

Le tourisme, élément clé du développement du vélo. Et vice versa

Dans de nombreux pays, dont la Suisse, le potentiel touristique a été un fer de lance du développement des réseaux cyclables. Aujourd'hui, le vélo répond à une demande croissante de tourisme «lent», durable, davantage tourné vers les rencontres que vers l'accumulation de sites visités en peu de temps.

LUKAS VIENT de rentrer de Géorgie et d'Arménie. Croisé par hasard dans un train suisse, ce jeune homme y a passé trois semaines à pédaler, par tous les temps et sur tous les chemins. «J'ai déjà fait de nombreux voyages à vélo, dit-il. C'est une tout autre façon de rencontrer du monde.» A Tbilissi, il s'est appuyé sur les réseaux connus des cyclistes, comme Warmshowers, qui permettent de trouver un toit ou des ateliers de réparation. Le vélo, pour Lukas, ne sert pas seulement à se déplacer dans sa ville, Berne, mais aussi à découvrir le monde.

C'est une tendance qu'observe Thomas Fries, spécialiste du cyclotourisme et du développement durable du tourisme. «Voyager à vélo est une contribution centrale au développement d'un tourisme lent et attentif, dit-il. C'est, avec la randonnée, la manière la plus durable de voyager.» Il a lui-même parcouru, entre autres, l'Alpe-Adria-Trail, entre l'Autriche et l'Italie, sur une ligne ferroviaire désaffectée.

Cercle vertueux

Mais le vélo n'est pas seulement un moyen de découvrir les paysages. C'est aussi un facteur économique, dont l'importance a été reconnue en Suisse dès les années 1980 (voir l'interview de Lukas Stadtherr, p. 10). Thomas Fries y voit un cercle vertueux : «Le vélo est un moteur d'innovation pour le tourisme et les infrastructures locales.»

Majorque, qu'il connaît bien pour y avoir été guide de vélo de course, en est un exemple parfait : «L'île a considérablement amélioré son réseau routier, les *caminos* et les petits chemins, car on s'est rendu compte là-bas que les cyclistes sont nombreux et qu'ils constituent un atout économique.»

Hôtellerie, location, services techniques : tout s'est adapté. Mais la rentabilité à elle seule ne suffit pas : «Là où l'on agit avec attention et prudence, sans se limiter à la recherche d'un profit économique immédiat, une véritable valeur ajoutée peut voir le jour – tant pour les clients que pour la population.»

Suisse Tourisme a également très tôt identifié le potentiel du vélo pour positionner la Suisse sur les marchés internationaux. «Nous touchons un large public lorsque nous mettons en avant l'attrait de la Suisse en tant que destination cycliste», explique le porte-parole François Germanier. Cette approche s'inscrit dans la philosophie maison, baptisée «Travel Better» (Mieux voyager), dont l'un des cinq axes d'action est consacré au tourisme tout au long de l'année. Concrètement, cela se traduit notamment par des campagnes menées en collaboration avec les destinations – comme l'année dernière avec le Jura et les Trois-Lacs – et par un label d'hébergement, les «Swiss Bike Hotels», qui regroupe 96 établissements.



Dans la région de Lugano (TI), le parcours «Monte Bar Bike», long de 22,3 km, offre des vues spectaculaires.

L'importance économique de ce secteur est difficile à chiffrer avec précision (voir aussi p. 11). Pour la Suisse, l'Office fédéral des routes a estimé en 2021 que les cyclo-touristes suisses et étrangers généraient un chiffre d'affaires annuel d'environ 3 milliards de francs; quelque 115 000 visiteurs étrangers viennent chaque année dans le pays pour faire du vélo. «Dans le secteur du tourisme, on se concentre encore trop souvent sur les nuitées comme facteur de réussite, au sens d'une création de valeur économique immédiate, critique Thomas Fries. C'est une vision à court terme qui ne tient pas compte du fait que toutes celles et tous ceux qui passent la nuit sous tente ou au camping contribuent également au développement du *slow tourism*.»

Sur le plan européen, le cyclotourisme est désormais considéré, depuis mars 2026, comme un «secteur stratégique». Au-delà des recettes qu'il génère, il permet à certaines régions de sortir de l'ombre dans laquelle leur situation géographique défavorable les avait parfois reléguées.

C'est également le cas en Suisse: François Germanier cite la Gravel Trans Jura, un itinéraire reliant Baden (AG) à Nyon (VD), qui peut être parcouru de manière autonome ou sous forme de course de *bikepacking*. «Le vélo est un bel outil de promotion pour des régions moins fréquentées.»

Moins de neige...

Le vélo va-t-il remplacer le ski? La question est bien sûr exagérée. Mais les régions de moyenne montagne, qui voient les quantités de neige diminuer d'année en année, ont découvert le potentiel de la petite reine. La station fribourgeoise de Moléson a par exemple ouvert trois

nouvelles pistes de trail, tandis qu'un télésiège permettant d'embarquer son VTT a été inauguré. «Le vélo permet d'étirer la saison d'automne, résume François Germanier. Cela lisse l'activité sur toute l'année.»

Le potentiel de développement du cyclotourisme reste considérable, et le VTT n'est plus le seul moteur de cette évolution. Le vélo électrique rend accessibles des itinéraires qui étaient jusqu'à présent réservés aux plus expérimentés, explique François Germanier, qui inclut également les familles dans cette catégorie; et Thomas Fries ajoute: «Cela permet également à un groupe qui n'y pensait pas vraiment auparavant de se déplacer.» Le porte-parole de Suisse Tourisme constate par ailleurs que le gravel a le vent en poupe. C'est grâce à lui que les itinéraires longeant les cours d'eau, de Bâle au Tessin, connaissent un succès croissant. oo

Tendances différentes

Dans plusieurs pays, le tourisme a contribué à la reconnaissance politique des investissements dans le vélo. «En Allemagne et en Autriche, les grands itinéraires touristiques le long de l'Elbe et du Danube ont longtemps joué un rôle central dans le soutien politique apporté au trafic cycliste», explique l'urbaniste Elke Schimmel. Ce n'est que ces dernières années que le vélo au quotidien a pris davantage d'importance. La France a suivi un parcours similaire, de La Loire à Vélo à la ViaRhôna, avant que les plans en faveur du vélo, à partir de 2018, ne mettent l'accent sur les déplacements quotidiens.

Aux Pays-Bas et au Danemark, en revanche, la reconnaissance politique est intervenue plus tôt, par le biais de la mobilité quotidienne: le vélo y est avant tout un moyen de transport, et les itinéraires touristiques viennent compléter un réseau utilisé au quotidien. Cette distinction est d'ailleurs rarement de nature juridique. En Autriche comme aux Pays-Bas, la loi ne fait pas de distinction selon la finalité du trajet. C'est l'aménagement du territoire qui établit la distinction entre réseau fonctionnel et réseau de loisirs.

Et, comme le rappelle Thomas Fries, de nombreuses routes ont d'abord été construites au XIX^e siècle principalement pour les vélos, avant que ceux-ci ne soient supplantés par l'automobile après la Seconde Guerre mondiale.

« Nous sommes à la fois champions et à la traîne »

Comment le tourisme a-t-il favorisé le développement du trafic cycliste en Suisse ? Les explications de Lukas Stadtherr, responsable du domaine Partenariats chez SuisseMobile.

Depuis le projet sur les itinéraires cyclables soleurois de 1986 à l'actuel réseau SuisseMobile, l'objectif de développement touristique semble avoir joué un rôle clé dans la promotion du vélo en Suisse. Cette analyse est-elle correcte ?

On ne peut pas réduire cette évolution à un seul objectif. Les possibilités d'extension ont également joué un rôle important : ce qui a fait ses preuves dans un canton et pour un mode de mobilité a ensuite été transposé à l'ensemble de la Suisse en 1998 avec « La Suisse à vélo », ce qui a donné naissance en 2008 à l'offre de SuisseMobile, regroupant d'autres modes de mobilité tels que la randonnée et le VTT.

La vision initiale s'est-elle réalisée ?

La carte interactive de SuisseMobile, sur laquelle figurent toutes les formes de mobilité (à pied, à vélo, à VTT, en rollers et en canoë, n.d.l.r.), montre que l'ensemble du pays est extrêmement bien desservi. Cependant, toutes les formes de mobilité ne sont pas aussi développées partout : dans certaines régions, par exemple, l'offre en VTT est plus importante que dans d'autres.

Où se situe la Suisse par rapport à ses voisins européens ?

En matière de coordination entre les différents acteurs et de capacité à réunir diverses formes de mobilité au sein d'une seule et même stratégie, nous sommes en tête. De nombreux autres pays le confirment, y compris ceux où le vélo est très répandu, comme les Pays-Bas ou le Danemark.

En matière d'infrastructures, en revanche, d'autres pays sont souvent plus avancés. En Suisse, on a tendance à penser à petite échelle et à réagir aux opportunités, tandis qu'à l'étranger – y compris dans le domaine du vélo de loisirs –, on adopte souvent une approche plus stratégique,

avec une vision claire du trajet de A à B et des plans d'investissement correspondants. Il est regrettable que nous ne soyons pas plus audacieux ici, en Suisse.

Y a-t-il une concurrence entre les voies cyclables destinées aux déplacements quotidiens et celles destinées aux loisirs, telles qu'elles sont distinguées dans la Loi sur les voies cyclables ?

Par le passé, on avait trop souvent tendance à raisonner en silos : d'un côté, le vélo au quotidien, le réseau de loisirs de l'autre. Mais la coordination fonctionne de mieux en mieux, et les cantons prennent de plus en plus conscience que ces deux types de réseaux doivent être planifiés et coordonnés entre eux. Lorsqu'un itinéraire part de « La Suisse à vélo » pour rejoindre une ville, il n'est par exemple pas logique de définir un deuxième axe dédié au vélo de loisirs à côté d'une voie express cyclable existante. Les synergies peuvent et doivent être exploitées. De plus, le cyclisme de loisirs ne doit pas être assimilé au tourisme : on fait par exemple aussi des balades à vélo après le travail !

Et chaque itinéraire cyclable doit être relié aux gares, c'est indispensable.

Quelles évolutions constatez-vous ?

Sur le Plateau aussi, les stratégies en matière de VTT prennent désormais forme. Le gravel gagne également en importance et le vélo électrique élargit le cercle des utilisateur-trice-s : de plus en plus de personnes osent se mettre au vélo. Mais cela ne signifie pas qu'il faille intégrer des montées dans les itinéraires ! Certains d'entre eux sont signalés comme des itinéraires pour vélos électriques, comme la Route du Cœur, de Lausanne (VD) à Romanshorn (TG). Mais même les itinéraires entièrement plats profitent de la forte popularité du vélo électrique.

Quels services faut-il proposer pour attirer davantage de cyclotouristes ?

SuisseMobile est un système global proposant tous les services nécessaires pour emprunter un itinéraire et en faciliter l'accès, comme les transports publics et les hébergements, pour lesquels nous collaborons avec 1200 établissements partenaires. Mais il nous manque encore certaines choses : il serait par exemple intéressant de disposer d'une base de données nationale sur les bornes de recharge pour vélos électriques et de pouvoir l'utiliser à des fins de communication.

Comment voyez-vous l'avenir du trafic cycliste en Suisse, et celui de SuisseMobile ?

Il y a de quoi rester ambitieux. Il faudrait avant tout une volonté politique, mais aussi le courage de voir grand plutôt que petit et de miser sur la qualité – non seulement dans les concepts et les plans, mais aussi dans leur mise en œuvre. oo



Routes cyclables, un succès grandissant

Les itinéraires cyclables conçus pour les vacanciers servent aussi, et de plus en plus, aux déplacements quotidiens. Bilan chiffré du cyclotourisme et exemples de projets innovants, en Suisse et en Europe.

EN SUISSE, le vélo est la troisième activité sportive pratiquée pendant les vacances, derrière le ski et la randonnée. Suisse Tourisme estime que 14,5 % des séjours de loisirs avec nuitée – un sur sept – comportent au moins une forme de pratique cycliste. Outre les traditionnels itinéraires en montagne, pour VTT, de nouveaux programmes dédiés ont vu le jour, notamment le long de rivières. Le canton de Fribourg, qui compte désormais 730 km d'itinéraires cyclables de loisirs et 350 km d'itinéraires VTT balisés, infrastructures « Bike Friendly » à la clé, est aussi très actif, pour ne citer que cet exemple.

A l'échelle du continent, le réseau EuroVelo, créé en 1997, a enregistré 108 millions de passages en 2025, soit 4 % de plus que l'année précédente. Sur six ans, la progression atteint 14,7 %. La croissance touche toutes les saisons, avec un pic au printemps, et est plus forte en semaine (+4,8 % entre 2024 et 2025) que le week-end (+1,5 %), comme l'a expliqué Agathe Daudibon, directrice d'EuroVelo and Cycling Tourism, lors de la dernière conférence Velo-city. Les itinéraires touristiques servent donc aussi aux trajets quotidiens et un même kilomètre de piste sert deux publics à la fois. De fait, 31 % des Européens habitent à moins de 5 km d'un des 17 itinéraires. Le réseau totalise aujourd'hui 91 812 km à travers 39 pays.

Touristes ou pendulaires ? Les deux La ViaRhôna (EuroVelo 17) illustre bien les tendances actuelles. L'itinéraire a enregistré 3,8 millions de passages en 2025, soit 28,7 % de plus qu'en 2019. Mais la lecture change selon l'emplacement du compteur : à Lyon, 80 % des passages ont lieu en semaine ; à Prangins (VD), 34 % se concentrent le week-end. En outre, selon les chiffres de 2022, l'itinéraire



Un cycliste en Estrémadura, au sud-ouest de l'Espagne.

a généré 35 millions d'euros de retombées financières grâce aux cyclotouristes.

Côté dépenses justement, elles varient fortement selon la pratique. L'analyse annuelle de l'association allemande ADFC chiffre à 130 euros par jour un voyage à vélo d'une à deux nuits, 117 euros à partir de trois nuits et 32 euros pour un excursionniste à la journée. En Basse-Saxe, le vélo génère 3,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires brut, dont 1,5 milliard de valeur ajoutée nette. Christian Tänzler, membre du comité de l'ADFC, estime que le cyclotourisme allemand a triplé en 15 ans.

Reste que « l'infrastructure crée des itinéraires, les communautés créent des destinations », comme l'a noté, toujours lors de la Velo-city, Alberica Di Carpegna, de la fédération italienne FIAB. L'organisation a fait vérifier, par des bénévoles, plus de 18 000 km d'itinéraires, réunis avec

150 parcours nationaux et européens sur la plateforme Bicititalia.it. Une communauté de quelque 20 000 personnes fait vivre le réseau en organisant des événements toute l'année, pour pédaler et promouvoir le vélo.

Reste l'essentiel : les services. Les voyageurs interrogés par l'ECF citent l'hébergement comme premier obstacle (54 % en Europe), alors que 90,9 % des cyclotouristes allemands organisent leur voyage seuls. Plus de 30 labels « Bienvenue Vélo » coexistent en Europe, pour 25 500 établissements certifiés dans 22 pays. En Roumanie, faute de paysages alpins, c'est un passé souvent tragique qui a servi de fil narratif aux nouveaux itinéraires : la principale ressource touristique n'y était pas physique, mais humaine. Un itinéraire à succès, c'est donc, dans tous les cas, bien plus que des coordonnées GPS. **oo**

En savoir plus : <https://pro.eurovelo.com/news>