercialisation.....	16
III) Missions confiées durant le stage et tâches effectuées.....	16
A) Etat des lieux de la pratique cycliste présente sur la chaîne de Belledonne.....	16
a) Objectifs et réalisation de l'état des lieux de la pratique du cyclisme sur la chaîne de Belledonne.....	16
b) Résultats de l'état des lieux : quelles pratiques du cyclisme existantes sur les différentes zones de la chaîne de Belledonne ?	18
B) Etat des lieux des professionnels du tourisme, des services disponibles pour les cyclotouristes et des points d'intérêts valorisables.....	20
a) Objectifs et réalisation de l'état des lieux des professionnels du tourisme ainsi que des services disponibles et points d'intérêts valorisables	20
b) Résultats de l'état des lieux des services disponibles et points d'intérêts valorisables	21

C) Définition d'un projet d'itinéraire	24
a) Premier projet du parcours et zones traversées	24
b) Reconnaissance de l'itinéraire en voiture.....	26
D) Test du produit d'itinérance en conditions réelles.....	26
a) Présentation de l'itinéraire testé en conditions réelles.....	26
b) Résumé de l'analyse du test de l'itinéraire.....	28
E) Variantes envisagées, circuits annexes à valoriser et stratégie de commercialisation.....	31
a) Variantes envisagées et circuits annexes à valoriser	31
b) Stratégie de communication et itinéraires finaux	33
F) Structuration et animation du réseau d'acteurs	34
a) Contact avec les professionnels lors de la reconnaissance de terrain	34
b) Labélisation de l'itinéraire : le label accueil vélo.....	36
IV) Prospective opérationnelle à court et moyen terme et préconisations pour la suite du projet	38
A) Itinéraire principal et circuits secondaires	38
b) Structuration et animation du réseau d'acteurs	40
c) Communication	40
V) Problème de développement territorial posé : l'itinérance touristique comme moyen de développement territorial	42
A) Le tourisme d'itinérance : définition et développement.....	42
a) Qu'est-ce que le tourisme en itinérance	42
b) Le tourisme d'itinérance à vélo	43
B) Le cyclotourisme itinérant comme moyen de développement économique local des territoires	44
a) Le développement de l'attractivité d'un territoire par la valorisation des activités de pleine nature	44
b) Les dépenses des cyclo touristes	44
c) Les retombées sur le territoire	45
C) Etude de cas de produits touristiques itinérants.....	46
a) L'itinérance : un facteur d'attractivité fort bénéfique aux territoires de montagne.....	46
b) L'itinérance, une pratique remettant en question les centralités touristiques.....	47
VI) Apports réciproques du stage.....	48
A) Apports du stage pour la structure.....	48
B) Apports du stage personnels.....	49
VII) Conclusion.....	50
VIII) Annexes.....	51
IX) Table des figures	54
X) Sources : bibliographie et webographie	56

I) Introduction et présentation du contexte : l'association Espace Belledonne et son territoire d'action

A) Belledonne, un territoire de montagne particulier

La chaîne de Belledonne est un massif montagneux français situé dans les Alpes. Il se caractérise par une forme allongée, s'étendant sur l'Isère et la Savoie, sur près de 70 km de longueur entre Vizille (au Sud-Ouest) et Aiguebelle (au Nord-Est) pour une largeur d'environ 15km. Elle est entourée par la vallée du Grésivaudan sur sa face Nord-Ouest ainsi que la vallée de la Romanche au Sud-Est, la vallée des Villards à l'Est et la vallée de la Maurienne au Nord-Est. Elle est composée de plusieurs sommets rocheux et aériens (comme le Grand Pic de Belledonne, le Pic central de Belledonne, le Rocher Blanc ou la Croix de Belledonne) atteignant plus de 2900m d'altitude qui donnent à ce territoire un caractère de haute montagne. Bien qu'elle soit occupée par de nombreux villages et hameaux (surtout du côté de la vallée du Grésivaudan) cette chaîne possède un cadre naturel voire même sauvage pour les espaces montagneux situés plus en altitude. Cela peut s'expliquer par le fait qu'il n'existe aucune route permettant de traverser le massif d'Est en Ouest. Les quelques routes présentes dans les vallons afin de rallier les villages ruraux se terminent en cul de sac. Bien qu'il soit impossible de traverser la chaîne dans sa largeur, il est tout de même possible d'en faire le tour en empruntant la route des balcons (côté Ouest), le col du Grand Cucheron (au Nord) permettant de rejoindre la vallée de la Maurienne (au Nord Est), la vallée des Villards (à l'Est), puis la vallée de la Romanche (au Sud-Est). Nous reviendrons plus en détail sur ce tour plus loin.

Belledonne se trouve cependant très proche d'espaces dynamiques : La métropole grenobloise, à proximité immédiate au Sud-Ouest, compte en 2016 (selon l'INSEE) près de 450 000 habitants et 220 000 emplois. De l'autre côté, Chambéry regroupe en 2016 également (selon l'INSEE) environ 135 000 habitants et 85 000 emplois. Ces deux territoires, fortement urbains, concentrent également des pôles économiques, universitaires et de recherches importants à la renommée mondiale. Ces territoires offrent donc un très fort contraste avec un massif comme Belledonne qui leur est cependant rapidement accessible notamment grâce à l'autoroute A41 dans la vallée du Grésivaudan.

Bien que le territoire soit essentiellement rural, l'activité touristique s'y est développée de façon importante depuis les années 50 sur trois pôles grâce à la création de stations de sport d'hiver : Chamrousse, Les Sept Laux et le Collet d'Allevard. On y trouve également les seules stations thermales de l'Isère : une à Allevard, l'autre à Uriage.

B) L'association Espace Belledonne

a) L'organisation de l'association et articulation avec les autres échelons territoriaux

L'Espace Belledonne est une association loi 1901, créée en 1998 par des élus locaux des communes du sud de Belledonne qui souhaitent travailler et réfléchir collectivement au développement des communes de montagnes. L'association fédère aujourd'hui des acteurs publics et privés avec 59 communes de la chaîne de Belledonne entre Isère et Savoie, 6 intercommunalités, ainsi que les principaux acteurs socio-économiques. Son terrain d'action s'étend sur la totalité des communes membres réparties sur l'ensemble de la chaîne de Belledonne.

En 2009, l'association a interpellé la Région Rhône-Alpes afin d'initier un projet de création du Parc Naturel Régional (PNR) de Belledonne. Suite aux avis favorables émis en 2014, Espace Belledonne est aujourd'hui l'association de préfiguration du Parc Naturel Régional sur la chaîne de Belledonne (Association Espace Belledonne, s. d.-b). Cependant, depuis 2015, l'exécutif de la région Auvergne Rhône-Alpes a remis en cause l'intérêt de création d'un Parc sur ce territoire. En conséquence de cela, le projet de création d'un PNR sur la chaîne de Belledonne est actuellement en sommeil. L'association

Espace Belledonne a tout de même conservé le statut de préfiguration de Parc et pourrait donc poursuivre ce projet dans les années futures, lorsque le contexte y sera plus favorable.

La chaîne de Belledonne est couverte par 6 intercommunalités (voir carte ci-dessous) : Grenoble Alpes Métropole, Oisans, Grésivaudan, Canton de la Chambre, Cœur de Savoie et Porte de Maurienne, étendues sur les vallées alentours. La vocation de l'association est d'être un lieu d'échanges, un facilitateur de réflexion entre ces différents acteurs afin de travailler en commun sur un projet de territoire favorisant le développement de cette chaîne de montagnes pour les acteurs publics et privés locaux.

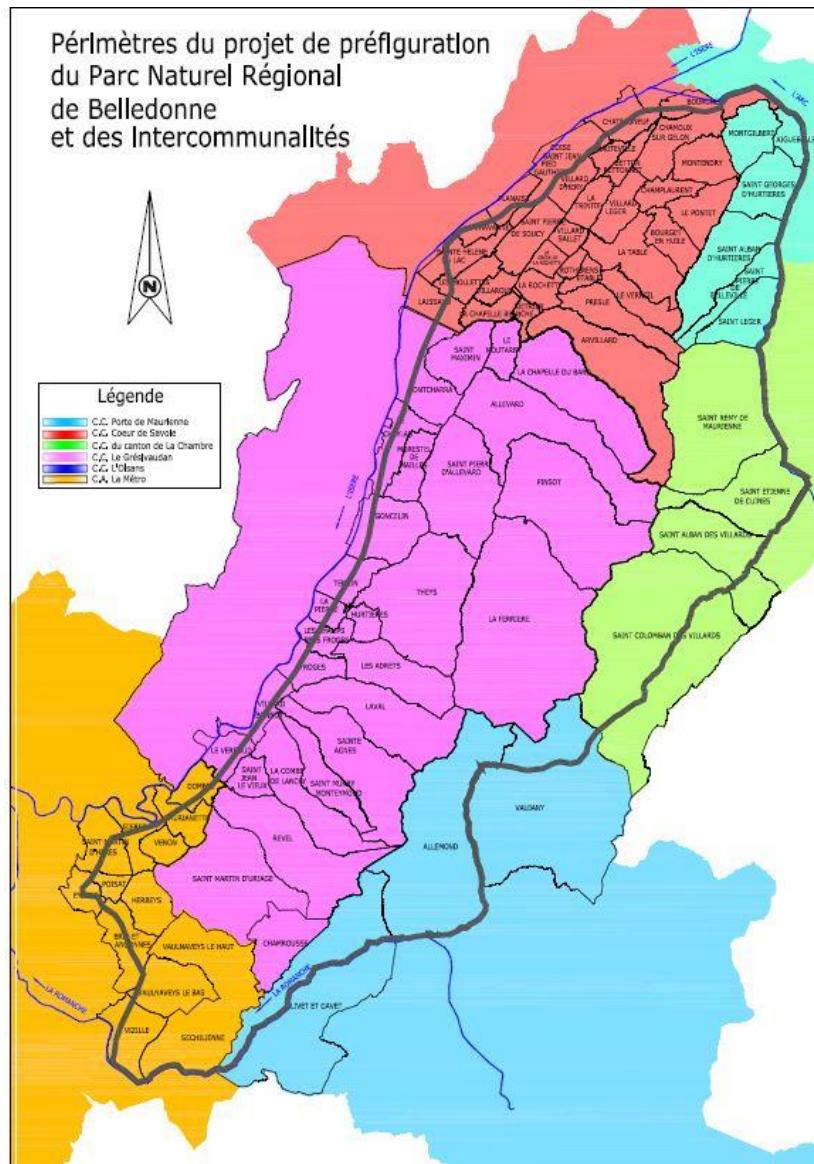


Figure 2 Périmètre du projet de préfiguration du Parc Régional de Belledonne et des Intercommunalités

Depuis 2015, la loi NOTRe (loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République) a modifié de façon importante l'organisation et la gestion des politiques touristiques. La compétence de promotion touristique a notamment été transférée des communes vers les intercommunalités. Les intercommunalités possèdent désormais un service tourisme ainsi qu'un office de tourisme intercommunal et dans la plupart des cas des Bureaux d'Informations Touristiques (BIT) anciennement office de tourisme du périmètre de la commune. Toutefois certains offices de tourisme ont pu rester autonomes, la contrainte étant d'être classé en préfecture. Le tableau ci-dessous récapitule les différents acteurs territoriaux en lien avec les projets touristiques de l'association :

Les 3 espaces Valléens de Belledonne	Porteur de l'espace valléen	6 communautés de communes et Offices de Tourisme Intercommunaux (OTI) en Belledonne	6 Bureaux d'informations touristiques (BIT) Belledonne	3 Offices autonomes (classés en préfecture)
Chaîne de Belledonne	Association Espace Belledonne	Communauté de communes Grenoble Alpes Métropole OTI de Grenoble	BIT Vizille	
		Communauté de communes Grésivaudan OTI Belledonne Chartreuse	BIT Les Sept Laux (Prapoutel et Le Pleynet)	Chamrousse
			BIT Allevard et le Collet	Uriage
		Communauté de communes Cœur de Savoie OTI Cœur de Savoie	BIT La Rochette	
		Communauté de communes Porte de Maurienne OTI Porte de Maurienne (Aiguebelle)		
Arvan-Villard Saint Jean de Maurienne	Syndicat Intercommunal des Vallées de l'Arvan et des Villards (SIVAV)	Communauté de communes Canton de la chambre <i>La maison des Villards (OT)</i>	BIT Saint Colomban des Villards	
Oisans	Communauté de communes de l'Oisans	Communauté de communes Oisans OTI Oisans	BIT Allemont	Vaujany

Figure 3 Les différents acteurs territoriaux en lien avec les projets touristiques de l'association

L'association Espace Belledonne compte donc 6 intercommunalités différentes sur son territoire et travaille elle aussi sur des projets de développement touristiques. Nous verrons dans la partie suivante comment s'articulent les différents projets de développement touristique menés par l'association Espace Belledonne et ceux menés par les différentes communautés de communes.

b) Les missions et actions de l'association : des thématiques d'actions variées et un projet touristique reposant sur le programme « espaces valléens »

Afin de mettre en œuvre son projet de territoire, l'association Espace Belledonne porte différentes missions et types d'actions :

- Le développement des activités agricoles, forestières et pastorales
- Le développement du tourisme et des activités de loisirs
- L'action culturelle et le lien social
- La gestion intégrée des ressources naturelles
- La qualité architecturale et paysagère
- La mise en réseau des acteurs

Afin d'atteindre ces objectifs, Espace Belledonne crée les conditions de rencontres et de collaboration entre les acteurs impliqués. Elle porte aussi différents programmes de développement européens et régionaux (LEADER, Plan Pastoral Territorial, Espace Valléen pour la diversification touristique...) afin de mobiliser les moyens financiers nécessaires au financement des projets des acteurs du territoire et aussi ses propres projets (Association Espace Belledonne, 2013).

Les montagnes des Alpes françaises constituent une des principales destinations touristiques d'Europe, notamment pour le tourisme d'hiver. L'association est donc également fortement investie dans les projets visant à soutenir l'activité touristique du territoire. Dans ce domaine, Espace Belledonne cherche à s'appuyer sur son vaste territoire d'action : l'objectif est de porter des projets concertés collectivement à l'échelle de la chaîne de Belledonne et non pas limités au territoire des stations ou des intercommunalités présentes. Cette volonté de mener des projets touristiques collectivement s'est traduite en 2017 par une candidature au dispositif « espace valléen » : dans un contexte où les impacts du changement climatique sont croissants, les activités touristiques reposant complètement sur la présence de neige paraissent de plus en plus incertaines. Le développement d'un tourisme durable en montagne passe donc obligatoirement par la diversification et la dé-saisonalisation des activités ainsi que la différenciation des stations. Il est nécessaire de faire évoluer un modèle économique construit sur la présence de neige et d'une mono activité qu'est le ski alpin vers une offre d'activités multiples praticables durant la totalité de l'année. Afin d'aider les territoires de montagne touchés par cette problématique, le Commissariat du massif des Alpes (CGET Alpes), la Région Sud Provence Alpes-Côtes d'Azur, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'Europe ont mis en place, depuis 2007, le programme « espaces valléens ». L'objectif de ce programme est d'aider les territoires alpins à développer une fréquentation touristique toute l'année. Cela passe par le développement d'offres de produits touristiques correspondant aux demandes des clientèles et s'appuyant sur la valorisation des patrimoines naturels et culturels des territoires. (Association Espace Belledonne, s. d.-c). Le programme Espace Valléen va apporter des financements dans divers secteurs jugés nécessaires pour la diversification et le développement touristique alpin : cela peut par exemple être des projets de valorisation du patrimoine, d'hébergements touristiques, de transports et mobilités ou encore de tourisme. Afin de montrer les impacts de ces programmes sur les territoires engagés, on peut noter que depuis 2016, 463 000 emplois touristiques (soit +0,9%), ainsi que 2,2M de lits touristiques (soit +6,2%)

ont été créés (Feyeux, Guillé, & Peiset-Delclos, 2015). La première phase de programmation des programmes Espaces valléens s'est déroulée entre 2007 et 2014. Actuellement la chaîne de Belledonne se trouve dans la deuxième phase de programmation s'étalant sur la période 2014-2020. On notera d'ailleurs que le programme Espace Valléen Belledonne est le seul programme « Espace valléen » porté par une association. Les 34 autres programmes Espaces Valléens existants dans les régions Auvergne Rhône-Alpes et Sud sont portés par des Parcs Naturel Régionaux ou des Communautés de communes (Feyeux et al., 2015).

C) Contextualisation du stage : la création de divers produits emblématiques

a) La création de produits touristiques emblématiques

L'association Espace Belledonne porte donc le programme Espace valléen. L'un des objectifs du programme Espace valléen est de développer la fréquentation touristique toute l'année et l'itinérance constitue un axe de développement intéressant. Ainsi la stratégie choisie vise à concevoir des produits touristiques d'itinérance emblématiques sur le territoire, c'est-à-dire des circuits majeurs, devant être représentatifs d'une pratique sur le territoire et surtout visibles et attractifs au-delà de la chaîne de Belledonne. L'attractivité et la notoriété acquise par ces produits emblématiques doit ensuite servir à valoriser les itinéraires locaux plus courts déjà existants (souvent développés auparavant par les communautés de communes ou le département de l'Isère ou de la Savoie ou les offices de tourisme). Ces produits doivent autant que possible bénéficier à l'ensemble des communes de la chaîne de Belledonne. Pour cela, il a été décidé de travailler essentiellement sur la construction de circuits d'itinérance : cela s'explique par le fait que l'itinérance touristique est une pratique en développement aux retombées économiques importantes pour les territoires mais aussi par ce que son format longue distance permet de couvrir de vastes distances. Il est donc possible de faire en sorte qu'un circuit d'itinérance traverse et bénéficie à un grand nombre d'espaces. Depuis 2016, l'association a travaillé en concertation avec les acteurs touristiques du territoire de Belledonne. Ils ont ainsi validé la création de 2 produits touristiques emblématiques sur Belledonne :

- La création d'un itinéraire de randonnée pédestre traversant la chaîne de Belledonne (homologué GR®738 par la Fédération Française de Randonnée en 2017 et inauguré en juin 2018) : ce projet, débuté en 2014, a permis la création d'un itinéraire de 127km et 11 000m D+ traversant intégralement la chaîne de Belledonne d'Aiguebelle à Vizille (Association Espace Belledonne, s. d.-a).

- La création d'un itinéraire cyclo touristique itinérant (c'est sur ce projet que porte la totalité de ce stage).

Un troisième produit emblématique mixant tourisme et savoirs faire locaux serait le bienvenu mais encore en phase d'étude. Cela pourrait prendre la forme d'un circuit de valorisation du patrimoine par exemple mais ce n'est pas encore défini.

b) La création d'un produit emblématique basé sur le cyclotourisme itinérant en vélo de route

Selon la Direction Générale des Entreprises, depuis 2018 « *le tourisme à vélo est devenu la première pratique d'itinérance des touristes sur le territoire, ce qui positionne aujourd'hui la France comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne, avec plus de 9 millions de séjours par an, les étrangers représentant 25 % des touristes à vélo, dont une majorité d'Allemands, de Suisses, de Nord-Américains et d'Australiens. Parmi ces touristes, on distingue les itinérants à vélo, qui randonnent et changent d'hébergement au fil de leur séjour et les touristes qui utilisent un vélo comme mode de déplacement sur leur lieu de vacances (balades, excursions, courses...)* (Direction Générale des Entreprises, s. d.). La pratique du vélo, en particulier du vélo d'itinérance est donc devenue une activité importante en France. Il semble donc logique que les territoires investissent dans des projets permettant d'attirer les pratiquants de cette activité émergente. Dans un contexte de changement climatique ou les stations de sports d'hiver cherchent à diversifier leurs activités, le développement du cyclotourisme semble donc constituer une bonne opportunité pour les territoires de montagne.

Belledonne est positionné comme un territoire de montagnes propice aux Activités de Pleine Nature. Un schéma des Activités de Pleine Nature est en cours de réalisation afin d'étudier les pratiques existantes et leur potentiel de développement. Ce schéma est inscrit dans les actions du programme espace valléen Belledonne, porté par la communauté de communes Le Grésivaudan, est en cours de réalisation par le bureau d'étude ATEMIA. Par ailleurs, ces dernières années, sur la chaîne de Belledonne, différentes initiatives locales ont émergé (sur Vizille, Uriage, Chamrousse et l'espace Bel' velec...) autour du cyclisme sur route et du VTT ainsi que leurs équivalents à assistance électrique. Afin de contribuer à l'émergence de Belledonne comme une destination cyclo touristique, les membres des instances de l'Espace Valléen Belledonne ont décidé d'aider à la structuration de cette offre. L'association Espace Belledonne (porteuse du programme Espace Valléen Belledonne) a donc décidé de construire un produit touristique emblématique autour de la pratique cyclo touristique en itinérance. Ce produit touristique aura pour objectifs :

- De positionner Belledonne parmi les destinations touristiques alpines
- De rendre son offre visible, lisible et attractive en étant un produit emblématique sur Belledonne permettant la pratique du cyclo tourisme.

L'association Espace Belledonne s'est fixée comme objectif de développer, dans un premier temps un produit touristique uniquement basé sur la pratique du vélo de route en itinérance (et pas le VTT) : cela s'explique essentiellement par des raisons pratiques : le vélo de route emprunte les axes routiers existants. Les difficultés physiques pour la mise en place du parcours peuvent éventuellement être dues aux besoins de création de pistes cyclables ou l'installation d'une signalisation. Pour la création d'un itinéraire VTT, les problématiques sont les mêmes. Cependant, il faut y ajouter la nécessité d'obtention d'autorisations de passages sur les terrains, ce qui peut grandement compliquer les choses. Les sentiers pédestres des montagnes de Belledonne sont remarquables et il existe un potentiel certain pour le développement d'un produit touristique autour de la pratique du VTT. Pour ces différentes raisons, l'association a donc fait le choix de travailler dans un premier temps sur le vélo de route. Un itinéraire cyclo touristique basé sur la pratique du VTT sera éventuellement construit dans un second temps du fait du potentiel existant important. Dès le départ du projet, il a été noté que Belledonne est un territoire très montagneux et accidenté. Les routes parcourant cette chaîne sont ponctuées de nombreux cols et montées raides. Ce produit d'itinérance n'a donc pas d'autres choix que de s'adresser à une clientèle sportive et entraînée, ce qui est très différent de la plupart des circuits d'itinérance à vélo existants (type voies vertes et vélos routes en fonds de vallées ou sur les côtes).

La particularité de ce stage est que, lors de mon arrivée, le projet en était à son commencement. L'objectif de développer un produit d'itinérance cyclo touristique dans un contexte regroupant de nombreux acteurs territoriaux était à peu près la seule chose clairement défini. Dans ce contexte,

construire un produit touristique d'itinérance est une mission longue et compliquée. Nous allons donc commencer par présenter les étapes théoriques nécessaires à la mise en place d'un tel projet.

II) La construction d'un produit touristique d'itinérance

Les pratiques touristiques traditionnelles sont de plus en plus basées sur une hyper activité et une volonté de rentabiliser le séjour en faisant un maximum de choses en un minimum de temps. L'itinérance est très différente : selon l'association « la Grande Traversée des Alpes » : « *on peut parler d'itinérance lorsque le touriste a la possibilité de faire étape deux nuits consécutives dans deux endroits différents sur un itinéraire, quel que soit le mode de déplacement* » (Grande Traversée des Alpes, 2011). On pourrait aussi définir l'itinérance cyclo touristique comme « *une forme de voyage lent qui consiste à voyager à vélo, à son rythme, sur de longues distances, en privilégiant les rencontres et le contact avec la nature* » (Itinérance à vélo, s. d.). L'itinérance s'effectue donc sur plusieurs jours et implique un déplacement des pratiquants le long d'un itinéraire ponctué d'étapes. Dans le cadre du programme Espace Valléen de Belledonne, les acteurs ont donc décidé de se concentrer sur la création de produits touristiques d'itinérance. Nous allons étudier dans cette partie quelles sont les étapes théoriques nécessaires à la construction d'un produit touristique d'itinérance ? Les étapes suivantes s'appuient principalement sur un document de travail écrit par les membres du groupe itinérance du réseau des Espaces valléens (Groupe itinérance du réseau Espaces Valléens, 2019).

A) Cadrage du projet

a) Identifier l'objectif

La première étape permettant le cadrage du projet sera d'identifier son objectif. Il faudra alors définir de manière précise l'objectif auquel devra répondre le produit touristique. Il sera primordial d'effectuer ces différentes étapes :

- Identifier de manière précise les raisons à l'origine du projet.
- Identifier de manière précise la finalité souhaitée par le déploiement de ce projet.
- S'assurer que le projet apporte une expérience nouvelle sur le territoire

Cette partie consiste surtout à s'interroger sur ce que recherche le territoire à travers la mise en place de ce projet (développement de la fréquentation, diversification touristique, valorisation de lieux..)? Il faut également identifier quelles sont les retombées attendues (économiques, médiatiques, sociales...). Enfin, il faudra comprendre les attentes des acteurs locaux potentiellement liés au projet.

b) Choisir une cible client

Un produit touristique d'itinérance peut s'adresser à différentes cibles / types de clientèles. Pour cibler une clientèle précise, certains critères de l'itinérance comme la distance à parcourir, la difficulté générale, l'offre de services ... varieront en fonction du profil, du niveau, de la motivation ... de la clientèle ciblée. Il est donc primordial de définir la cible selon :

- La pratique visée : itinérance pédestre, cycliste, VTT, itinérance motorisée
- La durée souhaitée : itinérance courte, itinérance longue
- Le niveau visé : débutant, amateur, sportif
- Le profil du groupe, et notamment la présence ou non d'enfants

Il sera indispensable de savoir si l'on dispose, sur le territoire, des caractéristiques nécessaires pour répondre aux attentes de la clientèle. Pour cela il faudra effectuer un diagnostic des caractéristiques de l'itinéraire (dénivelé, distances, difficulté et niveau d'expérience nécessaire...). Il faudra également étudier les critères liés aux services (types d'hébergements, services à disposition des pratiquants...). Pour cette étape, la réalisation d'une étude clientèle pourra être très utile.

c) Etablir un diagnostic de l'existant

L'objectif de cette étape sera de recenser les offres déjà existantes sur le territoire afin d'éviter de créer des doublons ou des superpositions. En ce qui concerne notre projet, cela est également important car l'objectif est de construire des produits emblématiques permettant la valorisation des offres locales existantes. Pour cela, il est donc nécessaire de réaliser un diagnostic de l'existant (tracés, services, hébergements...) et les répertorier. Cette étape doit aussi permettre d'identifier les éléments nécessaires manquants et les points permettant une différenciation des produits similaires.

d) Définir les moyens mobilisables

Construire une itinérance nécessite de travailler avec de nombreux partenaires, en particulier sur un territoire comme Belledonne. La dernière étape du cadrage du projet sera donc de définir les moyens techniques et les ressources disponibles ainsi que les partenaires à associer, autrement dit il s'agit de définir qui fait quoi ?

B) La structure de l'itinéraire

a) Le tracé

Afin de construire la structure de l'itinéraire, il est bien évidemment nécessaire de travailler sur le tracé. Pour cela, on utilisera les usages existants identifiés et leur éventuelle cohabitation avec le projet d'itinérance. L'étude précise du terrain et des zones traversées devra permettre d'identifier les potentiels points faibles de l'itinéraire et trouver des solutions pour y remédier si possible. Enfin, le passage sur certains espaces peut être réglementé. Si c'est le cas il faudra veiller à obtenir les autorisations nécessaires.

Quoi qu'il en soit, le tracé devra rester homogène. Il faudra veiller à une adéquation entre le tracé, la clientèle et les services disponibles. Il faut aussi garder à l'esprit que le tracé doit être vendable. Il faut donc réfléchir à des éléments clés apportant une réelle valeur ajoutée à l'itinéraire dès la conception du tracé.

b) Points de départs et arrivées pour la conception d'une itinérance en boucle

Afin d'être efficace, la conception des points de départ et d'arrivée doit être réfléchie et respecter certains critères. Si l'itinéraire est une boucle, il faut tout d'abord penser les moyens d'accès aux points de départs en étudiant les questions des coûts et des moyens de transports. Il faudra étudier l'accessibilité de l'itinéraire en transports en commun ainsi que la régularité de la desserte. La réalisation d'un parcours d'itinérance nécessite plusieurs jours : si les pratiquants se rendent au départ avec leur véhicule personnel il faut y prévoir des parkings avec des stationnements possibles sur une longue durée. Lors du choix de ces parkings, il faut veiller à ce qu'ils soient disponibles de façon discontinue en faisant attention à ce qu'il n'y ait pas d'événements imposant la libération des places de stationnement (marché, foire ou diverses animations...). La gratuité du stationnement si possible sera incontestablement un plus.

Si l'itinérance est une traversée, il faudra veiller qu'un service de transport relie les points de départ et d'arrivée, avec un service régulier (car les pratiquants sont dans l'obligation de laisser leur véhicule à l'arrivée ou au départ). Si dans ce cas-là il n'existe pas de solution, il faudra réfléchir à la mise en place de solutions comme des navettes (bus ou taxi) permettant un retour à la voiture.

Un itinéraire peut posséder plusieurs points d'entrée et de sortie. Pour chacune des aires d'accueil, il faudra définir le type d'accueil souhaité (quelle quantité de mobilier installée, quelle capacité de stationnements, présence de points d'informations et services clients...).

c) Les étapes et haltes

Sur chaque lieu d'étape, le client doit avoir à sa disposition un point d'hébergement et un point de restauration ou d'alimentation. Si possible, il sera pertinent d'avoir une offre variée regroupant plusieurs types d'offres (campings, gîtes, hôtels, pour l'hébergement et superettes, grandes surfaces, restaurants pour l'alimentation). Une diversité de l'offre permettra d'obtenir une offre de prix et de gammes large et donc de satisfaire une plus grande clientèle. Il faudra veiller à ce que ces offres soient en accord avec les attentes de la clientèle ciblée par le produit.

Cependant, une étape ne se limite pas à cette offre de services mais doit proposer des activités annexes et points d'intérêts car une part importante des itinérants pratiquent d'autres activités, en complément de leur itinérance surtout pendant les haltes. Il est donc important de mettre en évidence, les activités faisables à chacune des étapes (présence de points d'eau pour se baigner, visites possibles, commerces de produits locaux, évènements et animations...)

Les étapes doivent au moins offrir des services minimums mais n'ont pas toutes le même niveau de services. Cela dépendra de l'implantation des professionnels. Du fait de leur importance, il faudra être attentif au bon enchaînement des étapes et à une bonne répartition en fonction de leur offre. Il est capital de garantir un accès aux différents services régulier et homogène.

d) La signalétique

La mise en place d'une signalétique est importante pour ancrer physiquement le parcours dans l'espace. Cela peut prendre la forme d'une signalétique directionnelle, d'accueil, d'informations... Cela dépendra des informations que l'on veut représenter sous forme visuelle. Avant l'installation, il faudra faire un diagnostic de la signalétique existante afin d'éviter tout doublon ou surcharge. Une fois ce diagnostic effectué, il est ensuite nécessaire d'élaborer une charte signalétique afin de définir une identité du parcours. Cette charte déterminera par exemple le design des mobiliers ou la charte graphique des différents supports. Il faudra aussi veiller à la façon dont cette signalétique s'intègre (ou se différencie) avec celles déjà existantes. Une fois cette signalétique installée, il sera important de veiller au suivi et au maintien en bon état de ces supports.

C) Les services associés

a) Construction du schéma de services

Un produit d'itinérance offre une pratique mobile sur une période longue. Il est donc nécessaire d'associer une offre de services adaptée à la clientèle ciblée et au type de parcours. Le schéma de services doit répondre aux questions suivantes : où puis-je dormir et me restaurer ? Où puis-je m'équiper en matériel, où trouver de l'aide en cas de problème ? Les étapes de l'itinérance doivent donc fournir un niveau minimum de services. Il est donc nécessaire d'effectuer un état des lieux des services disponibles sur le territoire comme :

- Les services basiques, type accès à l'eau potable, sanitaires, aires de pique-nique, bornes wifi
- Les hébergements et les points de restauration ou d'alimentation

- Les points de location et de réparation du matériel
- Les points d'intérêt patrimoniaux et de loisirs accessibles sur l'itinéraire.

Ces étapes et services doivent être répartis de façon homogène tout au long de l'itinéraire. S'il existe des zones vides ou en déficit, il est utile de réfléchir à des solutions. On peut alors réfléchir à des solutions palliatives à court terme puis ensuite réfléchir à des solutions de long terme pour remédier à l'absence de services.

Les services fournis doivent tenir compte des besoins spécifiques à la pratique : pour un circuit cyclo touristique, il est nécessaire de penser des services spécifiques à ce type de matériel (casiers ou locaux sécurisés, bornes de rechargements pour les vélos à assistances électriques...). L'itinérance implique aussi de se déplacer avec des bagages. L'offre de services devra y être adaptée (services de transports ou de sécurisations...).

b) L'animation du réseau de professionnels impliqués

Une fois les services identifiés, il faudra faire en sorte de mobiliser les professionnels concernés. Cette étape influencera grandement la qualité des prestations offertes et de l'accueil. L'animation du réseau de professionnels est souvent plus efficace lorsqu'elle s'appuie sur un contact humain (cela permettra aussi d'évaluer la motivation de l'interlocuteur). Il faudra donc se demander qui va animer le réseau dans la durée ? Cette animation demandera des moyens techniques et financiers ainsi que du temps. Avec les professionnels, il sera nécessaire de définir les modalités du partenariat construit autour de l'itinérance comme :

- Les engagements de chacun.
- Les services proposés pour aider les professionnels engagés, les modalités d'accompagnement, de formation et de professionnalisation.
- Les outils de collaboration, aussi bien les supports que les modalités de rencontres (réunion, visite terrain, échanges, etc.).

L'animation du réseau de professionnels doit permettre la mise en place d'un discours de marque et l'affirmation d'une identité et d'une homogénéité dans l'offre de services sur l'ensemble de l'itinéraire. Cette proximité entre animateurs et professionnels doit aussi permettre la mise en place de services dédiés à la clientèle ciblée. Il faudra aussi étudier les éventuels besoins des professionnels par rapport à l'itinérance. Etant donné qu'ils accueillent du public, il peut être intéressant de les fournir en brochures de communication par exemple. Il pourrait être aussi très utile qu'ils disposent de connaissances générales à propos du produit afin de pouvoir conseiller les pratiquants. La mobilisation des acteurs est incontestablement un facteur clé du succès du produit d'itinérance.

D) La mise en marché

a) Construction du produit

La création d'un circuit touristique a pour objectif final la mise en place d'un produit touristique qui sera commercialisé. Ce produit touristique doit posséder une identité et des caractéristiques propres afin de se différencier de l'existant et apporter une réelle valeur ajoutée aux territoires et aux pratiquants. Pour cela, il est nécessaire de travailler sur des spécificités et sur la création d'un univers qui immergera le client car ces derniers sont de plus en plus à la recherche d'expériences, d'émotions.

b) Promotion

L'étape de promotion est essentielle afin de transmettre les informations du produit vers la clientèle ciblée. Il est nécessaire de définir les supports de communication à utiliser, les caractéristiques du produit à mettre en avant et les méthodes de diffusion. Cette communication devra cibler la clientèle choisie (les consommateurs) mais également satisfaire le réseau de professionnels assurant l'offre de services.

La mise à disposition d'une carte et la possibilité de télécharger une trace GPX du parcours constituent le minimum des informations à fournir. Les modalités d'accès, la difficulté et l'offre de services par étapes doivent également être renseignées le plus précisément possible afin de faciliter l'organisation logistique du client. La qualité de ces informations est capitale et il faudra particulièrement veiller à les maintenir à jour (un contact régulier et une implication du réseau d'acteurs facilitera cette tâche). Il est nécessaire de se mettre à la place de l'utilisateur afin de concevoir puis de tester le parcours client dans son intégralité.

Enfin, il peut être intéressant de réfléchir à l'organisation d'événements promotionnels (courses, événements de découvertes, sorties accompagnées...) afin de développer la notoriété de l'itinéraire et y attirer une clientèle nouvelle qui n'y viendrait pas d'elle-même. En cas d'organisation d'un événement, son inscription dans le temps (une organisation annuelle toujours à une même date) est un gage de popularité.

c) Commercialisation

La commercialisation du produit est un sujet complexe : par exemple, si elle doit permettre la réservation ou l'achat d'un service chez un professionnel du circuit (hébergements, restauration, location de matériel...) il faudra une gouvernance et un conventionnement clairement défini ainsi qu'une mobilisation forte des acteurs partenaires. Il faudra se demander qui se charge de cette tâche (ce qui sera compliqué dans un territoire aux multiples acteurs territoriaux) et garder à l'esprit que, pour le client, l'acte d'achat doit être le plus simple possible. Pour commercialiser un produit touristique, il faut être habilité et obtenir un agrément auprès d'ATOOUT France. Certains offices de tourisme ont cet agrément, sinon, ce sont les acteurs privés du type agences de voyage, tours opérateurs ou accompagnateurs.

Ce document nous apporte donc de nombreux éléments théoriques sur les étapes à suivre pour la construction d'un produit touristique d'itinérance. Ce document reste cependant théorique et non exhaustif. Il est donc adaptable en fonction des caractéristiques du projet. Ces étapes ont cependant permis de guider la mise en place de notre projet.

III) Missions confiées durant le stage et tâches effectuées

A) Etat des lieux de la pratique cycliste présente sur la chaîne de Belledonne

a) Objectifs et réalisation de l'état des lieux de la pratique du cyclisme sur la chaîne de Belledonne

Comme expliqué lors de la contextualisation du stage, la pratique du cyclotourisme (route ou VTT) et du vélo en itinérance sont en forte progression. La particularité de ce stage est que le projet n'en était qu'à ses débuts lors de mon arrivée. Une fois l'organisation territoriale de Belledonne et ses nombreux acteurs comprise, la première phase du stage consistait donc à effectuer un état des lieux des pratiques cyclistes existantes sur la chaîne de Belledonne. Cet état des lieux s'est concentré sur la pratique du vélo de route (afin de servir à la construction de notre itinéraire sur route). Cependant, il s'est aussi intéressé aux circuits permettant la pratique du VTT étant donné que le développement d'un produit touristique basé sur cette pratique serait possible à l'avenir. L'objectif était d'obtenir un aperçu de la pratique du cyclisme existante sur Belledonne ainsi que des circuits déjà mis en place par divers

acteurs. Cette première partie était d'une grande importance car on rappelle que l'un des objectifs de notre circuit d'itinérance est de valoriser les circuits plus courts existants. Il a donc fallu identifier au mieux les itinéraires existants et potentiellement à proximité de notre circuit d'itinérance. Il a aussi fallu identifier si certains de ces circuits étaient ré empruntables pour notre propre tracé.

Il a été difficile d'effectuer un état des lieux exhaustif des pratiques cyclistes pour plusieurs raisons : le cyclisme est une pratique très libre : chaque pratiquant est libre de s'aventurer sur les routes ou sentiers (ou même hors sentiers) de son choix avec son vélo à n'importe quel moment de la journée ou de l'année. Il n'existe pas de pistes définies comme en station de ski ni de remontées ou de forfaits permettant un comptage des pratiquants. Pour effectuer cet état des lieux, j'ai donc eu recours à quatre méthodes :

- Le recensement des circuits développés par les communautés de communes et Offices de tourisme intercommunaux.
- Le recensement des circuits fréquentés par les clubs locaux et forums en ligne.
- L'utilisation des « cartes de chaleur » (cartes de fréquentation) créées par la plateforme STRAVA.
- Les observations issues de ma propre pratique du vélo de route.

Les communautés de communes et les offices de tourisme intercommunaux ont tous développés (ou sont en train de développer) des circuits pour la pratique du vélo de route et VTT sur leurs territoires. Lors d'une réunion en début de stage regroupant les services tourisme d'une dizaine de communautés de communes alentours, j'ai pu observer que la totalité des territoires considèrent les activités de pleine nature comme un domaine au potentiel élevé (tant pour les touristes extérieurs que pour les habitants locaux). Ils travaillent donc tous activement sur le développement de circuits de randonnées, de trail, de VTT ou de vélo de route. Les parcours de cyclisme développés sont généralement à destination d'un public familial ou débutant à un public sportif pratiquant régulièrement et bien entraîné. On précisera que ces circuits ne sont pas destinés à l'itinérance mais se limitent souvent à des sorties à la journée. Je suis donc entré en contact avec les 6 offices de tourisme présents sur Belledonne qui ont pu me fournir (en plus de ceux disponibles sur leurs sites internet) les tracés mis en place sur leurs territoires.

Il existe aussi différents clubs de cyclisme aux alentours de Belledonne : les deux principaux sont le Cyclo club de Gières et le FC Froges. Je n'ai pas réussi à entrer en contact et travailler de façon très poussée avec ces structures. Leurs sites internet sont cependant assez bien fournis et de nombreux parcours d'entraînements sont mis à disposition. Cela permet donc de se faire une certaine idée des routes fréquentées et intéressantes pour des pratiquants de cyclisme. En revanche, en ce qui concerne la recherche sur les forums ou réseaux sociaux, elle m'a apportée assez peu de résultats pour contribuer à cet état des lieux.

STRAVA est un service décliné sous la forme d'une application et d'un site internet permettant à n'importe quel utilisateur (amateur comme professionnel) d'enregistrer et d'analyser ses sorties sportives (itinéraires empruntés, vitesse, dénivelé...). Les utilisateurs peuvent ensuite comparer leurs performances sportives sur certaines portions d'itinéraires appelés « segments ». STRAVA est devenu une plateforme de référence dans le domaine de l'enregistrement de sorties sportives : des milliers d'utilisateurs exportent quotidiennement leurs séances dans divers sports sur ce site. STRAVA utilise cette masse de données afin de créer une carte mondiale des activités sportives : une « heat map » (carte de chaleur) disponible sur le site du service qui permet de représenter la fréquentation de la zone de notre choix par des nuances de couleurs (voir image ci-dessous).

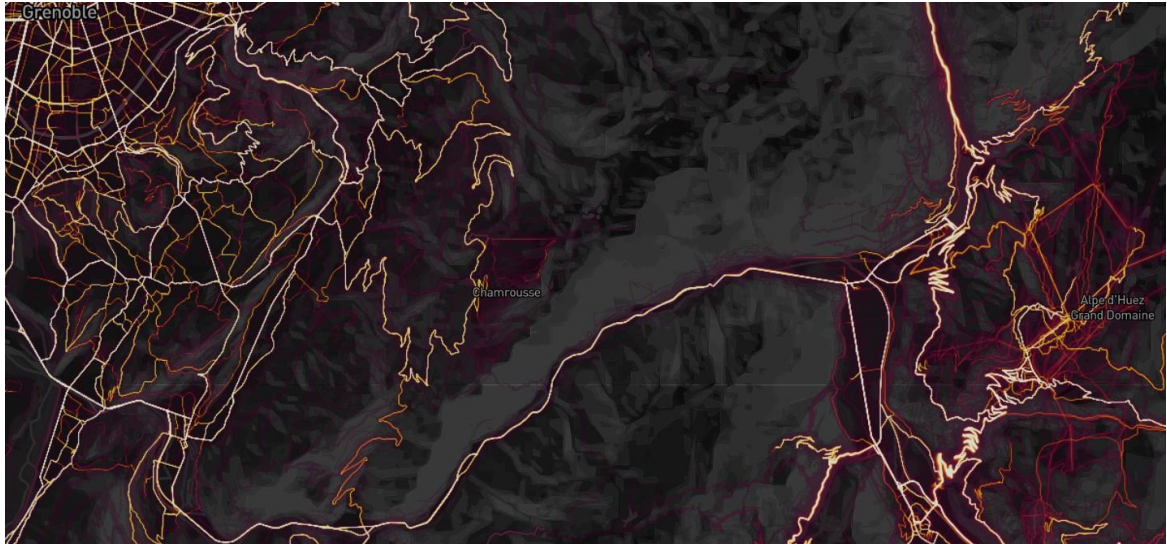


Figure 4 Capture d'écran de la carte mondiale des activités créée par STRAVA pour la pratique du cyclisme sur route sur Grenoble, Chamrousse et l'Alpes d'Huez en Juillet – Aout 2019

Cette carte est mise à jour chaque mois grâce aux données transmises par les utilisateurs. Elle permet de comparer visuellement la fréquentation des différents itinéraires (plus le tracé est vif, plus il est fréquenté) : sur l'image ci-dessus, on remarque clairement la forte fréquentation des 2 routes montantes à l'Alpes d'Huez (en bas à droite) montée internationalement connue et réputée dans le monde du cyclisme. Cette carte comporte tout de même plusieurs limites : premièrement, il n'y a pas de légende disponible. On ne peut donc pas savoir à quel nombre de personnes correspondent les nuances de couleurs. Ensuite, on ne peut distinguer les utilisateurs sportifs des utilisateurs non sportifs utilisant l'application pour des trajets à but non sportif (des trajets domicile – travail par exemple). Enfin, les pratiquants de cyclisme n'utilisent pas tous STRAVA. Cette carte ne représente donc pas la totalité des sorties effectuées sur le territoire. Lors de la conception de l'itinéraire, elle m'a tout de même parfois permis de déterminer quelles routes choisir lorsque j'hésitais entre plusieurs possibilités.

Je pratique également régulièrement le vélo de route. J'ai donc pu en partie exprimer mes ressentis et observations recueillies lors de mes fréquentes sorties dans Belledonne, notamment sur la route des balcons de Belledonne et la montée de Chamrousse (parcourues plusieurs fois par semaine).

Ces différentes observations et éléments m'ont donc permis de dresser un état des lieux (surement pas exhaustif) mais tout de même plutôt complet qui nous renseigne sur les pratiques du cyclisme existantes sur la chaîne de Belledonne.

b) Résultats de l'état des lieux : quelles pratiques du cyclisme existantes sur les différentes zones de la chaîne de Belledonne ?

Grâce à cet état des lieux, nous pouvons dire qu'il existe différentes pratiques cyclistes sur la chaîne de Belledonne : le vélo de route, le VTT et le gravel. Ces différentes pratiques cyclistes apparaissent sous « leur forme traditionnelle » (avec un vélo traditionnel) mais aussi de plus en plus fréquemment avec une assistance électrique. Cet état des lieux nous a permis de mettre en évidence un élément clés à propos des itinéraires pour vélos de route existants : nous pouvons dire qu'il existe déjà une offre de circuits assez bien fournie, mise en place par les communautés de communes. Ces itinéraires vont d'un niveau facile pour une clientèle débutante (une trentaine de kilomètres et un dénivelé positif inférieur à 400 mètres) à un niveau sportif pour une clientèle entraînée (90 kilomètres et un dénivelé positif de 2000 mètres). Ces circuits ciblent donc une clientèle variée pratiquant uniquement des sorties à la journée. Créer un circuit d'itinérance sur l'ensemble de la chaîne ne ferait donc pas doublon avec les offres existantes. Cela serait plutôt complémentaire et paraît donc pertinent. L'offre de circuits en

VTT est aussi relativement bien développée. Cela pourra éventuellement servir de base à l'avenir pour le développement d'un itinéraire touristique basé sur le VTT.

Les pratiques cyclistes semblent assez hétérogènes sur l'ensemble de Belledonne en termes de fréquentation et de notoriété des différentes routes : la route des balcons (s'étendant de Saint Martin d'Uriage à Allevard) semble posséder un potentiel intéressant pour la pratique du vélo de route : le revêtement est de bonne qualité et elle offre une traversée de la chaîne montagneuse avec une belle vue sur la vallée du Grésivaudan et le massif de la chartreuse. Cette route est d'autant plus intéressante pour les cyclistes car elle passe également par une succession de plusieurs cols (cols des Mouilles, col des Ayes, col du Barrioz, col du Lautaret) qui sont autant de défis pour les cyclistes. Le cadre champêtre et rural est également très agréable à parcourir en vélo de route d'autant plus que la circulation automobile y est faible. L'une des forces de cette route est aussi son emplacement : étant donné qu'elle borde la vallée du Grésivaudan, elle est très rapidement accessible (en vélo) depuis Grenoble ou les communes de la vallée. De plus, de très nombreuses routes relient cette route des balcons à la vallée du Grésivaudan : sur l'image ci-dessous, le tracé bleu met en évidence la route des balcons. On remarquera les nombreuses routes (en gris) permettant de rallier la vallée du Grésivaudan. Chacune de ces portions représente un passage potentiel pour tous cyclistes. Il est donc très facile de partir de la vallée, rejoindre la route des balcons peu importe l'endroit où l'on se trouve, parcourir la distance que l'on souhaite sur cette route puis rejoindre la vallée par une des nombreuses descentes existantes. Les possibilités d'itinéraires, courts ou longs, sont donc nombreuses et facilement modulables par chacun. Cette route est donc fréquentable par tous types de clientèle (du débutant au sportif bien entraîné). Sa proximité avec Grenoble en fait un terrain d'entraînement idéal pour les grenoblois souhaitant effectuer des séances à la journée ou bien en fin de journée après une journée de travail. Lors de mes sorties (souvent en fin de journée), il m'est arrivé de croiser quelques cyclistes mais leur présence semblait tout de même assez faible. Le potentiel important de cette route nous semble donc sous exploité vis-à-vis du cyclisme sur route.



Figure 5 Route des balcons de Belledonne (en bleu) entre Theys et Saint Martin d'Uriage,

Sources : capture d'écran Google Maps, réalisation Aymeric BEATRIX, 2019

A l'inverse, au Nord Est de Belledonne, on trouve les cols du Glandon et de la Croix de Fer, dont la notoriété acquise au fil des années suite aux multiples passages du Tour de France, n'est plus à démontrer. Ces deux cols sont fréquentés de façon très importante et possèdent une renommée et une attractivité internationale. Il faudra tenir compte de ce fort déséquilibre lors de la conception de l'itinéraire, et, en faire si possible une force.

B) Etat des lieux des professionnels du tourisme, des services disponibles pour les cyclotouristes et des points d'intérêts valorisables

a) Objectifs et réalisation de l'état des lieux des professionnels du tourisme ainsi que des services disponibles et points d'intérêts valorisables

Comme nous l'avons brièvement expliqué en introduction, une itinérance touristique doit s'appuyer sur un réseau d'acteurs comme des hébergements, des commerces alimentaires ou bien des offres de location. Ce réseau d'acteurs constitue le support de l'offre de services à destination des touristes itinérants. Il a donc été nécessaire d'effectuer un recensement le plus exhaustif possible des établissements professionnels à destination des touristes. Se loger, s'alimenter et s'équiper en matériel sont les trois besoins de bases de tous touristes pratiquant l'itinérance. Il a donc fallu recenser les différents types d'hébergements (hôtels, campings, gîtes, maisons d'hôtes, appartements locatif) ainsi que les établissements permettant de se ravitailler (grandes surfaces, superettes, boulangeries, restaurants...) et les magasins de sports permettant la réparation ou location d'articles de sports. Pour effectuer cela, j'ai principalement utilisé la plateforme APIDAE. APIDAE est « *un entrepôt de données, de la Région Auvergne Rhône-Alpes, utilisée pour gérer de façon collaborative les informations touristiques de l'ensemble des territoires couverts par le projet. Elle permet de saisir, stocker et exploiter les informations touristiques pour renseigner les clients sur l'offre des destinations des membres du réseau* » (APIDAE tourisme, s. d.). Il est donc possible d'effectuer une recherche sur le territoire de notre choix. On pourra y trouver les établissements, commerces, et infrastructures présentes liées au tourisme ainsi que diverses informations comme leurs moyens de contact. On peut noter qu'APIDAE recense les établissements touristiques mais aussi les éléments immatériels comme les événements culturels ou sportifs. Les informations présentes sur cette plateforme sont saisies et mises à jour quotidiennement par les animateurs des offices de tourisme / ou les départements. Les Offices de tourisme ont très souvent recours à cette plateforme pour alimenter leurs supports de communication : les informations disponibles sur APIDAE peuvent alimenter leurs sites internet par exemple. Lorsque des données sont mise à jour sur APIDAE, les informations présentes chez les offices de tourisme sont également mises à jour : cela permet d'obtenir des données actuelles. En accédant à APIDAE, j'ai donc pu recenser les établissements d'accueil, de restauration et les commerces de sports. J'ai donc ensuite créé un fichier regroupant ces établissements ainsi que leur moyen de contact afin de leur transmettre un questionnaire en ligne et connaître leur niveau d'offre de services (j'approfondirai ce point dans le prochain paragraphe).

L'offre de services doit être suffisante et en adéquation avec les besoins de la clientèle. Lors de leurs étapes ou de leurs pauses, les cyclotouristes sont en attente de services bien spécifiques dont les principaux sont :

- Un moyen de sécuriser le vélo (un local fermé par exemple). Les vélos de route sont des équipements fragiles et chers dont la valeur peut facilement atteindre plusieurs milliers d'euros. Il est donc impensable de les laisser sans surveillance ou dans un lieu non sécurisé. Un moyen de sécurisation constitue l'équipement de base de tout arrêt.
- Des outils de réparation (pompe, démonte pneus, dérive chaîne et maillons, jeu de clés...) permettant un dépannage de base en cas d'imprévu. Le vélo peut être victime de divers problèmes mécaniques durant le trajet allant de la classique crevaison à la casse des éléments de transmission. Les cyclistes transportent souvent un minimum de matériel permettant des réparations légères. Il est toutefois utile de mettre à leur disposition davantage d'outils pour des réparations plus lourdes.
- Divers ustensiles nécessaires aux pratiquants d'itinérance : lorsque l'on pratique l'itinérance, il est nécessaire de transporter tout le matériel dont on a besoin. Les points d'étapes pourraient donc prévoir de mettre à disposition une salle hors sac équipée de certains ustensiles de cuisines (couverts, casseroles, réchauds...) afin de permettre aux touristes itinérants de réduire le poids de leurs bagages.
- Une possibilité de chargement des batteries pour les vélos électriques qui sont en plein développement.

Ces quatre éléments constituent les principaux services de base que tout pratiquant d'itinérance aimerait trouver lors d'une étape. Cependant, il en existe de nombreux autres. Afin d'effectuer un recensement des professionnels installés sur Belledonne ainsi que l'offre de services associée chez les professionnels du tourisme et dans les communes potentiellement traversées, j'ai conçu deux questionnaires en ligne :

- Le premier ([voir questionnaire à destination des communes en annexe](#)), transmis à l'ensemble des communes de Belledonne avait pour objectif de faire un état des lieux des services à destination des cyclotouristes éventuellement présents sur chaque commune (pistes cyclables, bornes de chargement, box de sécurisation des affaires...).

- Le second ([voir questionnaire à destination des établissements d'accueil en annexe](#)) ciblait les professionnels du tourisme et avait pour objectif de déterminer les services disponibles dans les différents établissements d'accueil (hôtels, campings, gîtes, maison d'hôtes, appartements en location) ainsi que de connaître leur niveau d'intérêt pour ce projet.

Ces deux questionnaires avaient pour objectif de recenser les données recherchées. Cependant, cela constituait également un moyen d'informer les professionnels et communes que l'association Espace Belledonne désireait lancer la création d'un itinéraire cyclo touristique d'itinérance. APIDAE m'a donc permis un recensement et un premier contact direct avec les professionnels pour l'état des lieux des services disponibles. APIDAE m'a également aidé pour le recensement de certains points d'intérêts valorisable par un passage d'itinéraires cyclo touristique. Cependant, pour le recensement de ces derniers, j'ai davantage eu recours à des échanges avec les offices du tourisme intercommunaux.

b) Résultats de l'état des lieux des services disponibles et points d'intérêts valorisables

Ces questionnaires m'ont donc permis d'effectuer un état des lieux des services disponibles. Cependant le recensement effectué est loin d'être exhaustif : le premier questionnaire a été transmis aux 59 communes membres d'Espace Belledonne. L'inconvénient est que j'ai reçu, au final et après plusieurs relances, seulement 36 réponses. Le second questionnaire a été transmis à presque 200 établissements d'hébergements (hôtels, campings, gîtes, maisons d'hôtes ou de location), de restauration (commerces alimentaires et restaurants). Malheureusement, après plusieurs relances, j'ai obtenu seulement 22 réponses. Ces résultats m'ont permis d'identifier quelques établissements potentiellement intéressés par notre projet. Cependant, ils m'ont permis de faire le constat que peu d'établissements possèdent des équipements ou une offre de services solide par rapport aux besoins des touristes itinérants évoqués précédemment. L'offre de services ne semble, pour le moment, pas en accord avec ce que peuvent espérer les cyclotouristes. Il sera donc important de discuter de ce point avec les professionnels éventuellement intéressés par le projet et travailler ensemble à des solutions.

Le point positif est que les différents types d'établissements (hébergements, restauration, commerces de sports) sont présents de façon régulière et homogène sur l'ensemble des communes du territoire : il existe peu de zones complètement vides. Cependant, certaines communes possèdent tout de même une concentration de services supérieure à la moyenne. J'ai donc identifié 8 communes (Vizille, Chamrousse, Saint Martin d'Uriage, Allevard, la Rochette, Saint Colomban des Villards et Allemond) offrant une concentration de services importante. Nous avons qualifié ces 8 communes de pôles de services sur Belledonne : la carte ci-dessous représente les résultats principaux de cet état des lieux et permet de visualiser l'offre de services (les tracés rouge et bleu représentent les itinéraires conçus mais nous y reviendrons plus loin). L'objectif sera de s'appuyer sur ces pôles lorsque nous devrons définir des villes étapes pour la conception de notre circuit d'itinérance. Les deux questionnaires ont cependant obtenus un très faible taux de réponses (de la part des communes comme des établissements privés) même après plusieurs relances. Cela pose la question de l'intérêt de ces établissements pour cette clientèle cyclo touristique et pour les projets menés par l'association Espace Belledonne. Pourtant, lors de la première réunion effectuée après un mois de stage avec les acteurs du territoire, tous souhaitaient que l'Espace Belledonne travaille sur ce projet. Si l'on compare avec le

projet de la Haute Traversée de Belledonne (le GR®738), le constat est le même. Au départ, l'Espace Belledonne était un peu seul mais l'animation et la coordination ont fait que le projet est aujourd'hui une belle réussite. La question est toujours de savoir qui doit commencer ? Les institutions ou les acteurs privés ?

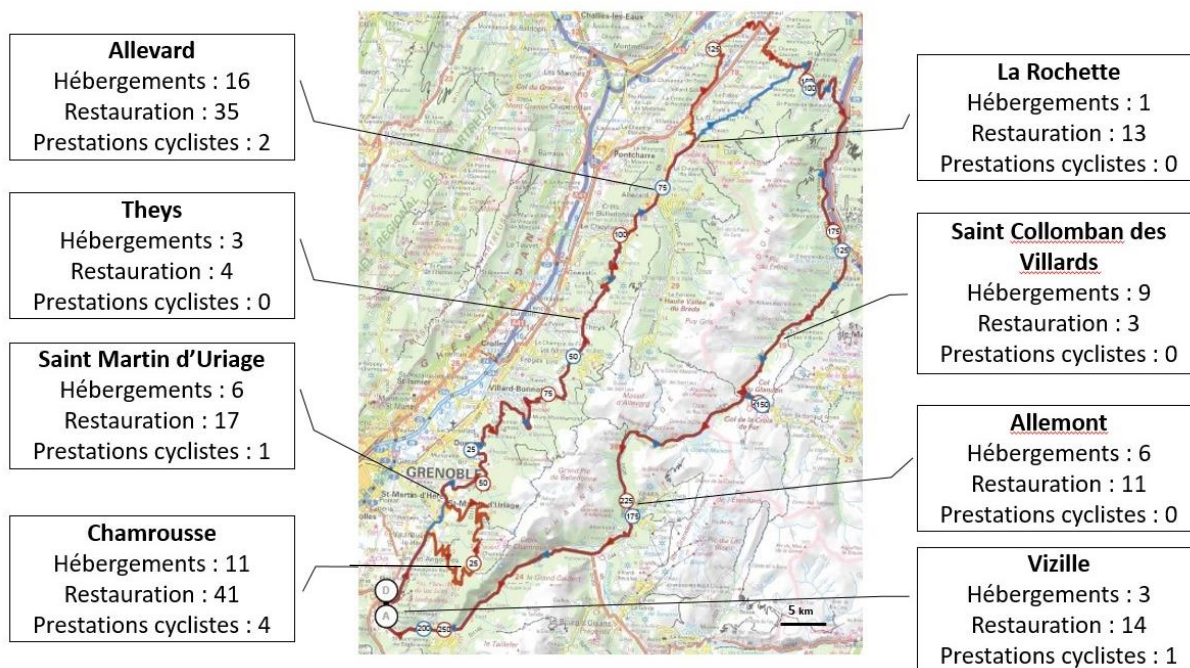


Figure 6 Les principaux pôles d'offre de services à destination des cyclotouristes sur Belledonne

Réalisation : Aymeric BEATRIX, Open Runner, 2019

Les échanges avec les offices du tourisme m'ont aussi permis de répertorier plusieurs points d'intérêts sur le territoire. Ces points d'intérêts sont importants car ils permettent de proposer des activités annexes aux touristes itinérants durant leurs étapes. Cependant, comme les établissements d'accueil, il est nécessaire qu'ils soient équipés au minimum d'un moyen de sécurisation du vélo. Or, cela ne semble pas être le cas pour la majorité d'entre eux. Il faudra donc trouver des solutions à cela si nous souhaitons les intégrer pleinement à notre circuit. Le tableau ci-dessous résume les principaux points d'intérêts valorisables à proximité de l'itinéraire :

Communes	Point d'intérêt
Vizille	Domaine et château de la Révolution
Chamrousse	La Maison de l'environnement Téléphérique de la Croix de Chamrousse Réserve naturelle du Luitel
Saint Martin d'Uriage	Le parc thermal Le golf Les thermes La maison Aribert L'église de Saint Jean le Vieux sur la route des balcons la croix de Révolat (vue panoramique sur la route des balcons) Le musée Bergès de la Houille Blanche à Lancey Les fermes de Belledonne Le musée la combe à Autrafé à La Combe de Lancey (route des balcons) Montée à Freydières - lac
Theys	Château médiéval L'église Montée à Pipay
Allevard	La miellerie de Montgoutoux (Crêt en Belledonne - sur la route des balcons) Le musée d'Allevard Aire de pique-nique au bord de l'étang à Morêt-de-Mailles / Crêt en Belledonne L'espace Chantelouise à Saint-Pierre-d'Allevard, aire de pique-nique, point d'eau et toilettes au bord du lac du Flumet Les fermes de Belledonne Musée Jadis (Parc des Forges) Lac de La Mirande Tour d'Avalon (Saint Maximain, à proximité) Montées de Super Collet - Le Pleynet
La Rochette	Le lac de Saint-Clair (avant La Rochette) : aires de pique-nique
Arvillard	Montée de Val-Pelouse (projet d'aménagements en cours) Centre Karma Ling
Bourget en Huile	Vallée des huiles
Saint-Alban d'Hurtières	La chapelle Notre Dame Le site minier du Grand Filon à St Georges d'Hurtières
Saint Colomban des Villards	Le col du Glandon Maison du patrimoine
Allemont	Le musée du bouquetin (Rivier d'Allemont)

Figure 7 Les principaux points d'intérêts valorisables à proximité de l'itinéraire

C) Définition d'un projet d'itinéraire

a) Premier projet du parcours et zones traversées

Comme nous l'avons expliqué précédemment, les produits touristiques emblématiques conçus par l'association Espace Belledonne doivent concerner l'ensemble (ou un maximum) de la chaîne de Belledonne. La particularité de cette chaîne montagneuse et qu'elle ne peut être traversée en vélo de route (du fait de l'absence d'axes de circulation). Or, on peut très bien en faire le tour et il existe de nombreux vallons s'avançant au plus proche des sommets (voir carte ci-dessous). A partir des particularités du terrain et de l'état des lieux effectué, il a donc fallu définir un projet d'itinéraire faisable en vélo de route. Pour cela, il a fallu étudier les différentes portions de Belledonne : l'observation des différentes routes de Belledonne permet de se faire une idée des points où la circulation en vélo serait intéressante et ceux où elle le serait moins. La carte ci-dessous présente un projet de tracé établi fin avril à la suite des états des lieux réalisés ainsi que les différentes zones de Belledonne traversées. Cette carte a été présentée une première fois à nos partenaires territoriaux lors d'une réunion de présentation mi-avril :

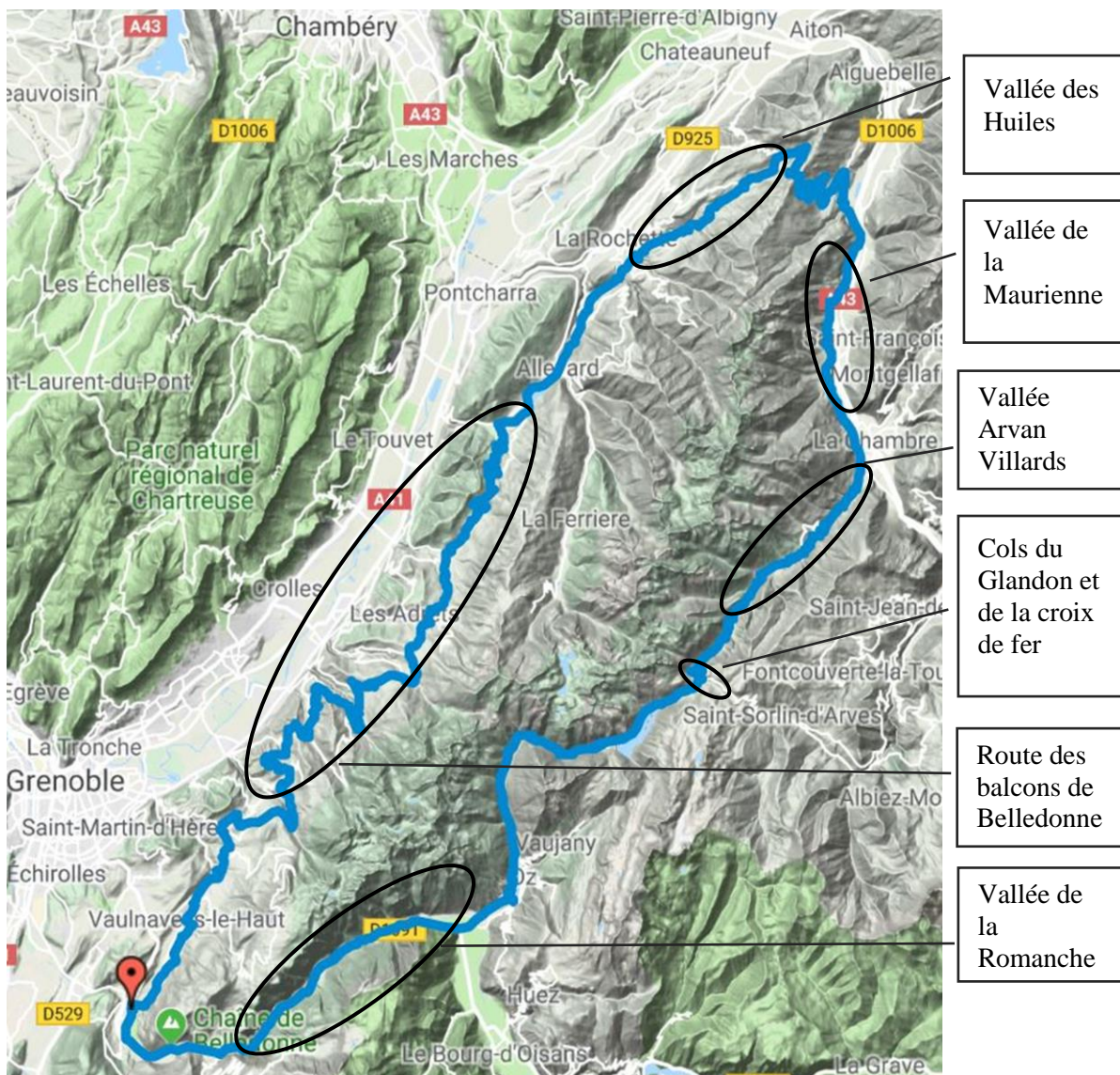


Figure 8 Les différentes zones de la chaîne de Belledonne

Ce projet de tracé a été communiqué aux différents offices du tourisme et communautés de communes concernés afin d'échanger avec eux. Les routes existantes sur Belledonne permettent aisément d'effectuer le tour de la chaîne : ce tracé de 202 kilomètres et 4620 mètres de dénivelés positifs est suffisamment long pour permettre d'en faire un circuit faisable en plusieurs jours, donc un produit d'itinérance. Etant donné sa difficulté, due à la dénivellation importante et les nombreux cols à fortes pentes, cela s'adresse à une clientèle sportive et entraînée. Il traverse également les 8 communes identifiées précédemment comme pôles de services ce qui permet d'avoir une offre tout au long du parcours. Il fallait tout de même vérifier si ces routes étaient praticables en vélo de route et intégrables de façon cohérente à un produit touristique en se rendant physiquement sur le terrain.

b) Reconnaissance de l'itinéraire en voiture

Pour cela, j'ai donc effectué une première reconnaissance sur le terrain en voiture (en suivant ce tracé) puis une seconde en vélo de route.

La reconnaissance en voiture a été effectuée à la fin du mois de mai. En raison de la neige présente tardivement cet hiver, le col du Glandon a été fermé à la circulation jusqu'au début du mois de juin. Il n'était pas possible d'attendre cette période pour faire une première reconnaissance. Il a donc été décidé d'effectuer la reconnaissance en mai avant l'ouverture de ce col. Je l'ai effectuée en deux jours étant donné la longueur de l'itinéraire à parcourir. Le premier jour m'a permis de repérer la partie de la route des balcons de Belledonne, les passages à Allevard et Theys, la vallée des Huiles, le col du Grand Cucheron, puis la vallée de la Maurienne et la montée au Glandon jusqu'à Saint Colomban des Villards (le reste de la route jusqu'au sommet du col était fermé en raison de la neige). Le second repérage m'a permis de parcourir le reste de l'itinéraire en passant par Vizille, la vallée de la Romanche et Allemont, puis la route montant jusqu'au col du Glandon. Ces deux repérages en voiture ont été très utiles : ils m'ont tout d'abord permis de me faire un aperçu général des routes parcourues et d'observer des portions que je ne connaissais pas. Ensuite, cela m'a permis d'affiner le tracé du parcours, et, par endroits, d'effectuer un choix entre plusieurs routes à emprunter pour lesquelles j'avais quelques hésitations.

Comme nous l'avons vu en introduction, le territoire de Belledonne est très complexe d'un point de vue administratif en raison du nombre d'acteurs territoriaux important. Il était impératif et enrichissant de tenir au courant chaque acteurs de l'avancée des différentes étapes. Plusieurs réunions (une réunion de lancement, un Comité Technique et un Comité de Pilotage espace valléen) m'ont permis de présenter en détail ce projet à nos partenaires et échanger pour l'améliorer. Suite au Comité de Pilotage (effectué mi-juin), nous avons par exemple décidé d'intégrer la montée de Chamrousse dans le parcours principal. Etant donné que la clientèle ciblée est sportive, la difficulté de cette montée ne devrait pas constituer un obstacle insurmontable. L'itinéraire pourrait aussi profiter des infrastructures qui devraient y voir le jour dans un futur proche dans le cadre du projet « Chamrousse Mountain Park 2030 ». Afin de rendre le parcours plus accessible, il a été décidé de créer un parcours principal qui passerait par Chamrousse ainsi qu'une variante qui ne passerait pas par Chamrousse mais couperait par Saint Martin d'Uriage. Cette variante secondaire permet d'enlever plus de 1 000 mètres de dénivelés et une trentaine de kilomètres. Ce produit touristique a donc été construit, autant que possible, en concertation avec les divers acteurs territoriaux. Cependant, il a été difficile de mobiliser fortement tous les acteurs tout au long du projet, notamment les hébergeurs et restaurateurs.

D) Test du produit d'itinérance en conditions réelles

a) Présentation de l'itinéraire testé en conditions réelles

Une fois les ajustements effectués suite à la reconnaissance de l'itinéraire en voiture, il a fallu préparer un test du produit en conditions réelles, c'est-à-dire en itinérance et en vélo (en se mettant dans la peau d'un cycliste) et en situation d'itinérance touristique (en se rendant dans différents hébergements). Quelques modifications ont été apportées au parcours avant cette reconnaissance : nous avons décidé d'intégrer un aller-retour au col de la Croix de Fer (situé à proximité du col du Glandon) pour sa réputation et les différents points de vue qu'il offre : le parcours total passe donc à 206 kilomètres et 4751 mètres de dénivelés positifs et négatifs. Afin de faire de cet itinéraire un circuit d'itinérance, nous avons choisi de nous appuyer sur les 8 communes que nous avons qualifiées de pôles de services dans la partie « état des lieux des professionnels du tourisme ». Nous avons définis Vizille comme commune de départ, puis Allevard et Saint Colomban des Villards comme lieux d'étape afin d'effectuer un test sur 3 jours. La carte ci-dessous représente le tracé suivi, partiellement modifié après les reconnaissances en voitures et les avis de chacun des acteurs :

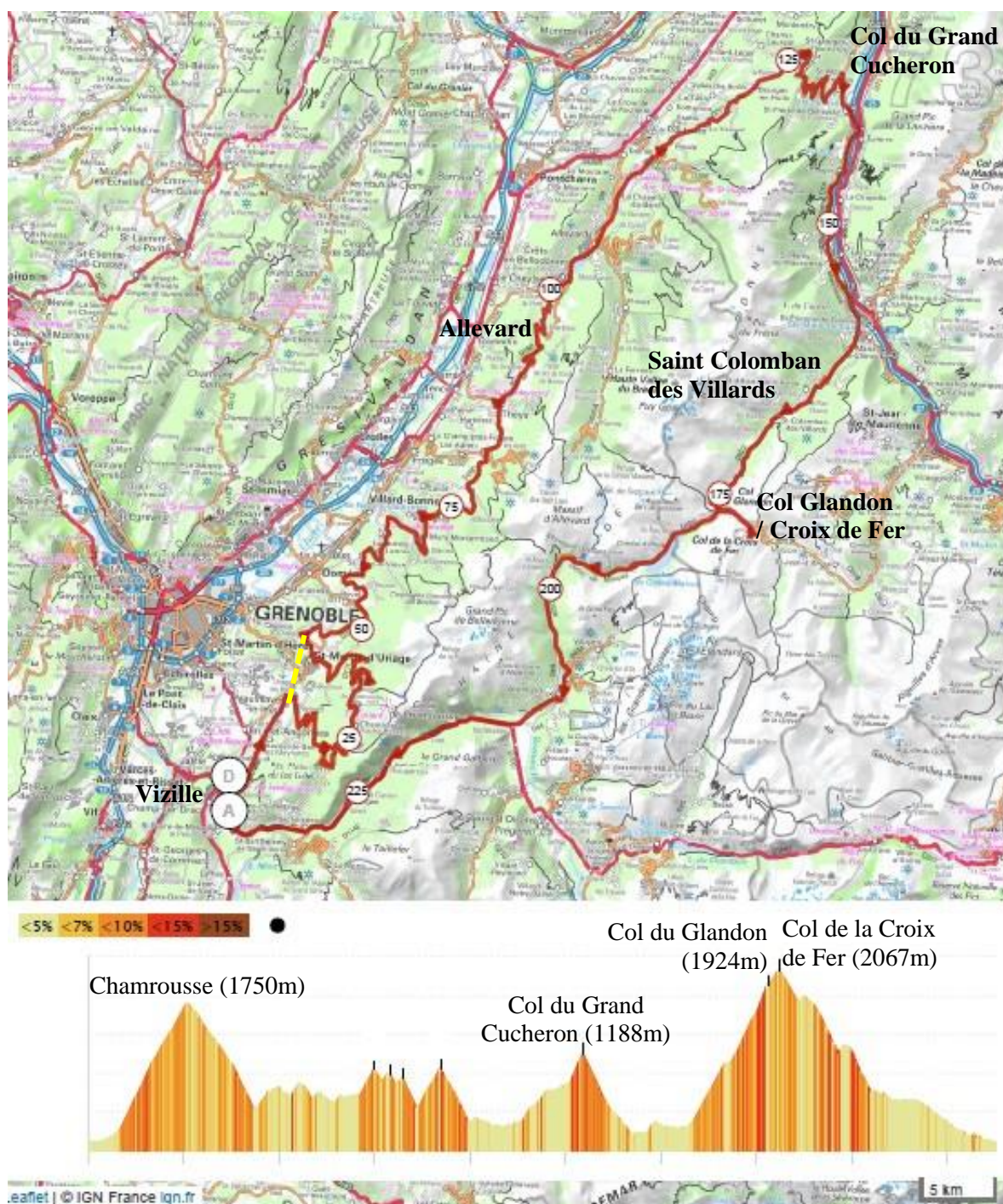


Figure 9 Itinéraire testé en vélo de route en conditions réelles d'itinérance

Réalisation : Aymeric BEATRIX, Open Runner, 2019

Le parcours tracé sur la carte ci-dessus représente un total de 238 kilomètres et 5833 mètres de dénivelés positifs. Pour des raisons de difficulté et de temps disponible, nous avons testé une légère variante de cet itinéraire (dans sa globalité) : nous avons « évité » la montée à Chamrousse en rejoignant directement la route des balcons de Belledonne en traversant Saint Martin d'Uriage (voir pointillés jaune sur la carte). En empruntant cette variante, notre parcours total a donc été ramené à une distance de 206 kilomètres et 4750 mètres de dénivelés. Afin d'effectuer la reconnaissance de ce parcours en situation réelle, nous avons défini le programme de repérage suivant :

- Etape 1 (lundi 29/07) : Vizille – Allevard = 74km ; 1823m D+ ; 1614m D-
- Etape 2 (mardi 30/07) : Allevard – Saint Collomban des Villards = 65km ; 1689m D+1088m D-
- Etape 3 (mercredi 31/07) : Saint Collomban des Villards – Vizille = 67km ; 1123m D+ ; 2053m D-

J'ai déjà eu l'occasion d'effectuer en vélo la montée de Chamrousse à plusieurs reprises et possède donc une certaine connaissance de cette partie du parcours principal. Cela ne posait donc pas de problèmes de ne pas l'effectuer lors de la reconnaissance du parcours. Pour ce test, j'ai été accompagné d'un ami pratiquant régulièrement l'itinérance en vélo de route, parfois sur de longues durées (plus de 10 jours). Cela m'a permis d'obtenir des remarques extérieures d'une personne expérimentée. Afin de tester différentes possibilités, nous avons décidé d'effectuer le test en partie ensemble mais sous 2 formats différents : j'effectuerai le circuit en 3 jours (avec une première nuit à Allevard et une seconde à Saint Collomban des Villards en hôtel). Dans le même temps, mon collègue de repérage effectuerait le même circuit en 2 jours (avec une seule nuit à Allevard en camping). Nous avons donc roulé ensemble le premier jour, de Vizille à Allevard puis le second jour, d'Allevard jusqu'à Saint Colomban des Villards. Nous nous sommes séparés ensuite à Saint Colomban des Villards : j'y ai passé la nuit et terminais l'itinéraire le lendemain (pour un total de 3 jours), tandis que lui finissait le jour même en rentrant directement à Vizille (pour un total de 2 jours). Les objectifs étaient de tester ce circuit en conditions réelles d'itinérance et d'évaluer la faisabilité de l'itinéraire (qualité de la route, disposition des services, intérêts du circuit...). J'ai aussi mis à profit les temps disponibles les soirs dans les 2 communes d'étapes pour rencontrer les différents professionnels présents.

Vous pourrez consulter le parcours détaillé sur une carte en ligne avec ces liens :

- Parcours emprunté lors de la reconnaissance en vélo (sans la montée de Chamrousse) <https://www.openrunner.com/r/10340282>
- Parcours principal incluant la montée de Chamrousse : <https://www.openrunner.com/r/10341037>

b) Résumé de l'analyse du test de l'itinéraire

A l'issue de cette reconnaissance, j'ai rédigé un compte rendu détaillé incluant le tracé suivi, une analyse précise des zones traversées et de nombreuses prises de vues (pour illustrer mes observations ou servir de supports de communication). Le tableau ci-dessous résume (très simplement) les principales observations effectuées lors de cette reconnaissance dans chacune des zones traversées :

Lieux / zones parcourues	Observations principales
Montée de Chamrousse (effectuée auparavant)	La montée à la station a été balisée par le département de l'Isère, et est assez régulière et très agréable sur une route large, au revêtement de bonne qualité. Une fois au sommet, on pourra trouver quelques commerces d'alimentation générale afin de se ravitailler en eau et nourriture si besoin. Les projets prévus dans le cadre du projet Mountain Park 2030 pourraient apporter de nombreux services et activités annexes au sommet
Route des balcons de Belledonne	Route très agréable à rouler offrant une ambiance champêtre (succession de petits hameaux ruraux). Cette route offre la plupart du temps une très bonne vue sur la vallée du Grésivaudan et les contre forts du massif de la Chartreuse. Elle est peu fréquentée par les voitures et le revêtement est plutôt bon. La succession des nombreuses montées et descentes ainsi que 4 cols (col des Mouilles, col du Lautaret, col des Ayes, col du Barrioz)

	constituent la principale difficulté de cette étape. Les descentes des cols sont sans danger particulier et offrent de belles vues sur les vallons
Vallée des huiles	A partir d'Allevard la route est agréable en faux plat montant (idéale pour une mise en jambe) avant l'ascension du col du grand Cucheron. Le passage par la vallée des Huiles offre une vue différente de la portion Vizille – Allevard : on quitte la route des balcons pour une route parcourant le fond d'une très belle vallée assez ouverte
Col du Grand Cucheron	La montée à ce col est très fréquentée par les cyclistes et s'enchaîne très bien avec la partie précédente. Totalement en sous-bois, elle est assez courte (4km) mais tout de même raide et assez intense avec une pente moyenne de 7,5% pour un dénivelé de 314m. Le premier kilomètre s'effectue sur une pente moyenne de 4% mais les 3 suivants sont respectivement à 9% (avec un passage à 12,8%), 9% et 8% pour finir. Le sommet se trouve à 1188m. La longue descente qui s'ensuit (11,6km et 805m D- pour une pente moyenne à 7%) permet ensuite de basculer dans la vallée de la Maurienne. Le revêtement de cette descente est peu lisse et dans un état général moyen mais cela reste tout à fait faisable. Cependant, au moment du repérage, le premier tiers de la descente depuis le col était complètement gravillonné. La descente restait faisable mais cela imposait de réduire la vitesse. Cette descente nous amène ensuite dans la vallée de la Maurienne.
Vallée de la Maurienne	Cette portion s'effectue en fond de vallée entre Epierre et Saint Etienne de Cuines sur deux départementales (où il est possible de rouler sur une bande d'arrêt / piste cyclable sur le côté). Ces routes ne sont pas les plus agréables mais présentent peu de circulation et offrent une bonne visibilité aux véhicules. On croise un nombre de vélos relativement important sur ces portions plutôt plates. Une supérette située aux Perelles (St Rémy de Maurienne) permet de se ravitailler avant l'ascension du col du Glandon.
Montées au Col du Glandon et col de la Croix de Fer	Depuis Saint Etienne de Cuines (le dernier village dans la vallée avant l'ascension du Glandon), il faut effectuer 10km et 600m de montée afin d'arriver à Saint Colomban des Villards. La route est sinueuse par endroits et toujours de très bonne qualité en empruntant des pentes comprises entre 6% et 8% avant d'arriver à Saint Colomban des Villards. Une fois à Saint Colomban des Villards, il reste encore 10km afin d'arriver au sommet sur une montée magnifique et de bonne qualité mais éprouvante (les deux derniers kilomètres sont à 11% et 10%). Le sommet du col est très fréquenté par de nombreux cyclistes / motards / campings-cars (français et étrangers). Une fois au col du Glandon, il est possible de rejoindre le col de la Croix de Fer situé tout près et tout autant connu. Il suffit alors de descendre au chalet du col du Glandon puis de parcourir 3 kilomètres dans une pente à 6% pour y arriver. Cela permet d'obtenir un point de vue différent et passer au-dessus des 2000m d'altitude.
Descente vers Allemont	Une descente sans grand danger offrant de beaux points de vue et quelques faux plats au niveau du lac artificiel de Grand Maison. La descente se raidit ensuite avant une remontée raide mais courte pour accéder au village du Rivier d'Allemont. La descente redevient ensuite à nouveau raide jusqu'à Allemont. L'entrée dans Allemont par la D526 offre un passage intéressant sur le lac du Verney.
Vallée de la Romanche par la D1091 (Allemond – Vizille)	Cette partie n'est certainement pas la plus intéressante du parcours mais tout de même faisable. La circulation y est plus importante (voiture et poids lourds sur une double voie par endroits) mais il est possible d'emprunter une piste cyclable sur la quasi-totalité de cette route. A quelques reprises, la piste cyclable s'arrête et impose de se déporter sur

	<p>le bord de la route. Ces zones (minoritaires) sont certes exposées, mais offrent tout de même une bonne visibilité. La circulation des véhicules est quasi continue et le vent peut être, par moment, déstabilisant. Il faut donc rester vigilant continuellement. La piste cyclable n'est pas plus large qu'une piste cyclable « classique ». Même si le nombre de pratiquants semble faible sur cette portion (seulement 2 personnes rattrapées), il est nécessaire de se déporter sur la route si l'on souhaite doubler un autre cycliste. La totalité de cette route est constituée de plats ou de faux plats descendants faiblement pentus (entre 2% et 4% de pente). Cette très faible pente offre peu de vitesse si l'on n'y fournit aucun effort. Il est par contre possible d'y utiliser de plus gros braquets pour prendre de la vitesse et donc rendre cette portion plus rapide et intéressante. En cas de besoin, il est également possible de sortir de cette route et faire une pause à Livet, Rioupéroux, Gavet ou Séchilienne, puis de la reprendre sans problème. L'entrée dans Vizille et le retour au parking de départ se fait ensuite très simplement et sans danger particulier.</p>
--	--

Figure 10 Résumé du compte rendu des observations effectuées durant le test de l'itinéraire

J'ai également pu noter quelques remarques à propos de l'itinéraire en général :

- **A propos des points d'eau :** Le ravitaillement en eau est indispensable en cyclisme. Heureusement, on peut trouver de l'eau plutôt facilement sur l'ensemble du parcours. Nous avons vu de nombreux bassins / fontaines dans les différents villages traversés tout au long du parcours. Il ne faut pas oublier qu'il y a quasiment toujours un point d'eau dans les cimetières. Les restaurants, bars ou divers commerces peuvent également servir à se réapprovisionner.

- **A propos de la location de vélos de route :** Je n'ai trouvé aucun magasin proposant la location de vélo de route à proximité de l'itinéraire. Il existe peu d'offre de location en vélo de route contrairement au VTT (pour lequel la demande est forte). Cependant, ce parcours est destiné à une clientèle sportive qui a donc une pratique du vélo de route régulière et est donc logiquement équipée. Les clients recherchant de la location de matériel sont souvent des pratiquants très occasionnels et ne sont donc pas ciblés par ce tour.

- **Accueil général d'un cyclotouriste :** Un cyclotouriste itinérant arrivant à vélo en transportant plusieurs sacs d'affaires est généralement vu comme différent d'un touriste classique et suscite souvent de l'intérêt et de la curiosité. Un cyclotouriste est donc généralement bien accueilli.

A propos du parcours en général : Le parcours est très différent d'un endroit à l'autre, selon les différentes zones localisées sur la carte précédemment :

- La route des balcons de Belledonne : semble assez peu connue des cyclotouristes alors qu'elle est très agréable à rouler : elle offre une belle vue, un revêtement correct (gravillonnage important au-dessus de Revel début juin tout de même).

- La route entre Allevard et le col du Grand Cucheron (vallée des huiles) : partie Nord de Belledonne donc offrant une ambiance « plus sauvage » que la partie Sud. La route est de bonne qualité et davantage fréquentée par les cyclistes sûrement en raison de la présence du col du Grand Cucheron.

- Les cols du Glandon et de la Croix de Fer : deux montées de grande qualité de renommée internationale pour les cyclistes (notoriété apportée par les passages du Tour de France).

Ce parcours permettrait donc de relier la route des balcons aux cols du Glandon et de la Croix de Fer. La route des balcons et la vallée des Huiles pourraient peut-être bénéficier de la renommée de ces 2 cols. Pour la partie communication de ce parcours, il semble donc important de mettre en valeur

les passages par ces deux cols : il faudrait peut-être inclure les noms de ces cols dans le nom du produit (exemple : Grand tour de Belledonne par les cols du Glandon / Croix de Fer ?). Ce parcours serait proposé en 2 jours (une nuit à Allevard) ou 3 jours (une nuit à Allevard et une nuit à Saint Collomban des Villards) selon les niveaux. Ce découpage permet d'obtenir des étapes à peu près homogènes.

E) Variantes envisagées, circuits annexes à valoriser et stratégie de commercialisation

a) Variantes envisagées et circuits annexes à valoriser

Comme expliqué dans les parties précédentes, ce parcours se destine exclusivement à la clientèle sportive et entraînée en raison de sa difficulté. Après discussions, la communauté de communes Cœur de Savoie nous a suggéré de modifier la partie Nord du parcours afin de passer au village de la Rochette et d'emprunter le col de Champlarent dont la montée est intéressante en vélo et bien fréquenté par les cyclistes (on notera que comme les cols du Grand Cucheron, du Glandon et de la Croix de Fer, il a déjà été emprunté par le Tour de France). Nous avons donc décidé de suivre ces conseils et modifier la partie Nord du parcours. Cela donne donc le tracé suivant :

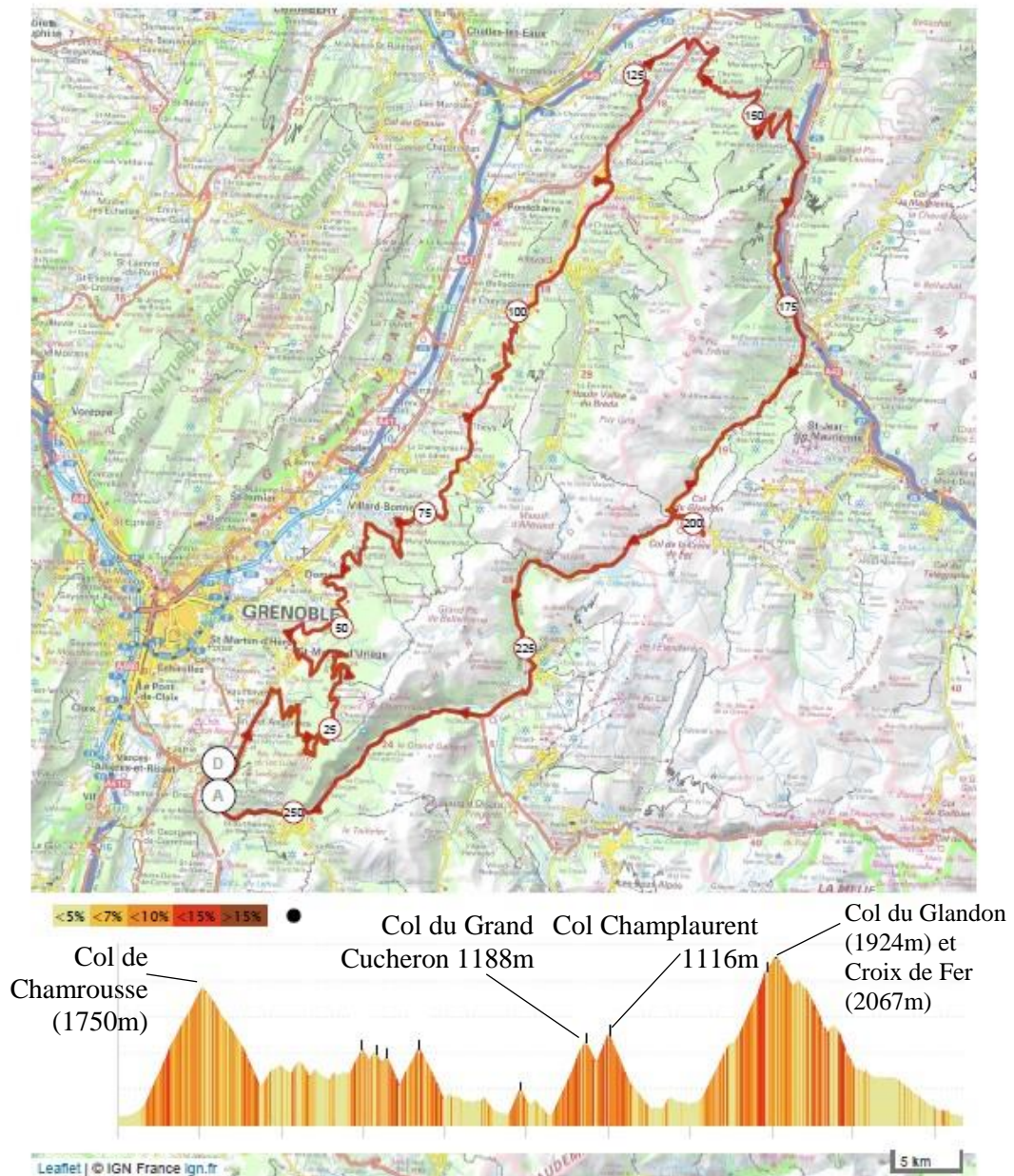


Figure 11 Itinéraire modifié intégrant le col de Champlaurant

Réalisation Aymeric BEATRIX, Open Runner, 2019

Avec ce nouveau tracé, nous passons à un total de 258 kilomètres et 6633 mètres de dénivelés. Cela rajoute le col de Champlaurant et renforce la difficulté et donc le positionnement sportif de l’itinéraire. En revanche, cela impose de supprimer le magnifique passage par la vallée des Huiles (qui serait tout de même toujours proposé en variante possible).

Différents itinéraires en vélo de route ont déjà été développés par les communautés de communes. Les plus intéressants de ces circuits sont en fait des montées remarquables. On peut par exemple noter la montée de Freydières (au-dessus de Revel), celles de Super Collet et du Pleynet (au départ de la commune d’étape d’Allevard), Pippay (au-dessus des Adrets) ou bien les lacets de Montvernier (une montée aux lacets spectaculaire très connue des cyclistes) dans la vallée de la Maurienne. Ces montées seront présentées comme des montées remarquables optionnelles à proximité

de l'itinéraire principal. Les cyclistes pourront choisir de les parcourir en plus de l'itinéraire principal s'ils le souhaitent. Le produit touristique d'itinérance devrait donc permettre une valorisation des circuits locaux existants et non les concurrencer. Ces 4 montées remarquables seront localisées sur une carte dans la partie suivante. Les lacets de Montvernier n'y apparaissent pas car localisés hors de la chaîne de Belledonne. Cependant, étant donné leur renommée et leur localisation à proximité immédiate, il serait intéressant de les intégrer dans la stratégie de communication. Nous avons donc un total de 4 montées remarquables sur Belledonne plus une cinquième (les lacets de Montvernier) à proximité.

b) Stratégie de communication et itinéraires finaux

En ce qui concerne la stratégie de communication finale, l'objectif sera de laisser un maximum de liberté au client. Ainsi, nous pensons proposer plusieurs possibilités de parcours pouvant être combinés entre elles. La carte ci-dessous représente les différentes possibilités offertes :

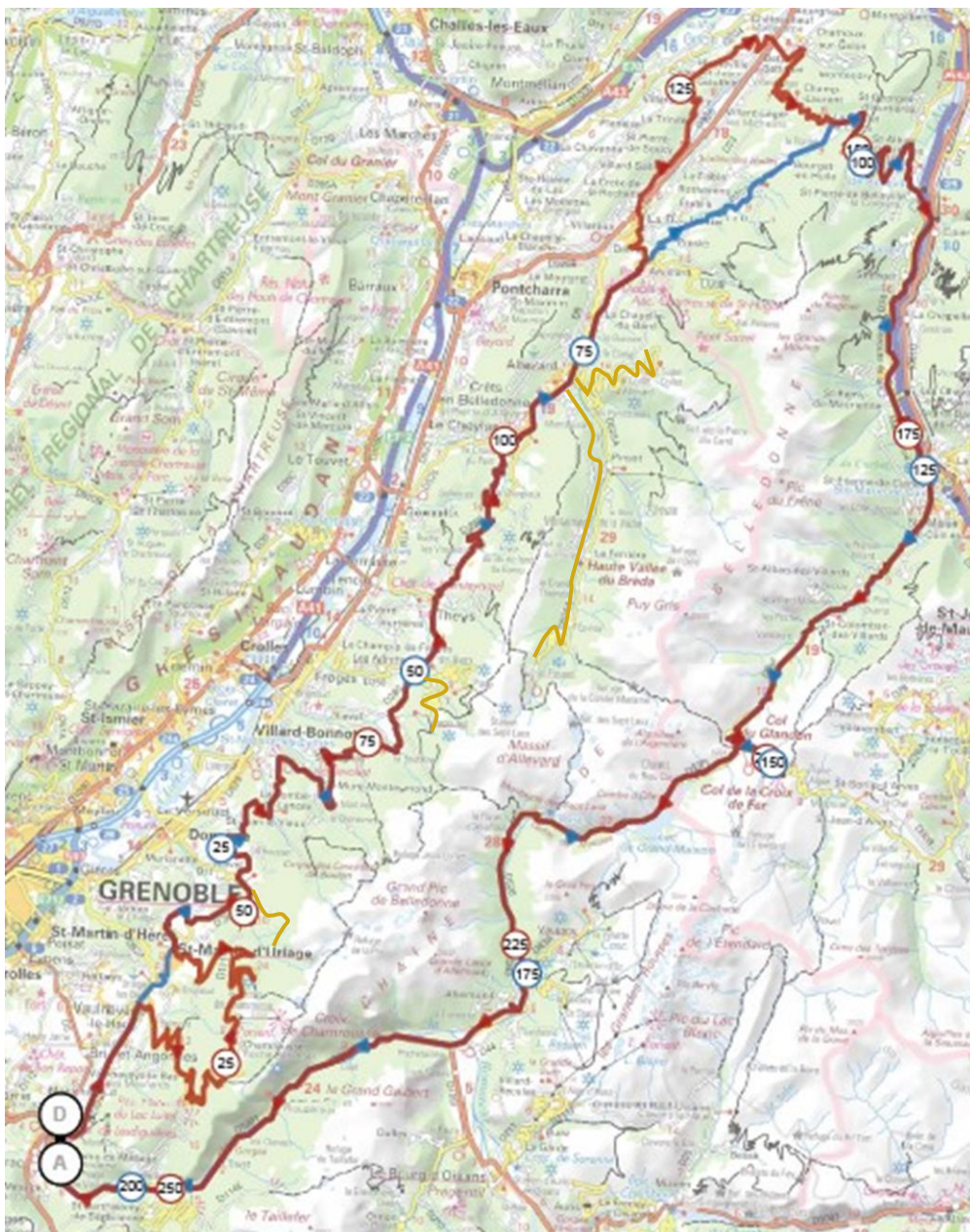


Figure 12 Carte de l'ensemble des itinéraires proposés et variantes possibles

Réalisation Aymeric BEATRIX, Open Runner, 2019

- **Un parcours principal** (en rouge) destiné aux sportifs : 253km 6533 m D+ en passant par les montées de Chamrousse puis Champlarent.

- **Un parcours secondaire** « plus accessible » (tracé rouge avec les portions bleues) qui restera tout de même réservé à une clientèle bien entraînée : 206 km ; 4750 m D+ en évitant les cols de Chamrousse (par Saint Martin d’Uriage) et de Champlarent (par la vallée des Huiles).

- **Les montées remarquables** (tracés orange) mises en place par les communautés de communes (de haut en bas sur la carte : Super Collet, Le Pleyne, Pipay et Freydières). On peut éventuellement y ajouter les lacets de Montvernier en raison de leur renommée, accessibles depuis la vallée de la Maurienne mais pas dans Belledonne. Elles seront présentées comme des « challenge » à faire en plus de l’itinéraire.

Ce produit d’itinérance touristique sera donc complètement modulable. Le client choisira à la carte le tracé de son choix selon ses capacités et ses envies. Pour discuter des possibilités de commercialisation, je suis entré en contact avec l’agence de voyage Vélorzons : cette agence de voyage commercialise des produits touristiques d’itinérance spécifique à la pratique du vélo (vélo de route et VTT). L’idéal serait, à terme, de travailler avec cette agence afin qu’elle commercialise notre parcours. Cela m’a aussi permis d’échanger avec eux afin de comparer leurs produits à notre itinéraire. Ils trouvent le projet et l’itinéraire intéressant. Cependant, selon eux, en cyclisme itinérant, il est compliqué de faire émerger les destinations peu connues initialement. En revanche, la présence de nombreux cols, dont certains fréquentés par le passage du Tour de France, est un point fort important : les clients sportifs sont à la recherche de cols.

F) Structuration et animation du réseau d’acteurs

a) Contact avec les professionnels lors de la reconnaissance de terrain

Comme nous l’avons expliqué dans l’introduction, le réseau d’acteurs constitue le support de l’offre de services et est donc d’une importance majeure. Il est donc capital de structurer ce réseau afin de garantir l’efficacité du produit touristique. Or, les résultats obtenus avec les questionnaires en ligne sont restés plutôt faibles. Un contact humain a cependant plus de chances d’aboutir. J’ai utilisé le temps disponible dans les deux communes utilisées pour mes étapes (Allevard et Saint Colomban des Villards) pour aller à la rencontre des professionnels identifiés comme étant potentiellement utiles ou intéressés par notre projet. Voici la liste des professionnels avec qui j’ai pu échanger ainsi que les services qu’ils proposent :

Nom de l’établissement	Type d’établissement	Commune	Services proposés à destination des cyclotouristes	Remarques
Allevard Sport Shop	Magasin de vente d’articles pour divers sports de montagne	Allevard	Réparation de tous types de vélos Location de VTT / VTT AE	
Ecox	Magasin de location de fat bikes à assistance électrique	Allevard	Réparation de tous types de vélos Chargement de batteries Gardiennage de vélos Location de fat bikes à assistance électrique	Magasin lancé récemment, il souhaite donc se faire connaître

Hôtel le Panoramic	Hôtel /restaurant	Allevard	Local à skis / vélos à l'intérieur de l'hôtel (accessible à toutes personnes de l'hôtel) Possibilité de stocker les vélos dans les chambres pour la nuit	Changement de propriétaire en cours (le repreneur est intéressé par le projet) Des groupes de cyclistes viennent y séjourner chaque année
Idéal camping	Camping (emplacement tentes et bungalows)	Allevard	Aucuns	Intéressé pour s'équiper s'il y a une demande (le gérant pratique le trail et le VTT)
Auberge le Glandon	Hôtel /restaurant	Saint Collomban des Villards	Possibilité de stocker les vélos dans les chambres pour la nuit Chargement de vélos électrique Possède du petit matériel de réparation	Le gérant pratique le vélo de route
Hôtel de la Poste	Hôtel /restaurant	Saint Colomban des Villards		Peu intéressé par le projet

Figure 13 Récapitulatif des professionnels rencontrés lors du test de l'itinéraire et leurs principales caractéristiques

Afin d'effectuer deux observations différentes lors de notre nuit à Allevard, mon partenaire de repérage et moi avons fait le choix de dormir chacun dans deux établissements différents : lui au camping « Idéal camping » et moi à l'hôtel « Le Panoramic ». De façon générale, les professionnels interrogés durant le repérage trouvent le parcours intéressant et le projet pertinent. Plusieurs ont apprécié le fait de construire un itinéraire sur l'ensemble de la chaîne de Belledonne plutôt qu'un produit limité sur un secteur du territoire. La quasi-totalité ne propose actuellement aucuns équipements particuliers à destination des cyclotouristes. La sécurisation du vélo pendant la nuit étant le service minimum mais extrêmement important : un vélo de route peut facilement coûter plusieurs milliers d'euros et est très fragiles (les cadres en carbone peuvent se fendre en cas de chute ou de chocs, même légers, et ne sont pas réparables). Cela impose de le stocker dans un endroit fermé au quel personne n'aura accès. Les hébergements que j'ai fréquenté durant mon repérage ne proposaient pas de locaux satisfaisant (car accessibles à tous les clients). Ils m'autorisaient donc à stocker mon vélo dans ma chambre. Cette solution fonctionne bien, mais si les établissements souhaitent séduire la clientèle cycliste, la mise à disposition d'un local sécurisé sera un élément capital. La totalité des établissements d'hébergements visités ne possèdent pas d'équipements ou d'offre de services particuliers à destinations des cyclistes mais sont éventuellement prêt à investir dans quelques équipements si une demande se développe (ce qui est compréhensible). Le problème est que les professionnels se disent prêt à s'équiper si une demande se développe. Dans le même temps il difficile de communiquer sur le produit et y attirer des clients tant que l'offre de services est trop faible. Il n'a pas été possible de rencontrer les établissements situés hors de ces 2 étapes mais cela sera indispensable à l'avenir.

La mobilisation de ces acteurs sur le long terme de façon solide semble tout de même difficile : une fois ma reconnaissance de terrain terminée, j'ai recontacté, par mail, les 6 établissements rencontrés (notés dans le tableau précédent). Je leur ai transmis un compte rendu détaillé de la reconnaissance ainsi que le détail de notre itinéraire et leur ai demandé de me confirmer leur intérêt et leur volonté de collaboration pour ce projet. Je leur avais bien précisé en amont que cette collaboration se limiterait, dans un premier temps, au référencement de leur établissement et leur offre de services sur la carte de notre parcours Espace Belledonne se chargeant de cela. Les établissements volontaires n'avaient donc aucune tâches à effectuer (ni de contribution financière à verser) pour obtenir une « publicité » gratuite,

si ce n'est de me confirmer leur intérêt. Suite à cela, le gérant de l'hôtel Panoramic (situé à Allevard) est malheureusement le seul établissement ayant manifesté un réel intérêt pour notre projet. Après avoir échangé à nouveau avec lui par téléphone, nous avons établi les bases d'un accord (bien que rien ne soit gravé dans le marbre) : le gérant proposerait quelques services : il mettrait à disposition des cyclistes un vrai local sécurisé ainsi que du matériel de réparation. Il pourrait aussi proposer un tarif préférentiel de 10% (sur une chambre à 61€ en demi-pension) aux cyclotouristes de passage dans son établissement souhaitant réaliser l'itinéraire. Il sera donc nécessaire de définir prochainement un contrat clair précisant les services qu'il s'engage à fournir. Pour les autres acteurs, il sera nécessaire de les relancer prochainement.

b) Labélisation de l'itinéraire : le label accueil vélo

Il existe des labels permettant de garantir la qualité des services dédiés aux cyclo touristes offerts par un établissement. En ce qui concerne le cyclisme itinérant, le plus courant est le label Accueil vélo mis en place par l'association France Vélo Tourisme. Ce label a été déployé sur de nombreux circuits d'itinérance partout en France. Selon France vélo tourisme, « *Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance* » (France Vélo Tourisme, s. d.). Tous types d'hébergements en lien avec le cyclotourisme peuvent demander à obtenir ce label. Selon France Vélo Tourisme, les établissements labélisés peuvent donc être :

- Les hébergements
- Les loueurs de cycles
- Les réparateurs de cycles
- Les restaurateurs
- Les offices de tourisme
- Les sites de visite
- Les ports fluviaux

Ce label a pour objectif de garantir la présence d'un certain niveau de services aux cyclotouristes. Un établissement souhaitant être labélisé doit donc respecter un cahier des charges précis. Les principaux critères sont les suivants (France Vélo Tourisme, s. d.) :

- Être situé à moins de 5 km d'une piste cyclable
- Mettre à disposition des cyclistes un équipement adapté (abri vélo sécurisé, kit de réparation).
- Offrir un accueil chaleureux ainsi que des informations et conseils utiles (itinéraires conseillés, prévisions météo, activités annexes...).
- Proposer des services adaptés aux cyclistes (transfert des bagages, lavage et séchage du linge, location de vélos, lavage des vélos, petits déjeunés adaptés à l'effort....).

Le cahier des charges impose donc de multiples règles à respecter pour les établissements souhaitant être labélisés ainsi qu'une participation financière de 200€ pour 3 ans d'adhésion. Une fois un établissement labélisé, le respect de ces critères est régulièrement contrôlé par un membre de l'association France Vélo Tourisme afin d'autoriser l'établissement à utiliser le label dans le temps. Accueil vélo est devenu une marque de qualité permettant donc l'attractivité de la clientèle cycliste. Lorsqu'un établissement fait le choix d'obtenir ce label, il intègre un réseau de plus de 4 000 prestataires labélisés. Il sera également référencé sur le site accueil vélo (qui propose de nombreux circuits d'itinérance) ainsi que dans les topos guide cyclistes et auprès des agences de voyages commercialisant des produits de cyclisme. La visibilité ainsi obtenue est donc conséquente. Les établissements labélisés sont aussi identifiables physiquement par le logo ci-contre :



Figure 14 Logo affiché sur les établissements labélisés accueil vélo

Ce label nous semblait donc très intéressant car il permet de garantir une offre de services de qualité au sein des établissements et un référencement sur une plateforme d'itinérance cycliste. Le cahier des charges à respecter impose aussi une implication des professionnels labélisés et donc une structuration du réseau d'acteurs. Cependant, le cahier des charges impose d'être situé à moins de 5 kilomètres « d'un itinéraire ou d'une boucle balisée intégré à un schéma cyclable » (France Vélo Tourisme, s. d.). Pour éclaircir cette condition, j'ai contacté Thomas Langlois chargé de développement touristique chez Isère Tourisme et travaillant sur la mise en place du ce label : il m'a confirmé que la mise en place du label accueil vélo serait compliqué sur le territoire de Belledonne : il existe actuellement une seule Vélos routes à proximité qui est la V63 dans la vallée du Grésivaudan (en projet donc pas complètement fonctionnelle pour le moment). Le problème est que le label accueil vélo est conditionné à la présence de ces vélos routes ou voies vertes. Or, ces types de parcours sont destinés à une clientèle familiale, débutante ou contemplative en offrant un itinéraire essentiellement plat et peu exigeant physiquement. Cela est très différent de ce que nous proposerons à terme avec notre parcours d'itinérance sur Belledonne. Ce label n'est donc pas implantable en territoire de montagne (du fait de son cahier des charges) d'autant que le département de l'Isère se concentre actuellement sur le déploiement du label accueil vélo en fond de vallée pour cette clientèle à proximité des voies vertes et vélos routes. La labélisation accueil vélo des établissements de notre itinéraire n'est donc pas possible ou alors seulement pour ceux situés à moins de 5 kilomètres de la V63. Il faudrait également que notre itinéraire soit inscrit au schéma départemental de l'Isère.

Le label accueil vélo est donc incompatible avec les territoires de montagne. Cependant, nous avons vu qu'une labélisation peut offrir de nombreux avantages aux clients comme aux établissements. Nous avons remarqués que les territoires voisins de l'Oisans et de la Maurienne ont donc développés leurs propres labels : l'Oisans a créé le label « accueil cyclo » et la Maurienne le label « qualité cyclo Maurienne ». Pour comprendre le fonctionnement du label « accueil cyclo » en Oisans j'ai contacté Charline Marché (charge de mission développement territorial à la communauté de communes de l'Oisans). Le principe est le même qu'avec accueil vélo : proposer un cahier des charges aux établissements en l'échange de l'attribution d'un label garantissant une offre de services de qualité. L'Oisans a même poussé la démarche plus loin en créant différents niveaux : accueil cyclo 1, 2 ou 3. Chacun des niveaux est associé à un certain nombre des services disponibles allant du simple kit de clés de réparation à la présence d'un espace bien être (jacuzzi, hammam...). L'association Espace Belledonne pourrait donc s'inspirer de cela et créer son propre label afin de bénéficier des nombreux avantages évoqués. Cependant, il faudra garder à l'esprit que, une fois attribué aux établissements, le suivi du label nécessite des moyens humains et un investissement de temps surement important.

Ces différentes tâches ont donc permis de mettre en place les éléments de bases permettant la structuration d'un circuit d'itinérance touristique. L'AFOM ci-dessous reprends les principaux points forts et faiblesses actuels de l'ensemble de ce projet :

Forces	Faiblesses
<p>Les cols du Glandon et de la Croix de Fer : deux montées de grande qualité de renommée internationale pour les cyclistes (notoriété apportée par les passages du Tour de France). Ces types de cols sont très attractifs auprès des cyclo touristes</p> <p>Route des balcons très agréable à rouler et possède un potentiel important sous exploité</p> <p>Un itinéraire à la carte modulable selon les envies et capacités du client</p> <p>Les montées remarquables déjà existantes offrent des possibilités de parcours courts intéressants à proximité des communes d'étapes</p> <p>Un itinéraire très varié impliquant l'ensemble des territoires de Belledonne</p> <p>Les professionnels rencontrés semblent intéressés par cet itinéraire et prêt à s'équiper si une demande de services se développe</p>	<p>Pas de structuration des acteurs (hébergements, restauration, réparation et autres services)</p> <p>Incompatibilité du label accueil vélo avec un territoire comme Belledonne.</p> <p>Très peu d'offre de services spécifiques aux cyclistes de la part des acteurs</p> <p>Gravillonnage des routes qui semble fréquent</p> <p>Deux portions (vallée de la Maurienne et vallée de la Romanche) à l'image peu agréable voir négative / dangereuse (alors que correctes)</p> <p>La chaîne de Belledonne est peu connue. Selon l'agence de voyage Vélorzons, il est compliqué de faire émerger des destinations peu connues / réputées en cyclisme</p>
Opportunités	Menaces
<p>Les pratiques du cyclotourisme et de l'itinérance se développent de façon importante depuis quelques années</p> <p>Le développement des vélos à assistances électriques qui rendent les itinéraires difficiles accessibles à une plus large clientèle. Cela augmente donc le nombre de pratiquants potentiels</p>	<p>Concurrence de la Maurienne et l'Oisans importante : quelle place peut prendre Belledonne ?</p> <p>Le manque de renommée de Belledonne comme destination touristique. Il est difficile de faire émerger des destinations peu connues dans le domaine du cyclotourisme (selon le tour Operator Vélorzons)</p> <p>Les professionnels ne s'équiperont pas tant que la demande ne sera pas avérée</p>

Figure 15 AFOM du projet d'itinérance

IV) Prospective opérationnelle à court et moyen terme et préconisations pour la suite du projet

A) Itinéraire principal et circuits secondaires

Les différentes tâches présentées précédemment ont donc apportés de nombreux résultats et permettent d'obtenir une bonne base pour la mise en place d'un produit cyclo touristique itinérant. Cependant, la construction d'un tel projet est longue et nécessite des moyens humains importants : nous allons donc maintenant reprendre les résultats obtenus dont l'aboutissement n'est pas complètement abouti et évoquer leurs perspectives ainsi que les préconisations éventuelles.

La question du tracé à suivre a été cruciale tout au long de ce stage, et, comme nous l'avons vu sur les différentes cartes, le parcours a évolué à plusieurs reprises. Pour l'itinéraire testé à vélo par

exemple, nous avons décidé d'effectuer une ou deux étapes (à Allevard et Saint Colomban des Villards). Etant donné la longue distance des parcours proposés, il a été suggéré par Alexandre Chalencon (directeur de l'office de tourisme intercommunal du Grésivaudan) de proposer aux clients davantage d'étapes afin qu'une clientèle légèrement moins sportive puisse y accéder. Au vu du nombre d'établissements de restauration et d'hébergements recensés sur le territoire, il semble possible de s'appuyer sur les 8 communes identifiées comme pôles de services. Cela semble donc possible et pertinent de définir davantage d'étapes. Pour cela, il faudra définir de nouvelles communes où réaliser les arrêts et construire un nouveau découpage des étapes de chaque jour. Il sera important de conserver une certaine homogénéité en termes de dénivelés et de kilomètres à parcourir entre les différents jours.

Quatre montées remarquables sont actuellement reliées à l'itinéraire principal. A l'avenir, il pourrait être possible d'en ajouter davantage. Si les communautés de communes décident de créer d'autres itinéraires de cyclisme à proximité du produit d'Espace Belledonne, il serait pertinent d'en informer l'association. Cela permettrait de les intégrer aux documents de communication de l'itinéraire. Un projet d'aménagement touristique pourrait voir le jour sur les hauteurs d'Arvillard, sur le site de Val Pelouse positionné en bout de route (un diagnostic et des préconisations, commandés par la communauté de communes Cœur de Savoie, viennent d'être réalisés). Si une activité touristique s'y développe, il pourrait être pertinent de faire de cette route une ascension cycliste et de l'intégrer aux montées remarquables à proximité de l'itinéraire d'Espace Belledonne.

Le reliement des parcours d'itinérance et des massifs constitue aussi un axe important de la structuration des circuits cyclo touristiques. En ce qui concerne la chaîne de Belledonne, la véloroute V63 devrait bientôt s'en approcher : cette vélo route relie déjà Saint Marcellin à Grenoble en longeant l'Isère. Elle devrait être prochainement étendue jusqu'à Chambéry, en empruntant la vallée du Grésivaudan (GRENE 38, 2017). Il serait donc intéressant d'étudier la possibilité de relier l'itinéraire Grand Tour de Belledonne à cette véloroute.

Si le cyclisme est actuellement en fort développement, cela est en grande partie dû à la croissance de vélos à assistance électrique. Selon Franck LECOUTRE (directeur de l'office de tourisme de Chamrousse) la moitié des cyclistes sur route montant à la station sont équipés d'une assistance électrique. Le schéma des activités de pleine nature (dont les résultats seront obtenus mi 2020) devrait apporter un éclairage sur l'importance de cette pratique et les besoins et équipements nécessaires. Cependant, il semble déjà important d'adapter l'itinéraire à ce type de clientèle en leur offrant des services adéquats. La participation à une conférence traitant du développement du vélo à assistance électrique m'a permis d'observer que le coût d'installation d'une borne de rechargement à fonctionnement solaire (donc autonome) est élevé (10 000€ l'unité). Or, les vélos à assistance électrique sont rechargeables sur une simple prise secteur de 220 volts. Cela rend donc possible un rechargement chez les établissements d'accueil (restaurants, hébergements, commerces...) si ces derniers l'acceptent. L'adaptation de l'itinéraire à la clientèle équipée de vélo électrique impose de référencer les établissements où le rechargement est possible. Ce référencement doit être sans faille et impérativement à jour : les vélos à assistance électrique sont souvent beaucoup plus lourds qu'un vélo classique et utilisés par des pratiquants aux capacités physiques moyennes ou faibles. Un cycliste misant sur une assistance électrique de son vélo pour effectuer un parcours ne peut donc pas se permettre d'être à court d'énergie. Le réseau de lieux de rechargement doit donc être fiable, ce qui impose une collaboration forte avec les établissements. Afin que l'offre de ce produit touristique soit complète il sera donc nécessaire de rendre l'itinéraire accessible aux vélos à assistance électrique mais la mise en place d'une offre de rechargement passera par une très bonne structuration du réseau d'acteurs (qui sera moins coûteux que l'installation d'un réseau de bornes de rechargement).

Lors des différentes réunions, la question de la nécessité de baliser ou non l'itinéraire en installant une signalétique en bord de route, a été évoquée à plusieurs reprises. Les avis divergent sur cette question : certains considèrent que la clientèle sportive (ciblée avec ce type de produit) est habituée à se déplacer à l'aide de GPS en suivant une trace GPX. Il ne serait donc pas nécessaire d'installer un réseau de signalétique. Pour d'autres, une signalétique sur le parcours serait utile à tous types de clients. De plus, cela permettrait de matérialiser l'itinéraire de façon physique sur le territoire et le rendre visible aux yeux de tous, y compris la clientèle non sportive. Cela contribuerait donc à la communication autour

du circuit. La question n'a pour le moment pas été clairement tranchée. S'il est décidé d'installer une signalétique, il faudra qu'elle soit uniformisée tout au long de l'itinéraire (que ce soit en Isère ou en Savoie). Il faut également savoir que l'installation d'une signalétique en bord de route est coûteuse et doit surtout respecter de nombreuses normes.

Les montagnes de Belledonne possèdent aussi un potentiel important vis-à-vis de la pratique du VTT. J'ai eu l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises le directeur de l'association MCF (Moniteurs Cyclistes Français) Julien Rebuffet qui a manifesté un fort intérêt pour la création d'un parcours d'itinérance VTT dans Belledonne. Tout comme le vélo de route, la pratique du VTT (et son équivalent électrique) est en fort développement. Les résultats du schéma des Activités de Pleine Nature apporteront des informations sur le l'intérêt d'un produit touristique dans ce domaine même si cela semble d'ores et déjà représenter un potentiel important.

b) Structuration et animation du réseau d'acteurs

Les états des lieux effectués ont principalement permis :

- D'identifier l'offre de services (hébergements, restaurations, location de matériel) à destination des cyclotouristes disponible sur l'ensemble du territoire.
- De définir des communes « pôles de services » pouvant servir d'étapes d'itinérance.
- D'identifier les professionnels liés à notre projet (de par leur offre de services) et ceux potentiellement intéressés.

Comme expliqué précédemment, lors de ma reconnaissance en vélo, j'ai établi un contact avec plusieurs de ces établissements. Cependant, même si une part importante se dit intéressée par le projet, il semble compliqué de les mobiliser réellement. Il sera important de les contacter à nouveau (une rencontre physique serait peut-être plus efficace) afin de définir clairement quelles actions sont-ils prêt à effectuer et quels services s'engagent-ils à fournir.

Le gérant de l'hôtel le Panoramic s'est montré très intéressé et prêt à s'investir. Il sera important de le recontacter pour définir un partenariat clair. Il faudra donc clarifier les engagements de chacun.

Nous avons vu précédemment que la mise en place du label accueil vélo ne sera pas possible en raison des caractéristiques du territoire. Or la création d'une image de marque qualitative aux yeux de la clientèle cyclo touristique est importante notamment si l'on souhaite donner une visibilité au produit. A défaut de la mise en place du label accueil vélo, il pourrait être intéressant pour Espace Belledonne de créer son propre label comme l'ont fait l'Oisans ou la Maurienne.

c) Communication

La communication par internet est devenue essentielle dans la plupart des domaines. La première étape de communication vis-à-vis de ce produit touristique sera donc de mettre en place un site internet sur lequel le client devra pouvoir :

- Trouver un aperçu rapide de l'itinéraire, ses variantes et les remontées remarquables possibles.
- Trouver des propositions de lieux d'étapes (comprenant des établissements d'hébergements, de restauration et des commerces de sport). Il est important de proposer plusieurs possibilités vis-à-vis du nombre de jours pour réaliser le parcours.
- Une carte interactive permettant au client de construire son itinérance à la carte : l'idéal serait de mettre à disposition du client une carte interactive qui proposerait l'ensemble des possibilités (différents formats de parcours, différents lieux et nombre d'étapes...) : les clients pourraient construire leur parcours en sélectionnant les éléments de leurs choix. Les informations

essentielles comme la distance ou le dénivelé parcouru ainsi que le profil du terrain changeraient en temps réel en fonctions des options sélectionnées.

- Trouver et télécharger un descriptif de chaque itinéraire possible. Cela prendrait la forme d'une fiche présentant les informations principales (une carte de l'itinéraire, le profil du parcours, les distances et dénivelés, l'emplacement des établissements de services et leurs coordonnées...). Pour leur réalisation, il sera possible d'utiliser les informations et images présentées dans le compte rendu que j'ai réalisé suite à mon test de l'itinéraire en vélo.

- Télécharger la trace GPX des parcours désirés afin de pouvoir les transférer sur un GPS et suivre l'itinéraire.

- Trouver des coordonnées pour contacter Espace Belledonne ou les offices de tourisme afin d'obtenir des réponses à d'éventuelles questions

Les informations mises à disposition sur le site internet doivent impérativement être jour. Le site internet sera géré par Espace Belledonne mais l'actualisation des données implique une bonne coordination avec les communautés de communes (responsables des montées remarquables) ainsi que les établissements pourvoyeurs de services.

Les offices de tourisme devront servir de relais d'informations auprès des clients. Il sera indispensable de leur fournir des documents synthétisant les principales informations nécessaires à la réalisation de cet itinéraire. Au moment du lancement du produit, il pourrait être utile d'effectuer une réunion ou même des formations regroupant les membres des offices de tourisme afin de leur présenter les principales caractéristiques de l'itinéraire et répondre à leurs éventuelles questions. Nous avons également débuté la création d'un document reprenant les principales informations du produit touristique que nous comptons diffuser à termes aux offices du tourisme.

Lors de plusieurs réunions avec les directeurs d'offices du tourisme, plusieurs personnes ont évoqué l'idée d'organiser un évènement (qui pourrait prendre la forme d'une course) afin de promouvoir l'itinéraire. L'organisation d'un évènement annuel peut effectivement être un bon moyen de promotion du produit et de valorisation du territoire. Cependant, dans l'état actuel de l'itinéraire, il semble compliqué de faire passer un nombre important de personnes en situation de compétition sur certaines portions : les passages dans la vallée de la Maurienne (entre Saint Alban d'Hurtières et Saint Etienne de Cuines) ainsi que la vallée de la Romanche (entre Allemont et Vizille) sont pour le moment peu adaptées à cela. Tant que des aménagements (type voies vertes ou vélo route) ne sont pas réalisées sur ces lieux, il me semble trop dangereux d'y organiser un évènement de masse.

Il a été envisagé de commercialiser l'itinéraire avec une agence de voyage. Pour cela, nous sommes entrés en contact avec l'agence locale VélORIZONS (agence basée à Chambéry et spécialisée dans les produits de cyclisme itinérants). A ce stade, nous les avons uniquement informé de notre projet et échangés quelques remarques. Une fois que les moyens de communication et les réseaux d'acteurs seront davantage structurés il pourrait être utile de les contacter à nouveau afin de définir éventuellement les conditions pour que le produit d'Espace Belledonne soit intégré à leur catalogue.

Enfin, le nom de cet itinéraire n'est pour le moment pas établi de façon définitive : nous pensions tout d'abord le nommer « itinéraire Grand Tour de Belledonne » (en itinérance cyclo touristique). Cependant, selon l'agence de voyage VélORIZONS, les cyclotouristes sont particulièrement attirés par la présence de cols montagneux. De plus, le massif de Belledonne souffre d'un manque de renommée important par rapport à d'autres massifs similaires comme la Chartreuse ou le Vercors. Il serait donc pertinent d'inclure les termes « col du Glandon » et « col de la Croix de Fer » dans le nom du produit. Cela pourrait par exemple prendre la forme de « Tour de la chaîne de Belledonne par les cols du Glandon et de la Croix de Fer ». Cela devra être discuté avec les différents acteurs mais il semble que la communication devra mettre en avant les passages par ces cols et l'image internationale mythique qu'ils ont acquis, notamment en insistant sur la fréquentation par le Tour de France. Lors de la réalisation des divers supports de communication, il serait sûrement efficace d'employer des mots clés faisant référence aux deux principales caractéristiques de cet itinéraire que sont les défis sportifs et l'environnement naturel préservé. Il pourrait être pertinent d'employer les mots clés « cols mythiques,

cols du Glandon et de la Croix de Fer, routes de montagne, dénivelé, passage du Tour de France, tour de la chaîne de Belledonne » pour exprimer le caractère sportif ». Quant au caractère naturel, il serait possible d'y faire référence avec les termes « grands espaces, champêtre, rural, villages de typiques / de caractère ». Cela permettrait de renforcer le positionnement marketing vis-à-vis de la clientèle sportive pratiquant les activités de pleine nature.

Mes tâches effectuées durant le stage auront donc permis de constituer une base de travail pour la mise en place d'un itinéraire cyclo touristique d'itinérance sur la chaîne de Belledonne. Cependant, comme nous l'avons vu dans la partie II traitant de la construction théorique d'un produit d'itinérance, la mise en place d'un tel parcours est longue et nécessite de nombreuses étapes. Nous venons de montrer qu'il reste de nombreuses tâches à effectuer à court et moyen terme. On pourra aussi noter que le travail déjà effectué sera étudié dans les prochains mois par le bureau d'étude ATEMIA dans le cadre du schéma des activités de pleine nature 2020. Il sera intéressant d'étudier les conclusions de ce schéma des activités de pleine nature et d'en tenir compte pour la réalisation des futures actions.

V) Problème de développement territorial posé : l'itinérance touristique comme moyen de développement territorial

Nous avons précédemment montré que l'association Espace Belledonne (à travers le portage de programme Espaces Valléens) souhaite développer des produits d'itinérance pédestres et cyclo touristiques emblématiques afin de soutenir le développement touristique local sur la chaîne de Belledonne. J'ai aussi pu remarquer durant plusieurs réunions que l'ensemble de communautés de communes aux alentours de Belledonne travaillent sur le développement des activités de pleine nature dont le cyclotourisme. L'ensemble de ces acteurs considèrent le cyclotourisme itinérant comme une véritable opportunité. On peut donc se demander : en quoi les produits d'itinérance touristiques peuvent-ils contribuer au développement local d'un territoire ?

A) Le tourisme d'itinérance : définition et développement

a) Qu'est-ce que le tourisme en itinérance

Selon l'INSEE, « *Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité* » (Insee, 2019). Les pratiquants d'excursions à la journée (en vélo marche à pieds...) ne sont donc pas considérés comme touristes.

Il est compliqué de définir clairement la notion d'itinérance. Selon le CRNTL (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales), le terme itinérance est l'opposition du terme sédentaire et renvoie à la notion de se déplacer et plus largement de voyager (Centre Nationales de Ressources Textuelles et Lexicales, s. d.). Nous pouvons donc définir l'itinérance touristique comme le fait de se déplacer d'étapes en étapes le long d'un parcours pendant un séjour plutôt que d'être basé sur un seul lieu fixe.

b) Le tourisme d'itinérance à vélo

Les façons de pratiquer le cyclotourisme en itinérance sont nombreuses. Ainsi, il serait possible d'identifier différents types de cyclotouristes itinérants en fonctions de leurs caractéristiques (« Tous les styles de cyclotouristes », 2016) :

- Le cyclotouriste « classique » : il s'agit d'un cycliste amateur, qui se déplace sur un vélo en aluminium ou acier. Il est souvent chargé de façon conséquente (plusieurs sacoches bien remplies) afin de subvenir à ses besoins. Il va privilégier le confort et la découverte des lieux plutôt que sa vitesse de déplacement. Il fréquentera surtout les véloroutes et voies vertes (en bord de cotes ou proche des canaux fluviaux) à profil plat et peu exigeant physiquement. Ce genre de pratique s'observe parfois en famille.

- Le cyclo nomade : ce dernier pratiquera une forme d'itinérance plus poussée que le précédent. Il partira pour des séjours plus longs, traversant parfois plusieurs pays afin de découvrir le monde ou partir à l'aventure. Son vélo qui devient en quelque sorte son lieu de vie et son moyen de voyage. Il est équipé d'un vélo « simple » mais capable d'aller sur des terrains variés et permettant une bonne autonomie.

- Le cyclo sportif : une itinérance à vélo à une orientation touristique. Cependant cela peut aussi se réaliser de manière sportive. Le pratiquant cyclo sportif va privilégier les itinéraires représentants un défi sportif en offrant un dénivelé ou un kilométrage important. Le cyclo sportif possède une bonne condition physique et s'entraîne de façon régulière. Il va privilégier la performance au confort : il utilise donc un vélo léger (souvent en carbone) à pneus fins tout en transportant peu de matériel. Pour subvenir à ses besoins (alimentation et hébergements) il aura surtout recours aux établissements qu'il trouvera sur sa route de façon, parfois, un peu aléatoire.

- Le vététiste : l'itinérance peut également se pratiquer en VTT. Les sentiers de VTT en montagne peuvent offrir différents niveaux de difficultés techniques. Plus l'itinéraire sera technique, plus le transport de matériel sera compliqué. En pleine montagne, il est également moins simple de se ravitailler que lorsqu'on se trouve en ville. Il sera donc compliqué d'effectuer de longs circuits d'itinérance.

- Le bikepacking : le bike packing est une pratique de l'itinérance en vélo de montagne de façon très légère et en autonomie. Cela se pratique à l'aide d'un vélo de montagne solide équipé de sacoches fixées partout où cela est possible. L'objectif est alors de partir à la découverte de régions éloignées.

- Le cyclotouriste à assistance électrique : les systèmes d'assistance électrique sont de plus en plus courants sur les vélos de route et encore plus sur les VTT. L'assistance électrique offerte par la machine réduit considérablement l'engagement physique nécessaire. Cela rend donc des itinéraires difficiles accessibles à des pratiquants aux capacités physiques moindres.

Les possibilités de pratiques du cyclo tourisme en itinérance sont donc nombreuses et variées. La pratique du cyclo tourisme en itinérance est donc possible sur quasiment tous types de territoires. Ce nombre de possibilités multiplie donc les opportunités des territoires de développer une offre cyclo touristique en fonction des caractéristiques de leurs espaces : en effet, il semblerait que chaque territoire (montagneux, rural, côtier...) puissent disposer des atouts nécessaires pour attirer un des types de clientèle présentés précédemment. Quant à l'arrivée des vélos à assistance électrique, cela réduit la barrière de la condition physique nécessaire pour accéder à un territoire. Cela a donc pour conséquences d'augmenter l'accessibilité de certains lieux et ouvrir la pratique du cyclisme aux personnes à faibles capacités physiques comme les personnes âgées, les débutants ou les non sportifs. Nous allons maintenant étudier comment le cyclotourisme d'itinérance peut contribuer au développement de l'économie locale des territoires.

B) Le cyclotourisme itinérant comme moyen de développement économique local des territoires

a) Le développement de l'attractivité d'un territoire par la valorisation des activités de pleine nature

Dans les premières parties de ce rapport, nous avons présenté la chaîne de Belledonne comme un espace étant resté relativement rural et naturel. Comme je l'ai expliqué, j'ai aussi remarqué le fort intérêt des différents acteurs territoriaux pour le développement des activités de pleine nature (randonnées, trail, cyclisme, VTT...). Or, le contact avec l'environnement apparaît comme primordial dans la pratique de ces activités douces, surtout lorsqu'elles se pratiquent en itinérance. L'importance du cadre naturel est particulièrement exprimé par les cyclistes : selon l'observatoire du tourisme à vélo, réalisé par la Fédération Française de cyclotourisme en 2018, la nature est le terme le plus évoqué (par 67% des personnes interrogées) lorsqu'on leur demande ce qu'évoque le cyclisme pour eux (Fédération Française de Cyclotourisme, 2018). Les activités de pleine nature peuvent également être qualifiées de durables car le pratiquant se retrouve dans une situation de proximité avec les supports naturels et y porte généralement une plus grande attention. Il peut aussi facilement contempler les paysages et ainsi que la faune et la flore des lieux. C'est pour cet ensemble de raisons que les territoires ruraux ou de montagnes préservées apparaissent comme attractifs pour les pratiquants d'activités de pleine nature. Les territoires peuvent donc miser sur ce potentiel attractif et chercher à le développer (en créant des produits touristiques, en structurant le réseau d'acteurs...) afin de renforcer l'attractivité du territoire (François, 2004). C'est actuellement la stratégie suivie par Espace Belledonne avec la création des produits touristiques emblématiques : valoriser un environnement naturel préservé par le développement de produits touristiques basés sur la pratique d'activités de pleine nature. Cela est d'autant plus intéressant car cette forme de tourisme permet un développement local durable : en encourageant un accès aux espaces naturels, les activités touristiques sportives de pleine nature, « *peuvent contribuer à la valorisation de la nature par des démarches d'éducatives, de découvertes et d'aménagements* » tout en étant compatibles avec l'environnement (Breton, 2010).

b) Les dépenses des cyclo touristes

Selon une étude de 2012 d'Atout France portant sur le marché du tourisme à vélo en France. Les clients sont en majorité des initiés de la pratique du vélo issus des professions supérieures libérales. On observe souvent des couples sans enfants et parfois des familles. La majorité possède des revenus élevés et une forte propension à consommer. Ils sont à la recherche de confort et d'authenticité et surtout d'une offre de services de qualité d'où l'importance évoquée dans les premières parties de bien structurer le réseau d'acteurs (Atout France, 2012).

Cette étude d'Atout France nous renseigne également sur les dépenses effectuées par les cyclotouristes : le montant dépensé par un cyclotouriste itinérant s'élève en moyenne à 75€ / jour (les différentes études mentionnent des montants compris entre 65€ et 150€ / jour). Ainsi, les sommes dépensées par les touristes à vélo itinérants seraient bien plus élevées que celles des autres touristes. Cela peut s'expliquer par le fait que les cyclistes auraient davantage recours aux hébergements touristiques. Sur l'ensemble des cyclo touristes, les dépenses sont plus élevées chez les pratiquants d'itinérance que chez les cyclo touristes en séjours. Cela est dû au fait que les itinérants sont plus limités en capacité de transport de bagages. Ils sont donc davantage dépendant des commerces et établissements de services locaux alors que les touristes se déplaçant pour un séjour auront une capacité d'autonomie accrue. Le montant de dépense sera beaucoup plus faible pour les excursionnistes étant donné de leur dépendance moindre aux services disponibles (Atout France, 2012). Les dépenses des cyclo touristes, en particuliers celles des pratiquants d'itinérance, sont donc conséquentes. Nous allons maintenant étudier quels sont les impacts de cette pratique sur les territoires fréquentés par cette clientèle.

c) Les retombées sur le territoire

La pratique du cyclo tourisme en général constitue un impact majeur positif sur l'économie des territoires : les dépenses totales de l'ensemble des cyclotouristes (itinérants, en séjour et excursionnistes) représentent une somme de 5,6 Milliards d'euros (Atout France, 2012). En observant le graphique ci-dessous (représentant la répartition des dépenses des cyclotouristes selon les secteurs) extrait de l'étude d'Atout France, on peut remarquer que ces dépenses sont principalement effectuées dans l'hébergement et la restauration. Vis-à-vis du développement local des territoires, cela est extrêmement bénéfique car cela stimule l'activité dans les domaines des services et de la main d'œuvre. Il s'agit surtout d'activités, et donc d'emplois, non dé localisables. De plus, le cyclo tourisme se pratique essentiellement d'avril à septembre avec un pic durant les mois d'été. Pour les territoires de montagne dont les stations sont encore assez dépendantes de la saison hivernale, cela constitue donc une opportunité de diversification des activités très intéressante. Il est donc logique de constater un investissement cumulé important des territoires (départements et régions) dans les infrastructures cyclo touristiques qui s'élève en 2018, selon la direction Générale des entreprises, à près de 1,5 milliards d'euros (Direction Générale des Entreprises, 2018). Il faut y ajouter les actions de structuration à l'échelle locale menée par les établissements chargés de la gestion touristique comme les Offices du tourisme ou les Bureaux d'Information Touristique.

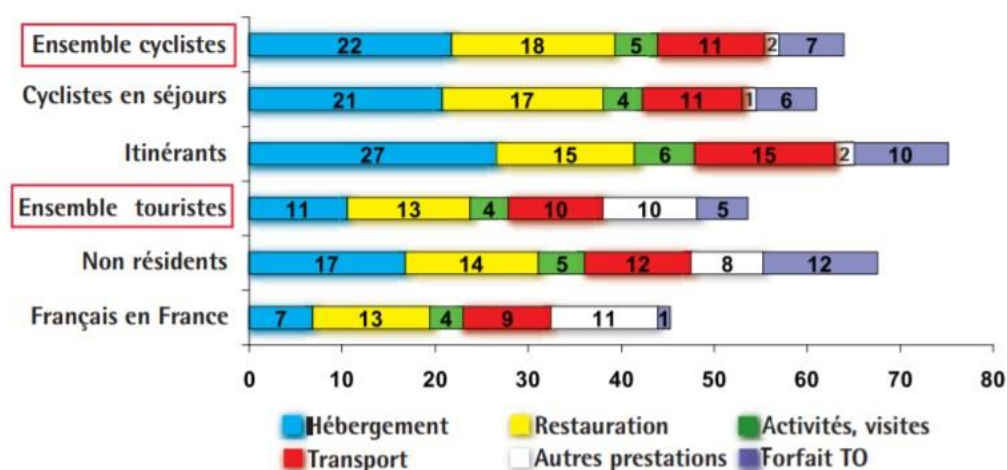


Figure 16 Répartition des dépenses journalières en euros des cyclo touristes selon les différents secteurs
Sources : Atout France, 2012

Les retombées de l'itinérance sont aussi sociales : cela contribue aux échanges locaux, à la mise en réseaux des acteurs et la valorisation du patrimoine existant donc au maintien de services sur les territoires ruraux. La pratique de l'itinérance possède aussi un fort pouvoir d'attraction auprès de la clientèle jeune pouvant peut-être permettre un renouvellement de la clientèle. On notera aussi l'impact environnemental positif de ce type de tourisme : ces pratiquants sont souvent sensibles aux mobilités douces et apprécient le contact avec la nature (Grande Traversée des Alpes, 2011).

Les activités de pleine nature, grâce au lien qu'elles permettent avec la nature, apparaissent donc comme un facteur d'attractivité potentiellement important pour les territoires ruraux et de montagne. Cela est d'autant plus intéressant car les produits touristiques conçus autour de la pratique d'activités de pleine nature en itinérance peuvent permettre une valorisation durable de ces milieux. Les dépenses des cyclotouristes et en particulier celles des pratiquants d'itinérance sont importantes et contribuent fortement aux activités économiques locales et sociales. Il s'agit en plus d'une pratique durable et peu impactante pour l'environnement (car nécessitant peu d'infrastructures) permettant une diversification de l'activité touristique pour les territoires de montagne (grâce à un élargissement de la saison d'activité)

et la création d'emplois non dé localisables. En raison de ces opportunités, les territoires investissent donc dans le développement de ces activités. Cela peut s'expliquer par les potentiels économiques mais également par la nécessité de structurer des pratiques émergentes comme le trail ou le vélo à assistance électrique. Si rien n'est fait pour structurer un minimum ces activités, cela pourrait devenir ingérable sur certains territoires.

C) Etude de cas de produits touristiques itinérants

a) L'itinérance : un facteur d'attractivité fort bénéfique aux territoires de montagne

Dans cette partie, nous allons tenter d'étudier concrètement la façon dont un produit touristique d'itinérance peut contribuer au développement des territoires de montagne à travers l'analyse de la route des Alpes et des autres itinérances conçus par l'association La Grande Traversée des Alpes. La route des Grandes Alpes relie le lac Léman à Nice en empruntant de nombreux cols. Durant la fin du XXème siècle, cette route a notamment été utilisée comme support d'un itinéraire cyclo touristique par l'association Grande Traversée des Alpes. On notera que cette association s'est spécialisée dans l'ingénierie de parcours d'itinérance créant et animant 5 itinéraires longue distance (pour un total de 5000 km de pistes fréquentables à pied ou en VTT ainsi que des routes praticables en vélo de route). Ce travail de structuration a permis de créer un partenariat avec 100 offices de tourisme locaux et de donner une visibilité internationale à ces itinéraires (Boutrelle, 2019).

Cette visibilité internationale se confirme, car, selon la directrice de l'association, Muriel FAURE : « 50% de la clientèle est étrangère sur les grands itinéraires, soit 3 fois plus que la fréquentation étrangère moyenne dans les Alpes l'été ! » (Usclat-Fouque, 2016). Ce réseau d'itinérance contribue donc fortement au rayonnement international des territoires et possède une force d'attractivité touristique importante. En plus d'attirer une clientèle étrangère, les territoires cherchent à fidéliser la clientèle touristique tout en l'incitant à consommer localement. Cela est d'autant plus important pour les établissements locaux car les clients itinérants ont généralement un budget supérieur aux touristes de séjour. Cet objectif semble largement atteint grâce aux parcours itinérants selon Muriel FAURE : « Le client itinérant est un client qui revient, 1 sur 5, et qui possède un budget évolutif. Celui-ci a une dépense journalière de 15 à 20% supérieure à un client en séjour » (Usclat-Fouque, 2016). Enfin, en plus d'une fidélisation importante et d'un panier de consommation moyen élevé, le touriste itinérant est intéressant du point de vue de ses périodes de pratiques et de fréquentation des lieux, car, en 2016: « 57% des cyclistes de la Route des Grandes Alpes la font sur les ailes de saison » (Usclat-Fouque, 2016) c'est-à-dire en mai/juin et septembre/octobre soit les périodes les moins fréquentées touristiquement. Un itinéraire comme la Grande Traversée des Alpes permet donc un allongement de la saison touristique estivale (qui connaît un pic durant les mois d'été, de juin à août) vers les périodes creuses. Les professionnels du tourisme bénéficient donc d'une homogénéisation dans le temps de leur activité et de leurs revenus. Enfin, d'un point de vue global, les retombées économiques dues à diverses consommations de la clientèle (nationales et internationales) sur les itinéraires conçus par La Grande Traversée des Alpes sont évaluées à 17 millions d'euros chaque année. Les principaux bénéficiaires de ces dépenses sont les établissements d'accueils (hébergements et restauration) et de services (Boutrelle, 2019).

L'itinérance touristique possède donc un fort pouvoir d'attractivité touristique pour les territoires et l'économie locale. Nous allons maintenant montrer que les retombées induites se font d'une manière particulière.

b) L'itinérance, une pratique remettant en question les centralités touristiques

La mobilité constante et le déplacement d'un point à un autre sont les principales caractéristiques de l'itinérance. Le déplacement devient alors l'objectif du séjour, ce qui remet en cause la polarité du tourisme autour d'un centre (une ville, une station de sport d'hiver...). Un circuit d'itinérance entraîne une mise en réseaux de ces pôles touristiques historiques. Ils conservent une importance capitale car ils servent de points d'étapes (grâce à leur offre de services importante). En revanche, ils ne sont plus centraux dans la pratique touristique mais deviennent des étapes successives d'un itinéraire global. La mise en réseau de ces pôles contribue à la création d'une identité de territoire incluant chaque territoire traversé par l'itinérance. Cela dépasse donc l'échelle de la ville pour s'étendre, par exemple, à un massif entier. Cela contribue à la création d'une identité propre locale entre les différents acteurs présents qui doivent désormais se considérer comme partenaires permettant l'existence du produit d'itinérance dans sa globalité. Cela nécessite obligatoirement une bonne structuration de ces différents acteurs par une structure supérieure comme une association ou un parc naturel (Schut & Levet-Labry, 2015). Ainsi, sur la Grande Route des Alpes, l'activité touristique qui en découle ne bénéficie pas à un lieu mais à l'ensemble des territoires traversés comptant eux-mêmes de nombreuses communes et établissements : *« l'activité touristique ne vient plus satisfaire les intérêts d'un établissement privé particulier mais s'inscrit dans le développement économique d'un territoire »* (Schut & Levet-Labry, 2015).

Malgré le peu de données disponibles vis-à-vis de l'impact de ce genre de produit nous pouvons donc faire le constat que des circuits itinérants tel que ceux développés par la Grande Traversée des Alpes ont un impact économique majeur sur les territoires. Cela est principalement dû au fait qu'ils contribuent au rayonnement touristique des territoires tout en y attirant une clientèle possédant un budget élevé et une forte propension à consommer. Cela semble donc constituer une solution de développement local, pour les territoires de montagne qui, en plus d'être forte, est répartie sur une longue période de l'année et permet donc une diversification des activités historiquement centrées sur la pratique du ski. De plus, dans un circuit d'itinérance, chaque portion du parcours devient un lieu de pratique. Bien qu'il puisse exister des points plus importants que d'autres en termes d'offre de services et d'activités annexes (comme les communes d'étapes), le client peut potentiellement effectuer des dépenses tout au long de l'itinéraire. L'itinérance permet donc le développement d'un territoire de façon globale plutôt que le développement d'un seul pôle limité comme cela est souvent le cas avec les stations de sport d'hiver. Cela semble donc constituer une solution de développement pertinente et durable pour ces territoires mais aussi un moyen de création d'une identité locale ou d'unification d'un territoire. Les différents acteurs de la chaîne de Belledonne semblent parfois éloignés les uns des autres du fait de la géographie particulière des lieux. Cette dernière notion est particulièrement intéressante pour l'association Espace Belledonne : la structuration des acteurs autour d'un produit d'itinérance permettrait de créer une unité entre les établissements. Cela pourrait contribuer au développement de l'identité de la chaîne de Belledonne souffrant d'un déficit de réputation. A plus long termes, une unification des acteurs privés du territoire pourrait alimenter le projet en cours de Parc naturel Régional porté par l'association.

VI) Apports réciproques du stage

A) Apports du stage pour la structure

La particularité (et l'un des intérêts) de ce stage est que j'ai pu participer à ce projet dès ses débuts. Tout était donc à construire. Les différentes tâches effectuées et résultats obtenus ont permis d'apporter de nombreux éléments à l'association dont les principaux sont les suivants :

- Un état des lieux de l'offre de services à destination des cyclo touristes. Cet état des lieux présente le niveau d'offres de services (hébergements, restauration, commerces permettant la location et la réparation cycliste) disponibles dans 8 communes identifiées comme pôles de services. Ces communes pourront servir de base à la création d'étapes pour le circuit d'itinérance. On notera que les questionnaires transmis pour la réalisation de cet état des lieux auront permis d'informer les établissements et communes du projet de l'association.
- Un projet d'itinéraire principal et des propositions d'itinéraires secondaires valorisant les parcours déjà existants (créés auparavant par les communautés de communes) : plusieurs cartes ont été réalisées afin de représenter un itinéraire potentiel. Des variantes plus accessibles sont également proposées ainsi que des propositions d'étapes afin de réaliser l'itinéraire en 2 ou 3 jours. Ces itinéraires ont été réalisés de manière concertées avec les différents acteurs (les représentants des services tourisme des communautés de communes). Différentes réunions m'ont permis de présenter l'avancement du projet et les remarques de chacun ont été prises en compte du mieux possible tout au long du stage. Elles ont permises l'amélioration de différents points et l'implication des différents territoires. Afin d'atteindre l'objectif de valorisation des itinéraires existants, les montées remarquables mises en places par les communautés de communes ont été intégrées du mieux possible à l'itinéraire principal lorsque cela était possible. Un dossier comportant l'ensemble des tracés réalisés et existants a été remis à l'association. Il contient les cartes de chaque tracé ainsi que les profils de dénivelés et les traces GPX associées.
- Un compte rendu de la reconnaissance de terrain de l'itinéraire principal : ce compte rendu détaillé a été réalisé suite à un premier repérage en voiture, puis, un second effectué en conditions réelles d'itinérance cyclo touristique. La reconnaissance en vélo a été effectuée par moi-même (en 3 jours) ainsi qu'un ami (en 2 jours) afin d'offrir 2 formats de tests. Ce compte rendu comporte de nombreuses observations détaillées selon les différentes zones traversées ainsi que de multiples photos de terrain pouvant être réutilisées. Ce compte rendu a été transmis à l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet (y compris certains établissements d'accueil).
- Un début de contact avec certains établissements pour la structuration du réseau d'acteurs : ma reconnaissance de l'itinéraire en vélo m'a aussi permis d'entrer en contact avec un certain nombre d'établissements (hébergements et commerces de sport). Cela a permis de les informer de notre projet et évaluer leur intérêt vis-à-vis de celui-ci.
- Des recherches sur la possibilité de mettre en place un label auprès des établissements d'accueil du territoire : comme expliqué précédemment, le label accueil vélo n'est pas adapté aux territoires de montagne comme Belledonne. Cependant, nous avons vu que d'autres territoires similaires comme l'Oisans et la Maurienne avaient développé leurs propres labels. Plusieurs échanges avec les responsables de ces labels nous ont apportés diverses informations sur le label accueil vélo. Cela nous a par exemple renseigné sur les services minimums attendus par les cyclo touristes ainsi que sur les modalités de mise en place d'un label de ce genre (comment le décerner, comment s'assurer du respect des normes...). Espace Belledonne pourrait utiliser les résultats de ces échanges dans le futur afin de développer son propre label sur son territoire.
- Un échange avec l'agence de voyage VélORIZONS : un échange avec cette agence de voyage nous a permis d'obtenir des informations sur les caractéristiques et les centres d'intérêts de la clientèle cyclo touristique sportive. Cela nous a aussi permis d'avoir un avis extérieur sur notre itinéraire et aussi d'effectuer un premier contact avec une agence de voyages spécialisée dans les produits cyclo touristiques. A l'avenir, VélORIZONS pourrait être un partenaire intéressant pour Espace Belledonne afin de commercialiser l'itinéraire.

Les apports de ce stage pour Espace Belledonne sont donc intéressants. La plupart de ces tâches a permis d'obtenir des résultats concrets qui pourront constituer une bonne base de travail pour la suite du projet. On notera également que tous ces travaux pourront servir au bureau d'étude ATEMIA pour la réalisation du diagnostic des activités de pleine nature sur Belledonne (certains documents comme les tracés et le compte rendu du test de l'itinéraire lui ont déjà été transmis).

B) Apports du stage personnels

Ce stage a également été très enrichissant pour moi d'un point de vue professionnel. Premièrement, cela m'a permis d'expérimenter le travail en association et de découvrir un type de structure qui m'était quasiment inconnu. De manière générale, le fait que le projet n'en soit qu'à ses débuts lors de mon arrivée était l'un des points m'ayant poussé à choisir ce stage afin de comprendre le montage complet d'un produit touristique. Il reste encore un travail important avant la finalisation de ce produit, cependant, je suis satisfait des tâches réalisés et des résultats obtenus à ce jour qui serviront de base au futur travail de l'association.

Cela m'a aussi permis de prendre en main certains outils numériques : les tâches de recensement des données m'ont offert l'opportunité de prendre en main la base de données touristique APIDAE. Cela constitue un point positif important à mes yeux car c'est un outil très complet et performant lorsqu'il est nécessaire d'obtenir des informations sur un territoire. Je n'avais pas connaissance de cette plateforme avant le commencement de mon stage. La réalisation de ces états des lieux m'a également permis d'approfondir ma maîtrise des diffusions de questionnaires en ligne. Enfin, la réalisation de cartes des itinéraires et le traçage de ces derniers m'a permis de me familiariser avec 3 outils informatiques de cartographie des activités de pleine nature :

- STRAVA : cette plateforme extrêmement populaire dans le domaine de l'enregistrement et le partage de performances sportives m'a permis, grâce à son concepteur d'itinéraires de tracer librement mes parcours cyclistes sur une carte et d'en obtenir le tracé GPX. Les cartes de chaleur m'ont également permis de comparer la fréquentation de plusieurs routes entre elles.

- Open Runner : cette plateforme de partage d'itinéraires me permettait d'importer plusieurs traces GPX (préalablement conçues avec STRAVA) sur un même fond de carte, d'obtenir un profil altimétrique précis et visuellement bien fournis et de partager tout cela à nos partenaires par un simple lien internet. Cela me permettait également d'obtenir l'altitude et le dénivelé réel du parcours (qui est parfois sur estimé par rapport à la réalité sur STRAVA). Le défaut d'Open Runner est qu'il ne me permettait pas (dans sa version gratuite) de tracer mes itinéraires manuellement de façon illimitée. J'avais donc recours à STRAVA pour tracer les itinéraires puis à Open Runner pour les gérer et les partager.

- Google my Maps : cette variante de Google Maps me permettait d'afficher mes itinéraires GPX, conçus auparavant, sur mon téléphone et d'y ajouter des commentaires très facilement. J'ai notamment eu recours à cela lors de mes repérages de l'itinéraire en voiture puis en vélo afin d'emporter avec moi les tracés sur le terrain.

La reconnaissance de l'itinéraire en voiture était, dans un premier temps, indispensable afin d'obtenir un aperçu général du parcours. Une fois le parcours défini, un test en conditions d'itinérances réelles en vélo de route était indispensable. Je n'avais jamais eu l'occasion de pratiquer l'itinérance cyclo touristique (uniquement en excursionniste à la journée). Cela m'a donc fait découvrir une pratique sportive et touristique. Or je considère que lorsque l'on travaille sur le développement de produits d'activités de pleine nature, le fait de pratiquer un minimum l'activité en question est un réel avantage. Cela permet de se mettre dans la peau du client et de porter un point de vue sur le projet en tant que pratiquant, pas seulement en tant que technicien.

Enfin, ce stage m'aura permis d'acquérir des compétences de montage de projet touristique basé sur les activités de pleine nature et l'itinérance. Les différentes réunions et échanges avec les nombreux partenaires m'ont quant à eux permis de développer des capacités d'animation de réunions et de

concertation des acteurs locaux qui sont des choses essentielles pour le montage de ce genre de projet. Pour finir, ce travail sur un territoire aussi complexe que celui de Belledonne aura amélioré mes connaissances des institutions territoriales et leur articulation. Ce stage aura donc été très enrichissant sur de nombreux points essentiels à mon projet professionnel.

VII) Conclusion

Ce stage m'a donc permis d'observer le fort intérêt que portent actuellement les territoires vis-à-vis du développement du cyclotourisme itinérant. Cet intérêt s'explique par la diversité des types de cyclotouristes (cyclo sportifs cyclo nomades, familles...). Etant donné que chacune de ces clientèles recherche des caractéristiques qui lui sont propres, chaque territoire peut, selon ses caractéristiques, capter au moins un type de clientèle. La pratique du cyclisme est également en importante croissance : le marché du cycle ne cesse de croître d'autant qu'il est, depuis quelques années, en pleine mutation : les pratiques se diversifient avec l'émergence du vélo gravel ainsi que l'arrivée des systèmes d'assistances électriques. Ces nouveautés ont pour conséquences de rendre ce sport plus accessible ce qui augmente donc le nombre de pratiquants et rend certains espaces (comme les territoires de montagne) accessibles au plus grand nombre. Ensuite, l'intérêt vis-à-vis des pratiquants de l'itinérance s'explique par deux raisons principales : la première est que leur dépendance aux services locaux est plus importante que les touristes de séjours. Leur niveau de dépenses moyen est donc supérieur. Ensuite, les touristes itinérants restent peu de temps sur un lieu. Cependant, tout au long de leur parcours, ils vont parcourir différents pôles touristiques lors de leurs étapes. L'itinérance permet donc un développement local mais à l'échelle d'un territoire complet (comme un massif montagneux par exemple).

La chaîne de Belledonne, de part ces caractéristiques, semble propice au développement des activités de pleine nature, dont le cyclotourisme. Les activités de pleine nature semblent constituer un levier de développement local fort pour les territoires de montagne offrant un cadre naturel préservé. Dans une logique de développement durable et équilibré, le développement du tourisme itinérant basé sur les activités de pleine nature semble donc constituer une méthode de développement très intéressante.

VIII) Annexes

Questionnaire transmis aux communes lors de la réalisation de l'état des lieux des services disponibles dans chaque commune d'Espace Belledonne

dresse e-mail *

airie@saintleger73.fr

quel est le nom de votre commune ? *

LEGER

Parmi les aménagements et services suivants, quels sont ceux actuellement disponibles sur votre commune ? *

- Office du tourisme / Bureau d'Information Touristique
- Boulangeries
- Restaurants
- Commerces d'alimentation générale
- Hébergement (maison d'hôte, gîte, camping, hôtel...)
- Magasins de location d'articles de cyclisme
- Administrations (mairie)
- Stations de gonflage pour vélo
- Stations de lavage pour vélo
- Bornes de recharge pour Vélo à assistance électrique
- Box sécurisés (pour stockage d'affaires personnelles)
- Pistes cyclables
- Points d'eau potable
- Parkings
- Arrêts de transports en communs (bus, trains...)
- Points d'auto stop rézo pouces
- Distributeurs de billets
- Offre d'activités sportives
- Offre d'activités culturelles
- Offre d'activités de détente et bien être
- Aucune de ces propositions
- Autre :

Quels seraient selon-vous les aménagements et services indispensables à la pratique du cyclotourisme et manquants sur votre commune ?

Boulangerie et commerces de proximité.

Questionnaire transmis aux établissements d'accueil lors de la réalisation de l'état des lieux des services disponibles dans les établissements d'hébergement et de restauration d'Espace Belledonne

Dans le cadre du programme "Espace Valléen Belledonne", l'association Espace Belledonne travaille actuellement sur le développement de l'activité cyclo-touristique en itinérance sur la chaîne de Belledonne. L'objectif serait dans un premier temps de mettre en place un itinéraire emblématique qui ferait le tour du massif, puis, dans un second temps, de développer d'autres itinéraires plus courts et accessibles.

Afin de structurer au mieux cet itinéraire longue distance (environ 200km), nous effectuons un état des lieux des services et équipements utiles aux cyclo-touristes disponibles chez les hébergeurs et restaurateurs. Cet état des lieux concerne les établissements de 7 communes identifiées comme majeurs (Vizille, Chamrousse, Saint-Martin-d'Uriage, Allevard, la Rochette, Saint Colomban-des-Villards, Allemond). Pourriez-vous nous communiquer les services et aménagements disponibles dans votre établissement en remplissant le questionnaire ci-dessous ? (Cela durera moins de 5 minutes).

En vous remerciant par avance de votre aide.

Adresse e-mail *

lesterrassesducollet@orange.fr

A propos de votre établissement 

Nom de votre établissement *

LES TERRASSES DU COLLET

Commune de localisation *

Allevard

Type d'établissement *

Hôtel

Maison d'hotes

Gîte

Appartement en location

Camping

Restaurant

Hôtel restaurant

Autre : CHALETS ET CHAMBRES

Votre établissement a-t-il un label spécifique vélo ? *

- Oui
- Non
- Non mais j'envisage d'en demander un


Si votre établissement possède un label spécifique au cyclotourisme pouvez-vous nous indiquer lequel ?

Votre établissement propose-t-il les prestations suivantes ? *

- Des nuitées
- Des repas
- Des petits déjeuners

Les cyclotouristes pratiquants l'itinérance sont dans l'attente de certains équipements spécifiques. Votre établissement est-il équipé des services / équipements suivants ? *

- Local fermé permettant la sécurisation du vélo
- Outils de réparation et réglage (clés, dérive chaîne...)
- Pompe à pied
- Support / pied de réparation pour vélo
- Aire de lavage pour vélo
- Service de lavage et de séchage du linge
- Documentation spécifique au cyclisme (carte d'itinéraires, topo guide...)
- Equipements à disposition pour les pratiquants d'itinérance (ustensiles de cuisine en libre service...)
- Repas spécifiques aux sportifs (repas équilibrés, horaires adaptées...)
- Espace bien être (jacuzzi, sauna, hammam...)
- Service de navettes ou véhicules d'assistance
- possibilité de chargement de batteries de vélo électrique (sur prise de 220V)
- Aucun de ces services / équipements
- Autre : PISCINE , STOCKAGE VÉLOS SUR LES TERRASSES DES CHALETS
-

A propos de votre clientèle 

Nous aimerions connaître quelques caractéristiques de votre clientèle

Votre établissement est-il fréquenté par une clientèle cyclo touristique ? *

Oui

Non

Ne sais pas

Considérez-vous la clientèle cyclo touristique itinérante comme une opportunité à développer pour votre établissement ? *

Oui

Non

Seriez-vous prêt à mettre en place des services / équipements pour attirer cette clientèle ? *

Local fermé permettant la sécurisation du vélo

Outils de réparation et réglage (clés, dérives chaîne...)

Pompe à pied

Support / pied de réparation pour vélo

Aire de lavage pour vélo

Service de lavage et de séchage du linge

Documentation spécifique au cyclisme (carte d'itinéraires, topo guide...)

Repas spécifiques aux sportifs (repas équilibrés, horaires adaptées...)

Espace bien être (jacuzzi, sauna, hammam...)

Equipements à disposition pour les pratiquants d'itinérance (ustensiles de cuisine en libre service...)

Service de navettes ou véhicules d'assistance

Possibilité de chargement de batteries de vélo électrique (sur prise de 220V)

Je ne souhaite pas mettre en place de services / équipements particuliers à destination de cette clientèle

Autre :

IX) Table des figures

Figure 1- Image de page de garde : lac de Grand Maison (source Aymeric BEATRIX, juillet 2019).....	1
Figure 2-Périmètre du projet de préfiguration du Parc Régional de Belledonne et des Intercommunalités	7
Figure 3-Les différents acteurs territoriaux en lien avec les projets touristiques de l'association	8
Figure 4-Capture d'écran de la carte mondiale des activités créée par STRAVA pour la pratique du cyclisme sur route sur Grenoble, Chamrousse et l'Alpes d'Huez en Juillet – Aout 2019	18
Figure 5-Route des balcons de Belledonne (en bleu) entre Theys et Saint Martin d'Uriage, ...	19

Figure 6-Les principaux pôles d'offre de services à destination des cyclotouristes sur Belledonne	22
.....	
Figure 7-Les principaux points d'intérêts valorisables à proximité de l'itinéraire	23
Figure 8-Les différentes zones de la chaîne de Belledonne	25
Figure 9-Itinéraire testé en vélo de route en conditions réelles d'itinérance	27
Figure 10-Résumé du compte rendu des observations effectuées durant le test de l'itinéraire	30
Figure 11-Itinéraire modifié intégrant le col de Champlarent	32
Figure 12-Carte de l'ensemble des itinéraires proposés et variantes possibles	33
Figure 13-Récapitulatif des professionnels rencontrés lors du test de l'itinéraire et leurs principales caractéristiques	35
Figure 14-Logo affiché sur les établissements labélisés accueil vélo	37
Figure 15-AFOM du projet d'itinérance	38
Figure 16-Répartition des dépenses journalières en euros des cyclo touristes selon les différents secteurs	45

X) Sources : bibliographie et webographie

- APIDAE tourisme. (s. d.). APIDAE, c'est quoi? Consulté à l'adresse <https://www.apidae-tourisme.com/>
- Association Espace Belledonne. (s. d.-a). Randonnez dans Belledonne. Consulté à l'adresse <http://www.hautetraverseedebelledonne.com/-Histoire-99-.html>
- Association Espace Belledonne. (s. d.-b). Un Parc Naturel Régional. Consulté à l'adresse <http://espacebelledonne.fr/-Projet-de-territoire-.html>
- Association Espace Belledonne. (s. d.-c). *Un projet touristique pour la chaîne de Belledonne.*
- Association Espace Belledonne. (2013). *Projet associatif de l'Espace Belledonne.*
- Atout France. (2012). *Le tourisme à vélo en France : un marché prometteur.* Consulté à l'adresse <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/1-club-itineraires-intervention-atout-france.pdf>
- Boutrelle, S. (2019). Liquidation judiciaire pour la Grande Traversée des Alpes.
- Breton, J.-M. (2010). Sport, tourisme, environnement et développement local durable. *Persée.*
- Centre Nationales de Ressources Textuelles et Lexicales. (s. d.). No Title. Consulté à l'adresse <https://www.cnrtl.fr/definition/itinérance>
- Direction Générale des Entreprises. (s. d.). Le tourisme à vélo. Consulté à l'adresse <https://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/tourisme-a-velo>
- Direction Générale des Entreprises. (2018). *Le tourisme à vélo.*
- Fédération Française de Cyclotourisme. (2018). Observatoire du tourisme à vélo : consommation et retombées économiques du vélo en France.
- Feyeux, C., Guillé, S., & Peiset-Delclos, M.-C. (2015). *Espaces Valléens : un programme pour la diversification touristique des Alpes françaises.*
- France Vélo Tourisme. (s. d.). Accueil Vélo. Consulté à l'adresse <https://www.francevelotourisme.com/accueil-velo>
- François, H. (2004). *Le tourisme durable une organisation du tourisme en milieu rural.*
- Grande Traversée des Alpes. (2011). *Guide méthodologique du tourisme itinérant.*
- GRENE 38. (2017). La véloroute arrive dans le Grésivaudan. *GRENE 38.* Consulté à l'adresse <https://www.grene38.fr/inventaire-ecologique/la-veloroute-arrive-dans-le-gresivaudan-octobre-2017/>
- Groupe itinérance du réseau Espaces Valléens. (2019). *L'itinéraire d'une itinérance.*
- Insee. (2019). Tourisme. Consulté à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1094>
- Itinérance à vélo. (s. d.). Qu'est-ce que l'itinérance à vélo. Consulté à l'adresse http://www.itineranceavelo.fr/02_IAV/itinérance-a-velo.html
- Schut, P.-O., & Levet-Labry, E. (2015). *La création de la Grande route des Alpes : un support de développement touristique?*
- Tous les styles de cyclotouristes. (2016). Consulté à l'adresse <https://lacyclonmade.net/toutes-etapes-preparer-voyage-a-velo/styles-de-cyclotouriste/>
- Usclat-Fouque, C. (2016). Itinérance. *Alpes & Midi.*

