

Accès et intermodalité vélo/train/car

Pour ce qui concerne l'accès, l'existence d'une ligne ferroviaire desservant notamment Briançon, probable point de départ de la plupart des usagers de la Durance à vélo, est un atout exceptionnel, qu'il faut préserver et développer, surtout dans la perspective d'un tourisme responsable et décarboné. Le train de nuit depuis Paris porte les vélos non démontés, bien qu'en nombre restreint, tandis que les TER depuis Marseille et depuis Valence ne sont pas sujets à des limitations officielles, même si les espaces d'entreposage dans les rames sont vite saturés, surtout en été.

Le succès d'un itinéraire cyclable peut vite générer une demande accrue de transport de vélos non démontés dans les trains, notamment régionaux. L'obligation de démonter le vélo est un obstacle rédhibitoire pour la majorité des cyclotouristes, et une barrière infranchissable pour les tandems et remorques. Pour ces raisons, il faudra sans doute envisager une adaptation de l'offre sur les lignes en fonction des flux touristiques réels, de manière à éviter les interventions d'urgences qui ont été nécessaires ces dernières années sur les lignes desservant la Loire à vélo, victime de son succès. Une coordination avec la SNCF sur ce point sera, à terme, très utile.

Autre point à surveiller concerne les cars, aussi bien ceux qui remplacent de plus en plus fréquemment les trains TER sur la ligne Gap-Briançon, que les cars de la ligne Grenoble-Briançon, qui assurent l'accès à la Durance à vélo depuis l'Isère (l'accès depuis Grenoble est également possible en correspondance par la ligne Grenoble-Gap, mais le temps de parcours est bien plus important). Si le vélo y est en principe accepté et transporté en soute, ce service n'est pas assuré systématiquement et reste à la discrétion du chauffeur, ce qui soumet les déplacements des usagers cyclistes à des conditions imprévisibles et hasardeuses, surtout si l'on voyage à plusieurs. Le transport par rack à l'arrière du bus, éventuellement avec une réservation des places (comme cela existe par exemple en Suisse dans les cantons alpins), pourrait aider à rassurer la clientèle et à clarifier l'offre de transport. Les lignes de TER et de cars ne permettent d'ailleurs pas seulement de rejoindre le point de départ et de quitter la Durance à vélo à la fin du séjour, mais sont un outil précieux pour raccourcir les étapes, escamoter des sections difficiles, surmonter des problèmes techniques tout au long de l'itinérance. Très peu de parcours cyclables, notamment en milieu montagnard, peuvent vanter un service intermodale potentiellement aussi performant.

Un dernier point d'accès aujourd'hui totalement négligé est la ligne de car Briançon-Oulx. Cette ligne existait jusqu'à il y a environ un an, et assurait la liaison avec la ligne ferroviaire internationale Paris Milan/Lyon-Turin, et avec la ligne régionale italienne Torino-Bardonecchia. Les vélos pouvaient être transportés dans la plupart des cars (hormis dans les minibus sans remorque). Le manque de cette liaison constitue un handicap remarquable pour le développement international de la Durance à vélo.



Services et prestations

Comme on l'a évoqué, notamment les tours 'cyclosporitif' et 'découverte', mais également le tour 'international', se prêtent à une exploitation sous forme de tour organisé, que cela soit dans le catalogue d'une agence spécialisée dans le créneau du vélo de route, du séjour aventure ou de vélo loisirs, en format accompagné ou en autonomie. Dans tous les cas, les tour operators cherchent pour leur clients des services d'hébergement de qualité et adaptés aux besoins des cyclistes. La clientèle des cyclistes de route est particulièrement exigeante à ce sujet, comme en ce qui concerne la restauration.

Si les cyclo-sportifs roulent normalement sur leur vélo personnel, transporté par leur tour operator, les agences de voyages qui s'adressent plutôt à une clientèle aventure ou loisirs recherchent par contre, surtout pour les tours individuels, des flottes de vélos de qualité, adaptés au parcours, personnalisables et accessorisés, à louer sur place, auprès d'un prestataire fiable et qui garantit également le suivi technique des vélos tout au long du parcours, en cas de besoin, et leur rapatriement en fin de séjour.

Des prestataires en mesure de proposer la location de vélos également à une clientèle d'individuels voyageant en autonomie pourrait constituer un atout pour l'itinéraire. Aujourd'hui l'offre des loueurs se focalise surtout sur le créneau VTT et, en moindre mesure, vélo de route. L'offre autour du gravel devrait augmenter dans les prochaines années, indépendamment du développement touristique de la Durance à vélo, mais elle pourrait en être boostée. Un service de location sur réservation, où le client pourrait demander une personnalisation des accessoires du vélo (porte-bagages, siège enfant...) serait sans doute un plus pour permettre au client de voyager léger jusqu'au départ.

Plus que des prestations de moniteur ou de guide, autour de la Durance à vélo peut se développer un environnement de services de logistique, notamment pour ce qui est du transport des bagages. En partie, ce réseau existe déjà pour desservir la clientèle de la Grande Traversée des Hautes-Alpes en VTT, mais il est voué à s'étendre le long de l'itinéraire du fond de vallée et au delà de Sisteron.

Une dernière note enfin sur les 'cycling retreats'. Dans ce type de tourisme sportif et chic à la fois, le curseur peut être mis au choix de la clientèle vers le côté sportif/entraînement, avec un programme intensif de cols, ou plutôt vers le côté chic/détente, avec cours de yoga ou massages (pour une clientèle notamment féminine). L'Espagne côtière et insulaire est devenue dans les vingt dernières années une destination mondialement connue pour ces séjours, notamment en hiver. Les Hautes-Alpes aussi ont leurs cartes à jouer sur ce terrain, et les services à mobiliser autour de ces touristes sont en partie à construire sur le territoire, mais ont le mérite d'intégrer au secteur sportif le secteur du bien-être et de la détente de luxe.

Saisonnalité

Ni pour les 'cycling retreats' ni pour une itinérance, quelle qu'en soit la typologie, la Durance à vélo n'est destinée à se proposer comme une destination hivernale, bien évidemment. Mais la saison du vélo s'élargit de plus en plus, non seulement pour les conséquences du changement climatique, qui touche particulièrement le milieu alpin en prolongeant les saisons d'exploitation, mais aussi parce que les pratiques sont tellement variées et internationales, et les pratiquants de plus en plus nombreux, que l'été n'est décidément plus la seule période de l'année où l'on monte en selle pour voyager. Aucun col majeur ne doit être franchi, la totalité de la Durance à vélo est accessible toute l'année. Avec un équipement adapté, le mois d'avril dans les Hautes-Alpes peut être une époque particulièrement faste pour découvrir la région, en s'élançant des sommets encore enneigés. Et un mois d'octobre dans les Alpes du Sud peut également être un rêve doré, à travers toutes les nuances des feuillages de l'automne, aux différentes altitudes.



Malgré la chaleur parfois caniculaire des étés et le soleil généreux du Midi, le long de la Durance on jouit presque toujours de soirées fraîches et agréables, et les nombreux lieux de baignade tout au long du parcours garantissent toujours la possibilité de faire descendre la température. La Durance à vélo a ainsi une espérance d'exploitation d'au moins 7 mois par an, et surtout une variété étonnante de paysages et d'expériences à offrir à chaque saison, sans jamais se répéter. La saisonnalité est son atout, pas une limitation. Un frein à l'extension de la saison cycliste sur la Durance à vélo pourrait être par contre l'offre limitée d'hébergement et de restauration dans l'intersaison. Si la majorité des touristes à vélo ne choisiront pas forcément le camping au mois d'avril ou de novembre, souvent les campings sont fermés dès la fin août et ne rouvrent que courant juin. L'offre des hôtels et des restaurants est également restreinte en dehors des grandes vacances, notamment dans le nord du département.

vélos électriques

L'expansion du marché des vélos électriques est faramineuse dans tous les secteurs du marché de la vente, notamment dans les usages utilitaires, au quotidien et en milieu urbain. Mais la pratique sportive et de loisirs n'est pas en reste, notamment en milieu alpin. L'électrification des parcs VTT dans les stations d'altitude est impressionnante par son ampleur et vitesse. Mais le créneau du vélo de 28 route est également en train d'être grignoté par ce phénomène, et l'on commence à voir des gravels électriques aussi. Bien que la Durance à vélo ne soit pas un itinéraire très dur, une partie importante de la clientèle, toute typologie confondue et pour des raisons différentes, sera ainsi demandeuse d'e-bikes.

Le maillage de borne de recharge et le balisage dédié seront donc une partie intégrante des infrastructures nécessaires aux usagers. Les parcs de vélos de location et les prestataires de services techniques devront savoir répondre aux exigences de la clientèle en terme de dépannage, réparation et remplacement de pièces, tout au long de l'itinéraire. Dans les brochures informatives, on veillera à ce que ces services soient clairement indiqués.

Cependant, il ne faudra pas oublier ni négliger les vélos et leurs usagers. Dans le découpage des étapes, par exemple, cela serait pénalisant et fourvoyant de proposer des étapes adaptées aux vélos électriques mais pas aux vélos. Il sera plus facile pour l'utilisateur d'un vélo électrique de recalculer l'itinéraire en fonction de son moyen de transport électrifié que pour le cycliste de réévaluer l'itinéraire et le découpage de chaque étape. Bien entendu, il est tout à fait envisageable de suggérer dans la présentation de la Durance à vélo des découpages adaptés à chaque moyen de transport.