

Table des matières

Introduction.....	1
1. Problématique et méthodologie	2
1.1. Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme : un office du tourisme intercantonal.....	2
1.2. La Broye : une destination privilégiée par les Suisses	2
1.3. Objectifs et question de recherche	5
1.4. Méthodologie	6
1.4.1. Méthodes utilisées	6
1.4.2. Limites	7
2. Le cyclotourisme.....	7
2.1. De la Draisienne au vélo des temps modernes	7
2.2. La croissance inégale du cyclotourisme en Europe	8
2.3. Définition du cyclotourisme : une approche complexe	9
2.3.1. L'expérience touristique se déroule en dehors du domicile.....	10
2.3.2. Le séjour dure un ou plusieurs jours.....	10
2.3.3. La nature de l'activité cycliste n'est pas compétitive	10
2.3.4. Le cyclisme est le but premier du voyage	11
2.3.5. Le voyageur participe activement au cyclisme	11
2.3.6. Le cyclotourisme doit être une activité de loisir	11
2.4. Les aspects économiques, sociaux et environnementaux du cyclotourisme.....	12
2.4.1. Une source de revenu importante pour les régions rurales	12
2.4.2. L'équité sociale améliorée grâce au cyclotourisme	13
2.4.3. Une forme de tourisme durable	14
2.5. Les multiples formes de cyclotourisme existantes.....	15
2.6. L'hétérogénéité des profils des cyclotouristes.....	17
2.7. Plusieurs formes de cyclotourisme adéquates pour la Broye	19
3. Le cyclotourisme en Suisse.....	20
3.1. L'attractivité grandissante du cyclotourisme en Suisse	20
3.2. L'importance économique du cyclotourisme supérieure à la randonnée	23
3.3. Le profil des cyclotouristes en Suisse	24
4. Analyse du cyclotourisme dans la Broye	34
4.1. Le cyclotouriste de la Broye similaire au cyclotouriste Suisse	34
4.2. Les infrastructures	36
4.2.1. Un réseau cyclable bien développé	36

4.2.2. Dix hébergements partenaires SuisseMobile	38
4.2.3. Les villages de la Broye mal desservis par les transports publics	42
4.2.4. Une restauration inadaptée pour les cyclotouristes.....	43
4.2.5. Peu de magasins de réparation et de location de vélos	44
4.2.6. Des attractions touristiques riches et variées.....	45
4.2.7. Différents services offerts par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme	46
4.2.8. ELSA Bike Trophy : le seul événement cycliste de la région.....	48
4.3. La communication et la promotion	48
4.3.1. Une faible utilisation des réseaux sociaux pour la promotion du cyclotourisme	49
4.3.2. Diverses actions de promotion effectuées en 2018.....	51
4.4. Analyse SWOT.....	52
5. Analyse des bonnes pratiques.....	54
5.1. Les offres forfaitaires et le SlowUp de la Région du Lac de Morat	54
5.2. Un label hôtelier attractif en Italie	55
5.3. Des informations facilement accessibles pour les cyclotouristes en France	56
5.4. Tour Découverte Kambly : un projet remarquable	58
6. Recommandations.....	59
6.1. Deux formes de cyclotourisme et deux publics cibles à privilégier.....	59
6.2. Les infrastructures	61
6.2.1. Adaptation du réseau cyclable pour répondre aux besoin des publics cibles	61
6.2.2. Mise en avant des infrastructures disponibles dans les hébergements	62
6.2.3. Promotion de la bicyclette comme moyen de transport dans la Broye	63
6.2.4. Mise à disposition de paniers-repas par les commerçants locaux.....	63
6.2.5. Installation d'une borne de réparation vélos self-service.....	64
6.2.6. Attractions touristiques adéquates pour les formes de cyclotourisme à développer... 66	
6.2.7. Implémentation de diverses mesures par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme.....	66
6.2.8. Création d'un événement cycliste.....	70
6.3. La communication	71
6.3.1. Augmentation des interactions avec la communauté sur les réseaux sociaux	71
6.3.2. Amélioration de la qualité des informations disponibles pour les cyclotouristes sur le site Internet de l'Office du tourisme.....	73
6.3.3. Positionnement de la destination comme propice au cyclisme	74
Conclusion	75

Références	76
Déclaration de l’auteur	83

Liste des tableaux

Tableau 1: Dépenses moyennes par personne et par jour selon le type de voyage	13
Tableau 2: Résumé des différentes formes de cyclotourisme existantes.....	17
Tableau 3: Profils types par forme de cyclotourisme.....	18
Tableau 4: Chiffre d'affaires réalisé par les itinéraires SuisseMobile	23
Tableau 5: Durée médiane des différents tour à vélo (Heures/Jour)	25
Tableau 6: Nbr de personnes qui voyagent ensemble sur les itinéraires « La Suisse à vélo »	26
Tableau 7: Moyens de transport utilisés pour se rendre et revenir d'un tour à vélo en 2013.....	27
Tableau 8: Principaux critères décisionnels pour les cyclistes des itinéraires « La Suisse à vélo »	28
Tableau 9: Satisfaction des principaux critères décisionnels pour les cyclistes des itinéraires « La Suisse à vélo »	28
Tableau 10: Principales motivations des cyclistes qui utilisent le vélo comme activité de loisir.....	29
Tableau 11: Hébergements privilégiés par les utilisateurs des itinéraires « La Suisse à vélo » selon le pays de résidence	32
Tableau 12: Résumé des caractéristiques par type de tour.....	34
Tableau 13: Analyse SWOT.....	52

Liste des figures

Figure 1: Périmètre de travail d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme.....	3
Figure 2: Nuitées de la Broye fribourgeoise par type d'hébergement en 2019.....	5
Figure 3: Evolution du nombre de vélos vendus entre 2005 et 2019 en Suisse	22
Figure 4: Evolution du trafic journalier moyen en milieu rural entre 2009 et 2018	23
Figure 5: Répartition des cyclistes par âge et type de tour (en %).....	24
Figure 6: Principaux outils utilisés pour la préparation d'un tour selon le type de tour	30
Figure 7: Moyens utilisés pour s'orienter selon le type de tour	31
Figure 8: Moyens utilisés pour s'orienter selon la catégorie d'âge.....	31
Figure 9: Exemple de signalisation d'un itinéraire à vélo local en Suisse	38

Liste des abréviations

ADNV : Association pour le Développement du Nord Vaudois

B&B : *Bed and breakfast*

BLS : *Berne-Lötschberg-Simplon* (Chemin de fer du Lötschberg)

CFF : Chemins de fer fédéraux

COREB : Communauté régionale de la Broye

CP : Communication personnelle

FST : Fédération Suisse du Tourisme

J3L : Jura Trois-Lacs

LNМ : Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat S.A.

OFS : Office fédéral de la statistique

OMT : Organisation Mondiale du Tourisme

OT : Office du tourisme

OTV : Office du tourisme du Canton de Vaud

ST : Suisse Tourisme

SVS : Fondation « la Suisse à vélo »

SWOT : *Strengths, weaknesses, opportunities & threats*

TC : Transport en commun

TIM : Transport individuel motorisé

UFT : Union fribourgeoise du tourisme

VAE : Vélo à assistance électrique

VLS : Vélo en libre-service

VTT : Vélo tout terrain

Introduction

Dès les années 1990, le cyclotourisme a gagné en popularité grâce à une prise de conscience générale en matière de fitness et de santé. Cette dernière a rendu les vacances actives et, par conséquent, les vacances à vélo toujours plus attrayantes (Lumsdon, 2000). Des changements de comportement, comme le besoin de s'évader dans la nature ou le désir de privilégier les interactions sociales, font également partie des facteurs pour lesquels cette nouvelle forme de tourisme est de plus en plus demandée. En effet, le tourisme à vélo répond de manière directe ou indirecte à ces désirs (Simonsen, Jørgensen & Robbins, 1998).

A l'échelle européenne, il est estimé que 2,295 milliards de séjours touristiques à vélo sont effectués chaque année. Leur valeur est considérée à plus de 44 milliards d'euros. Bien que ces chiffres soient basés sur des estimations, ils prouvent que le cyclotourisme est une forme de tourisme importante (Parlement européen, 2012). SuisseMobile, la fondation chargée de promouvoir la mobilité douce dans le pays, affirme que le cyclotourisme gagne également en popularité. En effet, en 2013, 22,2% de la population Suisse a effectué des excursions à vélo, ce qui représente 1,7 millions d'individus (SuisseMobile. 2015a).

La région de la Broye, qui s'étend le long de la rive sud du lac de Neuchâtel, est principalement rurale mais abrite également quelques petites villes comme Estavayer-le-Lac et Payerne. Bien que la Broye possède une faune et une flore diverses, un riche patrimoine culturel et historique ainsi qu'un réseau cyclable relativement bien développé, elle n'est encore que peu connue par les cyclotouristes.

L'organisation mandante de ce travail se questionne sur le potentiel du cyclotourisme dans la région ainsi que sur les mesures à mettre en place pour développer cette forme de tourisme. Ce travail est composé de plusieurs parties afin de répondre à la problématique. La première partie présente les origines du cyclotourisme, sa définition, ses différentes formes ainsi que ses avantages économiques, sociaux et environnementaux. Le chapitre suivant étudie le cyclotourisme en Suisse et plus particulièrement son évolution ainsi que son importance. Puis, un chapitre entier est consacré à l'analyse de la situation dans la région. La clientèle, les infrastructures ainsi que la communication y sont étudiées afin de déterminer les améliorations à effectuer dans le but d'accroître la notoriété du cyclotourisme dans la région broyarde. L'avant-dernière partie, à savoir l'analyse des bonnes pratiques de destinations suisses ou étrangères, permet de déterminer quelles actions peuvent être reproduites par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. Enfin, basée sur les chapitres précédents, le dernier suggère des recommandations à l'Office du tourisme afin de développer le cyclotourisme dans la Broye.

1. Problématique et méthodologie

1.1. Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme : un office du tourisme intercantonal

Ce travail de Bachelor est mandaté par Myriam Dégallier, directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme au moment de l'élaboration de celui-ci. Cet Office du tourisme a pour but principal de promouvoir la région à l'échelle Suisse et européenne (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2019a). L'association touristique valdo-fribourgeoise est en charge du développement touristique d'une large partie de la région Broye-Vully, située dans le canton de Vaud, de la Broye fribourgeoise ainsi que des villes d'Estavayer-le-Lac et Payerne (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018d).

Les rapports d'activité de l'Office du tourisme comprennent plusieurs objectifs stratégiques. Ce travail de Bachelor répond aux objectifs suivants :

1. « Développer la qualité des services des différents partenaires touristiques » (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018b, p. 5).
2. « Créer de nouvelles offres et nouveaux produits touristiques » (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018b, p. 5).
3. « Intensifier les collaborations » (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018b, p. 5).
4. « Favoriser la mobilité douce » (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018b, p. 5).

Au vu du dernier objectif cité et après discussion avec la mandante du travail, le sujet a été élaboré dans le but de définir le potentiel du cyclotourisme dans la région et les mesures à mettre en place afin de le développer. De plus, une offre cycliste globale dans la région permettrait de développer la qualité des services offerts par les partenaires touristiques, d'élaborer de nouvelles offres dédiées aux touristes à vélo et d'intensifier les collaborations entre les différents prestataires touristiques.

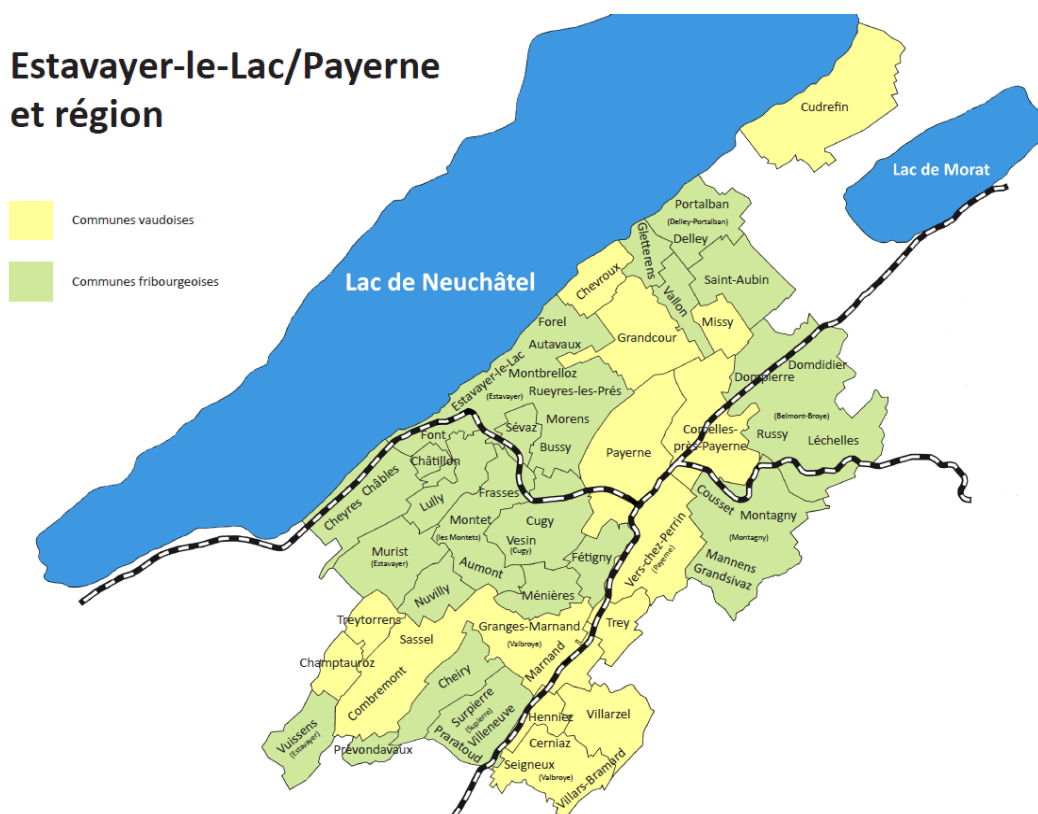
L'atteinte de ces objectifs repose sur une collaboration entre Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme et divers partenaires dont l'Office du tourisme du Canton de Vaud (OTV), l'Union fribourgeoise du tourisme (UFT), l'Office du tourisme Jura & Trois-Lacs (J3L) ainsi que Suisse Tourisme (ST). Le développement de la Broye est également assuré par une bonne collaboration avec les offices du tourisme des régions voisines : Avenches Tourisme, Moudon Région Tourisme, Vully-les-Lacs Tourisme. Une plateforme de promotion régionale relie Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme et les offices du tourisme voisins (Communauté régionale de la Broye [COREB], 2017).

1.2. La Broye : une destination privilégiée par les Suisses

La région de la Broye, morcelée entre les cantons de Vaud et Fribourg, s'étend le long de la rive sud du lac de Neuchâtel. Ses nombreuses enclaves complexifient les délimitations au sein de la destination. Le périmètre de travail d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, notamment en matière de promotion,

est constitué de diverses localités illustrées dans la figure 1. Le principal soutien financier sur lequel l'Office du tourisme peut compter est constitué de taxes de séjour et de subventions et provient des communes d'Estavayer et de Payerne. Les communes de Cudrefin, Chevroux, Delley-Portalban, Gletterens et Cheyres-Châbles participent également au soutien financier mais à une très faible proportion. L'Office du tourisme est également responsable des autres communes représentées ci-dessous, comme Belmont-Broye, bien qu'elles ne la soutiennent pas financièrement (M. Dégallier, directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, communication personnelle, 20 avril 2020).

Figure 1: Périmètre de travail d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme



Source : M. Dégallier, CP, 20 avril 2020

D'un point de vue touristique, la région offre une multitude d'activités variées. Son tourisme peut être séparé en quatre domaines principaux : « le tourisme lacustre, le tourisme de terroir (et tourisme à la ferme), le tourisme d'événements de parcs de loisirs et le tourisme patrimonial » (COREB, 2017, p.8). Les principales attractions touristiques de la région sont présentées au chapitre 4.2.6.

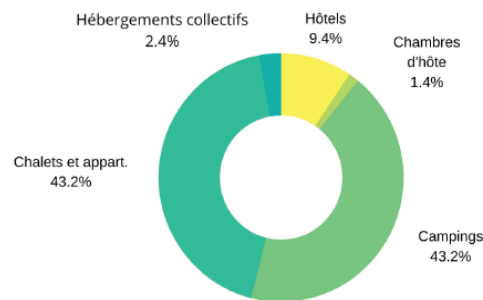
Selon la Communauté régionale de la Broye (COREB), un organisme en charge du développement régional, la clientèle broyarde provient essentiellement de la partie alémanique de la Suisse. Celle-ci est composée de retraités actifs, de familles, d'écoles et de groupes de jeunes adolescents. Il convient de mentionner qu'une grande partie des personnes qui consomment des activités de loisirs est locale. Les retraités actifs, les familles et les jeunes couples sportifs provenant de Suisse alémanique ou des

pays limitrophes constituent le public cible de la stratégie économique régionale 2017-2022. Cette clientèle, qui a l'habitude de voyager, possède un intérêt marqué pour la nature, le patrimoine culturel et privilégie l'authenticité. La destination répond aux attentes de ces visiteurs (COREB, 2017).

Les données de l'Observatoire fribourgeois du tourisme permettent de confirmer que la grande majorité de la clientèle broyarde est constituée de touristes suisses. En effet, en 2019, 71% de toutes les nuitées hôtelières enregistrées proviennent d'hôtes suisses. La France, suivie de l'Allemagne, avec respectivement 5.4% et 5.2%, constituent les deux pays les plus représentés après la Suisse. Le classement est complété par la Chine en 4^{ème} position, suivie de l'Italie, des Etats-Unis, de la Russie, de la Corée du Sud et de la Thaïlande (voir annexe II) (Observatoire fribourgeois du Tourisme, 2019a). Selon la directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, ces chiffres sont quelque peu faussés dû au fait que l'hôtel B&B Lully 3 Lacs, situé sur l'aire d'autoroute à la sortie d'Estavayer-le-Lac, accueille beaucoup de voyageurs de passage. En effet, de nombreux cars remplis de touristes, généralement asiatiques, s'arrêtent tard le soir, dorment à l'hôtel et repartent aux aurores le lendemain. (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Les chiffres mentionnés par l'Office du tourisme du Canton de Vaud pour la Broye vaudoise sont similaires puisque les pays les plus représentés sont la Suisse, l'Italie, la France et l'Allemagne (voir annexe III) (Office du tourisme du Canton de Vaud, 2019).

Les hôtels ne sont pas les uniques possibilités d'hébergement dans la région. L'ensemble des nuitées enregistrées sur le périmètre d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme s'est élevé à 594'626 en 2019, ce qui représente une baisse de -1,35 % par rapport à l'année précédente. Selon le dernier rapport d'activité de l'Office du tourisme, les touristes en séjour dans la région privilégient les chalets et appartements ainsi que le camping. En outre, près d'un touriste sur dix a choisi un hôtel comme hébergement pour ses vacances. En revanche, les nuitées enregistrées par des chambres d'hôte et des hébergements collectifs représentent une part très faible (Estavayer-Payerne Tourisme, 2018b). Bien que les campings enregistrent la majeure partie des nuitées, ils possèdent un nombre de places très restreint pour la clientèle de passage. Selon la directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, il est difficile de trouver une place dans un camping durant les mois de juillet et août puisque la plupart des places sont réservées pour une clientèle fixe. Aussi, les hébergements collectifs sont principalement prisés en mai/juin et en septembre par des courses d'école et camps scolaires (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

Figure 2: Nuitées de la Broye fribourgeoise par type d'hébergement en 2019



Source : Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme (2019, p.

Le secteur hôtelier a enregistré une hausse significative entre 2018 et 2019. En 2018, 5,24% des touristes de la Broye ont séjourné dans un hôtel contre 9,4% en 2019. Une partie de cette augmentation est expliquée par l'ouverture de la Pierre Blanche, un centre de santé à Estavayer-le-Lac. Une année après son ouverture, l'établissement a dû fermer ses portes et le pourcentage des nuitées hôtelières est donc fortement susceptible de baisser à nouveau en 2020 (Kottelat, 2020).

Grâce aux données des bulletins transmis à la police cantonale ainsi qu'aux informations transmises par les établissements parahôtelières de la région, un âge moyen des touristes de la Broye peut être estimé. L'âge moyen recensé par la police cantonale est de 45 ans et 50 ans, si l'on calcule la moyenne donnée par les différents établissements parahôtelières (Observatoire fribourgeois du Tourisme, 2019b ; 2019c). Toutefois, ces chiffres ne sont qu'une estimation puisqu'ils ne représentent qu'un petit pourcentage comparé à l'ensemble des nuitées. Il peut être constaté que cette moyenne est proche de l'âge moyen des cyclotouristes en Suisse, qui est de 44 ans (SuisseMobile, 2015b). En moyenne, les touristes qui ont séjourné dans un hôtel de la région y sont restés 1.68 nuits (Observatoire fribourgeois du Tourisme, 2019a).

Finalement, même si la vie touristique est bien développée durant les beaux jours, un des défis majeurs de la destination demeure la prolongation de la saison touristique au-delà des mois d'avril à septembre (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2019a). Le cyclotourisme pourrait être une solution pour pallier en partie ce problème de saisonnalité, puisqu'il peut être pratiqué dès que les températures deviennent clémentes, c'est-à-dire dès le début du printemps et ce, jusqu'à l'automne.

1.3. Objectifs et question de recherche

La question de recherche de ce travail est la suivante : « Quel est le potentiel du cyclotourisme dans la région de la Broye et quelles mesures faut-il mettre en place pour le développer ? ». De manière globale, le but de ce travail est de servir de guide pour les destinations souhaitant développer le cyclotourisme. Afin de répondre à la question de recherche, quatre objectifs principaux ont été choisis.

Le premier objectif vise à définir les différentes formes de cyclotourisme existantes dans le but de déterminer les formes adéquates pour la zone touristique étudiée. Pour chaque type de cyclotourisme, il convient d'élaborer le profil du client type afin de pouvoir définir au mieux ses besoins.

Le but du deuxième objectif est d'analyser le marché du cyclotourisme en Suisse. Cette étude permet de comprendre l'évolution du tourisme à vélo au niveau national pour cerner son importance.

Le troisième objectif de ce travail sert à définir les besoins des cyclotouristes dans le but de pouvoir identifier les infrastructures nécessaires au développement du tourisme à vélo. Parallèlement, ce point vise à dresser la liste des infrastructures existantes dans la région et d'énumérer celles qui manquent. Le terme « infrastructure » désigne aussi bien le réseau cyclable que les infrastructures nécessaires à l'accueil, comme les hébergements, les restaurants ou les magasins de vélos. La communication et la promotion sont également analysées, puisqu'elles constituent une composante importante pour le développement du cyclotourisme.

Finalement, le dernier objectif vise à déterminer le potentiel du cyclotourisme dans la région de la Broye et à fournir des recommandations pour le développer. Ces suggestions ne concernent pas uniquement l'Office du tourisme mais également les autres parties prenantes comme, par exemple, les communes ou les commerçants locaux.

1.4. Méthodologie

1.4.1. Méthodes utilisées

Différentes méthodes ont été utilisées afin de répondre aux objectifs mentionnés dans le précédent sous-chapitre. Le premier objectif, soit la définition des différentes formes de cyclotourisme existantes, est atteint sur la base de littératures scientifiques ainsi que d'entretiens qualitatifs avec des experts. Le nombre d'articles et de livres qui traitent des différentes formes de tourisme à vélo est restreint et l'expertise de professionnels du tourisme permet donc de compléter les lacunes.

L'analyse du marché suisse est majoritairement effectuée à partir d'études de marché disponibles. Les entretiens qualitatifs avec des experts effectués dans le cadre du premier objectif complètent les données trouvées.

Afin de répondre au troisième objectif, à savoir l'analyse des besoins des cyclotouristes, une lecture approfondie de la littérature secondaire a été entreprise. De plus, des entretiens ont été réalisés auprès de professionnels du tourisme afin de connaître les tendances dans la région. Ces derniers sont résumés en annexe I. La deuxième partie de l'objectif permettant de dresser la liste des infrastructures existantes et manquantes pour développer le cyclotourisme a été atteinte à l'aide de plusieurs méthodes. Premièrement, une étude quantitative a été menée auprès d'hébergements de la région

afin de déterminer quelles infrastructures sont mises à disposition des cyclistes. Aussi, une analyse de brochures, de sites Internet ou encore d'articles parus dans la presse concernant les différents partenaires touristiques de la région a été effectuée.

Finalement, le dernier objectif a été atteint sur la base des conclusions tirées des parties précédentes. Une recherche de bonnes pratiques de destinations concurrentes suisses ou étrangères a également été effectuée à l'aide d'informations données au public et d'entretiens avec des experts dans le but de retenir lesquels pourraient être reproduites par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme.

1.4.2. Limites

Bien que la demande pour le cyclotourisme soit en hausse ces dernières années, la littérature secondaire à ce sujet reste très limitée. Peu de données, prenant en considération les besoins spécifiques des cyclotouristes et les distinguant de touristes ordinaires, sont disponibles. L'avis d'experts a, par conséquent, été nécessaire afin d'affiner ces points. Toutefois, au vu de la situation sanitaire liée à la pandémie du coronavirus, les entretiens n'ont malheureusement pas pu se faire comme prévu initialement. Seuls des appels téléphoniques ou échanges de mails ont pu être effectués. De plus, aucune visite de lieu n'a pu se faire puisque les différents hébergements, restaurants ou attractions touristiques étaient fermés au moment de la rédaction de la majorité de ce travail. Enfin, l'étude quantitative effectuée afin de dresser la liste des infrastructures existantes dans la région n'est pas complète puisque tous les hébergeurs n'ont pas répondu aux sollicitations de l'auteur de ce travail.

Une limite supplémentaire à mentionner correspond au manque de données disponibles concernant les cyclotouristes de la Broye. En effet, bien que les études de marché du cyclotourisme en Suisse soient disponibles et complètes, aucune statistique n'existe à l'échelle de la région. Par conséquent, ce chapitre est entièrement basé sur les entretiens qualitatifs effectués auprès d'experts.

2. Le cyclotourisme

2.1. De la Draisienne au vélo des temps modernes

L'histoire du cycle a commencé en 1818 avec l'invention du baron allemand Karl von Drais nommée *la Draisienne*. Ce véhicule, entièrement fabriqué en bois, était composé de deux roues de même taille reliées par une poutre. L'ancêtre de la bicyclette avançait grâce au conducteur qui se propulsait en avant à l'aide du mouvement de ses pieds sur le sol. Le baron von Drais a déposé un brevet à Paris où il qualifia son invention de vélocipède. Peu de temps après cette découverte, les Anglais ont remplacé le bois par du fer, toujours utilisé à l'heure actuelle, afin de rendre le vélocipède plus solide. Presque quarante ans plus tard, Pierre Michaux et son fils alors âgé de quatorze ans, deux mécaniciens de Paris, ont ajouté des pédales au vélocipède. A partir de ce moment, il n'était plus nécessaire de mettre les

pieds au sol afin de le faire avancer (De Saunier & Giffard, 2015¹). La bicyclette, telle que connue de nos jours, a vu le jour en 1880. Dix ans plus tard, l'engin est devenu accessible au grand public. Depuis, son succès ne cesse de croître (De Saunier & Giffard, 2015).

A ses débuts, durant le 19^{ème} siècle, la bicyclette était principalement utilisée comme moyen de locomotion. En effet, les voitures automobiles étaient, à l'époque, réservées à quelques privilégiés qui avaient les moyens de s'offrir de tels véhicules. Les bicyclettes ont perdu en popularité dès 1920 lorsque les véhicules motorisés sont devenus abordables par l'ensemble de la population (Lamont, 2014).

Bien que la bicyclette utilisée comme moyen de transport soit devenue moins attractive durant les dernières décennies, elle est aujourd'hui à nouveau de plus en plus pratiquée à des fins touristiques ou récréatives (Meng & Han, 2019). Plusieurs facteurs expliquent cette demande croissante en matière de cyclotourisme. Tout d'abord, il existe une volonté de pratiquer des vacances actives, qui découle d'une prise de conscience en matière de fitness et de santé. En effet, le défi physique est populaire auprès des voyageurs de nos jours. Des changements de comportement sont également à constater puisque le désir de privilégier les interactions sociales et de passer du temps dans la nature est de plus en plus présent (Lumsdon, 2000). De plus, le tourisme de masse des années 1960 à 1970, engendré par une forte demande pour des balnéaires, a été remplacé par des vacances plus variées et actives dès 1990. Finalement, les touristes des temps modernes ont le désir d'être stimulés, éduqués et inspirés. Le cyclotourisme répond de manière directe ou indirecte à ces désirs (Simonsen, Jørgensen & Robbins, 1998).

2.2. La croissance inégale du cyclotourisme en Europe

Il est difficile de déterminer la valeur du cyclotourisme en Europe à cause du manque de statistiques disponibles. En effet, les données touristiques d'Eurostat, un organisme chargé de l'information statistique à l'échelle européenne, n'incluent pas le tourisme à vélo. De même, peu d'études prennent en considération cette forme de tourisme dans leurs recherches nationales ou internationales. Toutefois, le nombre de séjours touristiques européens à vélo est estimé à 2,295 milliards par année et leur valeur à plus de 44 milliards d'euros. Bien que peu de statistiques précises n'existent, ces chiffres démontrent que le cyclotourisme est une forme de tourisme non négligeable en Europe (Parlement européen, 2012).

Similairement, il est impossible de discerner une tendance concernant la croissance du marché du cyclotourisme à l'échelle européenne. Le résultat d'une enquête menée par le Parlement européen (2012) démontre une stabilité du tourisme à vélo dans la majorité des pays en Europe. Néanmoins,

¹ Le livre a été consulté sur Internet et les numéros de pages ne sont pas accessibles.

l'auteur de l'étude admet que la demande est jugée inégale puisque dans certains pays, comme en France ou en Autriche, ce secteur important est en pleine croissance. En revanche, le marché du cyclotourisme est considéré comme mature dans d'autres pays tels que les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark ou la Suisse.

Lugon, Gaillet, Hébert & Humbert-Droz (2016) partagent ce point de vue et suggèrent que la forte demande pour le tourisme à vélo en France est due à la notoriété du pays. En effet, gravir un des cols du fameux Tour de France, une course par étape mondialement connue et qui sillonne le pays, est un rêve pour de nombreux cyclistes sportifs. Il peut être affirmé que le Royaume-Uni et l'Allemagne sont les principaux pays émetteurs du secteur du cyclotourisme en Europe et que la France, l'Autriche, la Suisse et le Danemark sont les principales destinations. La forte attractivité de ces pays est expliquée par le fait qu'ils disposent d'excellents réseaux cyclables puisque la pratique quotidienne du vélo y est importante (Parlement européen, 2012).

2.3. Définition du cyclotourisme : une approche complexe

Avant de pouvoir définir la notion de cyclotourisme, il convient de commencer par définir ce que signifie le terme « tourisme ». L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) propose la définition suivante :

« le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs 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 ». (Tourisme, 2020, p.1).

Cette définition comprend plusieurs critères. Tout d'abord, le tourisme doit être entrepris dans un endroit autre que l'environnement habituel du voyageur. Toute activité effectuée au domicile n'est, par conséquent, pas considérée comme du tourisme. Au niveau temporel, le séjour ne peut dépasser une année. Finalement, le motif du voyage peut être divers puisqu'il peut être entrepris à des fins de loisirs, pour les affaires ou pour d'autres motifs.

Bien qu'il soit plus difficile de fournir une définition du cyclotourisme, Meng & Han (2019) considèrent que la plupart des académiciens affirment que le cyclotourisme possède les six caractéristiques suivantes : « (a) l'expérience touristique se déroule en dehors du domicile ; (b) le séjour dure un ou plusieurs jours ; (c) la nature de l'activité cycliste n'est pas compétitive; (d) le cyclisme est le but premier du voyage ; (e) le voyageur participe activement au cyclisme ; (f) le cyclotourisme doit être une activité de loisir » (ma traduction) (Meng & Han, 2019, p. 319). La définition du tourisme de l'OMT reprend les deux premiers critères puisque l'expérience touristique doit se dérouler en dehors de l'environnement habituel. Toutefois, la notion

de séjour implique un hébergement et dure, par conséquent, plus d'une journée, ce qui n'est pas forcément le cas avec la définition du cyclotourisme (Tourisme, 2020).

La définition du cyclotourisme de Meng & Han (2019) sera utilisée dans le cadre de ce travail de Bachelor puisqu'elle correspond à la forme de cyclotourisme qui souhaite être développée dans la région, selon les premières discussions avec Madame Myriam Dégallier, mandante de ce travail. Afin de mieux comprendre la définition, une analyse est effectuée dans les sous-chapitres suivants.

2.3.1. L'expérience touristique se déroule en dehors du domicile

Comme le titre l'indique, une expérience cyclotouristique ne peut se dérouler au lieu de résidence du participant. Lamont (2009) critique ce point puisqu'il ne précise pas la distance du domicile. C'est pourquoi il définit le cyclotourisme comme suit :

« Voyage d'une distance minimale de 40 kilomètres à partir du domicile d'une personne et comprenant une nuitée (pour les voyages avec une nuitée), ou voyages aller-retour d'une distance minimale de 50 kilomètres et une période minimale de quatre heures loin du domicile (pour les voyages d'un jour) ... » (ma traduction) (Lamont, 2009, p.20).

Bien que la réflexion de l'auteur soit judicieuse, la notion de kilomètres ne sera pas prise en compte dans ce travail car le nombre d'études prenant en considération cette caractéristique est trop faible. Toutefois, puisque l'expérience touristique doit se dérouler en dehors de la zone de domicile, il est implicite que les déplacements quotidiens pour se rendre à son lieu de travail, à l'école ou pour effectuer des achats n'entrent pas dans la définition.

2.3.2. Le séjour dure un ou plusieurs jours

Concernant ce deuxième point, il est nécessaire de séparer les cyclotouristes, qui dorment au moins une nuit en dehors de leur domicile, des excursionnistes, qui partent et reviennent à leur domicile le même jour, puisque chacun possède des besoins différents. Diviser ces deux segments permet à une destination de concentrer ses efforts sur le type de clientèle qui est le plus rentable. En effet, il est prouvé que les cyclotouristes génèrent un profit financier plus conséquent que les excursionnistes. Il est de ce fait recommandé de trouver des solutions afin d'encourager les excursionnistes à dormir au moins une nuit dans une destination différente que leur lieu de domicile (Lamont, 2009).

2.3.3. La nature de l'activité cycliste n'est pas compétitive

Par définition, cette caractéristique exclue les touristes qui participent à des courses sportives. Selon l'étude commandée par le Parlement européen (2012), les voyageurs qui prennent part à des événements cyclistes ou à des randonnées avec un vélo tout terrain (VTT) de manière occasionnelle sont considérés comme cyclotouristes. Toutefois, la pratique sportive, comme par exemple les courses de cyclistes ou les compétitions de VTT ne sont font pas partie de cette catégorie de touristes.

A titre d'exemple, les cyclistes professionnels prenant part au fameux Tour de France ne sont pas considérés comme des cyclotouristes. En revanche, les cyclistes amateurs, qui participent à l'Etape du Tour, un des plus grands rassemblements de cyclistes annuels permettant de vivre une étape du mythique Tour de France, sont compris dans la catégorie des cyclotouristes (Parlement européen, 2012).

2.3.4. Le cyclisme est le but premier du voyage

Lamont (2009) souligne que, selon une étude menée en Nouvelle-Zélande, les cyclotouristes itinérants passent 74.5 % de leur temps sur leur bicyclette. Il peut donc être conclu que l'activité cycliste fait partie intégrante du voyage puisque ces touristes passent plus de temps en transit qu'à la destination finale. Selon le Parlement européen (2012), le voyage peut parfois même être la destination. Par conséquent, un touriste qui décide de louer un vélo afin de se rendre à la plage voisine n'est pas considéré comme un cyclotouriste puisque son but premier n'est pas de se déplacer à vélo mais de rejoindre la plage.

2.3.5. Le voyageur participe activement au cyclisme

Cette caractéristique précise que les spectateurs des événements sportifs tel que le Tour de France, ne sont pas considérés comme des cyclotouristes. Certains auteurs incluent cette catégorie de personne dans leur définition puisqu'il est fortement probable qu'ils génèrent un revenu financier pour la destination. La définition de Lamont (2009, p.20) est la suivante : « ... les voyages dont le cyclisme, impliquant une participation active ou une observation passive, pour des vacances, loisirs, divertissements et/ou de la compétition est le but principal... » (ma traduction). L'observation passive se réfère aux spectateurs d'une course sportive.

Bien qu'ils génèrent des revenus financiers parfois importants, seuls les voyageurs qui participent activement seront pris en compte dans ce travail puisque leurs besoins diffèrent fortement des spectateurs. De plus, la région touristique étudiée n'accueille pas de grands événements sportifs pouvant attirer des spectateurs en masse.

2.3.6. Le cyclotourisme doit être une activité de loisir

En d'autres termes, le cyclotourisme ne doit pas être lié à une activité quotidienne, professionnelle ou sportive de haut niveau. Meng & Han (2019) précisent que le cyclotourisme peut être organisé de manière indépendante ou faire partie d'un tour commercial et peut inclure des services de transports et des hébergements. Des voyages organisés par des tour-opérateurs spécialisés dans le tourisme à vélo, tel qu'Eurotrek, principal tour-opérateur proposant des voyages à vélo en Suisse, sont donc inclus dans la définition de cyclotourisme.

2.4. Les aspects économiques, sociaux et environnementaux du cyclotourisme

Afin de pouvoir déterminer les avantages et inconvénients du cyclotourisme, une analyse de ses aspects économiques, sociaux et environnementaux est effectuée dans les sous-chapitres suivants.

2.4.1. Une source de revenu importante pour les régions rurales

De nombreuses destinations s'intéressent au cyclotourisme en raison de l'impact économique important qu'engendre cette forme de tourisme. Les dépenses, relativement élevées en général, varient en fonction des types de cyclotouristes. En effet, la pratique itinérante du vélo est susceptible de générer des retombées économiques plus importantes puisque le voyageur aura très probablement recours à des hébergements et des services de restauration. Bien que cette catégorie de cyclistes ne constitue qu'une minorité de clients par rapport à l'ensemble des amoureux du vélo, de nombreux pays tels que la France, l'Allemagne, l'Italie ou la Grande-Bretagne concentrent leurs efforts afin d'attirer cette clientèle en raison du niveau élevé de leurs dépenses (Lugon, Gaillet, Hébert & Humbert-Droz, 2016).

Weed et al. (2014) prétendent qu'il est essentiel de diviser les cyclotouristes en différentes catégories, en fonction du but premier de leur voyage, afin d'analyser les dépenses financières de chaque type de client. Il est plus simple d'analyser les dépenses des cyclotouristes dont le but principal est le cyclisme puisque l'ensemble du montant dépensé peut être attribué au cyclisme. En revanche, les touristes, pour qui le cyclisme représente une activité annexe, nécessitent une attention plus rigoureuse puisque seules les dépenses additionnelles liées au cyclisme peuvent être prises en considération.

Il est également possible de séparer les cyclistes en fonction de leur comportement. Toutefois, peu d'études existent actuellement à ce sujet, ce qui est regrettable puisque les besoins de ces différents groupes diffèrent et, par conséquent, leurs dépenses également (Weed et al., 2014). Cette distinction ne sera donc pas prise en considération. L'étude utilisée pour l'analyse du cyclotourisme dans le cadre de ce travail, réalisée par la fondation SuisseMobile, sépare les cyclistes itinérants des excursionnistes. Ces derniers sont séparés en deux : les excursionnistes qui voyagent durant une demi-journée ou un jour complet (SuisseMobile, 2015b).

Le tableau 1 illustre les dépenses moyennes en Suisse par catégorie de voyageur. Sans grande surprise, les cyclistes itinérants ont des dépenses plus élevées que les excursionnistes puisqu'ils sont plus susceptibles d'avoir recours à un hébergement. Le ravitaillement et le logement enregistrent les dépenses les plus importantes. Les dépenses journalières liées à la restauration varient de manière significative entre les excursionnistes et les cyclotouristes puisqu'un cycliste qui voyage durant plusieurs jours dépense en moyenne le double (SuisseMobile, 2015b).

En outre, il est intéressant de constater que, selon une étude de Weed & al. (2014), les dépenses des excursionnistes augmentent avec la distance parcourue. Une possible explication pourrait être liée au fait que plus un voyageur parcourt de kilomètres, plus il est susceptible d'effectuer une pause pour se désaltérer et se rassasier dans un restaurant ou un café. Il est également démontré que, les grands groupes de voyageurs ont tendance à effectuer plus de pauses dans le but de favoriser les échanges sociaux (Weed & al., 2014). SuisseMobile confirme cette tendance puisqu'en moyenne, la somme de CHF 30.- est dépensée par personne lors d'une excursion d'une demi-journée. Ce montant est plus que doublé (CHF 67.-) lors d'une excursion journalière. (SuisseMobile, 2015b).

Tableau 1: Dépenses moyennes par personne et par jour selon le type de voyage en 2013 (en CHF)

	La Suisse à vélo		
	Un demi-jour	Un jour	Plusieurs jours
Déplacement aller-retour	10.-	20.-	50.-
Transports publics en route	1.-	5.-	8.-
Ravitaillement	15.-	30.-	62.-
Nuitées	3.-*	9.-*	80.-
Autre	1.-	3.-	10.-
Total par jour et personne	30.-	67.-	210.-

* Ces dépenses déclarées par les excursionnistes concernent des voyages dont le départ ou l'arrivée ne s'est pas effectué au domicile de la personne et qu'une nuitée a été nécessaire.

Source : SuisseMobile (2015b, p. 72). Tableau adapté par l'auteur.

Ces retombées économiques sont particulièrement bénéfiques pour les destinations éloignées des grands circuits touristiques qui n'arrivent pas à attirer assez de visiteurs comme en témoigne l'itinéraire C2C (*Sea to sea*) au Royaume-Uni. Cette route, parcourue annuellement par plus de 100'000 cyclotouristes, relie, comme son nom l'indique, deux mers : la mer du Nord et la mer d'Irlande. Les commerçants et hébergeurs situés dans des zones rurales le long de celle-ci affirment que leur activité s'est améliorée de manière significative grâce à la création de la route (Parlement européen, 2012). En plus de cela, le cyclotourisme facilite la construction de nouvelles infrastructures comme des hébergements, des magasins de location ou de réparation de vélos ou encore des restaurants. Par conséquent, de nouvelles entreprises peuvent s'établir dans la région et ainsi créer des opportunités d'emplois supplémentaires (Meng & Han, 2019).

2.4.2. L'équité sociale améliorée grâce au cyclotourisme

Premièrement, grâce au cyclotourisme, des touristes qui n'auraient pas la possibilité de partir en vacances pour diverses raisons telles que la peur de voyager en avion, le désir d'éviter les véhicules motorisés par conviction écologique ou encore par manque de moyens financiers peuvent

entreprendre des voyages. En effet, les déplacements à bicyclette, hormis les frais d'achat et d'entretien, n'engendrent aucun frais (Parlement européen, 2012). Ce dernier point améliore donc l'équité sociale puisqu'il permet à la majorité de la population de se déplacer à des fins touristiques et d'exercer une activité de loisirs.

Il est également prouvé que les personnes qui utilisent régulièrement le vélo pour se déplacer ont généralement des modes de vie plus sains. Ces individus sont donc moins exposés au risque d'attraper des maladies liées au style de vie comme par exemple l'obésité, le diabète ou encore des troubles de la santé mentale (Lamont, 2014).

De surcroît, un voyage à vélo ne peut se faire rapidement et permet aux voyageurs de découvrir les différentes destinations en profondeur. Les cyclotouristes ont ainsi l'opportunité d'interagir plus facilement avec la population locale que lors de voyages à bord de véhicules motorisés. Cette proximité avec les habitants est de plus en plus recherchée par les touristes (Meng & Han, 2019). Selon des études menées en Espagne et en Irlande, la population qui habite près des grandes routes cyclables est particulièrement engagée et fière de partager son histoire, sa culture, ses traditions et son patrimoine local avec les cyclotouristes. Ces véloroutes améliorent également la qualité de vie des habitants puisqu'elles créent de nouveaux espaces de loisirs (Parlement européen, 2012).

2.4.3. Une forme de tourisme durable

Le combat contre les effets du réchauffement climatique représente un défi majeur de l'industrie du tourisme. Dans le but de rendre le tourisme européen plus durable, il est essentiel de promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement et de développer des produits à faible intensité de carbone (Parlement européen, 2012). Il va sans dire que la bicyclette est un mode de locomotion qui n'émet aucune émission de CO₂. Il convient également de noter qu'en plus de ne pas nuire à l'environnement, le vélo n'engendre aucune pollution sonore (Neun & Haubold, 2016). Lamont (2014), ajoute que le cyclotourisme permet de surmonter un défi actuel supplémentaire, celui de la diminution des réserves de combustibles fossiles.

Au vu des bénéfices susmentionnés, il serait tentant de conclure que le cyclotourisme présente uniquement des aspects environnementaux positifs. Toutefois, le Parlement européen (2012), démontre que le cyclotourisme a quatre types d'impacts directs sur les écosystèmes et l'environnement. Tout d'abord, les cyclotouristes qui sillonnent les sentiers cyclables peuvent perturber la faune et causer des dégâts à la végétation. De plus, une fréquentation excessive peut engendrer une congestion et accélérer l'érosion des sols. Il convient de mentionner que des impacts indirects, essentiellement liés au transport vers les routes cyclables, hébergements et prestataires de services tels que des cafés, boutiques ou restaurants s'ajoutent à la liste. En effet, en Suisse, 15% des

touristes et excursionnistes à vélo ont utilisé un véhicule privé motorisé pour se rendre au lieu de départ de leur tour (SuisseMobile, 2015a). Le Parlement européen (2012) ajoute qu'en utilisant ces transports et en faisant appel à des hébergeurs et restaurateurs, les voyageurs contribuent à l'émission de gaz à effet de serre et à la pollution des eaux. Finalement, le paysage est également touché puisqu'il est modifié afin de construire des hébergements, parcs de stationnement ou autres services utilisés par le cyclotouriste.

En conclusion, bien que la durabilité du cyclotourisme puisse être questionnée dans l'absolu, il bénéficie d'un avantage certain en termes de durabilité par rapport aux autres formes de tourisme (Commission du Tourisme d'Australie Méridionale, 2006). Le cyclotouriste passe la grande majorité de son temps sur son vélo et ne génère donc que peu d'émissions de carbone. Bien qu'il soit fort probable que le touriste visite un musée, mange au restaurant ou prenne part à d'autres activités de loisirs, elles sont généralement peu émissives. Cette forme de tourisme a, par conséquent, un grand potentiel en Europe afin de développer le tourisme lent² (Parlement européen, 2012). Le Parlement européen (2012) rappelle que la plupart des véloroutes sont aménagées à partir de routes existantes. En outre, bien que la faune puisse être perturbée par les cyclistes, la création de nouveaux itinéraires n'a pas d'impact majeur sur l'environnement.

Néanmoins, la Commission du Tourisme d'Australie Méridionale (2006) met en garde contre une surexploitation des voies cyclables qui pourrait avoir un impact négatif sur l'environnement. En effet, l'importance des effets néfastes dépend de la taille du marché. L'augmentation des voyages commerciaux proposés par les tours opérateurs, offrant des voyages tout inclus avec hôtels, activités et transports pourrait nuire à l'environnement. Les cyclotouristes qui organisent leurs propres vacances logent plus facilement dans des campings et génèrent donc moins d'émissions de carbone que les voyages commerciaux.

2.5. Les multiples formes de cyclotourisme existantes

Les trois principaux usages du vélo sont les suivants : utilitaire, récréatif ou sportif. Le vélo utilitaire, principalement utilisé pour se déplacer de son domicile au travail, aller à l'école ou faire des achats, est en plein essor depuis quelques années partout en Europe. Cet usage du vélo est très populaire auprès des jeunes citadins qui pourraient devenir les touristes à vélo dans le futur. La motivation première du cycliste sportif est de constamment dépasser ses limites afin de s'améliorer de jour en jour. Dans ce but, il utilise du matériel de qualité que ce soit pour son vélo de course ou son VTT. En

² Définition du Parlement européen (2012, p.7) du tourisme lent : « ... terme qui fait référence à l'utilisation de modes de transport durables, comme le train ou l'autocar, pour se rendre à une destination où le visiteur est encouragé à prendre davantage de temps pour découvrir la cuisine, la culture et le patrimoine local, de préférence, à pied, en vélo ou en transport public ... Cette forme de tourisme permet de vivre une expérience plus riche et a un impact environnemental plus faible. »

revanche, le cycliste amateur, moins sportif, préfère le vélo de loisirs. En effet, il est principalement motivé par le plaisir et le bien-être que lui procurent cette activité récréative. Pour ceci, il enfourche son vélo de montagne ou de route et part en randonnée seul ou en groupe (Lugon, Gaillet, Hébert & Humbert-Droz, 2016).

Le but de ce travail est d'analyser les cyclistes récréatifs puisque les routes de la région ne sont pas appropriées pour les sportifs de haut niveau. En effet, bien que la région offre de nombreux itinéraires avec des paysages à couper le souffle, le dénivelé est plutôt faible. Le vélo utilitaire ne sera pas pris en considération puisqu'il ne correspond pas à la définition du cyclotourisme utilisée dans le présent travail (voir chapitre 2.3).

Il est important de mentionner que ce travail de Bachelor n'analyse pas un type d'équipement en particulier mais se concentre sur la pratique du cyclisme en général. Par conséquent, les routes spécifiques pour les VTT ne sont pas prises en considération puisque la région étudiée ne bénéficie pas de dénivelés assez conséquents pour intéresser les adeptes de ce sport. En effet, 81 % des vététistes interrogés dans le cadre d'une enquête sur l'utilisation des itinéraires SuisseMobile en 2013 affirment que les montées et descentes constituent un critère très important dans le choix de leur destination de vacances (SuisseMobile, 2015a).

Le cyclotourisme peut être divisé en plusieurs catégories. Les principales formes de tourisme à vélo analysées dans le cadre de ce travail de Bachelor sont définies dans le tableau 2. Elles correspondent toutes à la définition du cyclotourisme citée au chapitre 2.3, excepté la catégorie « vélo en vacances ». Cette dernière est tout de même analysée puisqu'elle est constituée de cyclistes occasionnels qui peuvent être une clientèle attractive pour la Broye au vu de l'importance marquée de leurs dépenses (Weed et al., 2014). Aussi, le vélo pourrait être une alternative aux véhicules motorisés pour ces clients qui souhaitent visiter les différents lieux d'intérêts de la Broye.

Il est important de mentionner que des segments supplémentaires existent mais ne seront pas analysés dans le présent travail. La catégorie « cycliste événements », n'est pas complète telle que présentée, puisque, selon la Commission du Tourisme d'Australie Méridionale (2006), elle devrait également inclure les spectateurs de grands événements sportifs tels que le Tour France. Pour ce travail, le public de tels événements n'est pas pris en considération car il ne répond pas aux critères de la définition utilisée au chapitre 2.3.

Tableau 2: Résumé des différentes formes de cyclotourisme existantes

Cycliste excursionniste (a)	Cycliste qui effectue une randonnée d'une journée ou une partie de celle-ci. Pourrait également désigner un cycliste sportif à l'entraînement, bien que ce type de cycliste ne soit pas analysé dans ce travail. Le principal lieu de départ de ces excursions est le domicile du participant.
Cycliste itinérant (a/b)	Touriste qui voyage à vélo en suivant un itinéraire programmé ou non. Cycliste récréatif uniquement. Séjourne au minimum une nuit en dehors du domicile principal (b). Cette catégorie peut être divisée en différentes sous-catégories : <ul style="list-style-type: none"> • Cyclotouriste avec un voyage organisé par un tiers (b) : ces tours planifiés à l'avance comprennent généralement les transports pour se rendre et revenir d'un tour, les hébergements, les activités et parfois même le transport des bagages. • Cyclotouriste avec un voyage organisé par un tiers et accompagné par un guide (a) : encadrement tout au long du séjour. • Cyclotouriste qui voyage par ses propres moyens (b) : itinéraire planifié par le cyclotouriste. Réservation des prestations faite par ses propres moyens.
« Centred holidays » (b)	Excursions quotidiennes à vélo depuis une base (par exemple un hébergement de vacances). Le but premier du voyage reste le cyclisme mais les voyageurs reviennent chaque soir au même endroit.
Cycliste événements (b)	Cycliste amateur prenant part à des événements cyclistes dédiés au grand public tels que le SlowUp organisé par SuisseMobile, par exemple.
Vélo en vacances (c)	Vacances comprenant du cyclisme mais pas comme but unique du voyage puisque d'autres activités de loisirs en font également partie. Activités généralement entreprises à partir d'une base (ex. un hébergement). Cyclisme dure une partie de la journée ou la journée complète.

Source : Tableau de l'auteur provenant de multiples sources

a. Lugon, Gaillet, Hébert & Humbert-Droz (2016)

b. Commission du Tourisme d'Australie Méridionale (2006)

c. Parlement européen (2012)

2.6. L'hétérogénéité des profils des cyclotouristes

Le profil des cyclistes varie en fonction de la forme de cyclotourisme choisie. Il est difficile d'établir un profil type pour chaque forme de cyclotourisme cité au précédent chapitre à cause du manque de littérature disponible. Le tableau 3 reprend les formes mentionnées précédemment et résume leurs caractéristiques sur la base du peu de littérature disponible ainsi que des interviews avec des experts.

Tableau 3: Profils types par forme de cyclotourisme

Cycliste excursionniste	<ul style="list-style-type: none"> - Familles et groupes d'adultes (b) - Jeunes vététistes (b) - Cyclistes inexpérimentés ou expérimentés (b) - Forme très populaire auprès des personnes âgées entre 60 et 74 ans (c)
Cycliste itinérant	Cyclotouriste avec un voyage organisé par un tiers. <ul style="list-style-type: none"> - Touristes étrangers (b) - Cyclistes inexpérimentés (b) - Couples, voyageurs individuels et familles (b) - Cyclistes amateurs suisses, dans la cinquantaine, voyageant à deux (d)
	Cyclotouriste avec un voyage organisé par un tiers accompagné par un guide : <ul style="list-style-type: none"> - Généralement séjour haut de gamme avec hôtels 4 ou 5 étoiles (a) - Prisés par les touristes étrangers, principalement Américains, Canadiens et Anglais (a) - Populaire auprès des séniors (plus de 64 ans), les baby-boomers (51 à 64 ans) et la génération X (34 à 50 ans) (a) - Budget conséquent (a) - Cyclistes inexpérimentés (b)
	Cyclotouriste qui voyage par ses propres moyens : <ul style="list-style-type: none"> - Cycliste plus expérimenté avec bonnes connaissances du sport (b) - Majoritairement entre 45 et 59 ans (c) - Couples et groupes d'adultes (b) - Flexible et indépendant (a)
« Centred holidays »	<ul style="list-style-type: none"> - Jeunes (b) - Très populaire auprès des vététistes (b)
Cycliste événements	<ul style="list-style-type: none"> - Généralement membres de club cyclistes pour les événements sportifs (b)
Vélo en vacances	<ul style="list-style-type: none"> - Cyclistes expérimentés et inexpérimentés (b) - Familles et groupes de jeunes (b) - Quelques groupes d'adultes (b)

Source : Tableau de l'auteur provenant de multiples sources

- Lugon, Gaillet, Hébert & Humbert-Droz (2016)
- Commission du Tourisme d'Australie Méridionale (2006)
- SuisseMobile (2015b)
- G. Lämmerer, gérant d'Eurotrek, communication personnelle, 27 avril 2020

2.7. Plusieurs formes de cyclotourisme adéquates pour la Broye

Après discussion avec la responsable d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme et un responsable d'établissement à Estavayer, il apparaît que différentes formes de tourisme peuvent être envisagées dans la région. Tout d'abord, la région accueille déjà des cyclotouristes se déplaçant sur l'itinéraire du Mittelland, qui constitue la route nationale du réseau « la Suisse à vélo » la plus fréquentée (SuisseMobile, 2015b). Eurotrek, le principal tour-opérateur proposant des voyages à vélo en Suisse, propose plusieurs itinéraires dans la Broye. Ces derniers utilisent généralement les routes de SuisseMobile. Un touriste qui souhaite réserver un voyage à vélo auprès du tour-opérateur pour visiter la Broye peut choisir entre la Route du Mittelland et la Route du Cœur. Néanmoins, aucun de ces itinéraires ne propose une nuitée à Estavayer. La route du Mittelland suggère un hébergement à Morat et Yvonand ou Yverdon et la route du Cœur à Romont (Eurotrek, 2020). Les cyclistes itinérants qui organisent leur voyage par leurs propres moyens ou à l'aide d'un tiers peuvent donc être une potentielle cible pour la région.

Néanmoins, les cyclistes itinérants qui réservent un guide pour l'intégralité de leur séjour ne seront pas pris en considération puisque la clientèle provient essentiellement de l'étranger et plus particulièrement des Etats-Unis, du Canada ou de l'Angleterre. Aussi, ce type de clients privilégie des hébergements hauts de gamme avec des hôtels 4 ou 5 étoiles qui n'existent pas dans la Broye (Lugon, Gaillet, Hébert & Humbert-Droz, 2016)

Au premier abord, les excursionnistes peuvent également trouver leur bonheur à Estavayer-le-Lac puisque de nombreux itinéraires cyclables sont proposés dans la Broye. La réserve naturelle de la Grande Cariçaie invite les cyclistes à la découverte de la faune et de la flore. En outre, les nombreuses collines qui entourent la région offrent des reliefs plaisants aux cyclistes amateurs. Cette forme de cyclotourisme est populaire auprès des jeunes retraités. Les entrevues menées avec l'Hôtel du Port à Estavayer, le magasin de vélos PRO Cycles à Payerne et l'Office du tourisme d'Estavayer/Payerne ont révélé que les jeunes retraités font partie des cyclotouristes qui visitent la région et constituent une clientèle cible (T. Fasel, Responsable de l'Hôtel du Port, communication personnelle, 7 mai 2020 ; C. Schaller, gérant du magasin de vélos PRO Cycles, communication personnelle, 29 avril 2020 ; M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

La forme « Centred holidays » pourrait également être développée dans la Broye puisqu'il existe passablement d'itinéraires cyclables permettant aux cyclotouristes de rester plusieurs jours dans la région sans refaire les mêmes routes. Toutefois, ce type de cyclotourisme est particulièrement populaire auprès des vétéristes pour qui la région n'est pas adaptée, à cause de son faible relief (Commission du Tourisme d'Australie Méridionale, 2006).

Les cyclistes en quête d'événements ne seront pas pris en considération dans le présent travail car la Broye ne possède qu'un seul événement, l'ELSA Bike Trophy, qui vise un public sportif. Aucun événement destiné aux cyclistes amateurs n'est organisé dans la région.

Finalement, la catégorie « vélo en vacances » est adéquate pour la destination puisqu'elle cible des familles et des groupes d'adultes expérimentés ou inexpérimentés qui souhaitent effectuer d'autres activités de loisirs à côté du cyclisme. Les nombreuses attractions touristiques de la Broye peuvent donc ravir ce type de clientèle. La famille constituant l'un des publics cible de la stratégie économique régionale 2017-2022, il est judicieux de prendre cette catégorie en considération (COREB, 2017).

En résumé, les formes de cyclotourisme retenue à ce stade du travail sont : les excursionnistes, les cyclistes itinérants qui réservent leurs vacances par leurs propres moyens ou avec l'intermédiaire d'un tiers, « centred holidays » et le vélo en vacances.

3. Le cyclotourisme en Suisse

3.1. L'attractivité grandissante du cyclotourisme en Suisse

En 1993, quelques accros de la petite reine résidant à Olten, dans le canton de Soleure, ont décidé de développer, en collaboration avec la Fédération suisse du tourisme (FST), un ensemble d'itinéraires cyclables suisses. C'est ainsi que la fondation « La Suisse à vélo (SVS) », composée de multiples organisations actives dans le domaine du tourisme, du sport et des transports, a été créée (SuisseMobile, 2020c).

La planification et la réalisation des routes cyclables a débuté en 1995. Tout d'abord, neuf itinéraires nationaux représentant plus de 3'000 kilomètres de sentiers cyclables ont été balisés uniformément dans le pays et inaugurés en 1998 (SuisseMobile, 2020c). Ces itinéraires ont rencontré un franc succès dès le début puisque le nombre de cyclistes parcourant ces routes est passé de 3,3 millions en 1999 à 5 millions en 2007 (Parlement européen, 2012). En 2018, ce sont quelque 16 millions de vélos qui ont été enregistrés grâce aux stations de comptage de la fondation (SuisseMobile, 2018a). En termes de distance, les cyclistes parcourent quelque 150 millions de kilomètres chaque année, ce qui équivaut à la distance qui sépare la Terre du Soleil (SuisseMobile, 2020c).

En 1998, la SVS a étendu ses objectifs dans le but de développer des produits touristiques durables supplémentaires, combinés avec les transports publics, afin de promouvoir d'autres formes de mobilité douce. Une année plus tard, la Fédération suisse du tourisme pédestre a coopéré avec la SVS afin de développer un projet commun. Diverses discussions ont conduit à l'idée de la création de SuisseMobile qui aurait pour but de développer un réseau de routes destiné à la mobilité douce pour les loisirs et le tourisme en Suisse (Suisse Mobile, 2020c).

SuisseMobile, qui remplace la fondation « La Suisse à vélo », a vu le jour en 2008 à la suite d'une coopération avec la Fédération suisse du tourisme pédestre, renommée Suisse rando, et une collaboration réussie avec les différents partenaires. De nombreux organismes, tels que des offices fédéraux, les 26 cantons suisses, les communes, la Principauté du Liechtenstein, ainsi que de multiples organisations actifs dans les domaines des sports, des transports et du tourisme œuvrent ensemble pour la réussite de SuisseMobile. La fondation est surveillée par la Confédération et est d'utilité publique (SuisseMobile, 2020c). Dès lors, la fondation est subdivisée en plusieurs parties, chacune dédiée à une forme de mobilité douce : la Suisse à vélo, la Suisse à VTT, la Suisse à pied, la Suisse en rollers et même, la Suisse en canoë (Parlement Européen, 2012).

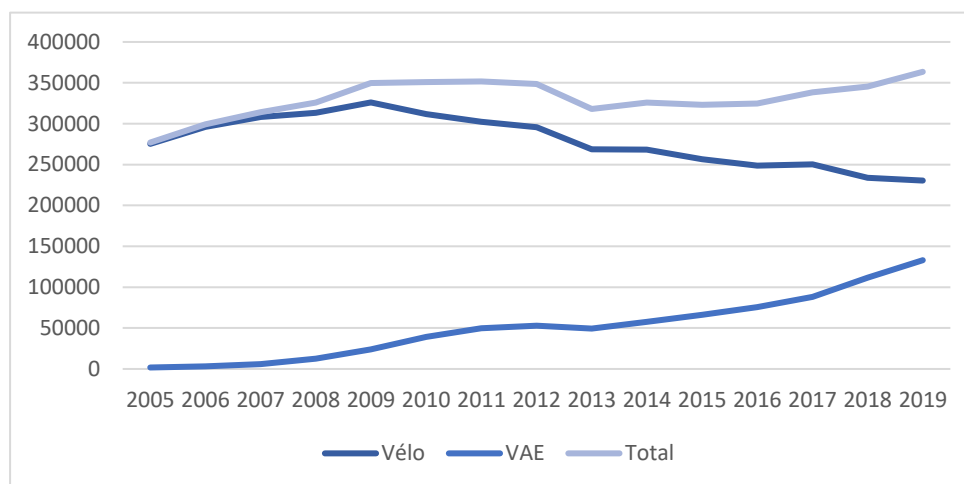
Afin de promouvoir activement la mobilité douce dans le pays, la fondation organise, depuis l'an 2000, des journées découvertes sans voiture nommées SlowUp. Le premier événement a été organisé autour du lac de Morat. Depuis, ces journées se déroulent dans toute la Suisse et attirent toujours plus de participants (Suisse Mobile, 2020c).

Actuellement, la Suisse à vélo est composée de 9 itinéraires nationaux, 54 régionaux et 49 itinéraires locaux qui ont été développés en étroite collaboration avec les cantons, les communes et les organisations touristiques afin de garantir un développement durable. Au total, SuisseMobile offre plus de 11'000 kilomètres de pistes cyclables à travers tout le pays (SuisseMobile, 2019b). De nombreux partenaires tels que des transports en commun, des hébergements et des véhicules de location sont associés aux services SuisseMobile. De plus, un service de transport de bagages peut être réservé pour tous les itinéraires nationaux et certains itinéraires régionaux (SuisseMobile, s.d.).

La bicyclette est un moyen de locomotion toujours plus prisé par la population suisse. En effet, le nombre de vélos vendus entre 2005 et 2019 a passablement augmenté ces dernières années. En 2019, le marché global du vélo a augmenté de 5,2% par rapport à 2018 pour atteindre 363'497 unités vendues. De plus, les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) n'ont cessé d'augmenter. En 2018, 133'033 bicyclettes électriques ont été vendues, ce qui représente une hausse de 19,1% par rapport à l'année précédente (Vélosuisse, 2020a). Selon Atout France (2013), la demande pour les VAE n'est pas seulement importante en Suisse, mais également dans les marchés matures du Nord de l'Europe. Il est, de ce fait, primordial de proposer des séjours avec ce nouveau type de bicyclettes aux touristes allemands, belges, néerlandais, britanniques ou suisses. Günther Lämmerer, gérant d'Eurotrek, confirme cette tendance puisqu'il affirme qu'actuellement, globalement, environ 50% de leur clientèle effectue leur voyage avec ce type de bicyclette. Le nombre de cyclotouristes qui utilise un vélo à assistance électrique dépend néanmoins de la difficulté des parcours proposés (G. Lämmerer, CP, 27 avril 2020). Enfin, la directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme constate également que le

nombre de cyclotouristes qui passent par l'Office du tourisme et qui se déplacent avec un VAE ne cesse d'augmenter (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

Figure 3: Evolution du nombre de vélos vendus entre 2005 et 2019 en Suisse



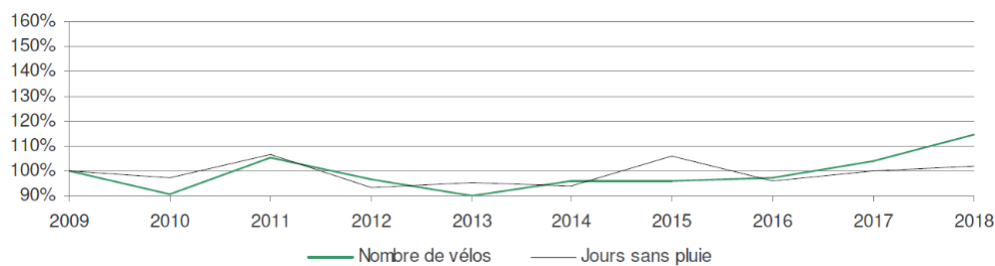
Source : Vélosuisse (2020b). Figure réalisée par l'auteur.

Il est impossible de connaître le nombre de vélos en circulation car aucune obligation de déclaration n'existe pour ce bien. Il est toutefois estimé que 65% des ménages disposent d'au moins un vélo. De plus, selon les experts, le nombre de VAE dépassera le nombre de bicyclettes conventionnelles dans quelques années (Pro Velo, 2017).

Par ailleurs, SuisseMobile a installé des capteurs le long de ses itinéraires afin de pouvoir établir des statistiques précises sur le nombre de cyclistes qui les fréquentent. Les différents types de vélos ne peuvent pas être reconnus à l'aide de radars. Néanmoins, dans les rapports écrits effectués annuellement, une distinction est faite entre les cyclistes des milieux urbains et ruraux. En effet, la majorité des cyclistes en ville effectuent des déplacements quotidiens tandis qu'ils privilégient la campagne pour des activités de loisirs. Le présent travail analyse les déplacements à but récréatif et touristique. Par conséquent, seule l'évolution du vélo en milieu rural est analysée (SuisseMobile, 2018b).

Il est important de mentionner que les conditions météorologiques expliquent fortement les variations du nombre de vélo d'une année à l'autre, c'est pourquoi les jours de pluie apparaissent également dans la figure ci-dessous (SuisseMobile, 2018a). Selon le Parlement européen (2012), la forte baisse de fréquentation de 2010 est liée à une longue période enneigée et aux nombreux jours de précipitations au début de l'été. En effet, le nombre de cyclotouristes a alors diminué de 9% par rapport à l'année précédente. Ce chiffre s'élève même à 12.5% pour les excursionnistes. De manière générale, la figure 4 démontre que le nombre de vélos en milieu rural ne cesse d'augmenter depuis 2014 (SuisseMobile, 2018a).

Figure 4: Evolution du trafic journalier moyen en milieu rural entre 2009 et 2018



Source : SuisseMobile (2018a, p. 6)

3.2. L'importance économique du cyclotourisme supérieure à la randonnée

Grâce au suivi régulier effectué par SuisseMobile, plusieurs statistiques sont disponibles depuis 2008 afin d'analyser l'importance du cyclotourisme en Suisse. La dernière étude, utilisée dans le cadre de ce travail, date de 2013. Celle-ci démontre que le vélo est l'un des moyens de transports les plus utilisés dans le pays, pas uniquement pour des déplacements quotidiens mais également à des fins touristiques ou de loisirs. Dans son étude, la fondation ne fait pas de différence entre les vélos usuels et les vélos électriques (SuisseMobile, 2015a).

Au niveau national, sans prendre en considération les vététistes, 22,2% de la population Suisse indiquent effectuer des excursions à vélo, ce qui représente 1,7 millions d'individus. De plus, il est important d'ajouter que la notoriété de la « Suisse à vélo » est très importante puisque plus de la moitié (58%) des cyclistes connaissent ces routes cyclables (SuisseMobile, 2015a).

Le chiffre d'affaire total réalisé en 2013 et représenté dans le tableau 4 démontre l'importance du cyclotourisme en Suisse. En effet, les itinéraires « La Suisse à vélo » ont généré plus de chiffre d'affaires que les itinéraires « La Suisse à pied », bien que le nombre de randonneurs soit plus élevé. Les chiffres prouvent également que le tourisme est majoritairement domestique puisque que les Suisses étaient 10 fois plus nombreux à utiliser les itinéraires que les étrangers (SuisseMobile, 2015a).

Tableau 4: Chiffre d'affaires réalisé par les itinéraires SuisseMobile en 2013

	La Suisse à vélo	La Suisse à pied
Dépenses par personne par an (CHF)	540.-	295.-
Nombre d'utilisateurs suisses	750'000	920'000
Nombre d'utilisateurs étrangers	75'000	101'000
Chiffre d'affaires réalisé par des Suisses (CHF)	290 millions	270 millions
Chiffre d'affaires réalisé par des étrangers (CHF)	65 millions	30 millions
Total des chiffres d'affaires en 2013	355 millions	300 millions

Source : SuisseMobile (2015a, p. 29). Tableau adapté par l'auteur

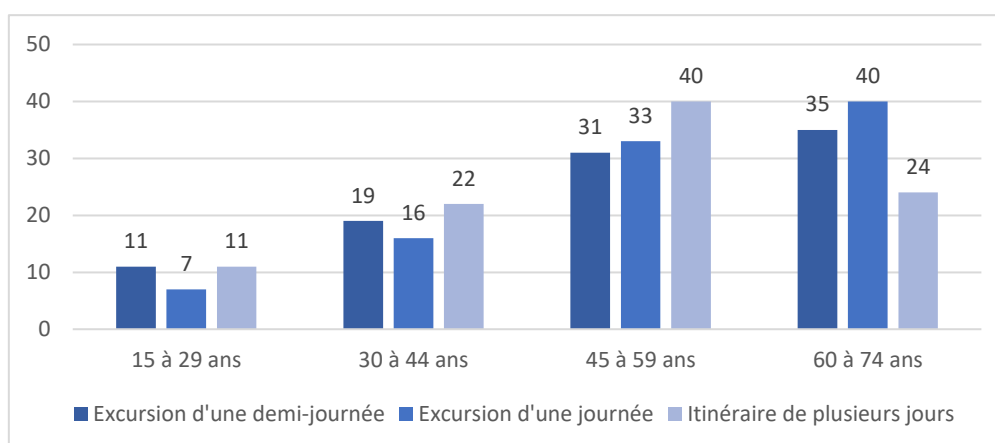
3.3. Le profil des cyclotouristes en Suisse

Ce travail de Bachelor et, plus particulièrement, le présent chapitre est basé sur des données de SuisseMobile qui proviennent de deux études différentes. 10'652 personnes dont 4'050 cyclistes âgés entre 15 et 74 ans ont été interrogés dans le cadre de l'étude de Sport Suisse en 2014. La deuxième étude analyse l'utilisation des itinéraires « La Suisse à vélo » en 2013 et a été exécutée auprès de 2'859 suisses âgés entre 15 à 74 ans (SuisseMobile, 2015b).

Pour commencer, il convient de mentionner que la pratique cycliste à des fins de loisirs est plus répandue auprès des cyclistes de sexe masculin que féminin. En effet, un quart des hommes en suisse affirment le pratiquer contre uniquement un cinquième des femmes. L'âge moyen des cyclistes suisses interrogés est de 44 ans (SuisseMobile, 2015b).

La figure 5 démontre que la durée des tours entrepris varie en fonction de l'âge des participants. L'itinéraire de plusieurs jours est particulièrement apprécié par les touristes âgés entre 45 et 59 ans. Au contraire, les excursions d'une journée ou d'une demi-journée sont préférées par les personnes âgées entre 60 et 74 ans (SuisseMobile, 2015b).

Figure 5: Répartition des cyclistes par âge et type de tour (en %)



Source : SuisseMobile (2015b, p.30). Figure adaptée par l'auteur.

De plus, il est démontré que plus le niveau de formation, la situation professionnelle, ainsi que le salaire sont importants, plus le vélo est pratiqué comme mode de locomotion et à des fins récréatives. Il peut donc être conclu qu'en général, les cyclotouristes ont des moyens financiers assez conséquents (SuisseMobile, 2015b).

L'attractivité du vélo n'est pas homogène dans toute la Suisse, puisqu'il est pratiqué par 43% de la population de Suisse alémanique, contre uniquement 25% de la population de Suisse italienne et romande (Pro Velo, 2017). De manière similaire, les itinéraires « La Suisse à Vélo » sont fréquentés par 14% de la population alémanique contre uniquement 7% de la population romande et 5% de la

population italienne (SuisseMobile, 2015a). Ce point souligne l'importance de la traduction des brochures touristiques au minimum en allemand et en anglais pour les touristes étrangers. A l'heure actuelle, les publications de la page Facebook de l'Office du tourisme sont systématiquement traduites en allemand et en anglais. Le site Internet peut également être visualisé dans les trois langues. Enfin, la carte cyclo de l'Office du tourisme ainsi que de nombreuses autres brochures papier sont proposées en français et en allemand (M. Dégallier, CP, 19 mai 2020).

En 2013, la moitié des cyclistes interrogés ont effectué au minimum cinq tours sur les itinéraires « La Suisse à vélo ». En outre, près de la moitié (44%) des voyages de plusieurs jours ont duré entre quatre et sept jours. La moyenne est de cinq jours et quatre nuits pour les cyclistes qui fréquentent les itinéraires de « La Suisse à vélo ».

Le tableau 5 illustre les durées médianes par tour ainsi que le nombre d'heures en mouvement. La distance parcourue par la moitié des excursionnistes interrogés est de 40 kilomètres. Cette distance s'élève à 80 kilomètres pour les cyclistes itinérants (SuisseMobile, 2015b). Il est intéressant de relever que la plupart des tours proposés par l'Office du tourisme dépassent la durée journalière mentionnée par la moitié des excursionnistes en route durant une journée interrogés, à savoir quatre heures en mouvement (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020b).

Tableau 5: Durée médiane des différents tour à vélo (Heures/Jour)

	Durée du tour	Durée en mouvement
Tous cyclistes confondus	5	3
Excursion d'une demi-journée	3	2
Excursion d'une journée	6	4
Tour plusieurs jours	7	5

Source : SuisseMobile (2015b, p. 42). Tableau adapté par l'auteur.

La moitié des cyclistes questionnés dans le cadre de l'étude sur l'utilisation des itinéraires « La Suisse à vélo » en 2013 se sont déplacés sur des itinéraires nationaux. 40% des cyclistes ont pédalé sur des itinéraires régionaux contre uniquement 10% sur des itinéraires locaux. Les itinéraires du Mittelland (n°5), du Rhin (n°2) et de l'Aar (n°8) rencontrent le plus grand succès parmi les neuf routes nationales. Concernant les itinéraires régionaux, la Route du Cœur (n°99) est la plus fréquentée. Il est intéressant de mentionner que la route numéro 5 traverse la région puisqu'elle longe la rive sud du lac de Neuchâtel. La route 99 passe également par des villages de la Broye fribourgeoise, à savoir Domdidier et Dompierre (SuisseMobile, 2015b). Le tableau représentant les routes les plus choisies par les cyclistes figure en annexe IV.

Concernant les habitudes des cyclistes qui utilisent les itinéraires de SuisseMobile, 45% préfèrent se déplacer à deux. Cette proportion ne varie que légèrement entre les tours d'une demi-journée, un ou plusieurs jours. La seule différence majeure figure entre les tours d'un ou plusieurs jours et les excursions d'une demi-journée puisque seulement 14% ou 15% des cyclistes se déplacent seul s'ils voyagent durant une journée complète ou plus contre 30% pour les excursions d'une demi-journée. Les groupes de plus de 6 personnes sont rares pour tous les types de tour. Les destinations cyclistes peuvent, par conséquent, concentrer leurs offres et promotions sur les groupes de deux personnes. (SuisseMobile, 2015b). Selon Downward & Lumsdon (2001), ce désir de se déplacer à deux demande une adaptation des routes cyclables. En effet, il est préférable que les cyclotouristes puissent pédaler côte à côte plutôt que l'un derrière l'autre. Toutes les routes n'ont pas pu être testées dans le cadre de ce travail mais l'itinéraire numéro 481, la seule route locale de SuisseMobile qui traverse la région, répond positivement à ce critère puisqu'elle utilise passablement de chemins de remaniements, qui sont assez larges pour accueillir des tracteurs. Les chemins de la Grande Caricaie permettent également à deux cyclistes de pédaler côte à côte.

Concernant les compagnons de voyages, 37% des cyclistes interrogés se déplacent avec leur partenaire. Seuls 14% effectuent des tours avec une connaissance, collègue ou ami et 10% voyagent en famille (SuisseMobile, 2015b). Les destinations devraient, par conséquent, cibler les couples dans leur stratégie marketing.

Tableau 6: Nombre de personnes qui voyagent ensemble sur les itinéraires « La Suisse à vélo » en 2013

	Tous cyclistes confondus	Excursion demi- journée	Excursion une journée	Tour de plusieurs jours
1 personne	36	30	14	15
2 personnes	45	55	56	54
3 à 5 personnes	13	11	17	22
6 personnes et plus	6	4	13	9

Part des cyclistes en %

Source : SuisseMobile (2015b, p.51). Tableau adapté par l'auteur.

Un peu plus de la moitié des cyclistes (52%) utilisent uniquement leur vélo pour se rendre au point de départ de leur tour et pour en revenir. Ce chiffre s'élève même à 71% pour les excursions d'une demi-journée. S'il n'est pas possible d'utiliser uniquement de la mobilité douce, généralement à cause de la distance trop élevée qui sépare la route cyclable de leur domicile ou lieu de vacances, la majorité du reste des cyclistes privilégient les transports en commun et plus particulièrement le train (SuisseMobile, 2015b). Selon le Parlement européen (2012), ceci est dû au fait qu'en règle générale, ils se déplacent d'un point à un autre au lieu d'effectuer des boucles ou des allers-retours. SuisseMobile

(2015b) affirme que les transports motorisés individuels sont plus fréquemment utilisés pour des excursions journalières et par les personnes de plus de 60 ans. Les moyens de transports utilisés en plus du vélo pour se rendre et revenir d'un tour sont présentés dans le tableau 7.

Tableau 7: Moyens de transport utilisés pour se rendre et revenir d'un tour à vélo en 2013 (en %)

	Tous cyclistes confondus	Excursion demi-journée	Excursion une journée	Tour de plusieurs jours
Mobilité douce sans TC ni TIM	52	71	41	18
Transports communs (TC)	32	15	37	67
Transports motorisés individuels (TIM)	14	13	19	10
TC et TIM combinés	2	1	3	5

Remontées mécaniques et bateaux ne sont pas pris en compte. Parts des cyclistes en %

Source : SuisseMobile (2015b, p. 62). Tableau adapté par l'auteur.

Concernant les motivations des cyclistes, l'attrait des paysages est considéré comme le critère le plus important. D'autres aspects décisifs comprennent des chemins en bon état avec un revêtement naturel ou en dur, une signalisation claire et continue ainsi que des chemins sécurisés, de préférence séparés du trafic motorisé. Globalement, les résultats démontrent que les cyclotouristes portent un intérêt marqué pour les sentiers cyclables. En revanche, les touristes à vélo ont moins d'exigences en matière d'aménagements touristiques, comme par exemple des hébergements ou attractions touristiques, que des touristes conventionnels. En effet, seul un cycliste sur deux estime que les attractions touristiques le long du sentier cyclable sont importantes (SuisseMobile, 2015b).

De plus, les possibilités d'hébergements n'apparaissent pas dans le tableau 8 puisque seuls 29% des cyclistes interrogés affirme que ce critère est important (SuisseMobile, 2015b). Une seconde étude démontre qu'une signalétique continue n'est pas seulement exigée pour le parcours mais également pour les paysages ou sites d'intérêts en chemin. Il peut donc être conclu que la majorité des cyclotouristes choisissent un itinéraire en fonction du paysage plutôt que des curiosités qu'il a à offrir, mais que d'autres facteurs tels que des hébergements de qualité, des restaurants ou cafés le long de l'itinéraire, des informations facilement accessibles ou encore les infrastructures de services restent primordiales pour l'expérience touristique (Parlement européen, 2012).

La Broye correspond à la plupart des critères cités puisque la réserve naturelle de la Grande Caricaie ou les collines de la région répondent à la motivation première des cyclistes, à savoir l'attrait du paysage. De plus, les itinéraires SuisseMobile sont balisés conformément à la réglementation. Néanmoins, il est important de mentionner que selon la directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, les itinéraires développés par l'Office du tourisme, comme par exemple « Les Vallons de la

Broye », ne sont pas balisés (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). De nombreux panneaux explicatifs se trouvent au sein de la réserve de la Grande Caricaie. En dehors de celle-ci plusieurs panneaux peuvent être trouvés à proximité des lieux d'intérêts comme par exemple au Château de Chenaux à Estavayer-le-Lac, à l'Abbatiale de Payerne ou encore devant la Tour de Montagny-les-Monts.

Tableau 8: Principaux critères décisionnels pour les cyclistes des itinéraires « La Suisse à vélo » en 2013 (en %)

	Important	Pas important	Sans réponse
Attrait du paysage	89	9	2
Bon état des chemins	88	10	2
Signalisation continue	78	20	2
Pas d'endroits dangereux	76	22	2
Restaurants en chemin	56	42	1
Défi physique	55	43	2
Indications de temps/distance à intervalles réguliers	52	46	2
Attractions touristiques	50	43	1

Part des cyclistes en %

Source : SuisseMobile (2015b, p. 81). Tableau adapté par l'auteur.

Il est positif de mentionner que la plupart des cyclistes sont satisfaits du critère le plus important, à savoir l'attrait du paysage. Toutefois, uniquement la moitié des cyclistes se sentent en sécurité sur les routes puisque 51% affirment qu'il n'existe aucun endroit dangereux. La signalisation est également à améliorer puisqu'un peu moins de la moitié mentionne que la signalisation n'est pas assurée en continu.

Tableau 9: Satisfaction des principaux critères décisionnels pour les cyclistes des itinéraires « La Suisse à vélo » en 2013 (en %)

	Satisfaits	Moyennement satisfaits	Insatisfaits	Sans réponse
Attrait du paysage	79	11	1	9
Bon état des chemins	66	24	3	7
Signalisation continue	57	24	3	16
Pas d'endroits dangereux	51	29	5	15
Restaurants en chemin	47	18	2	33
Défi physique	55	21	2	22
Indications de temps/distances à intervalles réguliers	34	27	6	34
Attractions touristiques	43	16	1	39

Part des cyclistes en %

Source : SuisseMobile (2015b, p.81). Tableau adapté par l'auteur.

Les cyclistes perçoivent le trafic motorisé comme le plus grand facteur de gêne pendant leurs sorties. En effet, les deux tiers se sentent dérangés et 10% des cyclistes indiquent être assez fortement gênés (SuisseMobile, 2015b). Il est positif de mentionner que la réserve naturelle de la grande Cariçaie qui comprend une grande partie des kilomètres cyclables de la Broye est interdite au trafic motorisé. Similairement, les cyclistes qui empruntent l'itinéraire local numéro 481 ne côtoient que rarement des automobilistes puisque qu'une grande partie de la route passe par des chemins de remaniements.

La raison pour laquelle les cyclistes utilisent une bicyclette comme activité de loisirs varie passablement. Les principales motivations ainsi que leur importance respective sont énumérées dans le tableau 10. Passer du temps dans la nature est considéré comme la motivation la plus importante puisqu'elle a été mentionnée comme très importante par près de sept cyclistes sur dix. La région de la Broye est une destination idéale pour ces cyclistes en quête d'évasion dans la nature puisque cela constitue un des principaux atouts de la région, notamment grâce à la réserve naturelle de la Grande Cariçaie et les nombreuses collines qui la constituent.

Tableau 10: Principales motivations des cyclistes qui utilisent le vélo comme activité de loisir

	Très important	Important	Moins important	Pas important
Passer du temps dans la nature	68	29	3	0
Plaisir de faire du sport	59	37	3	0
Rester en bonne santé	59	38	3	0
Passer un bon moment	57	41	2	1
Pouvoir déconnecter de la vie quotidienne	52	38	8	1
Être en bonne forme physique	38	56	5	1
Se détendre	36	48	13	3

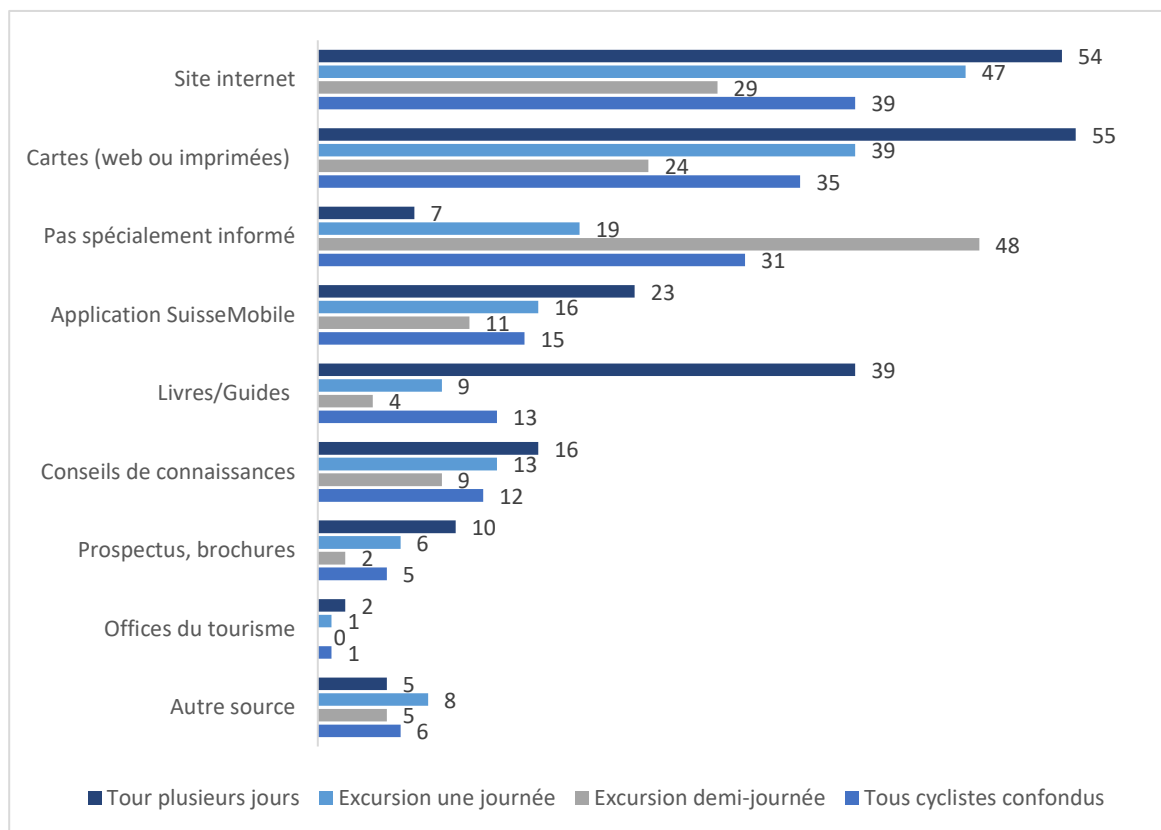
Part des cyclistes en %

Source : SuisseMobile (2015b, p. 75) (ma traduction) Tableau adapté par l'auteur.

Les cyclistes interrogés utilisent différents moyens, qui sont présentés à la figure 6, pour se procurer les informations nécessaires à la préparation d'un tour. Les cartes, imprimées ou en ligne, restent l'outil principalement utilisé, suivi du site Internet www.schweizmobile.ch. L'application lancée en 2012 a rencontré un succès important dès son lancement, puisqu'une année plus tard, 15% des cyclistes l'utilisaient. Les offices du tourisme ne sont presque pas sollicités pour des renseignements à propos du voyage (SuisseMobile, 2015b). Cette tendance a également été remarquée par la directrice d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Il convient également de mentionner que le niveau de préparation est proportionnel à la longueur du tour à vélo. Près de la moitié des personnes interrogées affirment qu'elles ne sont pas spécialement renseignées lorsqu'elles effectuent des excursions d'une demi-journée (SuisseMobile, 2015b). De plus, les moyens utilisés ne

changent que peu en fonction de l'âge des participants hormis pour les conseils de connaissances. En effet, 22% des jeunes âgés de moins de 29 ans font appel à leurs connaissances contre seulement 12% pour le reste des cyclistes (SuisseMobile, 2015b, p.56).

Figure 6: Principaux outils utilisés pour la préparation d'un tour selon le type de tour



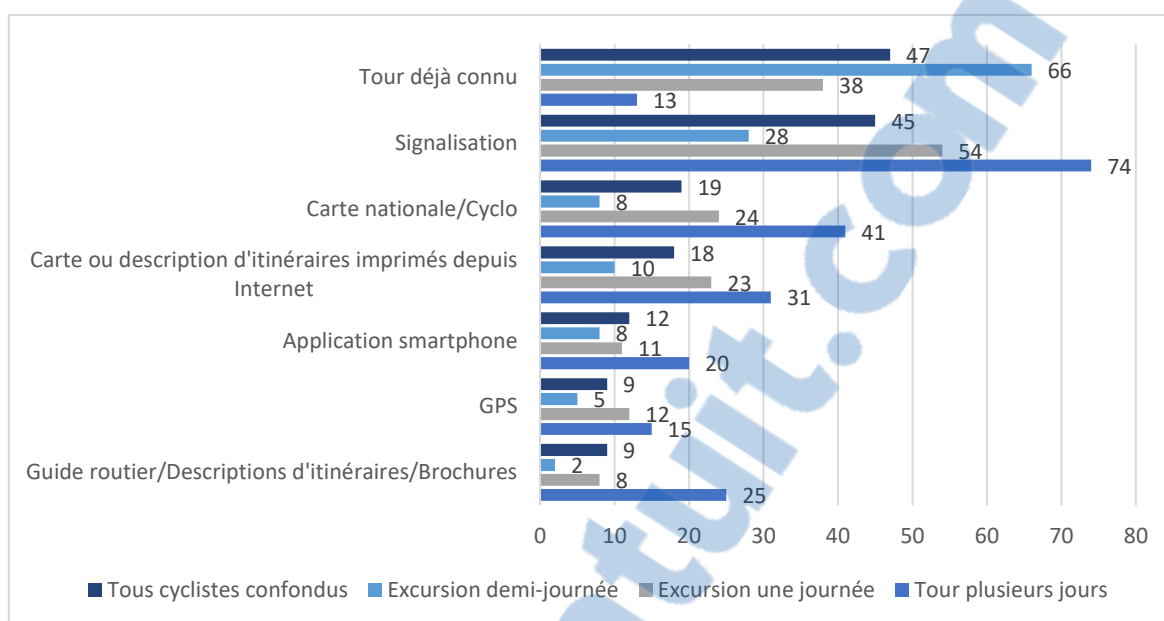
Réponses multiples possibles, parts d'utilisateurs en %

Source : SuisseMobile (2015b, p.55) (ma traduction). Figure adaptée par l'auteur.

Une fois la phase de préparation terminée, les cyclistes utilisent divers instruments pour se repérer sur les itinéraires SuisseMobile, comme le démontre la figure 7. Si le tour n'est pas connu, la majorité des cyclistes font confiance à la signalisation mais d'autres moyens auxiliaires tels que des cartes imprimées ou en ligne, des guides de voyages ou un GPS ³ restent utilisés. De manière générale, le besoin de se référer à la signalisation augmente avec la durée des tours. Cela est lié au fait qu'une minorité de cyclistes effectuent un tour de plusieurs jours qu'ils connaissent déjà. En effet, les tours effectués lors d'excursions d'une demi-journée sont déjà connus au préalable par 66% des cyclistes. En revanche, ce chiffre ne s'élève qu'à 13% pour les cyclistes itinérants. Il est intéressant de mentionner que ces derniers font encore beaucoup confiance aux cartes imprimées, guides routiers ou descriptions d'itinéraires. L'application smartphone SuisseMobile et le GPS sont également privilégiés par ce type de cyclistes.

³ Selon définition du Larousse (2020) : du terme « Global positioning system » en anglais. Système américain de localisation par satellite.

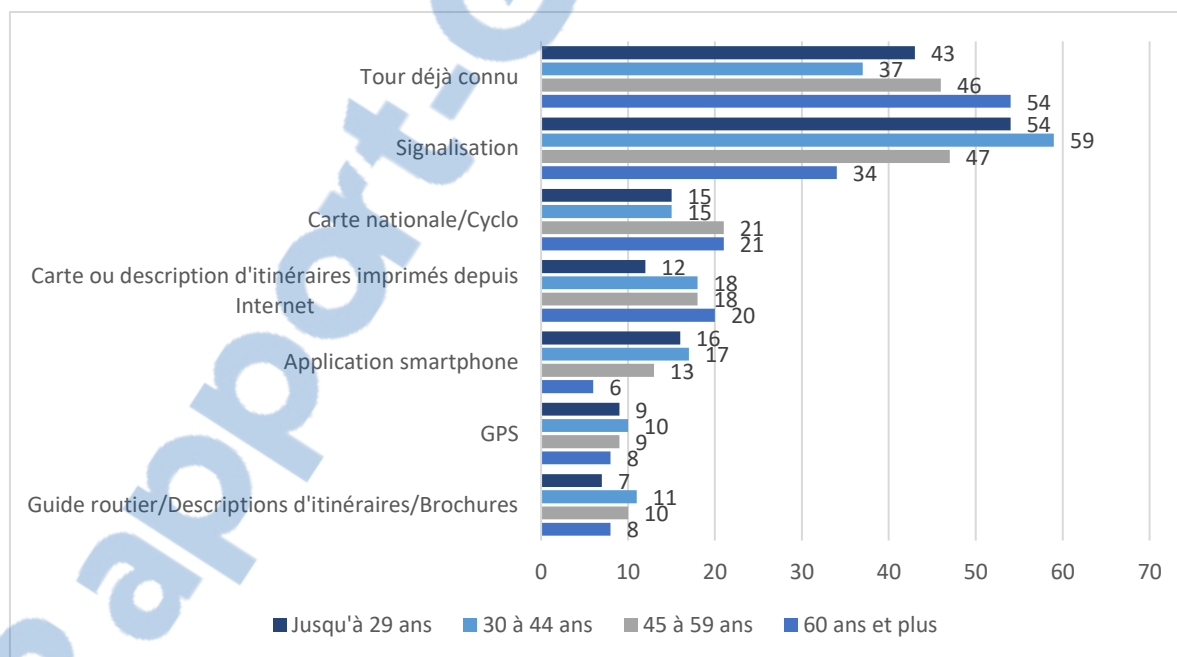
Figure 7: Moyens utilisés pour s'orienter selon le type de tour



Réponses multiples possibles, parts d'utilisateurs en %

Source : SuisseMobile (2015b, p.59) (ma traduction). Figure adaptée par l'auteur.

Figure 8: Moyens utilisés pour s'orienter selon la catégorie d'âge



Réponses multiples possibles, parts d'utilisateurs en %

Source : SuisseMobile (2015b, p.60) (ma traduction). Figure adaptée par l'auteur.

Concernant les différences démographiques, la figure 8 démontre qu'il y a peu d'écarts importants à mentionner. Toutefois, plus de la moitié des cyclistes de la catégorie 60 ans et plus connaissent déjà le tour qu'ils vont parcourir contre uniquement 37% des adultes âgés de 30 à 44 ans. Ce phénomène est probablement lié au fait que les personnes plus âgées explorent moins de nouveaux itinéraires et

préfèrent fréquenter des routes connues. L'utilisation de l'application smartphone est plus populaire auprès des jeunes, bien que les personnes plus âgées se renseignent également sur Internet au préalable. Finalement, seuls 34% des personnes âgées de 60 ans et plus se réfèrent à la signalisation en route contre 59% pour les personnes âgées entre 30 et 44 ans. En effet, les personnes plus âgées préfèrent connaître leur tour en avance et privilégient les cartes, le site Internet ou le GPS (SuisseMobile, 2015b). Le tableau 8 présente ces différences démographiques.

Finalement, les hébergements privilégiés par les utilisateurs de « La Suisse à vélo » sont présentés dans le tableau 11. La majorité des cyclistes interrogés séjournent dans des hôtels, ce qui explique la part élevée des dépenses liées à l'hébergement (SuisseMobile, 2015a). Le camping ainsi que l'hébergement chez des connaissances et amis sont privilégiés par les touristes étrangers. En revanche, les Suisses sont deux fois plus nombreux à loger dans des appartements de vacances que les étrangers (SuisseMobile, 2015b). La région étudiée ne possède que 272 lits dans des hôtels, sans compter ceux de l'hôtel B&B Hotel Lully 3 Lacs qui est difficilement accessible à vélo (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020a). Ces dix hôtels sont fréquemment complets durant la haute saison (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). En comparaison, la Région du Lac de Morat, une région similaire à la Broye, compte 690 lits d'hôtel, ce qui représente plus du double de la Broye (Région Lac de Morat, 2020). Le faible nombre de lits d'hôtels disponibles peut représenter un frein pour le développement du cyclotourisme puisque près de la moitié des cyclistes privilégient des hôtels. De plus, le nombre de place de passage dans les campings de la région est limité et ils sont souvent complets durant la haute saison (voir annexe VII) (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

Tableau 11: Hébergements privilégiés par les utilisateurs des itinéraires « La Suisse à vélo » selon le pays de résidence

	Tous cyclistes confondus	Cyclistes suisses	Cyclistes étrangers
Hôtel	47	46	47
Camping	27	25	33
Appartement de vacances	17	20	10
Bed & Breakfast	16	16	16
Auberge de jeunesse	11	11	13
Connaissances et amis	10	8	15
Ferme	5	4	7
Cabane (de montagne)	1	2	0
Autres	4	5	3

Réponses multiples possibles, part d'utilisateurs en %

Source : SuisseMobile (2015b, p. 68). Tableau adapté par l'auteur.

La majorité des voyageurs qui ont emprunté les itinéraires « La Suisse à vélo » ont organisé leur voyage de plusieurs jours par leurs propres moyens. En 2013, seuls 5% des cyclistes ont fait appel à une agence ou à un organisateur tiers (SuisseMobile, 2015a). Dans le futur, l'incertitude provoquée par la crise du coronavirus est susceptible d'augmenter la proportion de cyclotouristes qui réservent leur voyage par un intermédiaire (G. Lämmerer, CP, 27 avril 2020).

Au vu de la part élevée des cyclotouristes qui réservent leur voyage par leurs propres moyens, il est primordial que les informations touristiques soient facilement accessibles, complètes et constamment mises à jour, notamment avec des cartes et des images de la destination (Kovačić, 2015). Un cyclotouriste qui souhaite découvrir Estavayer-le-Lac et ses environs pourra facilement trouver les itinéraires cyclables, les hôtels, les restaurants et la carte cyclo sur le site internet de l'Office du tourisme. La carte cyclo donne un aperçu des itinéraires mais ne permet pas de connaître la route à emprunter de manière détaillée. Un tracé au format GPX est disponible pour chaque itinéraire afin de pouvoir planifier son voyage de manière précise (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020b). Ce format permet d'importer des coordonnées GPS dans une application de navigation GPS. Toutefois, les cyclotouristes amateurs ne disposent pas tous du matériel nécessaire pour ouvrir ces fichiers, ce qui risque de nuire à l'expérience client.

En outre, les saisons propices au cyclotourisme sont le printemps et l'été, puisque cette forme de tourisme dépend fortement des conditions météorologiques. En effet, en 2013, 80% des cyclistes se sont déplacés sur les itinéraires « La Suisse à vélo » durant les mois d'avril à septembre contre uniquement 20% entre octobre et mars (SuisseMobile, 2015b). De plus, en 2018, le jour enregistrant le plus grand nombre de cyclistes varie d'une section de comptage à une autre mais se situe généralement entre les mois d'avril et juin. Le mois le moins chargé est généralement février. Le cyclisme comme activité de loisir est plus populaire les weekends puisque pour la majorité des sections de comptage en milieu rural, le trafic journalier moyen des weekends est clairement supérieur au trafic journalier moyen (SuisseMobile, 2018). Le cyclotourisme pourrait donc permettre à la région étudiée d'étendre quelque peu sa saison touristique puisqu'il est pratiqué dès le mois d'avril.

Le Parlement européen (2012) affirme que les caractéristiques socio-économiques mentionnées précédemment sont similaires dans les différentes études menées à travers l'Europe. Les destinations peuvent, de ce fait, concentrer leur stratégie et leur communication sur les besoins des cyclotouristes en général puisque ceux-ci ne dépendent pas d'une région ou d'un itinéraire particulier. Le tableau 12 résume les caractéristiques énumérées dans ce chapitre par type de tour, lorsque cela est possible. Le profil concerne un cyclotouriste en voyage en Suisse 2013.

Tableau 12: Résumé des caractéristiques par type de tour

	Excursion demi-journée	Excursion une journée	Tour de plusieurs jours
Âge	60 à 74 ans	60 à 74 ans	45 à 59 ans
Origine	Majoritairement de Suisse alémanique		
Durée des tours	3 heures / jour	6 heures / jour	7 heures / jour
Durée en mouvement	2 heures / jour	4 heures / jour	5 heures / jour
Type d'itinéraire préféré	Itinéraires nationaux		
Nombre de personnes qui voyagent ensemble	2 (majoritairement avec le partenaire)		
Principaux critères décisionnels	Attrait du paysage, Bon état des chemins et signalisation continue		
Motivation	Passer du temps dans la nature, plaisir de faire du sport, rester en bonne santé		
Moyen privilégié pour se rendre au départ du tour et pour en revenir	Mobilité douce (bicyclette)	Mobilité douce (bicyclette)	Transports publics
Moyen privilégié pour se renseigner	Pas spécialement informé	Site Internet	Cartes (web ou imprimées)
Moyen privilégié pour s'orienter	Tour déjà connu	Signalisation	Signalisation
Hébergement préféré	Hôtel		
Organisation du voyage	Par ses propres moyens		
Saison et jours privilégiés	Printemps / été et weekends		
Autre	Possède son propre équipement		

Source : SuisseMobile (2015b). Tableau créé par l'auteur.

4. Analyse du cyclotourisme dans la Broye

4.1. Le cyclotouriste de la Broye similaire au cyclotouriste Suisse

Aucune statistique n'est disponible afin de déterminer le profil des cyclotouristes de la région étudiée. Les quelques données existantes, collectées par l'Observatoire fribourgeois du Tourisme pour la Broye fribourgeoise et l'Office du Tourisme du canton de Vaud pour la partie vaudoise, concernent les touristes de manière générale. Afin de pouvoir déterminer les caractéristiques et habitudes des voyageurs à vélo dans la Broye, des entrevues qualitatives avec plusieurs experts ont été réalisées. Les caractéristiques citées par l'Hôtel du Port à Estavayer-le-Lac, Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme et le magasin de vélos PRO Cycles à Payerne restent très similaires. Les entretiens qualitatifs avec les experts ont permis de constater que le profil du cyclotouriste de la Broye ressemble au cyclotouriste suisse.

Tout d'abord, la responsable d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme mentionne que la majorité des cyclistes qui passent par l'Office du tourisme sont âgés de 50 ans ou plus. De manière générale, les cyclotouristes de la région sont des personnes actives et sans enfant. Toutefois, l'Office du tourisme n'accueille qu'une minorité de cyclistes qui séjournent dans la région et l'âge moyen des cyclotouristes de la Broye peut donc différer en réalité (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

Ces caractéristiques démographiques ont été confirmées par les entretiens avec Monsieur Schaller du magasin PRO Cycles à Payerne et Madame Fasel de l'Hôtel du Port à Estavayer-le-Lac. Monsieur Schaller affirme que les cyclotouristes broyards sont âgés entre 40 et 70 ans, proviennent essentiellement de Suisse et se déplacent généralement à deux. Une hausse de touristes à vélo âgés entre 60 et 70 ans est à constater depuis ces dernières années grâce aux VAE (C. Schaller, CP, 29 avril 2020). Madame Fasel confirme l'âge ainsi que l'origine des touristes et ajoute que les touristes ont parfois même jusqu'à 85 ans. Elle mentionne qu'elle héberge également des familles qui se déplacent à vélo (T. Fasel, CP, 7 mai 2020).

Les cyclotouristes de la Broye ne séjournent généralement qu'une seule nuit dans la région, à l'exception des familles qui ont plus tendance à rester deux nuits. L'Hôtel du Port à Estavayer-le-Lac a été certifié « Bike Hotel » par Suisse Tourisme durant les trois dernières années et dispose donc d'infrastructures adaptées pour les cyclotouristes. Bien que l'établissement possède plusieurs vélos de location, ces derniers ne sont que rarement utilisés puisque les cyclotouristes voyagent généralement avec leur propre matériel. Les vélos sont plutôt loués par des touristes ordinaires qui souhaitent faire une balade dans la région (T. Fasel, CP, 7 mai 2020). Cette tendance a été prouvée par une étude menée par le Parlement européen (2012) qui affirme que les cyclistes itinérants ne louent que rarement des bicyclettes puisqu'ils préfèrent utiliser leur propre matériel (Parlement européen, 2012).

Similairement, le service de nettoyage et séchage de vêtements et les paniers repas préparés par l'établissement ne sont que rarement commandés. La responsable de l'établissement admet que les demandes les plus fréquentes des amoureux de la petite reine concernent des petites réparations comme un pneu dégonflé, par exemple (T. Fasel, CP, 7 mai 2020). Cette tendance est également constatée par le gérant du magasin PRO Cycles à Payerne puisqu'il affirme que la principale demande des cyclotouristes concerne des réparations et non des locations de vélos (C. Schaller, CP, 29 avril 2020).

Selon la gérante de l'Hôtel du Port, les saisons privilégiées par les cyclotouristes broyards sont le printemps ainsi que l'été (T. Fasel, CP, 7 mai 2020). Afin de confirmer cette information, les chiffres de la station de comptage automatique d'Yvonand, un village situé à quelque 10 kilomètres d'Estavayer-le-Lac, ont été analysés. Les dernières statistiques disponibles remontent à 2016. La météo

particulièrement maussade et pluvieuse du mois de juin avait découragé de nombreux cyclistes à enfourcher leur vélo. Durant l'année entière, la station de comptage a enregistré 62'994 cyclistes, ce qui représente une baisse de -5,7% par rapport à l'année précédente et correspond environ au même chiffre que cinq ans auparavant. De plus, il est positif de constater que septembre a été le mois le plus chargé et avril le moins chargé (SuisseMobile, 2016). En effet, le cyclotourisme pourrait permettre à la Broye d'attirer des touristes au-delà des vacances scolaires qui s'étendent de juillet à août.

4.2. Les infrastructures

4.2.1. Un réseau cyclable bien développé

La région étudiée est traversée par plusieurs itinéraires du réseau « La Suisse à vélo ». Ces derniers remplissent les trois critères fondamentaux des routes cyclables : attrait, sécurité et continuité. Tout d'abord, la région a la chance d'être située le long d'un des itinéraires nationaux les plus fréquentés du réseau SuisseMobile : La Route du Mittelland. Celle-ci débute à Romanshorn, dans le canton d'Argovie et termine dans le canton de Vaud, à Lausanne. La sixième étape de cette route relie Ins à Yverdon-les-Bains en longeant la rive sud du lac de Neuchâtel (SuisseMobile, 2020a). La majorité de l'étape se déroule dans la réserve naturelle de la Grande Cariçaie, une ceinture de roseaux et marais, dans laquelle nichent chaque année plus d'une centaine d'espèces d'oiseaux (Estavayer-Payerne Tourisme, 2020b).

Les itinéraires régionaux, fréquentés majoritairement par des excursionnistes, sont multiples à traverser la région. La Route de l'ancien régime bernois, divisée en quatre étapes, débute à Estavayer-le-Lac et termine à Baden dans le canton d'Argovie. Les 46 kilomètres, qui relient Estavayer-le-Lac à Laupen, sont consacrés à la découverte de la ville de Payerne et son Abbatale ainsi que des lacs de Seedorf et Schiffenensee, situés sur territoire fribourgeois. (SuisseMobile, 2020a). Cette route ne figure pas sur le site d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme.

La première étape de la route 44 qui relie Lausanne à Berthoud, situé dans le canton de Berne, s'étend de Lausanne à Payerne en passant par les collines du Jorat et Moudon, où les cyclistes ont l'opportunité de se désaltérer à l'usine d'eau minérale Henniez, avant d'arriver dans la Broye. Le lendemain, les cyclistes repartent de Payerne en direction d'Aarberg situé à 47 kilomètres, en découvrant les ruines romaines d'Avenches et la cité médiévale de Morat (SuisseMobile, 2020a).

La route du Gros de Vaud – La Côte relie Payerne à Rolle, une ville située aux abords du lac Léman, en deux étapes. Les 47 premiers kilomètres traversent les champs, collines, villages et hameaux qui séparent Payerne d'Echallens. La deuxième étape ne traverse plus la zone touristique étudiée (SuisseMobile, 2020a).

L'avant-dernier itinéraire régional qui traverse la région est constitué d'une seule étape et est le numéro 87 « La Broye – La Gruyère ». La route rurale invite les cyclistes à se déplacer de Payerne à Bulle et à partir à la découverte des trésors fribourgeois par monts et par vaux. La destination finale est la capitale du district de la Gruyère et séduit par ses délices gastronomiques (SuisseMobile, 2020a).

La Route du Cœur (99) vient terminer la liste des itinéraires régionaux qui traversent la Broye. Seule une partie de cette route, qui relie Lausanne à Rohrschach, situé dans le canton de Saint-Gall, traverse la région. En effet, la deuxième étape qui débute à Laupen et se termine à Romont traverse les communes de Belmont-Broye, Payerne et Montagny (SuisseMobile, 2020a).

Le seul itinéraire local du réseau « La Suisse à vélo » qui traverse la zone touristique étudiée est le numéro 481 : Les collines de la Broye. Cette boucle de 57 kilomètres débute et termine à Payerne et permet de découvrir des sites historiques tels que les vestiges romains d'Avenches, la cité médiévale d'Estavayer ou encore l'Abbatiale romane située à Payerne (SuisseMobile, 2020a).

L'Office du tourisme d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme a élaboré des itinéraires supplémentaires comme, par exemple, la route « Les Vallons de la Broye ». Cette boucle de 62 kilomètres commence au bord de l'eau à Estavayer-le-Lac avant de prendre de la hauteur sur les collines qui surplombent le lac et permet au cycliste de découvrir la campagne broyarde. Comme son nom l'indique, la route est passablement vallonnée et est donc dédiée à des cyclistes en bonne condition physique (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020b). Cet itinéraire n'est cependant pas balisé selon la norme nationale et les cyclistes doivent, par conséquent, se référer à l'itinéraire qui figure sur le site de l'Office du tourisme (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

Un second itinéraire non balisé est l'itinéraire « Entre deux lacs ». Cette boucle de 41 kilomètres permet de découvrir Avenches et Morat ainsi que les vignobles du Vully. Bien qu'il traverse une petite partie du périmètre de travail d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme autour de Cudrefin, cet itinéraire est majoritairement situé sur le territoire d'Avenches et de Morat Tourisme (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020b).

Finalement, il est également possible d'effectuer le tour du plus grand lac entièrement suisse, le lac de Neuchâtel, depuis la cité médiévale d'Estavayer-le-Lac en combinant les itinéraires SuisseMobile 5 et 22. Les quelques 100 kilomètres qui forment cette boucle permettent aux cyclistes de découvrir deux rives différentes. La rive sud avec sa réserve naturelle séduira les amoureux de la nature tandis que la rive nord est dédiée aux amateurs de vins, puisque différents cépages y sont cultivés. Plages, musées, villes médiévales ou châteaux figurent parmi les attractions situées le long de l'itinéraire (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020b).

En résumé, la région étudiée est traversée par un itinéraire national, six itinéraires régionaux, un itinéraire local, un itinéraire composé d'un mélange entre une route nationale et régionale ainsi que par deux itinéraires supplémentaires non balisés par SuisseMobile. Concernant le type de tour proposé, sept itinéraires allant d'un point A à un point B traversent la région en plus de quatre boucles. Les principales attractions touristiques autour d'Estavayer-le-Lac peuvent donc facilement être atteintes avec une bicyclette et le nombre de sentiers cyclables est déjà passablement développé. Un récapitulatif des itinéraires cyclables de la Broye avec leurs caractéristiques figure en annexe VI.

Les itinéraires SuisseMobile sont balisés uniformément à travers le pays et sont, par conséquent, facilement reconnaissables par les cyclistes. Le balisage est basé sur l'unique norme existante pour la signalisation de la mobilité douce en suisse. Les itinéraires vélos sont représentés par des panneaux rouges avec un champ de désignation où le nom de l'itinéraire et son numéro sont inscrits. Un numéro sans ou à trois chiffres, comme illustré dans la figure 9, désigne un itinéraire local, à deux chiffres un itinéraire régional et à un seul chiffre un itinéraire national. La couleur de ces champs de désignation varie en fonction du type d'itinéraire. La couleur bleu clair est choisie pour les itinéraires à vélo (SuisseMobile, 2020b).

Figure 9: Exemple de signalisation d'un itinéraire à vélo local en Suisse



Source : SuisseMobile (2020)

4.2.2. Dix hébergements partenaires SuisseMobile

Les hébergements de la Broye sont recensés sur le site Internet d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme en différentes catégories : hôtels, bed & breakfast (B&B) et chambres d'hôtes, appartements de vacances, hébergements collectifs, campings et hébergements insolites. Selon la fondation SuisseMobile (2015b), les établissements privilégiés par les cyclotouristes sont les hôtels (47%), les campings (27%), les appartements de vacances (17%) et les B&B (16%). Bien que les appartements de vacances figurent en troisième position, ils ne seront pas pris en considération dans le présent travail puisqu'ils sont généralement loués pour une semaine complète (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020a), ce qui dépasse largement la durée moyenne des séjours des cyclotouristes, qui est de 5 jours (SuisseMobile, 2015b).

Selon Atout France (2013), il a été démontré qu'un hébergement convivial vélo peut accroître le nombre de cyclotouristes qui séjournent dans une destination. En Suisse, il existe deux labels majeurs définissant des hôtels adaptés pour les cyclistes. Le premier est le label de la fondation SuisseMobile.

Les hébergements suivants font parties des partenaires SuisseMobile (SuisseMobile, 2020d) :

- Hôtels : Hôtel-Restaurant du Port à Estavayer, Auberge la Sauge à Cudrefin
- Campings : Ferme de la Corbière à Estavayer, Camping de Chevroux, Camping de Cudrefin
- Aventure sur la Paille : Magie de la Ferme à Dompierre, Maison du Faubourg à Chevroux
- Autres : Magie de la Ferme à Dompierre, logements de groupes Alphasurf à Estavayer, Chambres d'hôtes Natalia Blaise à Montbrelloz

En logeant dans un de ces établissements, les voyageurs ont la garantie de pouvoir bénéficier des prestations ci-dessous (SuisseMobile, 2019a, p.4) :

- Séjourner dans l'établissement, même pour une seule nuit
- Possibilité de laver des vêtements et de sécher ces derniers
- L'hôte fournit des renseignements sur les offres SuisseMobile
- L'hôte peut remettre des prospectus sur les attractions touristiques de la région

De plus, les partenaires qui se situent le long d'un itinéraire du réseau « La Suisse à vélo », comme les hébergements de la région, s'engagent à garantir les services suivants (SuisseMobile, 2019a, p. 4) :

- Local fermé et couvert pour ranger les bicyclettes en toute sécurité
- Outils de réparation à disposition des cyclistes (diverses clés anglaises et imbus, démonte-pneus, rustines et pompe à pied optimale)

Les hébergements partenaires SuisseMobile bénéficient de multiples avantages tels que l'apparition sur le site Internet de la fondation, qui a enregistré près de 13 millions de visites en 2018, une inscription sur l'application smartphone de SuisseMobile ainsi que sur l'application Swiss Map Mobile de l'Office fédéral de topographie ou encore l'accès au logo qui indique que l'hébergement est un partenaire. En outre, l'établissement bénéficie de l'ensemble de la promotion effectuée par SuisseMobile (SuisseMobile, 2019a). Néanmoins, afin de devenir partenaire SuisseMobile, les hébergements doivent garantir l'accès aux services cités précédemment. Une contribution annuelle qui varie entre CHF 160.- pour les B&B et CHF 320.- pour les établissements avec plus de 50 lits est également demandée (SuisseMobile, 2019a).

Le second label qualifiant les hôtels suisses comme adaptés pour les cyclistes est le label « Bike Hotel » de Suisse Tourisme. Celui-ci est majoritairement répandu dans la partie alémanique de la Suisse puisque 67 établissements le possèdent contre uniquement 10 dans la partie francophone et 15 en Suisse-italienne. Tout hébergement labellisé bénéficie de l'ensemble de la promotion et du marketing de Suisse Tourisme. Bien que cet aspect soit non négligeable, les prix pour l'obtenir sont

nettement plus élevés que le label de SuisseMobile puisqu'il coûte entre CHF 1500.- pour les établissements d'une à 10 chambres et CHF 3000.- pour les hébergements de plus de 91 chambres. Selon leur site Internet, aucun hébergement de la région n'est certifié « Bike Hotel » (Suisse Tourisme, 2019). Néanmoins, selon Madame Fasel, gérante de l'Hôtel du Port à Estavayer-le-Lac, leur établissement a été labellisé durant les trois dernières années. Cependant, à cause de la pandémie du coronavirus du début d'année 2020, elle n'a pas encore pu entreprendre les démarches pour recertifier l'hébergement, mais affirme vouloir les entreprendre prochainement (T. Fasel, CP, 7 mai 2020).

Afin d'obtenir le label, plusieurs critères définis par l'association suisse des hôteliers, HotellerieSuisse, sont à respecter. Ces derniers sont plus restrictifs que ceux à remplir pour devenir partenaire SuisseMobile. Tout d'abord, l'hébergement doit être classé entre une et cinq étoiles par HotellerieSuisse. De plus, des critères divisés en deux catégories sont à remplir. La première comprend les critères minimums à remplir afin d'obtenir le label et la seconde les critères optionnels. Un nombre minimum de points doit être obtenu afin d'être labellisé « Bike Hotel » (hotelleriesuisse, 2015). Les différents critères sont présentés en annexe V.

Une petite étude quantitative a été menée auprès des hôtels, chambres d'hôtes et campings de la région afin de connaître les infrastructures à disposition des cyclotouristes. Cette information n'était pas connue par l'Office du tourisme mais est susceptible d'intéresser les touristes à vélos qui privilégient des établissements adaptés (Atout France, 2013). Tout d'abord, un mail a été envoyé aux différents établissements afin de connaître les infrastructures disponibles. Bien que plusieurs relances téléphoniques aient été effectuées, certains hébergeurs n'ont pu pas être contactés. Les hébergements certifiés par SuisseMobile ou Suisse Tourisme n'ont pas été contactés puisqu'ils doivent remplir les critères précédemment décrits et sont, par conséquent, adaptés aux cyclotouristes. Les résultats de l'étude sont présentés en annexe VII. En tout, la zone étudiée comprend : 10 hôtels dont 2 partenaires SuisseMobile, 17 B&B dont 2 partenaires SuisseMobile, 6 campings dont 3 partenaires SuisseMobile.

La Broye compte 10 hôtels et 272 lits disponibles (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020a). Ces derniers affichent souvent complet durant la haute saison (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020), ce qui représente un frein au développement du cyclotourisme dans la région puisque 47% des cyclotouristes interrogés affirment privilégier ce type d'hébergement (SuisseMobile, 2015b). La présence de ces établissements est donc indispensable afin d'assurer une expérience cyclistes optimale (Han, Meng & Kim, 2017).

Les infrastructures disponibles dans huit des dix hôtels de la Broye ont pu être trouvées. Le B&B Hotel Lully situé sur l'aire d'autoroute à la sortie d'Estavayer-le-Lac n'a volontairement pas été

contacté. En effet, bien que l'hôtel soit situé dans la région étudiée et dispose de 80 chambres, il n'est pas facilement accessible à vélo (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

La ville d'Estavayer compte deux hôtels trois étoiles : L'hôtel restaurant du Port et le Rive Sud. Le premier est un hébergement familial avec 21 chambres situé à 200 mètres du lac. Puisque cet établissement a été labellisé « Bike Hotel » il y a trois ans, il dispose de nombreux services pour les cyclotouristes tels qu'un garage fermé, un service de nettoyage d'habits cycliste, des paniers-repas ou encore des vélos de location (T. Fasel ,CP, 7 mai 2020). Le second hôtel, le Rive Sud, dispose de 21 chambres et possède son propre restaurant avec 13 points au guide Gault & Millau⁴. L'hôtel dispose d'un garage fermé pour les cyclistes (Le Rive Sud, 2020). L'hôtel n'a malheureusement pas pu répondre aux sollicitations de l'auteur du travail mais a déjà informé la responsable de l'Office du tourisme dans le passé qu'il souhaite attirer davantage de cyclotouristes. Cependant, il indique qu'il n'a pas l'intention d'obtenir un label reconnu au niveau Suisse (M. Dégallier, 14 avril 2020).

Les hôtels restant, éparpillés dans la région, disposent tous d'un garage à vélo fermé excepté l'Hôtel de Ville à Cudrefin qui met à disposition un endroit à l'extérieur, et le Motel Le Bateau à Portalban, qui n'a pas répondu aux sollicitations de l'auteur et n'affiche pas cette information sur son site Internet. De plus, l'hôtel La Suite à Payerne mentionne la possibilité de recharger les vélos électriques dans le local mis à disposition. Il peut être conclu que, mis à part des endroits sécurisés pour déposer les bicyclettes, peu de services supplémentaires sont proposés aux cyclistes dans les hôtels interrogés.

Un peu moins d'un quart des cyclistes privilégient les campings pour leur séjour (SuisseMobile, 2015b). De ce côté, la région a la chance de en compter six, situés à Estavayer-le-Lac, Chevroux, Portalban, Payerne et Cudrefin. Parmi ces campings, la moitié sont partenaires SuisseMobile et disposent donc d'infrastructures pour les cyclotouristes. Le camping de la Nouvelle Plage à Estavayer ne possède aucun label mais dispose d'un parking pour les vélos, de petits outils de réparation et de machines à laver le linge, et est situé à côté d'Alphasurf, le seul endroit de la région où il est possible de louer des vélos. Enfin, le camping de Payerne n'est pas spécialement équipé pour accueillir des touristes à vélos et le camping La Nacelle à Portalban n'a pas pu être contacté. Le détail des places disponibles pour les clients de passage dans chaque camping figure en annexe VII. Très peu de places restent disponibles dans ces campings durant la haute saison touristique, c'est-à-dire durant les mois de juillet et août, ce qui peut représenter un frein pour le développement du cyclotourisme puisque les cyclotouristes sont plutôt flexibles et ne réservent pas nécessairement leurs nuitées en avance (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

⁴ Gault & Millau est un guide gastronomique français donnant des notes jusqu'à 20 sur la qualité des restaurants (Gault & Millau, 2020).

La région peut également compter sur un nombre important de chambres d'hôtes. En effet, 16 chambres situées dans la zone touristique étudiée sont référencées sur le site et dans le guide d'informations touristiques d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. La proximité des autres villages peut également amener un touriste à séjourner dans une chambre située en dehors de la zone touristique étudiée (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020a). Il est essentiel de mentionner que les infrastructures de seulement 50% des chambres d'hôtes de la région ont pu être trouvées. Néanmoins, cette catégorie d'hébergement ne représente qu'une infime proportion des nuitées réalisées dans la Broye, soit 1.4 % (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2019a).

A l'heure actuelle, la chambre d'hôte de Madame Natalia Blaise à Montbrelloz est la seule à mettre des vélos à disposition de ses hôtes. Elle fait partie des partenaires SuisseMobile avec la Ferme de la Corbière. Dès 2021, La Vuardaz à Châtillon, disposant de 12 lits, possèdera également des vélos de location pour leurs hôtes. De plus, le service de lavage et séchage de vêtements est proposé dans deux chambres d'hôtes de la région. Pour conclure, sept chambres d'hôtes sur les huit qui ont pu être contactés, ont affirmé mettre à disposition un local fermé pour les cyclistes, si nécessaire. Néanmoins, la plupart affirment n'accueillir que très peu de cyclotouristes.

De manière générale, presque tous les établissements contactés possèdent un local fermé pour déposer les vélos de leurs hôtes. Il serait donc judicieux d'ajouter ces informations au site Internet de l'Office du tourisme afin de permettre aux cyclotouristes de choisir un hébergement en fonction de leurs besoins.

4.2.3. Les villages de la Broye mal desservis par les transports publics

L'accessibilité d'une destination, à savoir l'aisance et la facilité avec laquelle les touristes se déplacent jusqu'à et au sein d'une destination, représente un aspect primordial pour le développement du cyclotourisme. Pour que le tourisme à vélo puisse y être développé, une destination devrait être facilement accessible par les touristes à vélo (Han, Meng & Kim, 2017).

Près de la moitié (44%) des cyclotouristes qui fréquentent les itinéraires « La Suisse à vélo » utilisent les transports en commun pour se rendre ou revenir d'un tour. Estavayer-le-Lac et Payerne sont situés sur l'axe ferroviaire qui relie Yverdon-les-Bains à Fribourg. Les Chemins de fer fédéraux (CFF) permettent de rejoindre Estavayer-le-Lac chaque demi-heure durant les heures de pointe et chaque heure durant les périodes creuses. En plus de ces trains, les voyageurs peuvent également se rendre à Payerne avec un train direct depuis Bern ou Lausanne. Bien que ces deux villes soient régulièrement desservies par les transports publics, il est plus difficile d'atteindre les villages alentours où des bus régionaux circulent certes, mais moins fréquemment. Les bicyclettes peuvent facilement être transportées dans la majorité des trains suisses moyennant un supplément. Il est important de

mentionner que dans certains trains, les réservations sont obligatoires. En outre, les vélos peuvent également être transportés dans les bus des transports publics fribourgeois (TPF) qui circulent dans la Broye fribourgeoise ou dans les cars postaux qui desservent la Broye vaudoise (CFF, 2020).

Durant la saison estivale, en général de mi-mai à fin septembre, Estavayer, Chevroux, Portalban et Cudrefin peuvent être rejoints par bateau. La compagnie de navigation des lacs de Neuchâtel et Morat (LNM), offre la possibilité de transporter les vélos des passagers. Les lacs de Bienne et Morat peuvent être atteints par les canaux de la Thièle et de la Broye. Ce moyen de transport peut donc être une bonne alternative pour rejoindre la Broye, bien que la cadence des bateaux ne soit pas très élevée (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020a).

De plus, l'autoroute A1 propose des sorties à Payerne et Estavayer-le-Lac, ce qui facilite l'accès par voie routière (COREB, 2017). A l'heure actuelle, la majorité des touristes visitent la région à bord d'un véhicule motorisé privé, puisque les transports publics ne sont pas suffisamment développés (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

Finalement, le P'tit train touristique circule plusieurs fois par jour à Estavayer, d'avril à octobre. Ce moyen de transport permet à ses passagers de découvrir différentes parties de la ville grâce à un audio-guide. Bien que le petit train puisse permettre aux touristes de se rendre aux quatre coins de la ville, ses horaires peuvent être modifiés, puisqu'il peut être loué pour des courses spéciales. En cas de mauvais temps, les courses du P'tit train sont annulées (Estavayer-le-Lac/Payerne, 2020c). Ce moyen de locomotion peut être un atout pour la destination, puisqu'il permet aux familles ou personnes à mobilité réduite de l'utiliser pour se déplacer au sein de la cité médiévale. Néanmoins, puisque ses horaires sont flexibles, il ne peut être considéré comme fiable et ne permet pas de remplacer les transports publics.

Pour résumé, Estavayer et Payerne sont les seuls endroits de la région facilement accessibles en transports publics. Le bateau, principalement durant la saison estivale, ou la bicyclette peuvent être une solution afin d'éviter l'utilisation de véhicules motorisés pour se déplacer au sein de la destination.

4.2.4. Une restauration inadaptée pour les cyclotouristes

Les cyclotouristes ont des moyens financiers importants, apprécient faire une halte afin de découvrir les produits du terroir et aiment la gastronomie : c'est ce qui est affirmé par Marcelline Kuonen, responsable Tourisme à Valais/Wallis Promotion, dans un article paru dans *le Nouvelliste* en 2016 (Genet, 2016, p.5). Cette information est soutenue par les données tirées de l'étude menée en 2013 sur l'utilisation des itinéraires SuisseMobile, puisque près de la moitié des dépenses journalières concernent la restauration. Pour les cyclistes itinérants, ce chiffre correspond à un tiers des dépenses journalières. (SuisseMobile, 2015b).

Les possibilités de restauration ne manquent pas dans la région. En effet, le site de l'Office du tourisme recense 86 restaurants servant toutes sortes de cuisines, allant d'une restauration simple à une restauration gastronomique et d'une cuisine régionale à une cuisine étrangère (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020a). Toutefois, la qualité et la diversité des restaurants ne sont pas les seuls critères pris en considération par les cyclotouristes. La journée type de ces derniers diffère considérablement de celle d'un touriste ordinaire puisqu'ils partent généralement tôt le matin et reviennent en milieu d'après-midi. Par conséquent, les cyclotouristes grignotent en route et apprécient pouvoir déguster un vrai repas en revenant de leur tour, ce qui implique que les restaurateurs doivent offrir une cuisine presque continue durant l'après-midi (Genet, 2016).

Au vu de la fermeture forcée des restaurants et du peu d'informations disponibles sur leur sites Internet, quand ils existent, il n'a pas été possible de dresser une liste des lieux qui proposent de la restauration en continue. Toutefois, la plupart des restaurants de la région effectuent un service à midi et un le soir et il est donc rare de pouvoir se restaurer dans un de ces établissements durant l'après-midi. Dans l'hypothèse où un cyclotouriste souhaite se restaurer hors des heures de repas, seule une restauration rapide telle que proposée à la buvette La Dérive à la plage communale ou au Ripper Bar peut être trouvée. Le menu est composé de burgers, de salades, de paninis ou de pizzas, qui ne sont pas des aliments favorisés par les cyclotouristes après une journée d'efforts.

Pour conclure cette partie, il peut être constaté que, bien que le nombre de restaurants dans la région soit important, peu d'entre eux proposent des horaires adaptés. Si la région souhaite développer le cyclotourisme, il serait judicieux de mentionner sur le site Internet de l'Office du tourisme les endroits où les cyclotouristes peuvent se restaurer hors des horaires habituels de repas.

4.2.5. Peu de magasins de réparation et de location de vélos

Il est essentiel que les cyclotouristes se sentent en sécurité durant leur périple. Pour que le cyclotourisme puisse être développé dans une destination, des magasins de réparations et de location de vélos devraient se situer à proximité des routes cyclables afin de venir en aide aux touristes, si nécessaire (Han, Meng & Kim, 2017).

Dans la Broye, la réparation de vélos peut se faire au Garage Zanone Bikes à Estavayer-le-lac, au magasin PRO Cycles à Payerne ou au magasin Cycles Tesag à Corcelles-près-Payerne. Si les cyclotouristes séjournent à Estavayer ou à Payerne, ces deux magasins peuvent facilement être rejoints en train. Toutefois, si un cycliste rencontre des problèmes techniques dans les villages alentours, il est plus difficile de se déplacer jusqu'aux endroits indiqués à cause du manque de transports en communs dans la région (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018a).

Le seul endroit où il est possible de louer des vélos dans la région est à Alphasurf, à Estavayer-le-Lac. Des VTT sont mis en location pour CHF 30.- la journée ou CHF 120.- la semaine (Alphasurf, 2020). L'Hôtel du Port loue également des vélos, mais uniquement pour ses hôtes (T. Fasel, CP, 7 mai 2020).

En 2018, les stations de location de vélos en libre-service de l'organisation PubliBike ont été fermées à Estavayer. Ces stations ne sont également plus disponibles dans d'autres villes de Suisse romande comme à Yverdon-les-Bains ou à Morat. En effet, elles sont relativement coûteuses et n'ont pas rencontré le succès souhaité. Le prix initial de l'acquisition du matériel s'élève à CHF 650'000.-, ce qui représente une somme élevée pour de petites communes comme celle d'Estavayer. Une potentielle raison pour ce manque d'enthousiasme est le fait que la plupart des habitants possèdent leur propre vélo (Pauchard, 2015). Ce chiffre est confirmé par ProVélo (2017) puisqu'il est affirmé que 65% des ménages disposent d'au moins un vélo. A Yverdon-les-Bains, les principaux utilisateurs, avant la fermeture des stations, étaient des étudiants pendulaires et des touristes souhaitant se rendre au bord du lac (Pillonel, 2015).

Un projet de l'Office du tourisme, en collaboration avec la COREB est actuellement en cours afin d'évaluer s'il est judicieux de réinvestir dans ce service (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018b). Des recherches plus approfondies sur le potentiel d'une station de vélos en libre-service n'ont pas été entreprises dans le cadre de ce travail puisque des recherches sont déjà en cours et que le public que ces vélos attirent ne correspondent pas à la clientèle cible recommandée dans le cadre de ce travail (voir chapitre 6.1).

4.2.6. Des attractions touristiques riches et variées

Les attractions touristiques englobent les ressources naturelles telles que le temps météorologique ou le paysage et celles créées par l'homme, comme les sites historiques, culturels et le patrimoine. Elles constituent un aspect important du voyage puisque les cyclotouristes ne prennent pas seulement en considération l'effort physique à fournir, mais également l'environnement qui les entoure. Ainsi, les attractions touristiques jouent un rôle essentiel dans l'ensemble de l'expérience touristique (Han, Meng & Kim, 2017).

De ce côté, la Broye a la chance de posséder de nombreuses attractions. Premièrement, la réserve naturelle de la Grande Cariçaie, située le long de la rive sud du lac de Neuchâtel, invite à la détente et à la découverte de la faune et de la flore. En effet, près de 800 espèces végétales et 10'000 espèces animales y sont abritées. Elle est référencée comme « le plus grand ensemble marécageux lacustre de Suisse ». Plusieurs observatoires permettant d'étudier la faune et la flore ont été installés le long de la rive. De plus, les touristes souhaitant se rafraîchir dans le lac peuvent choisir parmi les nombreuses plages. En plus des différentes balades proposées, les visiteurs ont l'occasion de revenir dans le passé

en découvrant l'histoire de la rive au Village lacustre de Gletterens ou de visiter les animations et expositions thématiques proposées par les Centres-nature de Champ-Pittet à Cheseaux-Noréaz ou de la Sauge à Cudrefin (Association la Grande Cariçaie, 2020).

La Broye offre un terrain de jeu idéal aux amateurs de sports en tout genre. Toutes sortes de randonnées à pied ou à vélo peuvent être entreprises, que ce soit seul ou accompagné. Grâce à sa proximité du lac, les sports aquatiques tels que le stand up paddle, la natation, le kitesurf, la planche à voile ou encore le ski nautique sont très populaires durant la saison estivale. Estavayer-le-Lac possède même le téléski nautique le plus long de Suisse (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2019a).

La région saura également séduire les touristes passionnés d'histoire. Une promenade dans les jardins du Château de Chenaux, situé au cœur de la cité médiévale d'Estavayer, la découverte de l'Abbatiale de Payerne, un joyau clunisien fraîchement rénové, ou encore la visite des multiples églises et tours de la région, comme la tour de la Molière ou la tour de Montagny-les-Monts, font partie des lieux incontournables. Payerne et Estavayer-le-Lac peuvent se visiter à l'aide de brochures composées de QR-code disponibles gratuitement auprès des offices du tourisme et mettant en lumière l'histoire des villes. Les descriptifs sont traduits en français, en allemand et en anglais. Les amateurs d'Art pourront découvrir des expositions temporaires dans plusieurs galeries à Estavayer-le-Lac ou en parcourant l'itinéraire d'Art Urbain Artichoke.

Un type de tourisme supplémentaire présent dans la région est le tourisme événementiel. En effet, bien qu'ils aient majoritairement lieu durant la période estivale, de nombreux événements attirant des visiteurs en masse sont organisés chaque année. Par exemple, l'Estivale Open Air, un festival de musique en plein air qui dure quatre jours, peut accueillir jusqu'à 8'000 visiteurs par soir. D'autres événements de plus petite taille, tels que la traditionnelle fête fribourgeoise de la Bénichon, le festival de Jazz Swing in the Wind, le festival des Roses ou encore le marché staviacois sont également organisés (Estavayer-le-Lac, Payerne Tourisme, 2020e).

Finalement, les amateurs de cuisine locale trouveront leur bonheur parmi les nombreux produits proposés comme les vins du Vully, la cuchaule, les poires à Botzi ou encore la moutarde de Bénichon. Des événements liés à la gastronomie tel que le marché d'automne et Route du Moût ont lieu chaque année dans la Broye.

4.2.7. Différents services offerts par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme

L'accès aux informations est primordial pour les cyclotouristes qui se déplacent généralement par leurs propres moyens. Une signalétique continue, des informations disponibles au grand public ou encore des offices du tourisme sont, par conséquent, très importants (Han, Meng & Kim, 2017).

Pour cela, le site Internet www.estavayer-payerne.ch recense les différents itinéraires qui traversent la région. Ils sont accompagnés d'une description, des coups de cœurs de l'Office du tourisme, du tracé au format GPX et de la carte cyclo. Cette dernière a été élaborée en 2010 et revue en 2018 grâce à une collaboration entre Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme et les offices du tourisme des villes et villages alentours, à savoir Avenches, Moudon, Morat, Salavaux et Sugiez. La carte des itinéraires cyclables ainsi que les principaux lieux culturels, de découverte et de loisirs sont présentés sur la face avant de la carte. Des informations plus détaillées susceptibles d'intéresser les touristes tels que les points forts de la région, une description des villes médiévales, les animaux à découvrir, la gastronomie et les lieux de baignade figurent au verso de la carte. De plus, les informations de contact des différents magasins de réparation et de location de vélos ainsi que des offices du tourisme figurent également sur la face arrière de la carte (Estavayer-Payerne Tourisme, 2018a).

La carte cyclo est également disponible en format papier à l'Office du tourisme, auprès des partenaires touristiques et peut également être envoyée, sur demande. Pour cela, un formulaire de contact peut être rempli depuis le site Internet. En dehors des heures d'ouverture de l'Office du tourisme, des brochures sont à disposition devant la porte d'entrée de ce dernier. Afin de garantir que chaque prestataire touristique bénéficie de suffisamment de supports d'information pour le bon déroulement du séjour des cyclotouristes, deux distributions actives sont organisées en avant-saison (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme 2019a).

En plus de mettre à disposition des informations détaillées sur les sentiers cyclables de la région, Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme a également développé un forfait vélo. Chaque cycliste qui dort au minimum une nuit dans un hébergement de la région est invité à venir récupérer une surprise de bienvenue, composée d'un bon de réduction au magasin de vélo PRO Cycles à Payerne, des lunettes de soleil avec une lingette pour les nettoyer, une gourde avec une boisson énergisante à diluer et la carte des itinéraires cyclables de la région. L'objectif de ce forfait, créé en 2018, n'était pas d'attirer plus de cyclotouristes mais de proposer une valeur ajoutée aux cyclistes actuels. Lorsque ce forfait a été mis en place, passablement de cyclotouristes ont récupéré leur cadeau de bienvenue. Aucun chiffre précis ne peut être donné à ce sujet mais il est estimé que le nombre de personnes qui ont profité du forfait a passablement diminué dès la deuxième année (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Le bon de réduction offre la possibilité aux cyclotouristes d'obtenir CHF 20.- de réduction pour tout service effectué au magasin PRO Cycles. Néanmoins, aucun de ces bons n'a jamais été utilisé (C. Schaller, CP, 29 avril 2020).

Une potentielle raison pour le déclin de ce forfait est le manque de communication effectuée. En effet, après avoir pu joindre 12 hébergements de la région, il a été constaté que seule la moitié d'entre eux connaissait le forfait. Il est important de mentionner qu'un des hôtels disposant du plus grand

nombre de chambres dans la région et accueillant environ 20 cyclotouristes par année, à savoir l'Hôtel la Suite à Payerne, ne connaît pas le forfait et, par conséquent, ne le propose pas.

En outre, l'Office du tourisme a mis sur pied en 2019 une excursion à vélo dans la Grande Carîaie. En compagnie d'un biologiste, les cyclistes sont amenés à longer la rive sud du lac afin d'explorer la faune et la flore de la réserve naturelle. Un pique-nique est organisé afin de reprendre des forces avant le chemin du retour qui fait une halte au Village Lacustre de Gletterens, où les visiteurs pourront en apprendre davantage sur la Préhistoire (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020d). Cette balade a été organisée pour la première fois en 2019. La promotion de celle-ci a été faite à l'aide d'un post Facebook et d'un flyer distribué et affiché dans les commerces locaux. Un rappel sur les réseaux sociaux aurait pu être bénéfique pour augmenter les inscriptions. En effet, la sortie a dû être annulée car le nombre de participants minimum n'a pas été atteint. Une nouvelle date est prévue pour le 27 juin 2020 (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020).

4.2.8. ELSA Bike Trophy : le seul événement cycliste de la région

Il est bien connu que les événements liés au cyclisme peuvent attirer des cyclotouristes et positionner une région comme étant propice au cyclisme (E. Ruegsegger, directrice de l'Association Régionale du Lac de Morat, communication personnelle, 23 avril 2020). Ce genre d'événements est quasi inexistant dans la région puisque le seul événement récurrent est l'ELSA Bike Trophy. Cette course populaire de VTT a lieu chaque année depuis 1990 et attire en moyenne, près de 1200 coureurs provenant de toute la Suisse sur deux jours. Elle fait partie de la coupe fribourgeoise de VTT et a été renommée ELSA Bike & Run en 2020, puisqu'une course à pied devait également avoir lieu. En effet, la course a dû être annulée à cause de la pandémie du coronavirus (ELSA Bike Trophy, 2020).

L'année 2020 devait également être marquée par la venue d'un événement phare pour le cyclisme suisse : le Tour de Romandie. L'étape en boucle du 1^{er} mai 2020 devait permettre aux meilleures cyclistes du monde de s'affronter dans les rues d'Estavayer-le-Lac et dans les villes et villages alentours. Cet événement n'a pas été annulé mais a été reporté à l'année 2021 (Tour de Romandie, 2020).

4.3. La communication et la promotion

En règle générale, un déséquilibre est fréquemment constaté pour la plupart des destinations entre les infrastructures à disposition tels que les réseaux cyclables et la promotion de ces derniers (Downward & Lumsdon, 2001). Cette problématique est similaire pour Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme puisque le nombre de publications sur les réseaux sociaux et le nombre de campagnes lancées autour du cyclotourisme restent limités à cause de l'homogénéité des offres et services proposés. Afin d'optimiser la promotion et le marketing effectués autour du cyclotourisme, il convient

de déterminer les besoins et attentes des touristes à vélo. Toutefois, le nombre d'études réalisées à ce sujet restent très limité à l'heure actuelle (Downward & Lumsdon, 2001).

4.3.1. Une faible utilisation des réseaux sociaux pour la promotion du cyclotourisme

Les réseaux sociaux permettent d'influencer les consommateurs durant les différentes phases par lesquelles ils passent afin de prendre une décision. Ils peuvent être particulièrement importants lorsque l'utilisateur évalue les différentes propositions qui s'offrent à lui ainsi que pour tisser des liens avec la destination.

Pour commencer, les réseaux sociaux peuvent être utilisés afin de faire connaître une destination à un potentiel visiteur et d'augmenter le trafic vers la page Internet de l'organisation touristique. Pendant la deuxième phase, le touriste va évaluer les différents produits. Il est intéressant de mentionner que les commentaires laissés par d'autres voyageurs jouent un rôle significatif à ce stade. La prochaine étape est l'achat, qui n'est pas pertinent pour le cas d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. Enfin, différentes stratégies existent pour maintenir un lien avec les consommateurs. Il peut être retenu qu'il est essentiel de constamment alimenter les réseaux sociaux avec des contenus innovants afin d'offrir de nouvelles perspectives aux clients. Les touristes ont également tendance à publier sur leurs propres réseaux, lors de la dernière phase, augmentant ainsi la notoriété de la destination et influençant leur réseau (Hudson & Thal, 2013).

Les publications de la page Facebook d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme des trois dernières années, à savoir de 2017 à 2019, ont été analysées (voir annexe VIII). En 2020, la seule publication liée au cyclisme vise à promouvoir l'excursion guidée à vélo dans la Grande Cariçaie. Le faible nombre de publications effectuées durant l'année 2020 est probablement dû à la pandémie du coronavirus, qui n'a pas permis de voyager en début d'année (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, s.d.). Il est important de mentionner que les publications sur Facebook sont systématiquement traduites et publiées en français, allemand et anglais, ce qui est bénéfique, spécialement pour l'allemand, puisqu'une grande partie de la clientèle broyarde provient de la Suisse alémanique. Les publications s'affichent en fonction de la langue paramétrée par l'utilisateur, sauf pour les vidéos puisque le système Facebook ne le permet pas à l'heure actuelle (M. Dégallier, CP, 19 mai 2020).

En 2019, cinq publications ont été effectuées sur la page Facebook d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. Les premières datent du 26 avril et du 1^{er} mai et permettent d'annoncer le début de la saison cycliste à l'aide d'une photographie et d'une vidéo de deux protagonistes se promenant à vélo dans la région. Les suivantes étaient constituées d'une image incitant les utilisateurs à s'inscrire à la sortie guidée dans la Grande Cariçaie ainsi que d'une photographie mettant en avant le forfait cycliste proposé par l'Office du tourisme. La dernière publication de l'année 2019 est constituée d'une vidéo

d'une cycliste se baladant dans la région invitant les moins sportifs à sillonner la Broye à bicyclette (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, s.d.).

Un total de six publications figurent sur la page Facebook de l'Office du tourisme en 2018. Ces publications avaient pour but de mettre en avant deux cyclistes se promenant dans la région, d'informer les visiteurs des vélos de location mis à disposition par l'entreprise Publibike, de mettre en avant les pistes cyclables de la Grande Cariçaie, d'annoncer la course de l'ELSA Bike Trophy et, finalement, de dévoiler la nouvelle carte cyclo (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, s.d.).

Enfin, l'année 2017 a été marquée par le Red Bull Velodux, une course cycliste durant laquelle des champions du monde s'affrontent sur un parcours de cyclocross. Afin de promouvoir cette course, cinq publications ont été effectuées. Un concours a notamment été lancé afin de gagner un maillot de Danilo Wyss, un cycliste suisse de renommée. Le reste des publications étaient constituées d'images mettant en avant le cyclisme dans la région et la course de l'ELSA Bike Trophy (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, s.d.).

En résumé, entre cinq et sept publications sont effectuées sur la page Facebook d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme chaque année. Les publications sont variées puisqu'elles sont constituées d'images, de photographies et de vidéos

Quant à la plateforme Instagram, initialement utilisée uniquement pour partager des images, elle évolue et devient un moyen efficace de promotion, de marketing, de publicité ou de transmission d'informations rapide et précise. Les photographies publiées par des utilisateurs sont perçues comme une représentation de la réalité et peuvent être commentées, aimées et repartagées sur plusieurs comptes. Ce bouche-à-oreille en ligne est, par conséquent, susceptible d'augmenter la notoriété d'une destination (Fatanti & Suyadnya, 2015).

A l'heure actuelle, Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme fournit un travail considérable afin de constamment alimenter le compte Instagram grâce à, principalement, des partages de photographies prises par d'autres utilisateurs. Cette démarche permet de créer des liens avec des utilisateurs qui mettent en avant la destination. Néanmoins, cette plateforme n'est que très peu utilisée pour promouvoir le cyclotourisme par l'Office du tourisme. En effet, aucune image n'a fait référence au cyclisme en 2019 contre trois en 2018 et cinq en 2017. L'analyse de leur compte Instagram est présentée en annexe IX.

Finalement, l'utilisation de hashtags⁵ est une fonctionnalité intéressante de la plateforme puisqu'elle permet aux utilisateurs de rechercher facilement des informations sur une destination. Ces

⁵ Selon définition du Larousse (2020) : Mot-clé cliquable, précédé du signe dièse (#), permettant de faire du référencement sur les sites de microblogage.

derniers peuvent être utilisés par les destinations elles-mêmes ou par d'autres utilisateurs qui, par conséquent, fournissent du contenu à la destination (Fatanti & Suyadnya, 2015). Les hashtags utilisés par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme sous les publications liées au cyclisme font principalement référence au lieu comme par exemple #myswitzerland, #fribourgregion ou encore #lacdeneuchâtel. Seuls les hashtags #bike et #velo font référence au vélo (Estavayer Payerne Tourisme, s.d.). Si la région souhaite mettre en avant le cyclotourisme, il serait judicieux d'adapter les hashtags utilisés.

4.3.2. Diverses actions de promotion effectuées en 2018

Quelques actions de promotion spécifiques au cyclisme ont été effectuées ces dernières années, mais principalement en 2018. Tout d'abord, en collaboration avec la région du Lac du Morat, d'Avenches et de Moudon Tourisme, une publication figure dans la brochure de Suisse Tourisme élaborée à l'occasion des *Bike Days*, un festival de vélo à Soleure, en 2018 (BMC Switzerland, 2018).

De plus, afin de promouvoir le cyclisme auprès des familles, une action a été réalisée en collaboration avec Jura Trois-Lacs pour mettre en avant les atouts que la région peut leur offrir dans le magazine *loisirs.ch*, un organisme qui promeut les loisirs en famille en Suisse romande, de l'été 2018 (Jura Trois Lacs, 2018). Cette action est stratégique puisque les familles constituent une des clientèles cibles de la destination (M. Dégallier, CP, 5 juin 2020).

Dans le but de faire connaître la Broye au-delà des frontières helvétiques, le même article a été publié dans *Vélo Magazine* et *l'Equipe*, deux magazines français spécialisés dans le cyclisme. L'édition printemps/été 2018 a été consacré à la Suisse. Parmi les six régions présentées figurait Fribourg Région qui a mis en avant un circuit dans la Broye. L'Hôtel du Port à Estavayer-le-Lac, qui était labellisé Bike Hotel, y était recommandé pour passer la nuit (AB Press, 2018). Cette action visant à promouvoir le cyclisme suisse auprès de la clientèle française est judicieuse puisque la France est représentée en deuxième et troisième position de la Broye fribourgeoise et vaudoise en termes de nuitées (Observatoire fribourgeois du Tourisme, 2019a).

La dernière action réalisée en 2018 est parue dans le magazine *l'Illustré*, dans lequel un publiereportage met en avant la région de la Broye et les régions autour de Morat, du Vully, d'Avenches ou encore de Moudon. Cette publication a été réalisée à la suite de la création de la nouvelle carte cyclo par les offices du tourisme susmentionnés (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2018c).

En 2019, un article a également été diffusé dans le magazine suisse *Vélojournal*. L'article en allemand décrit les attractions touristiques situées le long de la route nationale n°5 et invite les lecteurs à séjourner au minimum une nuit à Estavayer lors de leur prochain voyage. De plus, une bannière de la région a été incluse dans la newsletter digitale du journal (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2019b).

Au vu du budget limité de l'Office du tourisme pour promouvoir le cyclotourisme, le nombre d'actions effectuées en 2018 est satisfaisants. Toutefois, un relâchement a été constaté en 2019 et 2020. Il serait donc judicieux de prévoir de nouvelles actions de promotions pour l'année 2020.

4.4. Analyse SWOT

L'analyse SWOT ci-dessous résume le chapitre en identifiant les forces, faiblesses, opportunités et menaces de la zone touristique étudiée dans le but de donner des recommandations afin de développer le cyclotourisme. Les forces et faiblesses présentées ont été expliquées dans les sous-chapitres précédents et les opportunités et menaces sont développées au chapitre six.

Tableau 13: Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<p>Réseau cyclable Sept itinéraires SuisseMobile dont un national Signalétique Paysages divers Dénivelé relativement faible : convient aux amateurs</p> <p>Hébergement Plusieurs partenaires SuisseMobile Majorité possèdent un garage fermé pour les vélos</p> <p>Transports Gare ferroviaire à Payerne et Estavayer Transports de vélos dans les transports publics Bateau à Estavayer, Chevroux, Portalban et Cudrefin P'tit Train touristique Axe routier A1</p> <p>Restaurateurs Beaucoup de restaurants variés et de qualité</p> <p>Magasins de location et réparation vélos Magasins de réparation sont sur une ligne de train</p> <p>Attractions touristiques Riche patrimoine Réserve naturelle de la Grande Cariçaie Rive sud du lac avec sports nautiques Randonnées & Cyclisme Manifestations</p> <p>Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme Forfait vélo Excursion à vélo dans la Grande Cariçaie Carte cyclo (en français et allemand)</p> <p>Evénements cyclisme ELSA Bike Trophy</p> <p>Réseaux sociaux Publications en français, allemand et anglais Publications variées (photos, vidéos)</p>	<p>Réseau cyclable Itinéraires hors réseau SuisseMobile pas balisés Dénivelé relativement faible : ne convient pas aux sportifs Pas d'itinéraire court proposé</p> <p>Hébergement Peu de lits disponibles durant la haute saison Peu de places de passage dans les campings Actuellement aucun hébergement labellisé Bike Hotel par ST</p> <p>Transports Peu de connexion par bateau Villages mal desservis par les transports publics</p> <p>Restaurateurs Horaires de cuisine pas adaptés</p> <p>Magasins de location et réparation vélos Uniquement 3 magasins de réparation de vélos Location de vélo possible uniquement à Alphasurf</p> <p>Attractions touristiques Activités plutôt durant la période estivale</p> <p>Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme Peu d'hébergements connaissent le forfait vélo Forfait vélo n'est plus beaucoup demandé Aucun bon du forfait vélo n'a été utilisé au magasin PRO Cycles Mauvaise utilisation du terme « forfait » Excursion à vélo dans la Grande Cariçaie annulée en 2019 à cause du manque de participants</p> <p>Evénements cyclisme Pas d'événement destiné au grand public</p> <p>Réseaux sociaux Peu de publications vélo sur les réseaux sociaux Hashtags peu utilisés pour faire référence au cyclisme</p>

<p>Site Internet Partie dédiée au cyclisme traduite en allemand et en anglais avec les itinéraires, les places pique-nique, des conseils pour les cyclistes et la carte cyclo téléchargeable</p> <p>Promotion Passablement d'actions en 2018 auprès d'un public suisse et français</p>	<p>Site Internet Itinéraires téléchargeables qu'en format GPX Pas de précisions quant aux établissements adaptés</p> <p>Promotion Une seule action réalisée en 2019</p>
Opportunités	Menaces
<p>Réseau cyclable Baliser les itinéraires de l'OT Créer des variantes de tours plus courts</p> <p>Hébergement Encourager la visite hors saison estivale Liste d'hébergements adaptés aux cyclistes Construction d'un hôtel de catégorie supérieure</p> <p>Transports Promouvoir le vélo comme moyen de transport</p> <p>Restaurateurs Liste des restaurants avec horaires adaptés Paniers pique-nique de commerçants locaux</p> <p>Magasins de location et réparation vélos Plateforme de location de vélos en ligne Stations de réparation en libre-service</p> <p>Attractions touristiques Les inclure dans des offres forfaitaires</p> <p>Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme Tenue de statistiques Modification du forfait vélo actuel Création de nouveaux forfaits Création d'un itinéraire thématique Encourager cyclotouristes à faire une halte</p> <p>Evénements cyclisme Création d'un événement pour le grand public</p> <p>Réseaux sociaux Augmenter le nombre de publications Améliorer les hashtags utilisés Augmenter interactions avec la communauté</p> <p>Site Internet Itinéraires imprimables au lieu du tracé GPX Enumérer prestataires adaptés pour les cyclistes Newsletter</p> <p>Promotion Actions régulières en Suisse et dans les pays alentours Capitaliser autour du Tour de Romandie</p> <p>Autre Prendre avantage de l'engouement général pour le cyclisme après la crise du coronavirus</p>	<p>Réseau cyclable Dégradation des itinéraires en cas de surutilisation Fermeture d'un itinéraire cyclable SuisseMobile de la région</p> <p>Hébergement Lits froids si hôtel supplémentaire Hébergements ne souhaitent pas adapter leurs services pour les cyclotouristes Fermeture d'établissements</p> <p>Transports Baisse des cadences des trains et bateaux</p> <p>Restaurateurs Demande insuffisante pour convaincre les restaurateurs d'adapter leurs horaires Fermeture d'établissements</p> <p>Magasins de location et réparation vélos Fermeture des magasins</p> <p>Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme Diminution des moyens financiers</p> <p>Promotion Pas assez de moyens financiers par rapport aux grandes destinations</p> <p>Autre Franc fort retient touristes étrangers Dégradation du patrimoine médiéval Dégradation du patrimoine naturel Fermeture de différents établissements à la suite de la pandémie du coronavirus</p>

Source : Tableau réalisé par l'auteur

5. Analyse des bonnes pratiques

Différentes destinations ont été analysées afin de déterminer les bonnes pratiques qui pourraient être reproduites dans la région de la Broye. Elles ont été sélectionnées à l'aide de plusieurs critères. La Région du Lac de Morat a été contactée sur conseil de la mandante du travail. L'Italie et la France sont considérées comme des destinations phares du cyclotourisme, c'est pourquoi une analyse plus approfondie des bonnes pratiques de ces pays est inévitable. Finalement, le Tour Découverte de l'Univers Kambly a été pris en considération, car il est présenté sur la première page de Suisse Tourisme dédiée au cyclotourisme.

5.1. Les offres forfaitaires et le SlowUp de la Région du Lac de Morat

Tout d'abord, la Région du Lac de Morat a été analysée puisqu'elle est similaire à la région étudiée dans le présent travail. La ville de Morat, située au bord d'un lac du même nom, possède également une charmante cité médiévale. La destination souhaite attirer des jeunes retraités et des couples sans enfant, comme beaucoup d'autres destinations, à cause de leur pouvoir d'achat particulièrement élevé. D'une autre part, elle souhaite également cibler les familles au vu des nombreuses activités offertes dans la région comme les multiples pistes cyclables, le lac à proximité ou encore le Papillorama de Chiètres, qui recense un nombre considérable de papillons (E. Ruegsegger, CP, personnelle, 23 avril 2020).

Afin d'attirer ces groupes cibles, l'Office du tourisme a mis en place des forfaits qui sont appréciés et demandés. Le forfait de deux nuits « Vélo et tropiques » inclut un bon pour la location d'un vélo, une entrée au Papillorama de Chiètres, un bon pour une glace ainsi que de la documentation sur la région. Le deuxième forfait dédié aux cyclistes est l'« étape gourmande » de deux jours et une nuit qui inclut divers repas et snacks (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme possède plusieurs offres forfaitaires avec nuitée : Séjour romantique, Offre nuit et repas et Fun & Relax. Dans la même optique, un forfait vélo pourrait facilement être proposé en collaboration avec un hébergement et différents prestataires touristiques.

Bien que ces forfaits n'attirent pas les cyclotouristes itinérants puisque les attractions touristiques ne sont pas primordiales pour cette catégorie de personne (SuisseMobile, 2015b), ils permettent d'attirer des jeunes retraités qui ont un fort pouvoir d'achat (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Les familles qui pratiquent du cyclotourisme effectuent généralement d'autres activités en plus du vélo, ce qui est bénéfique pour les destinations car le montant dépensé sera alors plus élevé.

De plus, Morat accueille chaque année le SlowUp. Cette journée sans voiture qui vise à promouvoir la mobilité douce, apporte de multiples bénéfices dans la région. Tout d'abord, cette manifestation organisée autour du lac apporte une belle visibilité à la région et la positionne comme une destination

attractive pour les balades à vélo. Le soutien financier est assuré uniquement à l'aide de sponsors, ce qui permet aux sociétés locales de profiter de quelques rentrées d'argent. En revanche, les nombreux restaurants situés autour du lac sont gênés par la fermeture des routes qui empêche leur clientèle habituelle d'accéder à l'établissement en voiture. Pour la majorité des restaurateurs, cette journée est synonyme de perte de chiffre d'affaires important et il est, par conséquent, crucial que l'organisateur puisse défendre son projet et garantir une communication optimale avec les différentes personnes impliquées. Madame Ruegsegger affirme, qu'avec le temps, tous les commerçants sont en faveur de cette manifestation puisqu'ils sont conscients de l'importante promotion engendrée pour la région et donc pour leur établissement (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020).

Aucune manifestation cycliste dédiée au grand public n'existe dans la région de la Broye. Toutefois, comme démontré par Madame Ruegsegger, ces manifestations permettent à une destination de se positionner comme une destination attractive pour les balades à vélos. L'organisation d'une journée sans voiture mettant en avant le cyclisme dans la Broye pourrait, par conséquent, être envisagée au vu de l'importante promotion que ce type d'événement engendre (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020).

5.2. Un label hôtelier attractif en Italie

La deuxième destination analysée dans le cadre de ce travail est l'Italie, puisque ce pays fait partie des destinations phares du cyclotourisme. En effet, ce pays regorge de zones d'intérêt protégées et naturelles, plus particulièrement dans le sud de l'Italie, qui attirent de nombreux adeptes de la petite reine. De plus, une véritable tradition de cyclotourisme y existe avec notamment, le célèbre Giro d'Italie, une course cycliste considérée comme l'une des plus importantes du monde, après le Tour de France (Atout France, 2013).

Italy Bike Hotels est la toute première chaîne d'hôtels du pays et regroupe actuellement 63 hôtels dans toute l'Italie. Trois atouts principaux sont mis en avant sur leur site Internet. Premièrement, Italy Bike Hotels cherche à vendre des vacances à vélo authentiques. Ils proposent des hôtels depuis lesquels les clients peuvent atteindre plusieurs itinéraires différents, ce qui ne contraint pas les cyclistes à changer d'hôtels chaque jour, s'ils ne le souhaitent pas. Finalement, la chaîne prône une collaboration avec d'excellentes structures hôtelières (Italy Bike Hotels, 2020).

Les hôtels sont séparés en trois catégories distinctes en fonction des services proposés : bronze, argent ou or. Chaque hôtel, quelle que soit sa catégorie, possède des Bike Managers qui doivent être des cyclistes expérimentés afin de pouvoir répondre aux besoins de la clientèle. La catégorie bronze répond aux besoins de base des cyclistes en matière d'équipement, de service, de nourriture, de loisirs et de visites guidées. A titre d'exemple, un hôtel de cette catégorie devra offrir un local fermé pour les vélos, une zone entretien/réparation, un service de lavage des vêtements de sport, une assistance et

récupération avec un véhicule motorisé en cas de problèmes mécaniques ou encore un guide sur demande. En plus de ces services, les hébergements de la catégorie or devront bénéficier d'un mécanicien et d'un service de location interne, offrir une assistance avec un véhicule motorisé en cas d'excursion difficile, proposer un buffet à la rentrée des tours, posséder leur propre centre bien-être et bien plus encore (Italy Bike Hotels, 2020). En outre, la chaîne d'hôtels envoie régulièrement une newsletter à ses clients cyclistes afin de tisser des liens avec ces derniers.

En comparaison, le label Bike Hotel de Suisse Tourisme, est moins complet et ne possède pas son propre site Internet. Néanmoins, ces labels, bien que très importants pour attirer des cyclotouristes, sont à mettre en place au niveau national. La région de la Broye n'est pas assez vaste pour créer un label dédié au cyclotourisme. Quelques bonnes pratiques peuvent cependant être reproduites comme la création d'une newsletter afin d'informer les visiteurs des nouveautés dans la région.

5.3. Des informations facilement accessibles pour les cyclotouristes en France

Plusieurs destinations en France ont été analysées puisque le pays est l'un des plus renommé pour la pratique du cyclotourisme. Pour commencer, la marque nationale « Accueil Vélo » garantit un service de qualité, adapté aux cyclistes, auprès de plus de 5000 prestataires, que ce soient des hébergements, loueurs ou réparateurs de bicyclettes, restaurants, offices du tourisme ou des sites touristiques. Le site Internet de France Vélo Tourisme, une association d'intérêt public avec pour but le développement du tourisme à bicyclette en France, regroupe tous ces prestataires. Les potentiels touristes peuvent donc facilement préparer leur itinéraire depuis le web. Une fois en route, les voyageurs peuvent rapidement reconnaître les établissements puisqu'ils doivent afficher le logo du label de manière visible à l'entrée (France Vélo Tourisme, 2020). Ce label est très complet puisqu'il regroupe tous les prestataires auxquels un cyclotouriste pourrait avoir recours. Néanmoins, comme pour le label Italy Bike Hotels, ils ne peuvent être appliqué à la Broye puisque la région est trop petite. Ce genre d'action doit être mis en place au niveau national pour que l'impact soit significatif.

Une analyse plus approfondie de la Bretagne a également été effectuée puisque la région constitue un terrain de jeu idéal pour les amateurs de vélo grâce aux canaux aménagés et voies vertes. Le site officiel du tourisme en Bretagne offre à ses utilisateurs une expérience optimale puisque toutes les informations nécessaires pour un voyage à vélo y sont présentées. Le site débute par la carte du réseau cyclable ainsi que par des informations détaillées à propos des itinéraires qui traversent la région. Chaque route est accompagnée de photos permettant aux touristes de se rendre compte des attractions à découvrir en route et de commentaires des précédents voyageurs qui attribuent également une note entre 1 à 5 pour la sécurité, le balisage, l'intérêt et les services. De plus, les gares situées le long du parcours ou des informations concernant les parkings longue durée à disposition au

début du tour sont également recensées. Des conseils sont donnés pour préparer son périple, voyager en famille ou se déplacer avec son vélo dans les transports publics. En outre, une section spécifique est consacrée aux hébergements accessibles aux cyclistes. Toutes ces précieuses recommandations permettent à un cycliste inexpérimenté de s'équiper et de voyager sans obstacle et sans stress. Finalement, la page se termine par la section « Ils ont testé pour vous » qui recense plusieurs récits de voyages (Tourisme Bretagne, s.d.).

Pour le moment, la partie du site d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme dédiée au vélo recense les itinéraires cyclables vélos et VTT, le forfait vélo, les places de pique-nique, la carte des itinéraires ainsi que huit conseils pour cyclistes. Ces derniers sont des conseils généraux tels que planifier son itinéraire en avance ou prévoir suffisamment à boire et à manger (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020b). Ces informations ne suffisent pas pour un cyclotouriste souhaitant visiter la région puisqu'il voudra certainement connaître les hôtels et restaurants adaptés dans les alentours ou être rassuré en sachant qu'un magasin de réparation de vélo est à disposition en cas de problèmes techniques.

De plus, comme précisé par Kovačić (2015), il est important de mettre en avant une destination avec du contenu multimédia, comme des images, afin de permettre au voyageur de se représenter ses futures vacances. Le site de SuisseMobile affiche des photographies ainsi que des informations complémentaires telles que les descriptifs des curiosités, hébergements ou transports en commun pour chaque itinéraire présenté. Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme pourrait, par conséquent, encourager les visiteurs à se rendre sur le site de SuisseMobile pour obtenir plus de renseignements.

En résumé, le cyclotouriste devrait pouvoir trouver rapidement les informations concernant : les itinéraires cyclables, les hébergements, la restauration, les magasins de location ou de réparation de vélos, les offices du tourisme et les attractions touristiques le long des itinéraires. Le site officiel du tourisme en Bretagne représente un bon exemple puisqu'il répond à tous ces critères (Tourisme Bretagne, s.d.).

Selon une étude menée par TripAdvisor en 2007, 57.8% des voyageurs se réfèrent à des commentaires laissés par d'autres touristes lors de chaque voyage. Plus des trois quart (77.9%) des personnes interrogées affirment que ces revues de voyages contribuent de manière significative au choix de leur destination. De plus, il a été constaté que la plupart des touristes qui lisent des témoignages d'autres voyageurs pensent que ces derniers sont plus crédibles que les contenus des prestataires touristiques (Gretzel, Yoo, & Purifoy, 2007). Au vu de l'importance des recommandations qui peuvent être trouvées sur Internet, il serait judicieux pour Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme de prendre cet aspect en considération.

Finalement, la plupart des régions françaises propices au cyclotourisme, comme la Loire, la Provence, la Bretagne ou la Normandie, possèdent leur propre site Internet ou page Facebook dédiés au cyclisme. Il n'est pas recommandé de créer une nouvelle page ou des comptes Facebook et Instagram spécifiques pour le cyclotourisme dans la Broye au vu de l'ampleur des ressources humaines nécessaires pour la création et la mise à jour des sites.

5.4. Tour Découverte Kambly : un projet remarquable

Le Tour Découverte de Kambly, créé en collaboration avec Rentabike, SuisseMobile, le Chemin de fer du Lötschberg (BLS) et Emmental Tourisme et qui permet aux visiteurs de découvrir l'histoire et la provenance des ingrédients utilisés pour la fabrication des fameux biscuits, a été analysé dans le cadre de ce travail de Bachelor. Cette boucle de 30 kilomètres entièrement balisée, qui débute et termine à la gare de Langnau, sillonne le paysage vallonné de l'Emmental. En route, les visiteurs en apprennent davantage sur la confection du fromage local et sur la région, et découvrent les différents endroits où Kambly s'approvisionne en lait, farine, beurre et céréales. Une fois arrivé à l'Univers Kambly à Trubschachen, les cyclistes ont l'occasion de déguster les biscuits, de boire un café et de recharger les batteries de leurs vélos à assistance électrique (Suisse Tourisme, 2020).

A la gare de Langnau, où commence et termine le tour, une station de location de vélos *Rentabike*, leader en matière de location de vélos, de VAE et de VTT en Suisse, offre aux visiteurs la possibilité de louer différents types de bicyclettes avec un casque ou siège vélo. Pour les moins sportifs, il est recommandé d'effectuer le tour en e-bike afin de profiter du paysage vallonné sans effort. Des visites guidées ou en groupe peuvent être réservées auprès d'un partenaire de l'entreprise. En 2013, grâce à ce projet, Kambly a remporté le 3^{ème} prix MILESTONE de la catégorie « Projet remarquable ». Dans le domaine du tourisme, cette distinction est la plus importante (Kambly SA, 2020).

La réussite du tour peut également être démontrée par le grand nombre d'entités touristiques qui mettent en avant cette activité sur leur site comme par exemple Suisse Tourisme, Berne Tourisme, SuisseMobile, CFF, BLS ou encore Loisirs.ch. L'itinéraire est entièrement balisé et fait partie du réseau « La Suisse à vélo ». Les cyclistes ont la possibilité de télécharger et d'imprimer l'itinéraire depuis le site de SuisseMobile mais sont encouragés à télécharger une application sur leur smartphone. Cette dernière possède la carte permettant de consulter l'itinéraire, des informations supplémentaires à propos des 14 points d'intérêts de la route, des conseils sur les activités et restaurants alentours ainsi qu'un quiz qui peut être répondu en lisant et en se rendant aux différents postes (Kambly SA, 2020).

Le Tour Découverte de l'Univers Kambly, qui permet aux petits et grands de découvrir l'histoire de l'entreprise, soutient l'économie de toute une région notamment grâce ses multiples partenaires (Htr Hotel Revue, 2013). Un itinéraire du même genre que ce dernier pourrait être développé dans la région

étudiée. Néanmoins, après avoir analysé la page TripAdvisor de l'entreprise Kambly, passablement de remarques négatives concernant la visite de l'usine. Les visiteurs s'attendent à pouvoir suivre la fabrication des biscuits, ce qui n'est malheureusement pas le cas, selon les commentaires. Mise à part quelques films d'animation, l'expérience semble se limiter à la visite du magasin de l'usine, ce qui s'avère être frustrant pour passablement de visiteurs qui avaient d'autres attentes concernant la visite (TripAdvisor, 2020). Ce dernier point devrait donc être pris en considération si un itinéraire du même genre est développé dans la Broye.

6. Recommandations

Ce dernier chapitre suggère des recommandations à mettre en place afin de développer le cyclotourisme dans la région de la Broye. Certaines suggestions peuvent être mises en place à court terme au vu des faibles ressources nécessaires.

6.1. Deux formes de cyclotourisme et deux publics cibles à privilégier

A l'heure actuelle, le profil du cyclotouriste que l'Office du tourisme souhaite atteindre avec sa communication est, d'une part, le cycliste d'âge moyen, sans enfant, avec un bon niveau social, bon vivant et qui désire effectuer des visites pendant son périple et, d'autre part, les familles (M. Dégallier, CP, 5 juin 2020). Cette stratégie est judicieuse puisque les différents experts interrogés ont affirmé que les caractéristiques correspondent aux cyclotouristes de la Broye. L'auteur du travail affinerait encore la cible en visant principalement des touristes de suisse alémanique ou provenant de pays frontaliers comme la France et l'Allemagne, puisqu'ils enregistrent le plus grand nombre de nuitées dans la Broye (Observatoire fribourgeois du Tourisme, 2019a). De plus, le cyclisme est plus populaire en Suisse alémanique puisqu'il est pratiqué par 43% de la population de Suisse alémanique contre uniquement 25% en Suisse italienne et romande (Pro Vélo, 2017).

Le deuxième public cible d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme sont les familles. Il est également conseillé de poursuivre cette stratégie, puisque ces personnes représentent déjà une majorité de la clientèle de la Broye (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Cette catégorie constitue également l'un des publics cible de la stratégie économique régionale 2017-2022 (COREB, 2017). Selon une étude menée au Québec, les familles connaissent généralement déjà leur destination et sont donc susceptibles de revenir plusieurs fois, en cas d'expérience positive. Elles effectuent également d'autres activités dans leur lieu de vacances comme des randonnées, ce qui augmente le niveau de leurs dépenses (Chaire de Tourisme Transat, 2015).

Les résultats de ce travail démontrent qu'il serait préférable pour Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme de cibler les excursionnistes et la catégorie « vélo en vacances ». Tout d'abord, le Parlement

européen (2012) affirme que le nombre d'excursionnistes en Suisse était vingt fois plus élevé que le nombre de cyclotouristes en 2011, malgré leur niveau de dépenses moins élevé. En effet, les itinéraires de « La Suisse à vélo » ont accueilli 220'000 cyclistes itinéraires 4'800'000 excursionnistes (Parlement européen, 2012). En raison de la proximité des routes cyclables, les excursionnistes sont susceptibles d'effectuer plusieurs fois le même voyage et sont donc plus rentables pour une destination (Weed & al., 2014). En Suisse, 38% des excursionnistes qui se sont déplacés durant une journée complète connaissaient déjà leur itinéraire en 2013. En revanche, la part des cyclistes itinérants connaissant déjà leur parcours ne s'élevait qu'à 13% (SuisseMobile, 2015b).

De plus, comparé aux cyclistes itinérants qui dorment chaque nuit dans une autre destination, les touristes de la catégorie « vélo en vacances » séjournent plus longtemps au même endroit. Selon une étude menée par Weed & al. (2014) au Royaume-Uni, il a été constaté que les personnes résidant à moins de 8 kilomètres des routes cyclables séjournent en moyenne 7.6 jours et se déplacent à bicyclette durant à peu près la moitié des jours (3.6 jours). Les vacances des cyclotouristes séjournant plus loin des routes cyclables sont en général un peu plus courtes puisqu'elles durent en moyenne 4.7 jours, période durant laquelle ils utilisent leur vélo pendant 3 jours. Il est difficile de déterminer la part des dépenses de ces voyageurs directement liées au cyclisme. Néanmoins, il a été constaté que ces deux catégories de touristes dépensent en moyenne près de cinq fois plus que les cyclistes itinérants. Bien qu'il n'existe aucune littérature scientifique définissant ces chiffres en Suisse, il est recommandé de cibler cette clientèle dans la Broye au vu de la durée de leur séjour et du montant dépensé. De plus, un grand nombre de familles, une clientèle cible suggérée pour la région, pratiquent cette forme de cyclotourisme (Commission du Tourisme d'Australie Méridionale, 2006)

Toutefois, il ne faut pas négliger les cyclistes itinérants puisque l'itinéraire national du Mittelland passe par Estavayer-le-Lac. Bien que cette catégorie de cyclotouristes ne soit économiquement pas très intéressante pour la destination, il serait judicieux de trouver une solution afin que ces cyclotouristes ne se contentent pas de la traverser mais y fassent une halte ou, au mieux, dorment une nuit. Cette dernière option serait plus complexe à mettre en place, puisque l'étape proposée par SuisseMobile ne le suggère pas et que la majorité des cyclotouristes qui ne connaissent pas la région s'y fient. En outre, il est compliqué de modifier ou d'élaborer un nouvel itinéraire SuisseMobile puisque le réseau est déjà passablement développé en Suisse (G. Lämmerer, CP, 27 avril 2020).

Après avoir pédalé durant des heures sous un soleil de plomb, un petit rafraîchissement est toujours le bienvenu. Une suggestion serait alors d'inciter les cyclotouristes à visiter l'Office du tourisme pour se désaltérer. Pendant que ces derniers dégustent un verre de sirop de la région, par exemple, les employés d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme pourraient profiter pour leur remettre quelques brochures et leur parler de la destination. Au mieux, les touristes à vélo décideront de faire une halte

plus longue afin de découvrir certaines attractions, en parleront à des connaissances ou décideront de revenir lors d'un prochain voyage. Ce petit geste, simple et bon marché, pourrait constituer une réelle valeur ajoutée. Afin que les cyclistes prennent connaissance de cette offre, un panneau pourrait être placé à l'entrée de la ville d'Estavayer. Les cyclotouristes voyageant sur l'itinéraire national passeront donc nécessairement à côté. Une carte indiquant l'endroit où se trouve l'Office du tourisme y figurerait. Une signalétique simple pourrait être installée afin que les cyclistes trouvent rapidement l'Office du tourisme. Cette initiative pourrait être lancée à Estavayer dans un premier temps et, si elle rencontre du succès, être reproduite à Payerne.

Le nombre de cyclistes se déplaçant avec un VAE dans la région ne cesse d'augmenter depuis ces dernières années (T. Fasel, CP, 7 mai 2020 ; C. Schaller, CP, 29 avril 2020). Selon Atout France (2013), la demande pour les vélos à assistance électrique n'est pas seulement importante en Suisse mais également dans les marchés matures du Nord de l'Europe. Il est, de ce fait, primordial de proposer des séjours avec ce nouveau type de bicyclettes aux touristes allemands, belges, néerlandais, britanniques ou suisses. Après la Suisse et la France, l'Allemagne est le troisième pays le plus représenté en termes de nuitées dans la Broye fribourgeoise et il est donc essentiel d'adapter l'offre de la région à ce type de clientèle (Observatoire fribourgeois du Tourisme, 2019a).

6.2. Les infrastructures

6.2.1. Adaptation du réseau cyclable pour répondre aux besoins des publics cibles

Le réseau cyclable de la Broye est déjà passablement développé grâce aux itinéraires SuisseMobile qui traversent la région. Les itinéraires développés par l'Office du tourisme, à savoir « Les Vallons de la Broye » et « Entre deux lacs » ne sont pas balisés (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Etant donné que 78% des cyclistes interrogés dans le cadre d'une enquête SuisseMobile ont affirmé qu'une signalisation continue constituait un critère important, il serait judicieux de baliser ces itinéraires (SuisseMobile, 2015b). L'itinéraire « Entre deux lacs » pourrait être balisé en collaboration avec les offices du tourisme d'Avenches et de Morat puisqu'il traverse majoritairement ces régions. Si les ressources manquent pour baliser les itinéraires, il serait pertinent, dans un premier temps, de permettre aux utilisateurs de télécharger la carte de l'itinéraire depuis le site Internet d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme dans un autre format que GPX puisqu'il ne peut pas être consulté sans appareil GPS adapté. Bien que la carte cyclo donne un premier aperçu de l'itinéraire, il n'est pas possible de l'utiliser pour s'orienter en route, sauf si la région est connue. Des cartes téléchargeables et imprimables des itinéraires SuisseMobile se trouvent sur www.schweizmobil.ch et proposer un lien vers celui-ci pourrait déjà être bénéfique.

Les différents tours à vélo recensés sur le site Internet de l'Office du tourisme durent entre quatre et cinq heures, à l'exception du tour du lac de Neuchâtel qui dure 9 heures et 45 minutes (voir annexe

VI). La moitié des cyclistes itinérants interrogés par SuisseMobile affirment entreprendre des tours à vélo de sept heures, dont cinq en mouvement (SuisseMobile, 2015b). Cette catégorie de cyclistes est, par conséquent, comblée par l'offre en matière d'itinéraire cyclables de la Broye. Néanmoins, comme mentionné précédemment, il est recommandé qu'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme se concentre sur les excursionnistes et la catégorie « vélo en vacances ». La moitié des excursionnistes courte durée interrogés sont en route durant trois heures, dont deux en mouvement. Enfin, pour les excursions d'une journée, les tours durent en moyenne six heures, dont quatre en mouvement (SuisseMobile, 2015b). Il peut donc être constaté que les itinéraires proposés par l'Office du tourisme dépassent la durée mentionnée pour une excursion d'une demi-journée, et seuls certains correspondent aux quatre heures durant lesquelles les excursionnistes d'une journée sont prêts à pédaler. Or, il est difficile de créer des nouveaux itinéraires reconnus par SuisseMobile car leur réseau est déjà bien développé (G. Lämmerer, CP, 27 avril 2020). Par conséquent, il est recommandé d'offrir la possibilité aux cyclistes d'effectuer des tours plus courts en proposant, dans un premier temps, des variantes donnant la possibilité aux cyclistes moins expérimentés d'utiliser les transports en communs afin de parcourir une partie du tour. Par exemple, une alternative pourrait être proposée pour « Les Vallons la Broye », incitant les cyclistes qui désirent faire un tour plus court à rentrer en train à partir de Granges-Marnand. Le cyclotouriste sera alors de retour à Estavayer en 19 minutes et aura pédalé pendant 2 heures et 15 minutes. Le cycliste aurait aussi la possibilité de commencer à Granges-Marnand et de revenir à vélo jusqu'à Estavayer. Ceci lui permettrait de profiter du reste de la journée pour découvrir d'autres activités, ce qui est apprécié par les cyclistes de la catégorie « vélo en vacances ».

6.2.2. Mise en avant des infrastructures disponibles dans les hébergements

Un des problèmes majeurs de la région est le manque de lits disponibles, particulièrement durant la haute saison (COREB, 2017). Une solution à long terme pour pallier cette problématique pourrait être la construction d'un nouvel établissement. Les dix hôtels que compte la Broye sont de catégorie moyenne. En effet, les établissements les plus prestigieux de la région sont les hôtels trois étoiles à Estavayer-le-Lac. Par conséquent, puisqu'il a été prouvé que les cyclotouristes possèdent des moyens conséquents et que 47% des cyclistes choisissent un hôtel comme hébergement, il est recommandé de construire un hôtel d'une catégorie supérieure, à savoir un quatre étoiles (SuisseMobile, 2015b).

Néanmoins, la construction d'un hébergement est onéreuse. Une solution à court ou moyen terme pourrait permettre d'attirer des cyclotouristes supplémentaires, tout en ayant suffisamment de lits à disposition. En effet, il est plus facile de trouver des établissements libres pour la nuit en dehors des mois d'été, à savoir juillet et août (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Par conséquent, il est suggéré d'inciter les cyclotouristes à visiter la région hors saison touristique. Bien que l'hiver ne soit pas la saison idéale pour la pratique du cyclisme, le printemps ou l'automne s'y prêtent bien. Pour cela, des

offres spéciales « ouverture de saison » ou « fin de saison » pourraient être élaborées, offrant des tarifs préférentiels. Le site de l'Office du tourisme pourrait également mettre en avant les atouts du cyclotourisme hors saison comme, plus les disponibilités plus importantes des hébergements, les températures plus clémentes, les restaurants moins remplis ou encore le calme et la tranquillité.

La dernière recommandation au sujet des hébergements peut être implantée à court terme puisqu'elle ne nécessite pas de grands changements. Le site Internet d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme ne donne aucune indication quant aux hébergements accessibles aux touristes à vélo. Or, plusieurs hébergements sont partenaires de SuisseMobile et possèdent donc des infrastructures susceptibles d'intéresser les cyclotouristes. L'étude empirique a également permis de constater que plusieurs établissements possèdent des garages sécurisés pour le dépôt de bicyclettes. Il est donc recommandé d'ajouter une section à la partie du site dédiée au cyclisme incluant la liste des hébergements adaptés avec une description des services proposés. Ceci évite de mauvaises surprises à l'arrivée des cyclotouristes et leur permet de rapidement cibler les établissements souhaités.

6.2.3. Promotion de la bicyclette comme moyen de transport dans la Broye

A l'heure actuelle, la desserte de la Broye par les transports publics n'est pas optimale. La plupart des villages ne sont desservis que par quelques bus durant la journée. Le problème des transports dans la région est connu et aucune recommandation à ce sujet n'a pu être trouvée dans le cadre de ce travail de Bachelor. Néanmoins, comme mentionné par la COREB (2017), la mobilité douce reste sous-valorisée, bien qu'elle pourrait pallier la problématique des transports. Ainsi, il est conseillé de mettre en avant la bicyclette comme moyen de transport dans la région. Une communication adaptée est nécessaire afin d'informer les visiteurs du meilleur mode de locomotion.

6.2.4. Mise à disposition de paniers-repas par les commerçants locaux

Le nombre de restaurants ou de cafés proposant des horaires adaptés pour les cyclotouristes, à savoir une cuisine en continue durant l'après-midi, est très limité dans la région. Pour aider les touristes à vélos à trouver un endroit ouvert pour se restaurer l'après-midi, une liste des lieux pourrait être ajoutée à la section vélo de la page Internet d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. Les adresses d'épiceries ou de supermarchés peuvent également être ajoutées, permettant aux cyclistes d'acheter quelques aliments pour reprendre des forces.

Afin de pallier cette problématique, des paniers repas sont proposés par certains établissements de la région comme l'Hôtel du Port (T. Fasel, CP, 7 mai 2020). En outre, des paniers pique-nique ont été créés en juin 2020 par les régions touristiques du canton de Fribourg, en collaboration avec Terroir Fribourg afin de promouvoir les commerçants locaux après la crise du coronavirus. Ce panier est

proposé dans sept boulangeries broyardes (Fribourg Region, 2020). La partie cyclisme du site pourrait donc reprendre le nom de ces boulangeries afin de faciliter les repas des cyclotouristes.

6.2.5. Installation d'une borne de réparation vélos self-service

En cas de problèmes techniques, le cyclotouriste n'a pas beaucoup de solutions à l'heure actuelle : soit il possède des outils de réparation et les transporte avec lui, ce qui est peu probable car les touristes à vélo voyagent en principe avec le moins d'affaires possible, soit il dort dans un hébergement qui peut l'aider, soit il se rend dans l'un des trois magasins de réparation de vélos de la région.

L'auteur du travail souhaite proposer une solution supplémentaire : une borne de réparation de vélos self-service. Yvonand, une ville située à quelques 10 kilomètres d'Estavayer-le-Lac, a installé une borne de réparation vélos en 2015 permettant aux cyclistes d'effectuer des petites réparations eux-mêmes. Elle est équipée d'une pompe universelle, de tournevis, de clés, d'un support et d'autres outils indispensables. Le concept a été réalisé par l'entreprise italienne Bike Lab et coûte quelques CHF 1'000.- L'ensemble d'outils est facile à utiliser, même pour une personne non expérimentée (Bec, 2015). En cas de nécessité, un QR code qui mène au site internet du fabricant permet au cycliste de lire les conseils de réparation. En 2017, soit deux ans après son installation, l'Office du tourisme d'Yvonand a reçu de nombreux retours positifs de la part des utilisateurs (Boillat, 2017). Cette installation ne vise pas à attirer davantage de touristes mais à améliorer leur expérience. En outre, elle est également destinée aux habitants de la région qui peuvent effectuer des petites réparations sur leur vélo afin de privilégier ce moyen de transport pour des trajets quotidiens (Bec, 2015).

Au vu des retours positifs, il serait envisageable d'en installer une dans la Broye. L'emplacement devrait être stratégique. Pour commencer, puisque la majorité des hébergements de la région se trouvent à Estavayer-le-Lac, il serait judicieux d'y installer la borne. Ceci éviterait que chaque établissement doive posséder son propre matériel, puisqu'ils pourraient rediriger l'hôte vers cette borne. Une suggestion serait de l'installer sur la place Nova Friburgo, puisque l'itinéraire national du Mittelland y passe. De plus, cet emplacement est proche du camping de la plage communale, des hôtels du Port et du Rive sud et de l'Office du tourisme.

Si, comme mentionné au chapitre 6.2.3, la destination souhaite inciter ses visiteurs à se déplacer à bicyclette pour découvrir la Broye, des vélos de locations devraient être mis à disposition. Bien que la majorité des cyclotouristes voyagent avec leur propre matériel, les touristes de la catégorie « vélo en vacances » sont susceptibles d'être moins expérimentés et de ne pas en posséder (Commission du Tourisme d'Australie Méridionale, 2006). Les vélos de location peuvent également être utilisés par les habitants de la région pour des excursions. Pour le moment, seul Alphasurf, situé à la plage communale d'Estavayer, loue des vélos mais son nombre est limité puisqu'il ne possède que 20 vélos de deux tailles

différentes. Ces derniers ne sont toutefois pas adaptés pour les enfants, ce qui est regrettable au vu du nombre important de familles qui prennent part à des vacances « vélo en vacances ».

Le succès d'une station de location dépend de plusieurs facteurs. Tout d'abord, la visibilité de la station joue un rôle très important. Elle doit être bien placée dans une destination et être rapidement reconnaissable afin que les touristes ne doivent pas la chercher. Différents types de vélos doivent être proposés tels que des vélos standards, des vélos enfants ou des VAE. De plus, le tarif doit être fixé avec soin puisqu'un tarif trop élevé peut décourager les touristes de louer une bicyclette. Enfin, le processus de réservation doit être le plus simple possible. Pour certaines personnes, il est important d'avoir un contact humain et la réservation via une application n'est pas adaptée pour tout le monde. Par conséquent, les possibilités de réserver en ligne et par téléphone devraient demeurer (S. Lassueur, Chef de l'Office du Tourisme d'Yverdon-les-Bains, communication personnelle, 30 avril 2020).

Les tarifs pratiqués par Alphasurf sont CHF 30.- pour une journée ou CHF 120.- pour une semaine. Le prix de CHF 20.- par jour pour la location d'un vélo standard a été jugé adéquat lors du projet pilote d'une station de location au camping d'Yverdon. Par conséquent, il peut être déduit que les tarifs d'Alphasurf sont raisonnables. Il a été constaté que plus de la moitié des locations effectuées par le camping d'Yverdon duraient une demi-journée et il serait donc judicieux de proposer un tarif pour cette durée (S. Lassueur, CP, 30 avril 2020).

La réservation de vélos peut se faire par téléphone ou par mail. Une recommandation, basée sur les conseils de Monsieur Lassueur pour une station de location réussie, est d'ajouter la possibilité de réserver des vélos directement depuis leur site. Ceci faciliterait la réservation pour les personnes à l'aise avec la technologie et qui ne nécessitent pas l'aide d'une personne externe pour la réservation. Elles pourraient ensuite se rendre à Alphasurf pour récupérer leur vélo à l'heure et date prévue.

Selon l'expérience au camping d'Yverdon-les-Bains, une station de location de vélos auprès d'un prestataire touristique est idéale puisqu'elle permet de satisfaire une demande existante auprès de la clientèle. Une collaboration entre Alphasurf et l'Office du tourisme pourrait être envisagée sans que cela n'engendre de changements conséquents. Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme pourrait se charger de la communication et de la promotion de ces vélos, quasiment inexistante pour le moment, afin de faire connaître ce service. De leur côté, Alphasurf gérerait simplement les réservations, prises en charge et restitutions des vélos, comme ils le font déjà à l'heure actuelle.

Au vu de la demande toujours plus importante pour des VAE, il serait judicieux de compléter l'offre d'Alphasurf, qui met à disposition uniquement des vélos standards à l'heure actuelle. Pour l'achat de vélos supplémentaires, la commune d'Estavayer pourrait être sollicitée financièrement puisque ces bicyclettes favorisent la mobilité douce et peuvent également être utilisées par des habitants de la

région. C'est ainsi que s'est déroulé l'achat des vélos lors du projet pilote d'une station de location de vélos au camping d'Yverdon (S. Lassueur, CP, 30 avril 2020).

Pour le moment, il n'existe aucune station de location de vélos électriques au sein du périmètre de travail d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. Or, une station est située à Villars-le-Grand, dans la région Broye-Vully, aux abords du territoire de l'Office du tourisme. Cette dernière propose des livraisons de vélos électriques jusqu'à Payerne, Estavayer-le-Lac ou Cudrefin. Il serait, par conséquent, judicieux d'ajouter cette information sur la carte cyclo de l'Office du tourisme à moyen terme ainsi que sur leur site Internet, à court terme.

6.2.6. Attractions touristiques adéquates pour les formes de cyclotourisme à développer

Les offres de loisirs dans la Broye sont de qualité élevée et permettent aux visiteurs de rester plusieurs jours dans la région sans manquer de divertissement (COREB, 2017). Aucune information n'existe concernant l'éventuelle mise à disposition d'un local où déposer les vélos pendant les activités. Ceci pourrait être une valeur ajoutée pour les cyclotouristes qui se déplacent avec du matériel onéreux. Cette information pourrait donc aussi être ajoutée à la partie dédiée au cyclisme du site Internet de l'Office du tourisme. Une recommandation concernant la création d'un forfait vélo incluant des attractions touristiques est présentée au prochain chapitre.

6.2.7. Implémentation de diverses mesures par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme

Premièrement, afin de connaître les habitudes et besoins des cyclotouristes de la région, un suivi régulier devrait être mis en place par l'Office du tourisme. Celui-ci permettrait de mieux cibler la clientèle à vélo de la Broye et d'adapter ou de créer de nouvelles offres qui leur correspondent. L'Office du tourisme pourrait, par exemple, demander aux hébergeurs un rapport en fin de saison indiquant le nombre de cyclotouristes hébergés, le nombre de nuitées effectuées, le nombre de personnes par groupe, l'âge approximatif, les motifs de voyages et leur origine. Bien qu'ils ne soient pas nécessairement complets, ces premiers chiffres pourraient permettre un suivi des cyclotouristes de la région sur plusieurs années. Afin de faciliter la tâche des hébergeurs, un fichier Excel comprenant les informations à demander aux hôtes pourrait être préparé par l'Office du tourisme et envoyé aux hébergeurs en début de saison. Grâce à l'étude menée par SuisseMobile (2015b), il a été possible de connaître les habitudes et caractéristiques des cyclotouristes suisses et, par conséquent, de dresser un profil complet de ces touristes, ce qui permet de cibler correctement le marketing et la promotion des offres et services proposés.

La deuxième suggestion pour Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme consiste à créer un forfait vélo, sur la base du forfait proposé par la Région du Lac de Morat. En effet, leurs offres forfaitaires « Vélo &

Tropiques » et « Etape gourmande » rencontrent un certain succès auprès de leur public cible : les familles et les jeunes retraités (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme propose déjà plusieurs forfaits avec une nuitée : « Séjour romantique », « Fun & Relax », et « Nuit et repas ». De nouvelles offres vélo du même genre pourraient donc facilement être développées (Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, 2020f).

Puisque les publics cibles d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme sont similaires à ceux de la Région du Lac de Morat, il serait judicieux de développer des offres forfaitaires semblables. L'auteur du travail conseille à l'Office du tourisme d'inclure un hébergement, un bon pour un vélo de location ainsi qu'une ou plusieurs attractions touristiques afin d'intensifier les collaborations entre prestataires touristiques. Sur la même base que les forfaits de la Région du lac de Morat, plusieurs catégories d'hébergements pourraient être proposées : camping, chambres d'hôte et hôtel. Le prix dépendrait de l'hébergement choisi. Il est recommandé de développer plusieurs offres permettant aux cyclotouristes de choisir l'offre adéquate en fonction de leurs envies. Enfin, pour que ces offres soient attractives, elles doivent comporter une valeur ajoutée. Par conséquent, il est suggéré que le tarif global soit préférentiel comparé à un achat séparé.

Afin de cibler les jeunes retraités, une offre similaire à l'offre « Etape gourmande » pourrait être proposée pour leur permettre de découvrir quelques spécialités de la région (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Le forfait pourrait par exemple comporter un menu 3 plats, une dégustation de vins broyards, une spécialité de la région comme une tranche de gâteau payernois, un bon pour la location d'un vélo et une nuitée. Le restaurant du Rive Sud pourrait être un partenaire idéal puisqu'il possède 13 points au Gault et Millau et convient donc à ce type de clientèle qui apprécie la gastronomie.

Le prix de ce forfait devrait être donné pour deux personnes. En effet, 45% des touristes, tout type de tours confondus, voyagent à deux. La communication faite autour du produit devrait s'adresser aux couples car une majorité (37%) voyagent avec leur partenaire (SuisseMobile, 2015b). En termes de marketing, ce forfait pourrait, par exemple, être proposé à l'occasion de la Saint-Valentin à un prix avantageux. Morat Tourisme propose leur forfait au prix de CHF 125.-, ce qui semble être approprié (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Le prix du forfait proposé par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, devrait donc se rapprocher de ce tarif.

En parallèle, un deuxième forfait pourrait être proposé basé sur le forfait « Vélo & Tropiques » de la Région du Lac de Morat. Le nom de leur forfait vient d'une de leur activité phare : le Papillorama de Chiètres (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Par conséquent, le nom du forfait qui pourrait être développé par Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, devrait faire référence à une attraction de la région. Une suggestion pourrait être de créer un forfait pour les familles combinant plusieurs attractions tels

qu'une session de ski nautique, une partie de Swing Golf à Cremin et une session de Karting à Payerne. Un bon pour la location d'un vélo ainsi que deux nuitées complèteraient le forfait. L'offre de loisirs de la région est variée. Il serait, par conséquent, préférable de dormir au minimum deux nuits sur place pour pouvoir découvrir pleinement la région. Pour que cette offre puisse satisfaire le plus de personnes possible, les activités devraient pouvoir être modifiées en fonction des attentes du client. Des frais supplémentaires pourraient alors s'appliquer.

Parallèlement, le forfait proposé actuellement peut représenter une réelle valeur ajoutée pour les cyclistes puisqu'il fait office de cadeau de bienvenue lorsqu'ils arrivent dans la destination. Toutefois, peu de cyclistes viennent encore le récupérer à l'Office du tourisme. Cela est probablement lié au fait que peu d'hébergeurs connaissent ce forfait, puisque, sur les 12 hébergements avec lesquels l'auteur a été en contact, six ne le connaissent pas et, par conséquent, ne le proposent pas à leurs hôtes. La responsable d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme estime que certains cyclistes n'ont pas nécessairement le temps ni l'envie de se déplacer jusqu'à Estavayer pour récupérer le cadeau de bienvenue (M. Dégallier, CP, 14 avril 2020). Il est important de mentionner que si le cycliste séjourne à Cudrefin par exemple, une balade à vélo d'une heure est nécessaire pour rejoindre l'Office du tourisme. Une solution serait de distribuer un certain nombre de packs au début de la saison à tous les hébergeurs. Le nombre distribué par établissement dépendrait du nombre de cyclotouristes hébergés habituellement lors des années précédentes. Les hébergements pourraient, par la suite, s'en procurer des supplémentaires en passant à l'Office du tourisme. Bien que ce fonctionnement demande plus d'organisation, cela pourrait être l'occasion pour Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme de garder un lien avec les hébergeurs et de leur rappeler les nouveautés de la saison à venir, afin d'éviter que certaines établissements ne se souviennent pas des services proposés, comme c'est actuellement le cas avec le forfait vélo.

De plus, après discussion avec le gérant du magasin de vélos PRO Cycles à Payerne, il a été constaté qu'aucun bon distribué avec les forfaits vélo n'a jamais été utilisé (C. Schaller, CP, 29 avril 2020). Le bon de réduction de CHF 20.- peut être utilisé dans le magasin pour le service d'un vélo. La raison pour laquelle le bon n'est que rarement utilisé est probablement liée au fait que les cyclotouristes ne prévoient pas de faire des services pendant leur séjour dans la Broye et que les habitants de la région font partie des excursionnistes et ne peuvent donc pas bénéficier du forfait. Par conséquent, il serait judicieux de trouver une alternative afin de proposer une réelle valeur ajoutée au client tout en faisant connaître le magasin PRO Cycles. Une idée pourrait être de donner la possibilité aux cyclotouristes de faire valoir ce bon pour une réparation ou pour l'achat d'un accessoire tel qu'un casque, par exemple. En cas de problèmes techniques, le cycliste pourrait alors décider de faire appel au magasin de vélo PRO Cycles puisqu'il y possède un bon.

De surcroît, le terme « forfait » n'est pas adapté puisqu'il s'agit plutôt d'un cadeau distribué aux cyclotouristes qui séjournent une nuit dans un établissement de la Broye. Par définition, le terme fait référence à un prix à payer (Forfait, 2020). Différents hébergeurs de la région qui ne connaissaient pas ce produit ont, en premier lieu, pensé qu'il s'agissait d'un réel forfait impliquant un montant à payer. Cette mauvaise utilisation du terme est donc susceptible de décourager certains utilisateurs à cliquer sur la case correspondante du site Internet d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme.

Finalement, une idée à mettre en place par l'Office du tourisme sur le long terme pourrait être un parcours inspiré du Tour Découverte de l'Univers Kambly (Voir chapitre 5.4). L'auteur du travail suggère d'élaborer un itinéraire pour partir à la découverte d'un produit fabriqué dans la région : le fromage Maréchal. Ce dernier est confectionné dans la Broye vaudoise, à Granges-Marnand, de manière artisanale. Il est affiné aux herbes bio et est fabriqué à partir de lait provenant de 13 fermes broyardes (Le Maréchal, s.d.). Le parcours devrait principalement utiliser les chemins de campagnes et les routes cyclables afin d'éviter au maximum le trafic motorisé puisque ce dernier est perçu comme le plus grand facteur de gêne (SuisseMobile, 2015b). Si possible, les visiteurs devraient pouvoir obtenir un aperçu de la fabrication du fromage afin de répondre à leurs attentes et d'éviter les frustrations de l'itinéraire Kambly (TripAdvisor, 2020). Si la visite n'est pas possible, cette information devra alors être clairement mentionnée pour ne pas décevoir les touristes. Le tour devrait passer par une ou deux fermes dont les vaches produisent le lait nécessaire à la fabrication du Maréchal avant d'arriver à la fromagerie. En fonction des fermes choisies, l'itinéraire pourra alors être élaboré.

La circuit Kambly fait 30 kilomètres mais, au vu de son relief, il est recommandé de l'effectuer à vélo électrique (Kambly SA, 2020). Le grand désavantage des vélos électriques est que ces véhicules ne peuvent pas être utilisés par des enfants. Si possible, l'itinéraire ne devrait pas dépasser 15 à 25 kilomètres, avec un dénivelé relativement faible, afin que les familles puissent l'effectuer avec un vélo standard (Tourisme Bretagne, s.d.).

Une application mobile comme utilisée par l'itinéraire Kambly pourrait être développée afin de permettre aux visiteurs de suivre le parcours et s'instruire sur la fabrication du fromage Maréchal. Elle devrait posséder les caractéristiques de base suivantes : carte de la région, géolocalisation de points d'intérêts et de l'utilisateur, descriptif des différents stops, bons plans de la région avec mention des restaurants et places de pique-nique alentours et contact de l'Office du tourisme en cas de problèmes. Afin de rendre le tout plus ludique pour les familles, plusieurs questions pourront être posées tout au long du parcours. En arrivant à l'usine, s'ils possèdent le mot mystère trouvé grâce aux réponses du quiz, les visiteurs auraient l'occasion de déguster un bout de fromage au magasin de l'usine.

Néanmoins, un itinéraire imprimé comprenant les mêmes renseignements que l'application devrait également être élaboré afin de permettre aux visiteurs qui ne possèdent pas de connexion Internet d'accéder aux informations et d'élargir le public cible. L'application a l'avantage de pouvoir être mis à jour rapidement contrairement aux versions papiers.

Comme pour l'itinéraire Kambly, des vélos de location devraient être mis à disposition. Ceci représente l'une des limites de cette idée, puisque le seul endroit où il est possible de louer des vélos à l'heure actuelle, est à Estavayer-le-Lac. Par conséquent, le tour devrait idéalement commencer à cet endroit. De là, les cyclistes pourraient se rendre à Payerne par les chemins de remaniements et suivre la rivière de la Broye jusqu'à l'usine. Le retour pourrait se faire à vélo ou, pour les plus petits, en train depuis la gare de Granges-Marnand.

6.2.8. Création d'un événement cycliste

Aucun événement destiné au grand public n'existe actuellement dans la région. Le seul événement annuel de la région, l'ELSA Bike Trophy, est de nature compétitive et est dédié à des cyclistes sportifs. Comme démontré par le SlowUp à Morat, des événements pour cyclistes amateurs permettent à une destination de se positionner comme étant propice au vélo (E. Ruegsegger, CP, 23 avril 2020). Par conséquent, il est recommandé de mettre en place un événement de ce type dans la région. Toutefois, il ne devrait pas avoir lieu durant les mois de juillet et août puisque de nombreuses manifestations sont déjà organisées à ce moment-là. Il serait donc plus favorable de l'organiser au printemps ou en automne.

Un SlowUp, comme celui organisé au lac de Morat, nécessite une grande organisation puisque toutes les routes doivent être fermées. La Broye a l'avantage de posséder de multiples chemins de remaniements qui peuvent être plus facilement fermés au trafic motorisé durant une journée qu'une route avec un trafic élevé. Une idée serait de créer un événement durant lequel une boucle à vélo, entièrement fermée au trafic, qui passerait par plusieurs villages de la Broye.

Une idée serait de développer un événement qui aurait lieu durant la Bénichon des campagnes au mois de septembre, afin de permettre aux touristes ou habitants de la région de découvrir cette fête traditionnelle fribourgeoise sous un autre angle. Le repas de fête dégusté à l'occasion de cette célébration est composé de sept plats. Le but serait de donner la possibilité aux personnes de découvrir la région à vélo en dégustant un plat du menu à chaque arrêt. Les restaurateurs de la région seraient alors sollicités pour la préparation des plats. Afin que l'événement puisse se dérouler sur une journée entière, des arrêts supplémentaires en route pourraient être créés et des artisans de la région y exposeraient et vendraient leurs créations. Afin d'anticiper des potentiels problèmes mécaniques sur les bicyclettes, différents points de réparation devraient être mis en place.

Comme lors de repas de Bénichon dans les cantines ou restaurants, une réservation préalable serait nécessaire pour que les restaurateurs puissent prévoir assez de couverts. Concernant le prix, il devrait se situer aux alentours du prix d'un menu dans les restaurants de la région puisqu'il correspond au tarif que les consommateurs sont prêts à payer.

Pour l'organisation de la journée, le départ devrait avoir lieu à un endroit facilement accessible en transports publics et qui dispose d'un parking assez grand pour accueillir les personnes venant avec leur propre véhicule. Afin de rester dans le thème de la journée et de favoriser les transports à faible émission de carbone, les transports en commun ou la mobilité douce devraient être favorisés. Le parking pourrait être payant afin de décourager les personnes à utiliser un véhicule motorisé. Comme lors de grands événements ayant lieu à Estavayer, une signalétique devrait être assurée afin que tous les participants puissent facilement rejoindre le parking.

Puisque tous les participants ne possèdent pas nécessairement un vélo, des bicyclettes de location devraient être mis à disposition depuis le lieu de départ de la boucle. Une station devrait être installée au parking ainsi qu'à la gare. Pour que chaque personne puisse participer à cette journée, quel que soit son âge, des vélos électriques devraient également pouvoir être loués. Pour la location de vélos, un partenariat avec un prestataire comme *Rentabike* pourrait être envisagé. Ce dernier effectue déjà les locations de vélos pour l'événement *SlowUp* de SuisseMobile (*Rentabike*, 2020a).

Une communication complète devrait être assurée autour de ce projet afin d'assurer un nombre élevé de participants. De plus, la signalétique devrait être mise en place pour l'occasion afin que les cyclistes ne doivent pas utiliser de cartes pour s'orienter mais puissent faire confiance aux panneaux indicateurs.

Si l'événement ne peut pas avoir lieu en même temps que la Bénichon, il pourrait être organisé au mois de mai ou juin, puisque les températures sont en général déjà clémentes. Il pourrait être composé de différents stops culinaires. Des haltes pourraient être organisées de manière similaire dans les différentes fermes ou restaurants, qui offriraient des dégustations de spécialités régionales.

6.3. La communication

6.3.1. Augmentation des interactions avec la communauté sur les réseaux sociaux

Après analyse de la page Facebook d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme, il s'avère que le nombre de publications faisant référence au cyclisme est très limité. Une augmentation du nombre de publications de ce type pourrait être envisagée afin de promouvoir la destination comme étant propice au cyclotourisme. Il est recommandé de créer un calendrier en s'assurant que, entre les mois de mars et octobre, au minimum une publication vélo soit agendée par mois. Au vu de l'importance donnée aux témoignages d'autres utilisateurs, il serait judicieux d'impliquer la communauté de l'Office du

tourisme dans les publications en leur posant, par exemple, des questions (Gretzel, Yoo, & Purifoy, 2007).

Quant à la plateforme Instagram, il a été prouvé qu'elle pouvait contribuer de manière positive au développement d'une destination. Il serait donc judicieux d'utiliser ce réseau à meilleur escient afin de promouvoir le cyclotourisme dans la Broye (Fatanti & Suyadnya, 2015). Une analyse des hashtags utilisés par l'Office du tourisme sur les publications liées au cyclisme a été effectuée (voir annexe IX). Il a été constaté que de nombreux hashtags étaient utilisés pour mentionner le lieu où se trouve l'image comme par exemple : #fribourg, #fribourgregion, #myswitzerland ou encore #myRomandie. Les seuls faisant référence au cyclisme sont : #velo, #bike et #petitereine. Une première recommandation qui peut être adoptée à court terme pourrait être d'utiliser les hashtags de SuisseMobile puisqu'ils bénéficient d'une forte notoriété : #suissemobile, #schweizmobil ou #switzerlandmobility. Il est important d'utiliser des hashtags en allemand puisque le vélo est pratiqué par 43% de la population Suisse alémanique, contre uniquement 25% en Suisse romande (SuisseMobile, 2015b). De plus, il est primordial d'employer des hashtags liés au réseau cyclable comme #veloland qui recense 2387 publications au 26 juin 2020.

Afin de promouvoir le cyclotourisme dans la région, un jeu concours pourrait être lancé demandant aux cyclistes de publier une photo de leur itinéraire cyclable préféré en mentionnant le hashtag #LaBroyeàVélo, créé pour l'occasion, et en tagguant trois personnes avec qui ils apprécient entreprendre des tours à vélo. Le concours pourrait durer plusieurs semaines et permettrait de remporter un repas de trois plats dans un restaurants de la région, par exemple. La récompense dépendrait du montant que les partenaires seraient prêts à offrir et de la somme que l'Office du tourisme serait disposé à prendre en charge. Toutefois, le cadeau devrait être suffisamment attrayant pour que les cyclistes jouent le jeu. Les bénéfices pour l'Office du tourisme sont multiples. D'une part, des itinéraires supplémentaires pourraient être trouvés et utilisés par la suite sur leur site et, d'autre part, en demandant de tagguer des amis, la notoriété de la région serait améliorée. Par la suite, l'Office du tourisme pourrait continuer d'inciter les cyclistes à utiliser cet hashtag pour leurs publications liées au cyclisme dans la Broye afin de permettre aux potentiels touristes à vélo qui hésitent de venir découvrir la région, de faire un choix. Afin de lancer le jeu concours, les clubs cyclistes de la région tel que le Vélo-Club Broye pourraient être sollicités. En effet, au vu des nombreuses sorties qu'ils effectuent régulièrement, ils connaissent de nombreux itinéraires et pourraient participer au concours afin de tenter de gagner le premier prix.

Il est intéressant de rappeler que les témoignages d'autres voyageurs sont considérés comme plus crédibles que les contenus des prestataires touristiques (Gretzel, Yoo, & Purifoy, 2007). L'auteur du travail suggère donc à l'Office du tourisme de saisir cette opportunité et d'inciter les utilisateurs à créer du contenu sur leurs pages Facebook et Instagram.

6.3.2. Amélioration de la qualité des informations disponibles pour les cyclotouristes sur le site Internet de l'Office du tourisme

Dans ce chapitre, des suggestions d'amélioration concernant la partie « Vélo & VTT » du site d'Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme sont proposées. Premièrement, plusieurs sections devraient être ajoutées afin de permettre aux cyclistes de trouver rapidement toutes les informations nécessaires à l'organisation de leur voyage. Pour cela, la page du site officiel du tourisme en Bretagne peut servir d'inspiration. En effet, un onglet « Hébergements » ou « Restauration » devraient permettre aux cyclotouristes de trouver les établissements adaptés. De plus, des conseils clés devraient y figurer. Bien que des renseignements tels que la période de l'année la plus adaptée, la distance à parcourir à chaque jour, les services à trouver autour des itinéraires, comment s'orienter en chemin ainsi que les règles de sécurité puissent paraître anodins pour des cyclistes expérimentés, ils peuvent rassurer les plus inexpérimentés. Par la même occasion, la signalétique SuisseMobile pourrait être expliquée.

De plus, toutes les routes SuisseMobile ne sont pas répertoriées sur le site Internet de l'Office du tourisme. Afin de posséder l'entier du réseau cyclable, il serait judicieux d'ajouter la Route de l'Ancien Régime Bernois (n°34) ainsi que la Route La Broye – Gruyère (n°87). De plus, les itinéraires sont uniquement téléchargeables en format GPX. Afin de pouvoir ouvrir ces données, une application GPS est nécessaire. Néanmoins, les cyclistes amateurs ne possèdent pas nécessairement le matériel adapté et il est, par conséquent, recommandé d'ajouter le lien vers la page SuisseMobile, en mentionnant qu'une carte ainsi que plus d'informations s'y trouvent. Depuis le site Internet www.suissemobile.ch, les utilisateurs peuvent se représenter le parcours à l'aide de photos, trouver des hébergements partenaires SuisseMobile, imprimer la carte du parcours, se renseigner sur la signalisation ou encore trouver comment se rendre ou revenir d'un tour. Bien qu'il serait plus facile pour le cycliste d'obtenir toutes les informations directement sur le site de l'Office du tourisme, le lien vers la page SuisseMobile reste une bonne alternative à court terme.

Finalement, la création d'une newsletter permettrait à l'Office du tourisme de maintenir des liens avec les touristes, de les inciter à visiter la Broye ou à revenir dans la région. Les visiteurs du site Internet devraient pouvoir s'inscrire pour la recevoir et l'Office du tourisme pourrait également proposer aux clients physiques de s'inscrire s'ils souhaitent rester informés quant aux actualités de la Broye. Cette question devrait être systématiquement posée aux cyclistes qui s'arrêtent pour un petit rafraîchissement, si cette mesure est mise en place (voir chapitre 6.1). Cette newsletter, composée

d'une partie dédiée aux cyclistes, pourrait être envoyée une fois par mois afin d'informer les potentiels touristes sur les nouveautés de la région.

6.3.3. Positionnement de la destination comme propice au cyclisme

Il est suggéré d'attribuer une partie du budget de l'Office du tourisme à la mise en place d'actions de promotion. Au vu de la notoriété de certaines entités avec lesquelles Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme a travaillé dans le passé, comme Suisse Tourisme, il serait judicieux de continuer à améliorer le positionnement de la destination. Pour cela, il est conseillé de commencer par effectuer des campagnes promotionnelles nationales, puisque les cyclotouristes de la Broye proviennent principalement de la Suisse. Si le budget est suffisant, les pays frontaliers comme la France ou l'Allemagne peuvent également être ciblés.

De plus, il est judicieux de capitaliser autour d'événements phares du cyclisme. A titre d'exemple, le Tour de Romandie qui aura lieu en 2021 devrait être l'objet de différentes actions de promotion afin d'augmenter la notoriété de la destination. Un stand de promotion pourrait également être tenu par l'Office du tourisme durant la manifestation. La promotion effectuée pourrait par exemple inciter les cyclistes à pédaler sur un tronçon du parcours effectué par des champions du monde.

Finalement, la pandémie du coronavirus de ce début d'année 2020 a engendré un engouement général pour le vélo. En effet, selon Vélosuisse, l'utilisation des vélos et e-bikes comme moyen de transport, mais également à des fins récréatives, a explosé. L'association affirme que cette tendance devrait perdurer pour autant que la législation et les infrastructures évoluent puisqu'il est démontré que des infrastructures dangereuses découragent de nombreuses personnes à enfourcher leur bicyclette (Vélosuisse, 2020b). Il est recommandé que l'Office du tourisme saisisse cette opportunité pour promouvoir le cyclotourisme dans la région. A court terme, Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme devrait investir un budget pour la promotion de la destination. En effet, une grande partie de la population suisse a dû annuler ses vacances d'été ou d'automne à l'étranger. Par conséquent, l'Office du tourisme pourrait mettre en avant le cyclotourisme dans la région à travers des publications sur les réseaux sociaux ou une campagne promotionnelle invitant les personnes à découvrir leur propre pays à vélo. Une solution supplémentaire pourrait être la création d'un forfait vélo spécial coronavirus qui inclue de nombreuses attractions touristes avec des prix avantageux pour les touristes Suisses.

Conclusion

Les recherches effectuées durant ce travail de Bachelor ont permis de répondre à la question de recherche et de constater un potentiel de développement de certaines formes de cyclotourisme dans la région de la Broye. Au vu du réseau cyclable actuel, des attractions touristiques et de l'état des infrastructures, il est possible d'accroître le nombre de touristes à vélo visitant la région. Différentes recommandations ont été fournies afin de développer le cyclotourisme dans la Broye.

Pour commencer, les différentes formes de cyclotourisme qui possèdent le plus grand potentiel et sur lesquelles Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme devrait se focaliser sont la catégorie « vélo en vacances » et les excursionnistes. En effet, bien que les excursionnistes soient économiquement moins rentables que des cyclistes itinérants, leur nombre est plus élevé et ils sont plus susceptibles d'effectuer plusieurs fois les mêmes itinéraires. De plus, la catégorie « vélo en vacances » est bénéfique pour toute une destination, puisque les touristes prennent également part à des activités autres que le cyclisme.

Dans un deuxième temps, le public cible de la destination devrait être constitué, d'une part, de familles et d'autre part, de jeunes retraités épicuriens. Ces derniers possèdent des moyens financiers importants. Les deux types de clientèle apprécient prendre part à des activités de loisirs en plus du cyclisme. Sur la base des forfaits proposés par la Région du Lac de Morat, différentes offres forfaitaires pourraient être développées dans la Broye.

De surcroît, les infrastructures à disposition des touristes à vélo dans la région sont relativement bien développées. En effet, plusieurs itinéraires SuisseMobile traversent la région. La Broye possède également une offre de loisirs variée et un grand nombre de restaurants de qualité. En revanche, les problèmes majeurs de la destination sont un nombre de lits disponibles dans les hôtels très restreint ainsi qu'une desserte par les transports publics médiocre. La promotion et la communication effectuées par l'Office du tourisme afin de promouvoir le cyclotourisme pourrait aussi être améliorées.

Les recommandations proposées dans le cadre de ce travail sont principalement basées sur de la littérature scientifique, des entretiens avec des experts du domaine et de la destination ainsi que sur une analyse des bonnes pratiques d'autres destinations. L'une des limites de ce travail provient du manque de statistiques liées au cyclotourisme disponibles dans la Broye. En effet, la promotion et les services pourraient être davantage ciblés si plus d'informations pouvaient être récoltées. La pandémie du coronavirus au moment de l'élaboration de ce travail n'a pas permis à l'auteur de visiter les différents lieux et l'a contraint à effectuer les entretiens par e-mail ou téléphone. Au vu de l'attractivité grandissante de la mobilité douce, il serait judicieux d'effectuer des recherches plus approfondies concernant les habitudes des cyclotouristes afin d'adapter au mieux l'offre actuelle de la Broye.

Références

AB Press. (2018). Balade dans le temps. *Vélo Magazine*, 561, 8-9.

Alphasurf. (2020). VTT. Récupéré sur <https://www2.alphasurf.ch/fr/base-de-loisir-et-de-detente/vtt.html>

Association la Grande Cariçaie. (2020a). *Huit réserves naturelles à explorer*. Récupéré sur <https://grande-caricaie.ch/fr/visiter/>

Atout France (2013). Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France. Etude des marchés espagnol et italien. Marketing touristique.

Bec, E. (2015, 19 Juillet). Une borne self-service pour cycliste à Yvonand. *24heures*. Récupéré sur <https://www.24heures.ch/val-de-romandie/nord-vaudois-broye/yvonand-installe-borne-reparer-soimeme-velo/story/13266148>

BMC Switzerland. (2018). *Spezialangebote*. [Brochure].

Boillat, C. (2017, 5 juin). Vaud est pionnier dans la réparation gratuite des vélos. *24heures*. Récupéré sur <https://www.24heures.ch/val-de-romandie/riviera-chablais/val-de-romandie-pionnier-reparation-gratuite-velos/story/25197902>

CFF. (2020). *Chargement des vélos par les voyageurs dans la Suisse*. Récupéré sur <https://www.sbb.ch/fr/horaire/conseils-voyageurs/velo/voyager-avec-son-velo.html>

Chaire de tourisme Transat. (2015). *Tourisme à vélo au Québec : portrait de la clientèle*. Récupéré sur <https://veilletourisme.ca/2016/07/04/5-profils-de-cyclotouristes-decortiques/>

Chen, C. A., & Lee, H. L. (2017). How to promote bike tourism globally. *Tourism and hospitality management*, 23(1), 1-16.

Commission du Tourisme d'Australie Méridionale. (2006). *Une enquête sur sa grandeur et sa couverture*. Récupéré sur https://www.researchgate.net/publication/237345906_Cycle_Tourism_in_Australia_An_investigation_into_its_size_and_scope

COREB. (2017). *Stratégie économique régionale orientée NPR pour la période 2017-2022*. Payerne : Auteur.

De Saunier, L. B., & Giffard, P. (2015). *Le cyclisme théorique et pratique*. BnF collection ebooks.

Downward, P., & Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: An evaluation of user needs. *Managing Leisure*, 6(1), 50-60.

ELSA Bike Trophy. (2020). *A propos*. Récupéré sur <https://www.elsabiketrophy.ch/infos-pratiques/>

Estavayer Payerne Tourisme. [@estavayerpayerne]. (s.d.). *Publications*. Instagram. Récupéré le 1 juin 2020 sur <https://www.instagram.com/estavayerpayerne/?hl=fr>

Estavayer-le-Lac/ Payerne Tourisme. (2020b). *Vélo*. Récupéré sur <https://www.estavayer-payerne.ch/fr/GV188/velo>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme (2020c). *P'tit train d'Estavayer*. Récupéré sur <https://www.estavayer-payerne.ch/fr/Z10703/p-tit-train-d-estavayer>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme (2020d). *La Grande Cariçaie... oui mais à bicyclette !* Récupéré sur <https://www.estavayer-payerne.ch/fr/P59918/la-grande-caricaie-oui-mais-a-bicyclette>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2018a). *Carte Cyclo Veloguide*. Récupéré sur <https://static.mycity.travel/manage/uploads/7/38/60388/4/carte-cyclotourisme.pdf>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2018b). *Rapport d'activité 2018*. Récupéré sur <https://static.mycity.travel/manage/uploads/7/38/100614/1/rapport-d-activite-2018.pdf>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2018c). A bicyclette, c'est plus chouette. *L'Illustré Magazine*, p.22.

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2018d). *Rapport d'activité 2018*. Récupéré sur <https://static.mycity.travel/manage/uploads/7/38/100614/1/rapport-d-activite-2018.pdf>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2019a). *Rapport d'activité 2019*. Récupéré sur <https://static.mycity.travel/manage/uploads/7/38/180778/1/rapport-d-activite-2019.pdf>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2019b). Lieblings-stopp Estavayer-le-Lac. *Vélojournal*, p. 50-51.

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2020a). *Info-guide : Informations touristiques 2020*. Récupéré sur https://issuu.com/regionduleman/docs/info-guide_2020_web

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2020e). *Événements principaux*. Récupéré sur <https://www.estavayer-payerne.ch/fr/Z9580/evenements-principaux>

Estavayer-le-Lac/Payerne Tourisme. (2020f). *Offres avec nuitées*. Récupéré sur <https://www.estavayer-payerne.ch/fr/Z9579/offres-forfaitaires-avec-nuitee>

Estavayer-le-lac/Payerne Tourisme. [@EstavayerPayerne]. (s.d.). *Publications*. Facebook. Récupéré le 1^{er} juin 2020 sur <https://www.facebook.com/EstavayerPayerne/>

Eurotrek. (2020). *Recherche de voyages*. Récupéré sur https://www.eurotrek.ch/fr/recherche-des-voyages?destination=dst_switzerland&variantList.activityList=act_bike.cycle

- Fatanti, M. N., & Suyadnya, I. W. (2015). Beyond user gaze: How Instagram creates tourism destination brand? *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 211, 1089-1095.
- Faulks, P., Ritchie, B., Brown, G., & Beeton, S. (2008). *Cycle tourism and South Australia destination marketing*. CRC Sustainable Tourism. Récupéré sur https://www.academia.edu/download/45682152/Cycle_Tourism_and_South_Australia_Destin20160516-21628-chwhny.pdf
- Forfait. (2020). In *Larousse*. Récupéré sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/forfait/34596>
- France Vélo Tourisme. (2020). *Accueil Vélo* Récupéré sur <https://www.francevelotourisme.com/accueil-velo#redirect-accueil+v%C3%A9lo>
- Fribourg Region. (2020). *Picnic Box Fribourg Région*. Récupéré sur <https://www.fribourgregion.ch/fr/P68675/picnic-box-fribourg-region>
- Gault & Millau. (2020). *Notre histoire*. Récupéré sur <https://fr.gaultmillau.com/news/notre-histoire-gault-millau>
- Genet, P. (2016, 17 août). Le vélo, ce produit qui reste à construire. *Le Nouvelliste*, p. 4-5.
- Gretzel, U., Yoo, K. H., & Purifoy, M. (2007). Online travel review study: Role & impact of online travel reviews, laboratory for intelligent system in tourism. *Texas A&M University*, 2(7), 10-27.
- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59, 91-103.
- Hashtag. (2020). In *Larousse*. Récupéré sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/hashtag/10910925>
- Hotelleriesuisse. (2015). *Catégorie de spécialisation*. Récupéré sur <https://www.hotelleriesuisse.ch/fr/download-257AC7E4-D62F-4760-80A0-19EE7D69BC11.secure>
- Htr Hotel Revue. (2013, 12 novembre). *MILESTONE 2013 : des lauréats brillants, des idées marquantes et des projets inspirants*. Récupéré sur https://www.htr-milestone.ch/fileadmin/htr/dokumente/Medien/Medienmitteilungen/MM_Milestone_2013_Preisverleihung_FR.pdf
- Hudson, S., & Thal, K. (2013). The impact of social media on the consumer decision process: Implications for tourism marketing. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 30(1-2), 156-160.
- Italy Bike Hotels. (2020). *Hôtel de vélo en Italie*. Récupéré sur <https://www.italybikehotels.fr/route/garantie-de-qualite>

Jura Trois Lacs. (2018). 6 raisons de choisir Jura & Trois-Lacs pour vos vacances à vélo en famille. *Loisirs.ch, été 2018, 27*.

Kambly SA. (2020). *Le Tour Découverte de Kambly*. Récupéré sur <https://kambly.com/fr/lunivers-kambly/autour-de-lunivers/le-tour-decouverte-kambly/>

Kottelat, I. (2020, 7 mai). Le centre de santé la Pierre Blanche ferme. *La Broye*. Récupéré sur <https://www.labroye.ch/contenu/le-centre-de-sant%C3%A9-la-pierre-blanche-ferme>

Kovačić, N. (2015). Profiling bicycle tourists: A case of Croatia. *Tourism and hospitality management*, 21(2), 159-177. Récupéré sur <https://hrcak.srce.hr/file/220780>

Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23.

Lamont, M. J. (2014). Introduction: cycling and tourism. *Tourism Review International*, 18(1-2), 1.

Larousse. (2020). *GPS*. Récupéré sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/GPS/37713>

Le Maréchal. (s.d.). *Le Maréchal*. Récupéré sur <http://www.le-marechal.ch/fr/>

Le Rive Sud. (2020). *Sous la couette*. Récupéré sur <https://www.lerivesud.ch/?p=125=>

Loi cantonale (FR) du 13 octobre 2005 sur les taxes de séjour. Récupéré sur <https://static.mycity.travel/manage/uploads/7/35/33756/755595534c4a30d04b4a224125fa7c76bb80d67c.pdf>

Lugon, R., Gaillet, V., Hébert, E. & Humbert-Droz, C. (2016). *Focus Vélo 2016, 05/2016*. Observatoire Valaisan du Tourisme. Récupéré sur <https://www.tourob.ch/media/142900/focus-v%C3%A9lo.pdf>

Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle Tourism – A model for Sustainable Development? Récupéré le 24 avril 2020 sur <https://doi.org/10.1080/09669580008667373>

Meng, B., & Han, H. (2019). Multiple attributes of cycling tourism in travelers' decision-making process. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 20(3), 317-338.

Neun, M., & Haubold, H. (2016). The EU cycling economy. Arguments for an integrated EU cycling policy. Récupéré sur https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf

Observatoire fribourgeois du Tourisme (2019b). *Hôtellerie bulletins – Broye – 2019*. Fribourg : auteur.

Observatoire fribourgeois du Tourisme (2019c). *Parahôtellerie TS – échantillon – Broye – 2019*. Fribourg : auteur.

Observatoire fribourgeois du Tourisme. (2019a). *Hôtellerie OFS – Broye – 2018 – 2019*. Fribourg : auteur.

Office du Tourisme du Canton de Vaud. (2019). *Nuitées par destinations et marchés touristiques vaudois*. Récupéré sur <http://otvnet.ch/statistiques/destinations-et-marches-touristiques-vaudois/>

Parlement européen. Direction générale des politiques internes. Département thématique B : Politiques structurelles et de cohésion. Transport et Tourisme (2012). EuroVelo Le réseau européen d'itinéraires cyclables. Défis et opportunités pour un tourisme durable. Bruxelles. Récupéré sur <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>

Pauchard, Y. (2015, 12 août). Ça roule pas fort pour Publibike. *La Région Nord Vaudois*. Récupéré sur https://www.laregion.ch/wp-content/uploads/NVT_120815.pdf

Pillonel, L. (2015, 12 août). La Ville peut encore rouler avec Publibike. *La Région du Nord Vaudois*. Récupéré sur https://www.laregion.ch/wp-content/uploads/NVT_120815.pdf

Pro Velo (2017). *Chiffres pratique du vélo en Suisse*. Récupéré sur https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Velos/20170606_Chiffres_pratique_velo_Suisse.pdf

Région Lac de Morat. (2020). *Info-guide avec guide du patrimoine*. Récupéré sur <https://static.mycity.travel/manage/uploads/7/41/153832/1/infoguide-2020.pdf>

Rentabike. (2020a). *SlowUp*. Récupéré sur <https://www.rentabike.ch/fr-ch/slowup>

Ritchie, B. W., Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4), 409-425. Récupéré sur <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>

Simonsen, P. S., Jørgensen, B., & Robbins, D. (1998). *Cycling tourism* (pp. 20-47). Bornholm: Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm.

Suisse Tourisme (2019). *Swiss Bike Hotels. Inscription au marketing d'hébergement de Suisse Tourisme*. Récupéré sur https://www.stnet.ch/app/uploads/2019/10/bike-hotels_inscription_2020_f.pdf

Suisse Tourisme. (2020). *Erlebnis Tour*. Récupéré sur https://www.myswitzerland.com/fr-ch/decouvrir/route/le-tour-decouverte-kambly/#InpageNavigation1_4

- SuisseMobile (2015b). *Velofahren in der Schweiz 2014*. Récupéré sur https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/velofahren_in_der_schweiz20142015.pdf.download.pdf/velofahren_in_der_schweiz20142015.pdf
- SuisseMobile (2019a). *Nos hôtes seront aussi vos hôtes*. Récupéré sur <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/files.pxlpartner.ch/60585?AWSAccessKeyId=AKIA4HCL2PLNBMA5YMPJ&Expires=1587365510&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DPartenaires%5FSuisseMobile%5Ff%2Epdf&Signature=BOKcvK2cAkw%2BmYVmoMQ1Vj0GFx8%3D>
- SuisseMobile (2019b). *Facts & Figures 2019*. Récupéré sur https://www.suissemobile.org/dam/jcr:5b5d95c3-db62-4cc7-be5d-bfa6a35ad06e/A_4_2019_5_20_Facts_CHM.pdf
- SuisseMobile. (2015a). *Enquêtes sur l'utilisation en 2013*. Récupéré sur https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:ab230031-7ecf-48b4-895a-59b393834a22/20150703_SuisseMobile_Enquetes_sur_l_utilisation.pdf
- SuisseMobile. (2016). *Centrale des comptages vélos. Dépouillements 2016*. Récupéré sur <https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:1c76cfa7-d58c-4832-9be1-560cdf7af7c8/1%20-%20Centrale%20des%20comptages%20v%C3%A9los%202016%20-%20D%C3%A9pouillement.pdf>
- SuisseMobile. (2018a). *Centrale des comptages vélos. Dépouillements 2018. Partie 1 : Résumé*. Récupéré sur <https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:23ad0964-f762-4c41-9eb9-e37203c53bea/Bericht%202018%20FR%20Teil%201%20komplett.pdf>
- SuisseMobile. (2018b). *Centrale des comptages vélos. Dépouillements 2018. Partie 2 : Fiches par emplacement*. Récupéré sur <https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:50a47440-bfb2-40fc-9f9b-84e6fade076c/Bericht%202018%20FR%20Teil%202%20komplett.pdf>
- SuisseMobile. (2020a). *Estavayer-le-Lac*. Récupéré sur <https://www.schweizmobil.ch/fr/suisse-a-velo/a-velo-a.html?phrase=+Estavayer-le-Lac+%28FR%29+-+Estavayer&sname=&sid=62963>
- SuisseMobile. (2020b). *Règles de circulation et balisage*. Récupéré sur <https://www.schweizmobil.ch/fr/suisse-a-velo/plus-vl/regles-de-circulation-et-balisage.html>
- SuisseMobile. (2020d). *Services recherchés...* Récupéré sur <https://www.schweizmobil.ch/fr/suisse-a-velo/services/hebergements.html>

- SuisseMobile. (s.d.). *Qu'est-ce que SuisseMobile ?* Récupéré sur https://www.suissemobile.org/dam/jcr:d87d294f-02f9-4567-81ad-b5ed95a6d097/A_1_Was_ist_SchweizMobil_Final.doc
- SuisseMobile. (2020c). *Historique*. Récupéré sur <https://www.switzerlandmobility.org/suissemobile/historique.html>
- Tirol. (2020). Klassifizierung von Radwander- und Mountainbikerouten und Singeltrails. Récupéré sur <https://www.tirol.at/reisefuehrer/sport/mountainbiken/mountainbike-regeln>
- Tour de Romandie. (2020, 16 mars). *Le Tour de Romandie annule son édition 2020, dont la configuration sera reprise en 2021*. Récupéré sur <https://www.tourderomandie.ch/2020/03/16/communique-de-presse-16-mars-2020/>
- Tourisme Bretagne. (s.d.). *Parcourir la Bretagne à vélo*. Récupéré sur <https://www.tourismebretagne.com/selon-mes-envies/voyage-a-velo/>
- Tourisme. (2020). In *Larousse*. Récupéré sur <https://www.larousse.fr/encyclopedia/divers/tourisme/97970>
- TripAdvisor. (2020). *Kambly Experience*. Récupéré sur https://fr.tripadvisor.ch/Attraction_Review-g2290759-d1907850-Reviews-or10-Kambly_Experience-Trubschachen_Canton_of_Bern.html#REVIEWS
- Vélosuisse. (2020a). *Vente de vélos neufs en Suisse*. Récupéré sur http://www.velosuisse.ch/fr/statistiques_courant.html
- Vélosuisse. (2020b). *Pour une utilisation durable de la bicyclette après la période de Coronavirus*. Récupéré sur <http://www.velosuisse.ch/fr/media2286068.html>
- Weed, M., Bull, C., Brown, M., Dowse, S., Lovell, J., Mansfield, L., & Wellard, I. (2014). A systematic review and meta-analyses of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation. *Tourism Review International*, 18(1), 37-55.

Déclaration de l'auteur

Je déclare, par ce document, que j'ai effectué le travail de Bachelor ci-annexé seule, sans autre aide que celles dûment signalées dans les références, et que je n'ai utilisé que les sources expressément mentionnées. Je ne donnerai aucune copie de ce rapport à un tiers sans l'autorisation conjointe du RF et du professeur chargé du suivi du travail de Bachelor, y compris au partenaire de recherche appliquée avec lequel j'ai collaboré. Pas d'exception à mentionner.

Myriam Reymond