



■ EXTRAIT GRATUIT · CONCEVOIR · GUIDE 02

Construire une boucle exploitable

D'une trace partagée à une boucle exploitable : les six critères de sélection, les territoires candidats, la répartition des rôles et le comptage.

Chapitre 4 complet · 12 pages, dont 9 pages du guide · extrait du guide CNT 02 « Cyclotourisme & mobilité douce », version 1.1, octobre 2026.
Pagination d'origine conservée.

Comment lire cet extrait

Cet extrait reproduit, sans les modifier, 9 pages du guide 02 « Cyclotourisme & mobilité douce » (pages 32 à 40). La pagination est celle du guide : un passage se cite par son numéro de page et se retrouve dans la version complète.

Chaque information porte l'étiquette de son registre ; la légende complète figure en page 2 du guide.

Ce que contient cet extrait

- **Chapitre 4 — Construire une boucle qui tienne**
- 4.1 Un GPX n'est pas un itinéraire
- 4.2 Les six critères, et le filtre qui prime sur tous
- 4.3 Trois territoires candidats, et un quatrième format
- 4.4 Trois territoires aux contraintes spécifiques
- 4.5 Qui fait quoi
- 4.6 Compter et enquêter

Usage

Cet extrait est gratuit. Il peut être imprimé, partagé et remis à une équipe, sans modification et avec mention de sa source.

4

CHAPITRE QUATRE

Construire une boucle qui tienne

Un GPX n'est pas un itinéraire. Ce chapitre donne la méthode pour choisir un territoire pilote — six critères, et un filtre de sécurité routière qui prime sur tous —, présente trois territoires candidats à approfondir sans les classer, répartit les rôles entre CRT, collectivité et entreprises, et présente les deux instruments qui rendent une destination mesurable.

-
- | | |
|-----|--------------------------------|
| 4.1 | Un GPX n'est pas un itinéraire |
|-----|--------------------------------|
-
- | | |
|-----|---|
| 4.2 | Les six critères, et le filtre qui prime sur tous |
|-----|---|
-
- | | |
|-----|---|
| 4.3 | Trois territoires candidats, et un quatrième format |
|-----|---|
-
- | | |
|-----|---|
| 4.4 | Trois territoires aux contraintes spécifiques |
|-----|---|
-
- | | |
|-----|---------------|
| 4.5 | Qui fait quoi |
|-----|---------------|
-
- | | |
|-----|---------------------|
| 4.6 | Compter et enquêter |
|-----|---------------------|
-

4.1 Un GPX n'est pas un itinéraire

CONTRE-CAS · V18

La trace orpheline — la trace qui se retourne contre vous

cas-type pédagogique, construit à partir de risques observables — ne désigne aucun territoire identifié

LE POINT DE DÉPART	Une destination trace un parcours séduisant, publie de belles photos, l'appelle « route cyclable ».
L'ANGLE MORT	Aucun accord d'entretien, aucun balisage, aucun point de service, aucun propriétaire de la donnée.
CE QUI ARRIVE	Quelques mois plus tard, travaux, dégradation ou changement de circulation rendent une section impraticable. Les visiteurs continuent de télécharger une trace obsolète.
CE QU'ON EN RETIENT	Une donnée numérique publiée est une publication opérationnelle . Elle suppose un propriétaire, une date de dernière vérification et une procédure de fermeture ou de déviation. Sans ces trois éléments, elle crée une responsabilité sans créer de produit.

Cas-type construit pour la pédagogie — aucun territoire identifié n'est visé.

L'enseignement. Une donnée numérique publiée est une publication opérationnelle, au même titre qu'un horaire. Elle suppose un propriétaire identifié, une date de dernière vérification et une procédure de fermeture ou de déviation. Publier un fichier sans ces trois éléments crée une responsabilité sans créer de produit.

4.2 Les six critères, et le filtre qui prime sur tous

Sélectionner un territoire pour une boucle pilote est une décision d'investissement, pas un choix esthétique. Le meilleur territoire n'est pas le plus spectaculaire : c'est celui où le rapport entre attractivité, sécurité, continuité, services, gouvernance et coût de mise à niveau est le plus favorable.

Le filtre éliminatoire, d'abord. Une route présentant un risque routier jugé inacceptable par l'autorité compétente ou par une étude technique **n'est pas compensée par un fort score touristique : elle est écartée**. Ce filtre s'applique avant toute notation.

TROIS ÉLÉMENTS, SINON RIEN

1. Un propriétaire identifié
2. Une date de dernière vérification
3. Une procédure de fermeture ou de déviation

Outil 2 de la fiche pratique : la fiche d'état d'itinéraire.

Les six critères ensuite, à noter avec preuves :

- 1 **Faible conflit avec le trafic motorisé** — trafic réel, vitesses pratiquées, largeur, visibilité, intersections. C'est le critère le plus lourd.
- 2 **Continuité du tracé** — l'itinéraire peut-il éviter les axes primaires sur toute sa longueur ?
- 3 **Espacement des services** — y a-t-il de quoi dormir, manger, boire et réparer à intervalles raisonnables ? Pour l'itinérance, un hébergement tous les 40 à 80 km.
- 4 **Fenêtre climatique** — combien de mois par an la pratique est-elle confortable ? Existe-t-il un créneau hivernal exploitable ?
- 5 **Accès depuis un hub** — un aéroport international à moins de deux heures change la nature du produit.
- 6 **Gouvernance et entretien** — qui entretient, qui signale, qui décide ? Un tracé sans responsable de maintenance est un mauvais pilote, quelle que soit sa beauté.

Une variable physique à documenter : le vent. Sa direction, sa vitesse et sa variabilité mensuelle peuvent modifier fortement le confort, le sens du parcours, la saison utile et la nécessité d'une assistance logistique. **La méthode ne retient aucun seuil universel disqualifiant automatiquement une boucle.**

LE FILTRE N'EST PAS UN CRITÈRE

Un risque routier jugé inacceptable par l'autorité compétente ou une étude technique écarte le tracé, quel que soit son score. Il se traite avant toute notation.

V19 Six critères, et un filtre qui prime sur tous

FILTRE ÉLIMINATOIRE AU-DESSUS DE TOUT

Une route présentant un **risque routier jugé inacceptable** par l'autorité compétente ou par une étude technique est écartée, **quel que soit son score sur les six critères**. C'est une condition, pas un septième critère.

CRITÈRE	POIDS	CE QU'ON MESURE
Faible conflit avec le trafic motorisé	25 %	Trafic réel, vitesses pratiquées, largeur, visibilité, intersections
Continuité du tracé sans axe primaire	15 %	L'itinéraire évite-t-il les nationales sur toute sa longueur ?
Espacement des services et hébergements	15 %	Dormir, manger, boire, réparer — pour l'itinérance, un hébergement tous les 40 à 80 km
Fenêtre climatique et vent dominant	15 %	Fenêtre climatique, vents dominants et variabilité mensuelle — à documenter localement
Accès depuis un hub de transport	15 %	Aéroport international à moins de 2 heures
Gouvernance et capacité d'entretien	15 %	Qui entretient, qui signale, qui décide

Source : méthode proposée par la CNT. Version à remplir : fiche pratique, outil 3.

OUTIL CNT · PAS UNE NORME

4.3 Trois territoires candidats, et un quatrième format

Les territoires ci-dessous sont présentés comme **candidats à approfondir**, sur la base de signaux climatiques, d'accessibilité, d'offre touristique ou d'écosystème existant. Ils n'ont pas fait l'objet d'un audit routier complet : **ce ne sont ni des itinéraires validés ni un classement des régions.**

L'Anti-Atlas — potentiel hivernal à étudier. Agadir, Taroudant, Tafraout, Tiznit. Le territoire présente un intérêt pour des produits hors haute saison estivale, avec une accessibilité internationale forte via Agadir et une diversité de reliefs. **La saison réellement exploitable et la possibilité de construire une boucle continue relèvent d'un audit territorial détaillé.**

Points à documenter : trafic réel, sections de routes secondaires, capacité d'hébergement dans le haut Anti-Atlas, vent et températures par sous-zone.

Le Drâa-Tafilalet — notoriété vélo et logistique événementielle.

Ouarzazate, Skoura, Dadès, Merzouga. La longévité de la Titan Desert constitue un signal de notoriété et d'expérience logistique autour du vélo. Elle ne valide pas pour autant une boucle cyclotouristique. **L'offre d'hébergement sur l'axe existe ; sa densité, sa capacité et les espacements compatibles avec une itinérance se cartographient avant toute sélection de tracé.** La saisonnalité s'étudie également par tronçon plutôt que par une règle unique.

Béni Mellal-Khénifra — écosystème de compétences déjà amorcé. Aït Bouguemez, Azilal, Ouzoud. Treize GEN ont été formés aux techniques VTT et un programme de tourisme durable impliquant la CNT se poursuit dans la région. Un projet de balisage de trente circuits avec 3 500 panneaux est documenté .

NI VALIDÉS, NI CLASSÉS

Ces territoires n'ont pas fait l'objet d'un audit routier complet. Ce ne sont ni des itinéraires validés, ni un classement régional.

V20 Trois candidats à approfondir

	ANTI-ATLAS	DRÂA-TAFILALET	BÉNI MELLAL-KHÉNIFRA
Repères	Agadir, Taroudant, Tafraout, Tiznit	Ouarzazate, Skoura, Dadès, Merzouga	Aït Bouguemez, Azilal, Ouzoud
Signal principal	Potentiel hors saison estivale + accès Agadir	Notoriété et logistique événementielle vélo	Compétences VTT déjà amorcées
Ce qui est documenté	Climat régional, accessibilité, reliefs	Titan Desert, offre touristique régionale	13 GEN formés VTT, programme TDSM
Points à documenter	Trafic, boucle réelle, vent, hébergement haut Anti-Atlas	Densité d'hébergement, tracés, saison par tronçon	Accessibilité, tracés
Statut	Candidat à l'étude	Candidat à l'étude	Candidat à l'étude

▲ **Portée du tableau** : ces territoires n'ont pas fait l'objet d'un audit routier complet. Ce ne sont ni des itinéraires validés, ni un classement régional.

Sources : données territoriales publiques ; organisateur Titan Desert ; programme TDSM ; SMIT ; analyse CNT. **Σ ANALYSE CNT**

V21 Saisonnalité à documenter localement — grille à renseigner

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	SIGNAL DISPONIBLE
Anti-Atlas													Intérêt pour des produits hors haute saison estivale — saison réellement exploitable à établir par audit territorial
Drâa-Tafilalet													Saisonnalité à étudier par tronçon , pas fixée par une règle unique
Béni Mellal-Khénifra													Fenêtre à documenter : relief, altitude et accessibilité par sous-zone

 case à renseigner localement — la grille se remplit sur **données locales**

La grille se renseigne mois par mois, territoire par territoire : **chaleur · vent · pluie ou neige · état des pistes · accès aux secours · disponibilité des prestataires · restrictions temporaires**. La saison utile se valide localement avant commercialisation ; elle ne se déduit pas d'une moyenne nationale.

Source locale _____ Année _____ Renseigné par _____ Date de revue _____

Source : outil de collecte proposé par la CNT ; la grille ne constitue pas une donnée. **OUTIL CNT · PAS UNE NORME**

Un quatrième format, plus qu'un quatrième territoire. Une boucle de découverte en périphérie d'un grand hub touristique — par exemple autour de Marrakech, dans l'arrière-pays d'Agadir ou dans des territoires ruraux proches d'un grand bassin de clientèle — présente trois avantages pour un premier pilote : clientèle disponible, logistique réduite et test possible sur le marché domestique. **Le format « séjour en étoile + boucles vérifiées » est souvent plus facile à piloter qu'une grande itinérance interrégionale.**

4.4 Trois territoires aux contraintes spécifiques

Certains territoires présentent des contraintes physiques qui se documentent avant tout investissement.

Dakhla. Les vents dominants constituent une contrainte majeure à intégrer dans toute conception cyclotouristique. Selon les données locales, un produit linéaire, assisté logistiquement ou orienté selon les vents dominants peut être plus adapté qu'une boucle. La décision repose sur des données mensuelles, des essais terrain et le profil de clientèle.

Essaouira-Chiadma. Le territoire présente des atouts de climat, d'image et d'arrière-pays. Le régime des vents s'y étudie à l'aide d'une **rose des vents mensuelle**, complétée par un audit des routes secondaires.

Rif et Chefchaouen. Le relief et la pluviométrie peuvent rendre certains produits plus exigeants. Le territoire se prête à une étude approfondie : trafic, saisonnalité, hébergement, opérateurs, accès et gouvernance.

Principe général : les contraintes physiques servent à concevoir ou à écarter un **tracé précis** après analyse ; elles ne suffisent pas à exclure une région entière sans étude dédiée.

LE QUATRIÈME FORMAT

Séjour en étoile + boucles vérifiées, en périphérie d'un hub : clientèle disponible, logistique réduite, test possible sur le marché domestique.

V22 Quand le vent change le produit

DAKHLA · CONCEPTION PRODUIT

- Les vents dominants constituent une contrainte majeure à intégrer.
- Lire les données **par mois et par plage horaire**, pas seulement en moyenne annuelle.
- Selon les conditions, un produit **linéaire, assisté logistiquement ou orienté selon le vent** peut être plus adapté qu'une boucle.
- Pas de seuil universel (type 25–30 km/h) disqualifiant automatiquement une boucle : la décision se prend tracé par tracé.

Règle générale : les contraintes physiques servent à concevoir ou écarter un **tracé précis après étude**, pas une région entière sans analyse dédiée.

Source : données de vent locales à documenter ; analyse CNT.

🔧 OUTIL CNT

4.5 Qui fait quoi

Une boucle qui tient repose sur une répartition claire des rôles. Elle échoue presque toujours au même endroit : personne n'est responsable de l'entretien.

Un CRT peut orchestrer : inventorier les acteurs, financer et coordonner l'audit touristique, animer les professionnels, produire le contenu et la promotion, collecter les données, conventionner avec les collectivités, veiller à la qualité des services.

Il ne déclare pas une voie sécurisée : la responsabilité de la sécurité, de la signalisation réglementaire et de l'aménagement demeure auprès des autorités compétentes selon le type de voie. Cette limite de compétence protège le CRT autant que les cyclistes.

Une agence réceptive transforme l'infrastructure en produit : hébergement, location, transfert de bagages, restauration, visites, support client, prix, contrat. Elle n'a pas vocation à être l'unique source d'information sur l'état d'une voie publique.

UNE LIMITE DE COMPÉTENCE

Un CRT ne déclare pas une voie sécurisée. Sécurité, signalisation réglementaire et aménagement restent aux autorités compétentes selon le type de voie — et cette limite protège le CRT autant que les cyclistes.

V23 Qui fait quoi : la répartition qui rend une boucle durable

PROCESSUS	CRT	COMMUNE / VOIRIE	AUTORITÉ TOURISME	OPÉRATEURS	CNT	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Sélection du tracé	C	A / R	C	C	I	C
Audit de sécurité	I	R	I	C	I	A / C
Balisage	C	A / R	I	I	I	C
Entretien	I	A / R	I	I	I	C
Services aux cyclistes	C	I	C	R	C	I
Promotion	A / R	I	C	C	C	I
Comptage	C	R	C	I	C	I
Incident réseau	C	A / R	I	I	I	C

R réalise · A décide · C consulté · I informé

Répartition indicative, à adapter aux compétences juridiques réelles. La responsabilité de la sécurité, de la signalisation réglementaire et de l'aménagement demeure auprès des autorités compétentes selon le type de voie.

Source : répartition indicative, outil CNT.

OUTIL CNT · PAS UNE NORME

Dix engagements structurent utilement une charte de pilote : le tracé officiel est publié par un gestionnaire désigné ; toute modification est datée ; les entreprises utilisent uniquement la version officielle ; les prestataires déclarent leurs horaires ; les services sont vérifiés avant chaque saison ; les incidents sont enregistrés ; les données de fréquentation sont agrégées ; la promotion ne promet pas ce qui n'est pas vérifié ; les responsabilités juridiques restent celles du droit applicable ; une revue annuelle décide de l'extension ou de la correction.

4.6 Compter et enquêter

La mesure rend un pilote lisible : elle documente les usages, les clientèles et les retombées.

Deux instruments suffisent à commencer.

Le comptage. Des compteurs sur les pilotes, relevant les passages totaux, la répartition cyclistes-piétons quand la technologie le permet, le jour, la semaine, le mois, la saison, le sens et le contexte météo. En Espagne, les compteurs installés sur 36 voies vertes — environ un quart du réseau — ont enregistré 4 926 481 usages en 2025, dont 30,5 % de cyclistes et 64 % de piétons. Cette proportion montre qu'**une voie douce sert aussi largement les habitants.**

L'enquête volontaire. Un questionnaire court, par QR code, sur la résidence, les nuitées, le type de séjour, les catégories de dépense, la satisfaction et le service manquant. Sans suivi individuel, et dans le respect de la vie privée.

Les deux sont complémentaires : le comptage donne le volume, l'enquête donne le profil et la valeur.

CHARTRE DE PILOTE — DIX ENGAGEMENTS

- 1 Tracé officiel publié par un gestionnaire désigné
- 2 Toute modification est datée
- 3 Les entreprises utilisent la seule version officielle
- 4 Les prestataires déclarent leurs horaires
- 5 Services vérifiés avant chaque saison
- 6 Incidents enregistrés
- 7 Données de fréquentation agrégées
- 8 La promotion ne promet pas ce qui n'est pas vérifié
- 9 Responsabilités juridiques = droit applicable
- 10 Revue annuelle : extension ou correction

ESPAGNE · VÍAS VERDES · 2025

64 %

de piétons parmi 4 926 481 usages comptés sur 36 voies vertes (~ un quart du réseau) ; 30,5 % de cyclistes. Une voie douce sert aussi largement les habitants.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

V24 Les cinq niveaux d'une destination vélo**DEUX INSTRUMENTS COMPLÉMENTAIRES**

Le comptage donne le volume — passages, répartition cyclistes-piétons, jour, semaine, saison, sens, météo.

L'enquête volontaire donne le profil et la valeur — résidence, nuitées, type de séjour, dépenses, satisfaction, service manquant. Par QR code, sans suivi individuel.

1	Inspiration	Des contenus promeuvent le vélo. Aucun service organisé, aucune donnée.
2	Pilote	Une boucle sélectionnée sur critères, un gestionnaire identifié, une fiche d'état datée, quelques prestataires qualifiés.
3	Destination	Une chaîne de services continue, un standard de qualité appliqué, des comptages, un produit vendable à un tour-opérateur.
4	Réseau	Plusieurs boucles reliées, gouvernance multi-niveaux, entretien contractualisé, promotion internationale.
5	Système	Mesure annuelle publiée, révision périodique du référentiel, intégration transport, marque reconnue.

Lecture : chaque niveau suppose le précédent. **Source** : modèle CNT d'après les benchmarks France, Portugal, Québec et Espagne.

OUTIL CNT · PAS UNE NORME

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Une trace GPS publiée sans propriétaire ni date de vérification crée une responsabilité, pas un produit.
- Le risque routier est un filtre éliminatoire : aucun score touristique ne le compense.
- Plusieurs territoires sont candidats à approfondir ; aucun n'est validé ni classé comme prioritaire.
- Un pilote n'a pas besoin d'être international. Il a besoin de produire des enseignements.
- Dans la répartition indicative, le CRT orchestre, la collectivité entretient et l'entreprise sert.
- Le comptage donne le volume ; l'enquête donne le profil et la valeur.

→ **La suite logique** : quatre pays apportent des réponses éprouvées à ces questions. Ce qu'ils ont fait, et ce qui se transpose.

Le guide complet

Le guide 02 « Cyclotourisme & mobilité douce » compte 56 pages : une ouverture, cinq chapitres, une fiche pratique de six outils à remplir et un quiz de dix-huit questions avec réponses commentées.

Le guide, ses fiches, son quiz et sa vidéo

cntacademy.ma/11guides

Adhérer à la Confédération Nationale du Tourisme

Les modalités et le formulaire d'adhésion : www.cnt.ma/page/adhesion-au-cnt

Réserve

Cet extrait est un document d'information. Il ne constitue ni un avis juridique ni une consultation, et ne remplace pas les textes publiés au Bulletin officiel.