

الكونفدرالية الوطنية للسياحة
 .ИХТЛQ.ИЭ† .ИПЕИ†И.©\$.\$†
 Confédération Nationale du Tourisme



Cyclotourisme & mobilité douce

Capter une clientèle qui pédale — et qui dépense

Cyclotourisme & mobilité douce

Capter une clientèle qui pédale — et qui dépense.

Éditeur

Confédération Nationale du Tourisme (CNT) — Maroc

Conception, recherche et rédaction

CASBAH — www.casbah.ma

Collection

Onze guides thématiques pour les professionnels du tourisme, organisés en trois familles : **Concevoir** l'offre et l'expérience · **Naviguer** dans l'organisation et la sécurisation · **Toucher** les marchés et la distribution.

État de l'information

Les données réglementaires et de marché évoluent : la source officielle fait foi avant toute décision.

Édition

Première édition · **version 1.1** · publiée en octobre 2026 · version française



Version vivante

Le guide, ses fiches, son quiz et sa vidéo : cntacademy.ma/11guides

Les informations réglementaires et de marché présentées ne se substituent ni à la lecture des textes officiels ni à un conseil juridique. Les territoires cités sont des candidats à l'étude, non des itinéraires validés ; les données de marché citées décrivent d'autres pays que le Maroc et portent leur émetteur, leur année et leur population.

REPÈRES · LES ÉTIQUETTES DE LECTURE

Quatre registres d'information coexistent dans ces pages. Chaque affirmation chiffrée ou normative porte l'étiquette de son registre.

§ TEXTE OFFICIEL

Citation littérale d'une loi, d'un décret ou d'une définition officielle, avec sa référence, reproduite sans reformulation.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

Chiffre ou fait publié par une administration, un organisme ou un programme, cité avec sa source, son année et sa population.

Σ ANALYSE CNT

Résultat d'un recensement ou d'un croisement de sources publiques (opérateurs comptés, données croisées).

🔧 OUTIL CNT · PAS UNE NORME

Méthode, grille ou repère proposé par la CNT. Aide à décider, ne remplace aucune règle, ne constitue pas une labellisation.

QUATRE OBJETS · QUE VOUS RETROUVerez DANS LES ONZE GUIDES

CE QUE DIT LE TEXTE

L'encadré réglementaire porte une citation littérale et sa référence.

Contre-cas

L'encadré « cas » décrit une situation réelle anonymisée ; sa variante rouge est un contre-cas construit pour la pédagogie.

C3 Guide 03

Le renvoi indique qu'un sujet est traité dans un autre volume, par son code de collection.

À RETENIR

« **Ce qu'il faut retenir** » referme chaque chapitre sur quelques points et une suite logique.

Sommaire

Ouverture — Le vélo est déjà sur les routes marocaines 04

Comment lire ce guide	06
-----------------------	----

Chapitre 1 — Un marché qui existe déjà 07

1.1 Le vélo dans les stratégies publiques	08
1.2 Ce qui existe sur le terrain	09
1.3 Ce que le cyclotouriste achète vraiment	10
1.4 Cinq profils, pas un	11
1.5 Ce que ça pèse	13
1.6 Cinq repères de vocabulaire	14

Chapitre 2 — Devenir un établissement où l'on revient à vélo 16

2.1 Un référentiel à faible intensité d'investissement	17
2.2 Sécuriser le vélo	19
2.3 Informer	19
2.4 Entretenir légèrement	20
2.5 Servir le vélo à assistance électrique	21
2.6 Adapter le confort et le rythme	22
2.7 Organiser la logistique	22
2.8 La densité fait le produit	23

Chapitre 3 — Encadrer sans se mettre hors-jeu 25

3.1 Les textes qui s'appliquent	26
3.2 Le guide des espaces naturels et l'accompagnement à vélo	27
3.3 Tourisme ou encadrement sportif : où passe la frontière	29
3.4 Louer	30
3.5 Vendre	30

Chapitre 4 — Construire une boucle qui tienne 32

4.1 Un GPX n'est pas un itinéraire	33
4.2 Les six critères, et le filtre qui prime sur tous	33
4.3 Trois territoires candidats, et un quatrième format	35
4.4 Trois territoires aux contraintes spécifiques	37
4.5 Qui fait quoi	38
4.6 Compter et enquêter	39

Chapitre 5 — Ce que font les autres 41

5.1 France : faire du service un produit territorial	42
5.2 Portugal : commencer par des routes ancrées	42
5.3 Québec : une marque nationale sur une gestion locale	43
5.4 Espagne : mesurer pour exister	43

Fiche pratique — six outils 45

Outil 1 · Auto-diagnostic bike-friendly	45
Outil 2 · Fiche d'état d'itinéraire	46
Outil 3 · Matrice de sélection d'une boucle pilote	47
Outil 4 · Sécuriser le recours à un encadrant	48
Outil 5 · Grille loueur, et audit VAE	49
Outil 6 · Fiche produit à destination des tour-opérateurs	50

Quiz d'auto-évaluation — 18 questions, 3 niveaux 51

Rejoindre la CNT — poursuivre la lecture 53

Textes de référence	53
Adhérer à la CNT — dossier de candidature et barème des cotisations	54

OUVERTURE

Le vélo est déjà sur les routes marocaines.

Depuis plus de vingt ans, une course internationale de VTT et de gravel traverse le Drâa-Tafilalet. Plusieurs opérateurs marocains vendent des séjours à vélo, et plusieurs tour-opérateurs européens programment le Maroc.

Des milliers de traces GPS marocaines circulent sur les plateformes communautaires. En décembre 2024, treize guides des espaces naturels ont suivi une formation aux techniques VTT dans la vallée d'Aït Bouguemez, dans le cadre d'un programme dont la CNT est partenaire.

Le marché existe, et il se structure à partir de ce qui fonctionne déjà.

Côté public, la Feuille de route de relance du tourisme à horizon 2026 organise l'offre en filières, dont « Nature, Trekking and Hiking » et « Desert & Oasis Adventure », auxquelles le vélo se rattache par sa logique de produit. D'autres initiatives publiques touchent directement le vélo : écotourisme forestier, mobilité urbaine, projets territoriaux et contenus régionaux.

Pour un professionnel, cette situation a deux conséquences.

D'abord, un établissement ou un territoire peut commencer à son échelle, sans attendre un grand réseau national. Une boucle au départ d'un hébergement, une chaîne de quelques établissements équipés : ce sont des formats accessibles dès aujourd'hui.

Ensuite — et c'est la bonne nouvelle — l'essentiel se joue sur les services. Ce que le cyclotouriste achète n'est pas seulement une infrastructure. C'est une chaîne de problèmes résolus : où mettre son vélo la nuit, où le réparer, où recharger sa batterie, où trouver de l'eau, quelle route prendre demain, qui transporte ses bagages. Ces réponses reposent surtout sur de l'organisation, des partenaires et une information fiable.

DRÂA-TAFILALET ·
COURSE INTERNATIONALE

20 ans

de course internationale de VTT et de gravel, avec une édition 2027 annoncée du 25 au 30 avril.

SUR LE TERRAIN

7 opérateurs marocains · **8**

TO européens

13 guides des espaces naturels formés au VTT

Le pays a le terrain et des premières briques d'offre. La valeur se construit par la continuité de service et de gouvernance.

VI Le cadre public et le terrain : des points d'appui, plus de vingt ans de pratique

LE CADRE PUBLIC

4

filiales nature et aventure dans la Feuille de route de relance du tourisme à horizon 2026 : *Nature, Trekking and Hiking · Desert & Oasis Adventure · Ocean Waves · Beach & Sun*. Le vélo se rattache aux deux premières par sa logique de produit.

ANEF, « **Forêts du Maroc 2020-2030** » : le VTT nommé aux côtés de la randonnée pédestre et équestre · projet pilote ANEF × SMIT au Parc national d'Ifrane, **734 MDH** sur 2023-2026.

SMIT : circuits touristiques vélo-route à Laâyoune, dans un programme de 116 MDH · **3 500 panneaux** pour baliser 30 circuits à Béni Mellal-Khénifra.

Marrakech : premier réseau de pistes cyclables urbaines sur **14 grands axes**, mise en service annoncée pour 2027, à vocation de mobilité quotidienne.

CE QUE FAIT LE TERRAIN

20 ans

de course internationale de VTT dans le Drâa-Tafilalet

7

opérateurs marocains vendant des séjours à vélo

8

tour-opérateurs européens programmant le Maroc à vélo

5

plateformes communautaires hébergeant des traces marocaines

13

guides des espaces naturels formés au VTT en décembre 2024

Signaux d'activité recensés : événements, opérateurs, plateformes communautaires et formation.

Sources : Feuille de route de relance du tourisme à horizon 2026 ; ANEF ; SMIT ; presse régionale ; organisateur de la Titan Desert ; recensement CNT des opérateurs et événements.

◆ **DONNÉE INSTITUTIONNELLE**

Σ **ANALYSE CNT**

Comment lire ce guide

Si vous êtes **hébergeur, restaurateur ou loueur**, le chapitre 2 est votre chapitre. Il liste, service par service, ce qui fait qu'un cyclotouriste choisit votre établissement plutôt qu'un autre — et ce que chacun coûte réellement.

Si vous **encadrez ou vendez** des sorties, le chapitre 3 est le point de départ. Il présente les textes qui s'appliquent à l'accompagnement, à la location et à la vente, et la démarche la plus prudente au regard de ces textes.

Si vous travaillez dans un **CRT, une commune ou une agence réceptive** et que vous voulez construire une boucle, le chapitre 4 donne la méthode, les critères et plusieurs territoires candidats à approfondir — sans les présenter comme des itinéraires validés.

HÉBERGEUR · RESTAURATEUR · LOUEUR

Chapitre 2

Six blocs de services, ce que chacun coûte — puis la fiche pratique, outils 1 et 5.

ENCADRANT · AGENCE

Chapitre 3

Ce que disent les textes, et la démarche prudente qui en découle — puis l'outil 4.

CRT · COMMUNE · RÉCEPTIF

Chapitre 4

Six critères, un filtre éliminatoire, des territoires à approfondir — puis les outils 2, 3 et 6.

LE PLAN

- 1 Un marché qui existe déjà
- 2 Devenir un établissement où l'on revient à vélo
- 3 Encadrer sans se mettre hors-jeu
- 4 Construire une boucle qui tienne
- 5 Ce que font les autres
— Fiche pratique · six outils
— Quiz · 18 questions

TROIS REPÈRES DE LECTURE DES CHIFFRES ET DES VISUELS

1. Le périmètre voyage avec le chiffre : émetteur, année, population.
2. Un chiffre étranger décrit son pays d'origine ; il ne vaut pas projection marocaine.
3. Promotion, balisage et homologation relèvent de démarches distinctes.

 **C1** Guide 01 · Hébergements innovants

 **C3** Guide 03 · Micro-aventures outdoor

 **C4** Guide 06 · Produits locaux & artisanat

 **T1** Guide 07 · Accès aux marchés

1

CHAPITRE UN

Un marché qui existe déjà

Le terrain marocain pratique le vélo depuis plus de vingt ans. Ce chapitre présente les points d'appui publics et privés, décrit ce que le cyclotouriste achète vraiment, distingue cinq profils de clientèle, pose les repères chiffrés avec leur périmètre — et précise cinq repères de vocabulaire.

-
- | | |
|------------|---------------------------------------|
| 1.1 | Le vélo dans les stratégies publiques |
|------------|---------------------------------------|
-
- | | |
|------------|------------------------------|
| 1.2 | Ce qui existe sur le terrain |
|------------|------------------------------|
-
- | | |
|------------|---|
| 1.3 | Ce que le cyclotouriste achète vraiment |
|------------|---|
-
- | | |
|------------|----------------------|
| 1.4 | Cinq profils, pas un |
|------------|----------------------|
-
- | | |
|------------|----------------|
| 1.5 | Ce que ça pèse |
|------------|----------------|
-
- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1.6 | Cinq repères de vocabulaire |
|------------|-----------------------------|
-

1.1 Le vélo dans les stratégies publiques

La Feuille de route de relance du tourisme à horizon 2026 organise l'offre touristique en filières. Ses quatre filières nature et aventure sont « Nature, Trekking and Hiking », « Desert & Oasis Adventure », « Ocean Waves » et « Beach & Sun ». Par sa logique de produit, le vélo se rattache aux deux premières.

Trois initiatives publiques touchent directement le vélo ; elles constituent autant de points d'accroche institutionnels pour un professionnel.

La stratégie « **Forêts du Maroc 2020-2030** » de l'ANEF, qui vise un million d'écotouristes en 2030, **nomme explicitement le VTT**, aux côtés de la randonnée pédestre et équestre. Le projet pilote conduit avec la SMIT sur le Parc national d'Ifrane représente 734 MDH sur 2023-2026, dont 93 MDH privés.

Le portefeuille écotouristique de la **SMIT** comprend deux projets liés au vélo : des « circuits touristiques vélo-route dans la ville » à Laâyoune, dans un programme de 116 MDH, et 3 500 panneaux de signalisation en cours d'installation pour baliser 30 circuits à Béni Mellal-Khénifra.

Marrakech construira en 2027 son premier réseau de pistes cyclables urbaines, sur quatorze grands axes. Le maître d'ouvrage est la Direction régionale de l'Environnement de Marrakech-Safi, et la vocation affichée est la mobilité quotidienne.

Ces initiatives relèvent de l'environnement, des forêts, de la mobilité et de projets territoriaux. **C'est dans ces champs que se situent aujourd'hui les points d'appui publics du cyclotourisme.**

ANEF * SMIT · PARC
NATIONAL D'IFRANE

734 MDH

pour le projet pilote
d'écotourisme 2023-2026,
dont 93 MDH privés, dans
le cadre de la stratégie «
Forêts du Maroc 2020-
2030 ».

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

TROIS POINTS D'APPUI PUBLICS

ANEF — « Forêts du Maroc
2020-2030 », stratégie
nommant le VTT

SMIT — vélo-route à
Laâyoune ; 3 500 panneaux
pour baliser 30 circuits à Béni
Mellal-Khénifra

Marrakech — pistes
cyclables urbaines 2027,
mobilité quotidienne

v2 Quatre familles de signaux vélo

Quatre familles de signaux d'activité, **présentées hors carte**. Les mentions **▲ PORTÉE DU SIGNAL** en précisent la portée.

1 ÉVÉNEMENTS

- **Škoda Titan Desert Morocco** — événement international organisé depuis plus de vingt ans · édition 2027 annoncée du 25 au 30 avril · formats VTT et gravel · inscriptions ouvertes début septembre 2026
- **Tour du Maroc** — seule course UCI inscrite au calendrier marocain 2026, Africa Tour
- **Marrakech Atlas Etape** — cycloportive, dernière édition : 2017

2 OPÉRATEURS PRIVÉS

- | | | |
|---|---|--|
| 7
opérateurs marocains identifiés (séjours et location) | 8
tour-opérateurs européens programmant le Maroc à vélo | 5
plateformes communautaires de traces GPS |
|---|---|--|
- Recensement CNT. **Σ ANALYSE CNT**

3 FORMATION ET COMPÉTENCE

- **Programme Tourisme Durable Suisse-Maroc** (SECO / Swisscontact) · partenaires marocains : ministère du Tourisme, SMIT, CNT · phase 1 2020-2024, phase 2 2025-2029 · région Béni Mellal-Khénifra
- **Formation « techniques de production et d'accompagnement des randonnées VTT »** · 12-15 décembre 2024 · vallée d'Aït Bouguemez · **13 guides des espaces naturels** des provinces de Béni Mellal et Azilal · 3 modules : conception de circuits, encadrement et suivi, sortie terrain

4 AMORCES PUBLIQUES

- **ANEF**, stratégie « Forêts du Maroc 2020-2030 » : 1 million d'écotouristes visés en 2030, **VTT nommé explicitement** · projet pilote ANEF × SMIT au Parc national d'Ifrane, 734 MDH sur 2023-2026 dont 93 MDH privés
- **SMIT Laâyoune-Sakia El Hamra** : programme de 116 MDH comprenant « des circuits touristiques vélo-route dans la ville »
- **SMIT Béni Mellal-Khénifra** : 3 500 panneaux en cours d'installation pour baliser 30 circuits
- **Marrakech** : premier réseau de pistes cyclables urbaines sur 14 grands axes, maître d'ouvrage Direction régionale de l'Environnement, mise en service annoncée pour 2027
▲ vocation de mobilité quotidienne
- **Guide DGCL / GIZ « Modes doux et sécurité routière »** : méthodologie des schémas directeurs cyclables
▲ méthodologie de mobilité urbaine

Sources : organisateur de la Titan Desert ; recensement CNT ; programme TDSM ; ANEF ; SMIT ; presse régionale ; guide DGCL / GIZ.

◆ **DONNÉE INSTITUTIONNELLE**

Σ **ANALYSE CNT**

1.2 Ce qui existe sur le terrain

Une course internationale, depuis plus de vingt ans. La Škoda Titan Desert Morocco fait courir chaque printemps un peloton international sur les pistes du Drâa-Tafilalet. L'édition 2027 est annoncée du 25 au 30 avril, avec **deux formats distincts, VTT et gravel** ; les inscriptions ont ouvert début septembre 2026. Cette longévité constitue un signal rare de notoriété et de capacité logistique autour du vélo dans la région. **Elle ne vaut toutefois ni homologation d'un itinéraire cyclotouristique, ni preuve de sécurité routière, ni validation d'un réseau de services.**

Une offre privée dense et ancienne. Sept opérateurs marocains identifiés vendent du séjour à vélo. Huit tour-opérateurs européens programment le Maroc. Cinq plateformes communautaires hébergent des traces GPS marocaines.

Un précédent institutionnel. Du 12 au 15 décembre 2024, treize guides des espaces naturels des provinces de Béni Mellal et Azilal ont suivi une formation aux techniques de production et d'accompagnement de randonnées VTT, dans la vallée d'Aït Bouguemez. Trois modules : conception de circuits, encadrement et suivi, sortie terrain. Le programme porteur — Tourisme Durable Suisse-Maroc, financé par le SECO et mis en œuvre par Swisscontact — a pour partenaires marocains le ministère du Tourisme, la SMIT et **la CNT elle-même**. Sa phase 2 court jusqu'en 2029.

Une doctrine technique déjà écrite. Le guide DGCL / GIZ « Modes doux et sécurité routière » détaille la méthodologie des schémas directeurs cyclables et cite Casablanca, Rabat, Agadir, Oujda, Marrakech et Kénitra comme villes dotées de plans de mobilité. Conçue pour la mobilité urbaine, cette méthodologie constitue un appui technique disponible.

Ces signaux déplacent la question. Elle n'est plus « faut-il investir dans le vélo ? » — la clientèle est déjà là, servie par les opérateurs en place — mais **comment structurer ce qui fonctionne déjà**.

1.3 Ce que le cyclotouriste achète vraiment

Un cyclotouriste ne choisit pas une destination comme un autre voyageur. Il choisit une destination **et** il résout une chaîne de problèmes que personne d'autre ne se pose.

CE QUE LA COURSE PROUVE — ET NE PROUVE PAS

Prouve — notoriété internationale, capacité logistique autour du vélo dans la région.

Ne prouve pas — l'homologation d'un itinéraire, la sécurité routière, un réseau de services.

LA QUESTION CHANGE

« ~~Faut-il investir dans le vélo ?~~ »

« Comment structurer ce qui fonctionne déjà ? »

V3 Sept problèmes par jour, sept occasions de le retenir**LE PROBLÈME DU CYCLISTE****LE SERVICE QUI Y RÉPOND**

Où mettre le vélo cette nuit sans qu'il soit volé	→ Local fermé, point d'attache pour le cadre
Où le faire réparer si quelque chose casse	→ Contact réparateur, kit de réglage sur place
Où recharger une batterie de VAE	→ Point de recharge dans un espace géré
Où trouver de l'eau sur 30 km	→ Eau potable, remplissage de bidons, information ravitaillement
Quelle route prendre demain, et quel trafic	→ Fiche d'itinéraire datée
Qui transporte les bagages à l'étape suivante	→ Transfert en propre ou par partenaire
Où sécher des vêtements trempés	→ Fil et espace ventilé

Lecture : aucun de ces sept services ne suppose un investissement lourd. **Sources :** analyse CNT ; référentiel Accueil Vélo (France Vélo Tourisme).

🔧 OUTIL CNT

Où mettre le vélo cette nuit sans qu'il soit volé. Où le faire réparer si quelque chose casse. Où recharger une batterie de vélo à assistance électrique. Où trouver de l'eau sur trente kilomètres. Quelle route prendre demain, et à quoi ressemble son trafic. Qui transporte les bagages jusqu'à l'étape suivante. Où sécher des vêtements trempés avant demain matin.

Plusieurs de ces problèmes peuvent être résolus par des services privés ou territoriaux sans attendre une infrastructure lourde. Tous supposent quelqu'un qui y a pensé avant.

C'est pour cette raison que le vélo est une opportunité pour les petites structures plutôt qu'un handicap. Un établissement de six chambres peut répondre à ces sept questions mieux qu'un grand hôtel qui n'y a jamais réfléchi. La différenciation ne coûte pas cher — elle coûte de l'attention.

LA DIFFÉRENCIATION**Ne coûte pas cher.
Coûte de l'attention.**

Un établissement de six chambres peut répondre à ces sept questions mieux qu'un grand hôtel qui n'y a jamais réfléchi.

1.4 Cinq profils, pas un

Le cyclotouriste est souvent imaginé comme un sportif chargé de sacoches. Ce profil existe, il est minoritaire, et **il n'est pas celui qui dépense le plus par nuitée dans les enquêtes citées ci-après.**

V4 Cinq clients, cinq offres, un seul territoire

	ITINÉRANT AUTONOME	SÉJOUR EN ÉTOILE	GROUPE GUIDÉ	VÉLO OCCASIONNEL	PREMIUM
Durée type	1 nuit par étape	3 à 7 nuits, un seul lieu	5 à 10 jours	½ journée à 1 journée	variable
Besoin principal	Stockage, info étape suivante, bagages	Boucles au départ de l'hébergement	Encadrement conforme, logistique complète	Location fiable, boucle accessible	Matériel haut de gamme, transferts, personnalisation
Canal	Plateformes vélo, TO autoguidé, direct	Direct, hôtel	Agence réceptive	Sur place, réception	TO spécialisé
Itinérance requis ?	Oui	Non	Selon produit	Non	Non
Ce que ça vaut pour un hébergeur	1 nuit	3 à 7 nuits	volume et prévisibilité	vente additionnelle	panier élevé

12,7_M

de touristes ont utilisé le vélo pendant leurs vacances 2025 en Allemagne sans que le vélo soit la motivation du voyage ; séjour moyen 9,7 jours, dont 5,8 jours pédalés. ADFC, données 2025 — marché allemand, ne décrit pas le Maroc.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

Lecture : un seul « oui » sur cinq colonnes — quatre profils sur cinq ne requièrent aucune itinérance, donc aucun corridor. Sources : ADFC (Allemagne, 2025) ; EuroVelo ; analyse CNT.

L'itinérant autonome enchaîne les étapes, dort une nuit par établissement, a besoin de stockage, d'information sur l'étape suivante et éventuellement d'un transfert de bagages.

Le séjour en étoile reste trois à sept nuits au même endroit et rayonne en boucles. C'est le format le plus simple à monter : pas de logistique inter-étapes, pas de corridor à construire, une seule chaîne de services à tenir. Sa rentabilité dépend toutefois du taux d'occupation, des équipements à créer, de la maintenance et du coût des partenaires : ces postes se chiffrent avant de le retenir.

Le groupe guidé passe par une agence réceptive, requiert un encadrement conforme et une logistique complète. C'est le format qui offre le plus de contrôle sur la chaîne.

LE POINT DE DÉPART
PROBABLE

Le séjour en étoile : trois à sept nuits au même endroit, des boucles au départ de l'hébergement, une seule chaîne de services à tenir. Pas de corridor à construire.

Le vélo occasionnel est un client balnéaire ou culturel qui ajoute une demi-journée ou une journée de vélo à son séjour. C'est le volume. En Allemagne, 12,7 millions de touristes ont utilisé le vélo pendant leurs vacances 2025 sans que le vélo soit la motivation du voyage : leur séjour moyen a duré 9,7 jours, dont 5,8 jours pédalés.

Le premium cherche du matériel haut de gamme, des transferts, de la personnalisation. Le positionnement premium n'exonère d'aucune obligation de sécurité ni de statut.

Ces cinq profils n'achètent pas le même produit, mais ils partagent les mêmes services de base. C'est ce qui rend l'investissement raisonnable : un établissement bien équipé les sert tous.

LE PÉRIMÈTRE VOYAGE AVEC LE CHIFFRE

« ~~133 €/jour~~ »

**« 133 €/jour —
voyageurs allemands ≥
3 nuits, ADFC 2025 »**

1.5 Ce que ça pèse

Voici les principaux repères disponibles, chacun avec son périmètre — **le périmètre fait partie du chiffre**.

Selon l'**ADFC**, en Allemagne, en 2025 : **3,3 millions de personnes** ont effectué **4,6 millions de voyages** à vélo de trois nuits ou plus, **4,2 millions de personnes** ont effectué **7,6 millions de courts séjours** d'une à deux nuits, et 361 millions de sorties à la journée ont été comptées. **Personnes et voyages ne se confondent pas : un même voyageur peut partir plusieurs fois**. La dépense moyenne publiée atteint **133 € par jour** sur les voyages de trois nuits ou plus et 144 € sur les courts séjours.

Selon l'enquête **EuroVelo / ATTA / CycleSummit** menée en 2024, **245 tour-opérateurs vélo ont répondu à au moins une question et 181 ont complété l'ensemble du questionnaire** ; le tour le plus vendu affiche un prix médian d'environ **936 €**, soit environ 133 € par jour. Ce chiffre décrit un produit vendu par des opérateurs interrogés ; il ne constitue pas une dépense moyenne universelle du cyclotouriste.

Ces chiffres ne sont pas comparables entre eux, et aucun ne décrit le Maroc. Ils établissent néanmoins deux choses utiles : une demande internationale organisée existe et les clientèles vélo peuvent soutenir des produits de séjour à valeur significative.

À l'échelle d'un territoire marocain, le comptage et l'enquête volontaire présentés au chapitre 4 (section 4.6) permettent de produire des données propres : volumes, profils, nuitées et dépenses.

V5 Repères internationaux, avec leur périmètre

SOURCE	ANNÉE	POPULATION MESURÉE	CHIFFRE
ADFC	2025	Voyageurs allemands, séjours ≥ 3 nuits	133 €/jour — et 144 €/jour sur les courts séjours de 1-2 nuits
ADFC	2025	Marché allemand, volumes — personnes puis voyages	3,3 M de personnes pour 4,6 M de voyages ≥ 3 nuits · 4,2 M de personnes pour 7,6 M de courts séjours · 361 M de sorties à la journée
EuroVelo / ATTA / CycleSummit	2024	245 opérateurs répondants, dont 181 questionnaires complets	Tour le plus vendu : prix médian ~936 € — le produit le plus vendu des répondants, pas une dépense moyenne

Lecture : ces valeurs ne sont ni comparables entre elles ni transposables en projection de dépense marocaine. Sources : ADFC (données 2025 publiées 2026) ; enquête EuroVelo / ATTA / CycleSummit 2024.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

1.6 Cinq repères de vocabulaire

Itinéraire balisé. Au sens européen, un itinéraire balisé réunit balisage homogène, gestionnaire par tronçon, plan d'entretien et comptages.

EuroVelo. Le réseau EuroVelo s'arrête à l'Europe.

Accueil Vélo. C'est un label français, sans déclinaison marocaine. Sa logique est une source d'inspiration ; sa marque et son appartenance restent françaises.

Pistes d'Ifrane. Le Parc national d'Ifrane annonce 230 km de pistes.

Promotion et homologation. Promotion, étude de sécurité routière, balisage et homologation relèvent de démarches distinctes.

REPÈRES · V6

Cinq repères de vocabulaire*définitions et périmètres*

Itinéraire balisé	Au sens européen, un itinéraire balisé réunit balisage homogène, gestionnaire par tronçon, plan d'entretien et comptages.
EuroVelo	Le réseau s'arrête à l'Europe.
Accueil Vélo	C'est un label français, sans déclinaison marocaine. Sa logique s'inspire ; sa marque ne s'emprunte pas.
Pistes d'Ifrane	Le Parc national d'Ifrane annonce 230 km de pistes.
Promotion	Promotion, étude de sécurité routière, balisage et homologation relèvent de démarches distinctes.

Source : analyse CNT.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Le vélo se rattache, par sa logique de produit, aux filières nature et aventure de la Feuille de route ; ses points d'appui publics se trouvent du côté des forêts, de l'environnement et de la mobilité urbaine.
- L'offre privée, elle, existe depuis vingt ans et se vend déjà en Europe.
- Ce que le cyclotouriste achète, c'est une chaîne de sept problèmes résolus — pas une piste cyclable.
- Quatre profils sur cinq ne requièrent aucune itinérance : le séjour en étoile est le format d'entrée.
- Les repères chiffrés disponibles décrivent d'autres pays et se citent toujours avec leur périmètre.

→ **La suite logique** : si le produit, c'est le service, alors la question devient : quels services, et à quel coût ?

2

CHAPITRE DEUX

Devenir un établissement où l'on revient à vélo

Le référentiel bike-friendly est à faible intensité d'investissement : six blocs de services, presque aucun mur. Ce chapitre les prend un par un — sécuriser, informer, entretenir, servir le VAE, adapter le confort, organiser la logistique — dit ce que chacun coûte, et montre pourquoi un établissement seul est un service, et une chaîne d'établissements une destination.

2.1 Un référentiel à faible intensité d'investissement

2.2 Sécuriser le vélo

2.3 Informer

2.4 Entretenir légèrement

2.5 Servir le vélo à assistance électrique

2.6 Adapter le confort et le rythme

2.7 Organiser la logistique

2.8 La densité fait le produit

2.1 Un référentiel à faible intensité d'investissement

Le label français Accueil Vélo est le référentiel le plus directement transposable au Maroc, et il vaut d'être regardé pour une raison précise : **la plupart de ses critères portent sur l'organisation et l'équipement courant plutôt que sur des travaux structurels.**

Créé en 2008, il compte aujourd'hui plus de 10 000 services et professionnels labellisés en France, dans sept catégories — hébergements, restaurants, loueurs, réparateurs, **sites de visite, activités de loisirs** et offices de tourisme. La marque est attribuée pour trois ans, contre une contribution de 200 €, après visite d'un référent territorial.

Sa condition d'entrée est la proximité d'un itinéraire cyclable balisé. Le seuil communément cité est de cinq kilomètres — mais il est explicitement modulable, et peut être dépassé dans les zones peu denses et peu pourvues en services. **Ce point est important pour le Maroc** : le critère le plus difficile à transposer est déjà, dans le système d'origine, un critère souple.

Reste à voir ce que le référentiel attend réellement.

Six blocs : sécuriser le vélo, informer, entretenir légèrement, servir le VAE, adapter le confort, organiser la logistique. Les sections suivantes les prennent un par un.

ACCUEIL VÉLO · FRANCE

10 000+

professionnels labellisés · 7 catégories · marque attribuée pour **3 ans** contre **200 €**, après visite d'un référent territorial

Label français, sans déclinaison marocaine : sa logique s'inspire, sa marque ne s'emprunte pas.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

LE SEUIL DES 5 KM EST SOUPLE

Le critère le plus difficile à transposer — la proximité d'un itinéraire balisé — est déjà, dans le système d'origine, explicitement modulable en zone peu dense.

v7 Le référentiel bike-friendly : six blocs, presque aucun mur

Cinq blocs sur six relèvent d'un investissement quasi nul, faible ou nul. Un seul peut supposer des travaux.

BLOC 1

MOYEN

Sécuriser le vélo

Espace fermé · accès réservé · point d'attache du cadre · procédure de clés

Le seul bloc pouvant supposer des travaux — et un prérequis central du référentiel.

BLOC 2

QUASI NUL

Informier

Fiche d'itinéraire datée · contacts réparateur et loueur · météo fiable · transports acceptant les vélos · personnel formé

BLOC 3

FAIBLE

Entretenir légèrement

Pompe Presta et Schrader · kit de réglage · zone de nettoyage · contact réparateur professionnel

BLOC 4

FAIBLE · EXIGEANT EN SÉCURITÉ

Servir le VAE

Point de recharge en espace géré · politique écrite de recharge et stockage · information client

BLOC 5

QUASI NUL

Adapter le confort

Eau potable et remplissage · séchage des vêtements · petit-déjeuner matinal ou panier

BLOC 6

NUL EN PROPRE

Organiser la logistique

Transfert de bagages · taxi acceptant les vélos · réservation de l'étape suivante · stationnement longue durée

Repose sur des partenariats, pas sur un investissement.

Le label français dont ce référentiel s'inspire est attribué pour **3 ans** contre **200 €**, et compte plus de **10 000 services et professionnels** labellisés dans **7 catégories** — hébergements, restaurants, loueurs, réparateurs, sites de visite, activités de loisirs, offices de tourisme.

5/6

blocs sans mur

1

bloc à prérequis

Source : référentiel Accueil Vélo (France Vélo Tourisme), adapté au contexte marocain par la CNT.

OUTIL CNT · PAS UNE NORME

2.2 Sécuriser le vélo

C'est le premier critère, et un prérequis central — **mais pas l'unique** : le référentiel **Accueil Vélo** impose le respect de tous ses critères obligatoires.

Ce que recouvre ce critère :

- un **espace fermé** ou une solution de stockage réellement sécurisée, à l'abri des intempéries ;
- un accès **réservé aux clients et au personnel** ;
- la possibilité d'**attacher le cadre à un point fixe** — un vélo posé contre un mur dans une cour ouverte n'est pas un vélo sécurisé ;
- une **procédure de gestion des clés et des accès**, écrite, connue de toute l'équipe.

Un cyclotouriste qui ne sait pas où mettre son vélo la nuit ne réserve pas. Son vélo vaut souvent plus cher que sa nuitée, parfois beaucoup plus : le traiter comme un bagage encombrant est la manière la plus rapide de perdre ce client — et l'avis qu'il laissera.

Pour un restaurant, un site de visite ou un office, le niveau attendu est différent : un stationnement **visible depuis la salle ou l'entrée**, permettant d'attacher le cadre. Le cycliste ne s'arrête pas là où il ne voit pas son vélo.

2.3 Informer

C'est le service qui coûte le moins et qui différencie le plus.

La fiche d'itinéraire. Pour chaque boucle ou route au départ de l'établissement, un document d'une page : distance, dénivelé, revêtement, points d'eau, difficulté, trafic constaté, durée moyenne, et ce qu'on y voit. La fiche porte une **date de dernière vérification** et le nom de la personne qui l'a vérifiée.

Ce qui la complète : les coordonnées d'un réparateur et d'un loueur, une source météo fiable, les options de transport acceptant les vélos quand elles existent, et un personnel capable d'expliquer tout cela — pas seulement de tendre un papier.

DÉCRIRE UNE ROUTE AVEC EXACTITUDE

Qualifier une route de « sécurisée » ou de « cyclable » relève d'une autorité compétente. Une description fiable s'en tient à ce qui a été constaté, porte une date et distingue ce qui est établi de ce qui est supposé. Une information exacte et datée vaut mieux qu'une promesse invérifiable — et elle expose infiniment moins.

UN PRÉREQUIS CENTRAL

Un cyclotouriste qui ne sait pas où mettre son vélo la nuit ne réserve pas.

Son vélo vaut souvent plus cher que sa nuitée. Un vélo posé contre un mur dans une cour ouverte n'est pas un vélo sécurisé.

HÉBERGEMENT ≠ RESTAURANT

Hébergement — espace fermé, accès réservé, point d'attache, procédure de clés.
Restaurant, site, office — stationnement visible depuis la salle ou l'entrée, avec point d'attache.

V10 La fiche que vous remettez le matin

EXEMPLE FICTIF · BOUCLE INVENTÉE

FICHE D'ITINÉRAIRE · REMISE AU CLIENT

Boucle des Trois Sources — Aït Tamzirt*

DISTANCE 38 km **DÉNIVELÉ** + 620 m **REVÊTEMENT** 24 km goudron · 14 km piste roulante **DURÉE MOYENNE** 3 h 30 à 4 h 30

DIFFICULTÉ — MÉTHODE DE COTATION

Intermédiaire · cotation par distance, dénivelé, revêtement, exposition, autonomie exigée (grille publiée à la réception)

TRAFFIC CONSTATÉ Faible sur la piste · **modéré sur 6 km de route secondaire** entre km 18 et km 24, prudence aux deux intersections

POINTS D'EAU Fontaine du village au km 11 · épicerie au km 26 · **aucun point d'eau entre km 11 et km 26**

SERVICES SUR LE PARCOURS Café au km 26 (fermé le vendredi midi) · réparateur : uniquement au départ

CE QU'ON Y VOIT Palmeraie, canaux d'irrigation, grenier collectif, point de vue au col (km 19)

DATE DE DERNIÈRE VÉRIFICATION

14 mars 2026

VÉRIFIÉ PAR H. B.,

responsable d'exploitation

* Lieu inventé pour la démonstration. Cette fiche modèle ne décrit aucune boucle réelle et ne vaut aucune validation d'itinéraire.

CE QUI LA DISTINGUE D'UNE TRACE GPS

Une trace dit où passe la route. La fiche dit **quand elle a été vue pour la dernière fois, par qui**, quel trafic on y a constaté et où trouver de l'eau. Les deux champs du bandeau sombre sont ceux qui transforment une recommandation de comptoir en information professionnelle.

VERSION VIERGE

Fiche pratique, outil 2 : la fiche d'état d'itinéraire à remplir, avec son registre de signalement.

Source : modèle proposé par la CNT.

🔧 OUTIL CNT · PAS UNE NORME

2.4 Entretenir légèrement

Il ne s'agit pas de devenir atelier. Il s'agit de couvrir les pannes qui bloquent un départ.

- une **pompe** compatible avec les valves usuelles — Presta et Schrader ;
- un **kit d'outils** pour les réglages simples : clés Allen, démonte-pneus, rustines, chambres à air aux dimensions courantes ;
- une **zone où le client peut nettoyer son vélo** sans dégrader vos espaces ;
- le **contact d'un réparateur professionnel** pour tout ce qui dépasse le réglage.

Le partenariat vaut mieux que l'investissement. Nouer une relation avec un réparateur local coûte un déjeuner ; monter un atelier coûte un budget et une compétence spécialisée.

UN DÉJEUNER, PAS UN ATELIER

Couvrir les pannes qui bloquent un départ, et confier le reste à un réparateur partenaire.

2.5 Servir le vélo à assistance électrique

Le VAE change la donne au Maroc plus qu'ailleurs, pour une raison simple : **il supprime le relief comme facteur d'exclusion**. Un col qui écarte les trois quarts d'une clientèle devient franchissable par un couple de sexagénaires. Sur La Véloodyssée, en France, 35 % des usagers roulaient en VAE en 2025.

Les équipements attendus : un point de recharge dans un espace géré — pas une rallonge dans un couloir ; une politique interne écrite sur la recharge et le stockage des batteries ; une information client claire sur les horaires et l'emplacement.

Les règles de sécurité des batteries. Une batterie de VAE endommagée, gonflée ou tombée est retirée du service et confiée à un professionnel. Seuls les chargeurs du fabricant sont utilisés ; batteries et chargeurs ne font l'objet d'aucun bricolage. La zone de recharge est ventilée et conforme au matériel, et la politique incendie de l'établissement intègre ce point, sur avis d'un professionnel. C'est le point où une négligence peut coûter un bâtiment.

LA VÉLODYSSÉE · FRANCE
· 2025

35 %

des usagers roulaient en vélo à assistance électrique. Donnée française, ne décrit pas le Maroc.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

BATTERIES : LE POINT OÙ UNE NÉGLIGENCE PEUT COÛTER UN BÂTIMENT

Batterie endommagée, gonflée ou tombée : hors service, chez un professionnel. Chargeurs du fabricant uniquement. Aucun bricolage.

vii Le VAE : ce qu'il ouvre, ce qu'il impose

Ce qu'il ouvre

- Le relief cesse d'être un facteur d'exclusion
- Une clientèle moins sportive et plus âgée
- Des groupes de niveaux hétérogènes deviennent possibles
- Sur La Véloodyssée (France), **35 %** des usagers roulaient en VAE en 2025

Ce qu'il impose

- Point de recharge dans un espace géré, plutôt qu'une rallonge dans un couloir
- Politique écrite de recharge et de stockage des batteries
- Information client claire : lieu, horaires, règles
- Installation électrique vérifiée par un professionnel, zone ventilée
- Chargeurs du fabricant uniquement — **aucun bricolage de batterie ni de chargeur**
- Batterie endommagée, gonflée ou tombée : retirée du service, confiée à un professionnel
- Politique incendie de l'établissement intégrant les batteries, sur avis professionnel

Sources : données d'usage La Véloodyssée (France, 2025) ; recommandations de sécurité relatives aux batteries.

🔧 OUTIL CNT

2.6 Adapter le confort et le rythme

Le cycliste part tôt, arrive fatigué et trempé, et repart tôt le lendemain. Trois adaptations suffisent.

- **De l'eau potable accessible**, et de quoi remplir des bidons au départ.
- **Une solution de séchage** pour les vêtements humides — un fil et un espace ventilé suffisent.
- **Un petit-déjeuner compatible avec un départ matinal**, ou à défaut un panier préparé la veille. Un cycliste contraint d'attendre 8 heures pour manger part à jeun, et le dit.

Pour un restaurant, l'adaptation tient en quatre points : horaires publiés et tenus, de l'eau, un service rapide quand c'est pertinent, et la possibilité de garder de petits bagages le temps du repas. Un petit restaurant n'a pas à devenir un atelier de réparation.

2.7 Organiser la logistique

C'est le bloc qui distingue un établissement bike-friendly d'un établissement qui a mis un râtelier.

- **Le transfert de bagages** entre étapes, en propre ou par partenaire. C'est le service que l'itinérant valorise le plus.
- **Le contact d'un taxi ou d'un transporteur acceptant les vélos** — une acceptation vérifiée, pas supposée.
- **La réservation de l'étape suivante**, qui suppose de connaître ses confrères sur l'itinéraire.
- **Le stationnement longue durée** pour les clients qui laissent un véhicule.

Un contrat de partenariat avec un bagagiste précise au minimum : lieux et horaires de collecte et de livraison, nombre et poids des bagages, étiquetage, preuve de remise, traitement des retards et des dommages, assurance, contact, prix, et traitement des données personnelles.

LE RYTHME DU CYCLISTE

Part tôt · arrive fatigué et trempé · repart tôt. Un cycliste contraint d'attendre 8 heures pour manger part à jeun — et le dit.

UN CONTRAT DE BAGAGISTE PRÉCISE AU MINIMUM

- ☐ Lieux et horaires de collecte et de livraison
- ☐ Nombre et poids des bagages
- ☐ Étiquetage et preuve de remise
- ☐ Retards et dommages
- ☐ Assurance et contact
- ☐ Prix
- ☐ Traitement des données personnelles

2.8 La densité fait le produit

Voici le point essentiel du chapitre.

Un établissement bike-friendly isolé rend service à ses clients. Une **chaîne d'établissements bike-friendly espacés de 20 à 40 kilomètres selon le territoire** devient un produit qu'un tour-opérateur peut programmer. C'est la différence entre un avantage individuel et un actif collectif.

La valeur naît de la densité, et la densité se coordonne : le sujet est collectif autant qu'individuel.

LA VALEUR NAÎT DE LA DENSITÉ

20–40 km

entre deux établissements équipés, selon le territoire : l'espacement qui transforme des services isolés en produit programmable.

V9 Seul, vous êtes un service. À plusieurs, vous êtes une destination

SITUATION A · UN ÉTABLISSEMENT ÉQUIPÉ, ISOLÉ

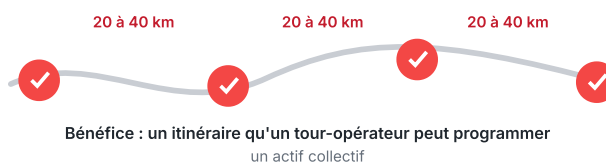


Espacement selon le territoire : 20 à 40 km entre établissements équipés.

Repère pour l'itinérance longue : un hébergement tous les 40 à 80 km.

Schéma de principe ; il ne représente aucun itinéraire réel.

SITUATION B · UNE CHAÎNE D'ÉTABLISSEMENTS ÉQUIPÉS



Source : analyse CNT.

🔧 OUTIL CNT · PAS UNE NORME

V8 Ce que ça coûte vraiment

NIVEAU	SERVICES CONCERNÉS
Niveau 1 organisation seule, dépense marginale	Fiche d'itinéraire datée · contacts réparateur, loueur, taxi vérifiés · source météo · petit-déjeuner matinal ou panier · fil de séchage · eau et remplissage de bidons · formation du personnel à l'accueil vélo · procédure de gestion des clés
Niveau 2 petit équipement	Pompe et kit d'outils · points d'attache pour cadres · zone de nettoyage · point de recharge VAE avec installation vérifiée · signalétique interne
Niveau 3 travaux ou partenariat structuré	Local fermé dédié si aucun espace existant n'est convertible · partenariat de transfert de bagages · flotte de location en propre

Le niveau 3 n'est pas un préalable : le niveau 1 suffit pour commencer, et peut déjà renforcer l'attractivité de l'établissement.

Source : analyse CNT d'après le référentiel Accueil Vélo.

OUTIL CNT · PAS UNE NORME

V12 Qui tient quoi

	STATIONNEMENT SÉCURISÉ	INFORMATION ITINÉRAIRES	KIT RÉPARATION	RECHARGE VAE	EAU	BAGAGES
Hébergement	● local fermé	●	●	●	●	○
Restaurant	● visible depuis la salle	○	—	○	●	○ garde courte
Loueur	●	●	●	●	○	○
Réparateur	●	○	●	○	○	—
Site de visite	● arceaux	○	○	○	●	—
Office de tourisme	●	●	○	○	●	—

● attendu ○ utile — hors périmètre

Un petit restaurant n'a pas à devenir un atelier de réparation. Chaque maillon tient sa part.

Source : adaptation CNT du référentiel Accueil Vélo et de ses sept catégories.

OUTIL CNT · PAS UNE NORME

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Le référentiel bike-friendly est à faible intensité d'investissement : sécurité du vélo, information, eau, séchage, réparation légère, réseau de partenaires.
- Le stationnement sécurisé est un prérequis central, **parmi plusieurs critères obligatoires du référentiel.**
- L'information datée et exacte est le service qui coûte le moins et différencie le plus.
- Le VAE ouvre le relief marocain à une clientèle nouvelle, et s'accompagne de règles de sécurité strictes.
- Un établissement isolé est un service. Une chaîne tous les 20 à 40 km est un produit.

→ **La suite logique** : reste à savoir qui a le droit d'encadrer, de louer et de vendre. C'est le sujet du chapitre 3.

3

CHAPITRE TROIS

Encadrer sans se mettre hors-jeu

Le cyclotourisme relève de plusieurs textes — Code de la route, loi sur les guides, loi sur le sport, loi sur les agences de voyages et droit commun —, qui s'appliquent selon le contenu réel de la prestation. Ce chapitre présente ce que disent ces textes et la démarche la plus prudente pour encadrer, louer et vendre.

-
- | | |
|------------|-----------------------------|
| 3.1 | Les textes qui s'appliquent |
|------------|-----------------------------|
-
- | | |
|------------|--|
| 3.2 | Le guide des espaces naturels et l'accompagnement à vélo |
|------------|--|
-
- | | |
|------------|---|
| 3.3 | Tourisme ou encadrement sportif : où passe la frontière |
|------------|---|
-
- | | |
|------------|-------|
| 3.4 | Louer |
|------------|-------|
-
- | | |
|------------|--------|
| 3.5 | Vendre |
|------------|--------|
-

3.1 Les textes qui s'appliquent

Le cyclotourisme relève de **plusieurs textes généraux ou sectoriels**, qui s'appliquent selon le contenu réel de la prestation : circuler, accompagner, enseigner, louer ou vendre.

Le cadre applicable combine le droit commun et trois textes principaux :

- la **loi n° 52-05** portant code de la route, pour la circulation ;
- la **loi n° 05-12** réglementant la profession de guide de tourisme, pour l'accompagnement ;
- la **loi n° 11-16** relative aux agences de voyages, dès qu'on assemble et vend plusieurs prestations.

Chaque composante d'une prestation — circulation, guidage, vente, contrat, assurance et protection du consommateur — relève ainsi de son propre texte, et la diligence de l'opérateur se documente composante par composante.

DES TEXTES GÉNÉRAUX ET SECTORIELS

Appliqués composante par composante.

Circulation, guidage, vente, contrat, assurance, consommateur : chaque composante relève de son texte, et la diligence se documente.

V13 Les cadres applicables, et les points à qualifier au cas par cas

Cadres existants — applicables

Code de la route — circulation et qualification du cycle comme véhicule

Loi n° 05-12 — guides de tourisme

Loi n° 30-09 — enseignement, entraînement et cadres sportifs

Loi n° 11-16 — assemblage et vente de prestations

Droit commun — contrat, responsabilité, assurance, consommateur

À qualifier selon la prestation

Statut de l'accompagnateur, selon le milieu et le contenu

Articulation tourisme / encadrement sportif

Couverture d'assurance du loueur

Qualification de certains VAE selon leurs caractéristiques

Lecture : plusieurs textes s'appliquent selon le contenu réel de la prestation ; les quatre points de droite se qualifient au cas par cas, comme le détaillent les pages suivantes. **§ TEXTES CITÉS**

3.2 Le guide des espaces naturels et l'accompagnement à vélo

La loi n° 05-12, promulguée par le dahir n° 1-12-34 du 4 septembre 2012 et modifiée depuis à plusieurs reprises, ne reconnaît que deux catégories de guides : le **guide des villes et circuits touristiques (GVCT)** et le **guide des espaces naturels (GEN)**. La définition reproduite ci-dessous est celle publiée par le ministère.

CE QUE DIT LE TEXTE · V14

« L'activité de guide des espaces naturels consiste à accompagner et assister les touristes au cours d'excursions ou de randonnées au niveau des sites naturels, des montagnes et déserts ou autre, à pied, ou à dos de bêtes de somme ou encore dans des véhicules de transport appropriés, sur des circuits comportant des pistes, des sentiers ou des voies praticables sans le recours aux techniques de l'escalade, de l'alpinisme ou du ski... »

— Définition officielle publiée par le ministère du Tourisme

Ce que précisent les textes associés

- Le Code de la route qualifie le cycle de **véhicule**.
- La définition du GEN mentionne les « véhicules de transport appropriés » sans en dresser la liste.
- Le décret n° 2-14-553 organise les diplômes et les catégories de guides, sans nomenclature par discipline.

DEUX CATÉGORIES, PAS UNE DE PLUS

GVCT — guide des villes et circuits touristiques

GEN — guide des espaces naturels

Loi n° 05-12, dahir n° 1-12-34 du 4 septembre 2012, modifiée par les lois n° 133-13, 93-18, 67-21 et 19-22.

LE CYCLE, UN VÉHICULE

Le Code de la route qualifie le cycle de véhicule. La loi 05-12, elle, parle de « véhicules de transport appropriés » sans les énumérer.

Trois lectures en découlent.

Le vélo n'est pas nommé dans la définition. En revanche, le Code de la route qualifie le cycle de véhicule. Une bicyclette relève donc de la notion de véhicule, qu'elle soit immatriculée ou non. **La loi n° 05-12, elle, emploie l'expression « véhicules de transport appropriés » pour définir l'activité du GEN, sans en dresser la liste.**

Les seules techniques nommées le sont pour être exclues — escalade, alpinisme, ski. Le texte ne dresse pas une liste positive de disciplines autorisées ; il définit d'abord un milieu d'exercice et une fonction d'accompagnement.

Le décret n° 2-14-553 organise les diplômes et les conditions liées aux catégories de guides. Il raisonne par catégorie de guide, non par discipline sportive.

Au regard de ces textes, lorsqu'une prestation consiste à **accompagner et assister des touristes dans un espace naturel**, le recours à un GEN agréé constitue l'option de conformité la plus prudente. La compétence technique vélo se vérifie séparément.

Cinq questions permettent de qualifier un cas concret : la prestation consiste-t-elle à guider des touristes dans un espace naturel ? S'agit-il d'une simple location ou d'une assistance technique ? Le parcours est-il urbain, naturel ou mixte ? La prestation comprend-elle de l'enseignement sportif ou seulement de l'accompagnement touristique ? L'ensemble est-il vendu comme un forfait par une agence ?

Agrément et compétence vélo. Un GEN spécialiste de la randonnée saharienne et un GEN formé au VTT détiennent le même titre. L'agrément est une condition administrative liée à la profession ; il ne garantit pas, à lui seul, une compétence technique spécifique au vélo. Cette compétence se documente séparément : formation, qualification, attestation ou expérience vérifiable. Un programme national de renforcement des capacités des guides de tourisme existe par ailleurs depuis 2025 (arrêté n° 2884-24).

Et pour une balade en médina ? Le milieu est urbain : la qualification s'apprécie au regard de la catégorie GVCT et du contenu réel de la prestation. La réponse n'est pas automatique lorsque l'activité comporte une dimension sportive ou technique distincte.

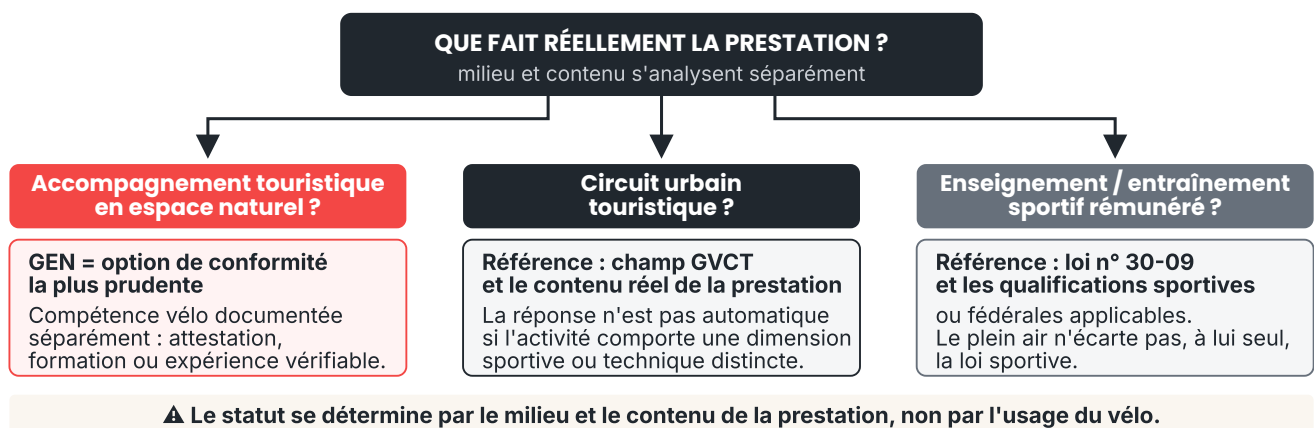
CINQ QUESTIONS POUR QUALIFIER UN CAS

- 1 Guider des touristes dans un espace naturel ?
- 2 Simple location, ou assistance technique ?
- 3 Parcours urbain, naturel ou mixte ?
- 4 Enseignement sportif, ou seulement accompagnement ?
- 5 Vendu comme un forfait par une agence ?

MÊME TITRE, COMPÉTENCES DIFFÉRENTES

Un GEN de randonnée saharienne et un GEN formé au VTT détiennent le même agrément. La compétence vélo se documente à part : formation, qualification, attestation, expérience vérifiable.

V16 Quel cadre vérifier pour quelle sortie ?



Lecture : milieu touristique et contenu sportif s'analysent séparément — le statut à vérifier dépend du contenu réel de la prestation, pas du simple fait d'utiliser un vélo. 🔧 OUTIL CNT · PAS UNE NORME

3.3 Tourisme ou encadrement sportif : où passe la frontière

Une sortie à vélo peut être une prestation touristique, une activité sportive encadrée, ou combiner les deux. **La frontière ne peut pas être déterminée seulement par le fait que l'activité se déroule dehors.**

La loi n° 30-09 régit notamment l'enseignement, l'entraînement, la formation et certaines fonctions d'encadrement sportif. Son article 63 fixe des exigences de qualification pour ces fonctions et son dispositif de sanctions mentionne également des activités exercées **en plein air**. La loi sportive peut donc s'appliquer à une activité vélo, même itinérante.

La question utile : que fait réellement l'encadrant ?

- accompagne-t-il des touristes et organise-t-il une découverte de territoire ?
- enseigne-t-il une technique sportive ?
- entraîne-t-il les participants ?
- vend-il une activité à finalité sportive avec progression technique ?
- agit-il dans le cadre d'une structure sportive ou fédérale ?

Lorsque la prestation comporte véritablement de l'enseignement ou de l'entraînement sportif rémunéré, la loi n° 30-09 devient directement pertinente, avec les qualifications qu'elle requiert.

La Fédération Royale Marocaine de Cyclisme (FRMC) a pour missions officielles la réglementation de la pratique cycliste, la délivrance de licences et autorisations à ses sportifs et cadres, ainsi que la formation et la mise à niveau de ses affiliés. **Ces licences et qualifications relèvent du champ sportif ; elles ne valent pas, par elles-mêmes, agrément de guide de tourisme.**

Pour un opérateur touristique, la démarche prudente comporte donc deux volets :

- 1 la qualification de la prestation au regard du tourisme et, lorsque pertinent, le recours au guide agréé correspondant au milieu ;
- 2 la vérification séparée de la compétence ou qualification cycliste lorsque la prestation comporte une dimension technique ou sportive.

La frontière, en une règle. Dès que la prestation comprend enseignement, entraînement ou progression technique sportive rémunérés, le cadre de la loi n° 30-09 devient la référence. Dans les autres cas, l'accompagnement se qualifie par son lieu et son contenu, sans présomption de statut sportif.

CE QUE DIT LE TEXTE · V15

A · CLAIREMENT DANS LE CHAMP SPORTIF

enseignement d'une technique · entraînement · formation · encadrement relevant d'une structure sportive · licences et cadres sportifs

B · À QUALIFIER SELON LA PRESTATION

accompagnement touristique · sortie découverte · randonnée guidée · assistance / logistique vélo

La loi n° 30-09 ne peut pas être écartée au seul motif que l'activité se déroule en plein air.

— Loi n° 30-09 relative à l'éducation physique et aux sports — articles 63, 102 et 103

LA FRMC, PRÉCISÉMENT

Réglemente la pratique, délivre licences et autorisations à ses sportifs et cadres, forme ses affiliés. Ces qualifications relèvent du champ sportif, distinct de l'agrément de guide de tourisme.

3.4 Louer

La location de vélos touristiques relève du droit commun de l'entreprise, du contrat, de la sécurité des biens mis à disposition et de la protection du consommateur. L'organisation du loueur porte donc l'essentiel de la sécurisation.

Avant la location : identification du vélo, état documenté, taille réglée par une personne compétente, liste des accessoires remis, contrat écrit indiquant durée, prix, dépôt et assistance, présentation des règles de circulation applicables.

En exploitation : registre de maintenance, contrôle périodique de la flotte par un professionnel, stock de pièces et consommables, retrait du service de tout vélo présentant un défaut, traçabilité des réparations, inventaire des batteries VAE.

Au retour : constat de l'état, des dommages éventuels, des accessoires et de l'heure, puis clôture du dépôt ou du paiement.

Sur l'assurance, le contrat se définit avec un assureur et couvre explicitement : responsabilité civile exploitation et professionnelle, vol et casse, dommages au matériel loué, responsabilité liée à une défaillance mécanique, spécificités VAE et batteries, et activités guidées le cas échéant. **Un contrat d'assurance générique ne couvre pas nécessairement la location à des tiers.**

Sur les vélos à assistance électrique, une précaution juridique : selon la puissance, le type d'assistance et la vitesse maximale, un engin vendu comme « e-bike » n'est pas nécessairement assimilé à un vélo. La qualification du modèle exact se vérifie donc avant la constitution d'une flotte.

3.5 Vendre

Dès que vous assemblez plusieurs prestations — hébergement, transport, location, activités — et que vous les vendez ensemble, vous entrez dans le champ de la **loi n° 11-16** relative aux agences de voyages. Un séjour vélo est presque toujours un assemblage.

CE QUE COUVRE UN CONTRAT ADAPTÉ

- ☐ RC exploitation et professionnelle
- ☐ Vol et casse
- ☐ Dommages au matériel loué
- ☐ Défaillance mécanique
- ☐ Spécificités VAE et batteries
- ☐ Activités guidées, le cas échéant

Un contrat générique ne couvre pas nécessairement la location à des tiers.

« E-BIKE » N'EST PAS TOUJOURS « VÉLO »

Selon puissance, type d'assistance et vitesse maximale, la qualification change. Elle se vérifie modèle par modèle, avant la constitution d'une flotte.

Deux conséquences pratiques.

La responsabilité de la chaîne. L'agence vérifie ses sous-traitants, définit les responsabilités et fixe des conditions d'annulation. Sous-traiter l'encadrement ne transfère pas la responsabilité commerciale.

L'information du client. Une description sans ambiguïté porte sur ce qui est inclus, le type d'activité, les prérequis, les services et les conditions. Une qualification de difficulté purement marketing — « facile », « expert » — crée une attente si elle ne repose pas sur des critères définis. Une méthode de cotation publiée fournit ces critères : distance, dénivelé, revêtement, exposition, autonomie exigée.

Et comme partout où sont collectées identité, coordonnées ou données de paiement, la **loi n° 09-08** sur la protection des données à caractère personnel s'applique.

UNE MÉTHODE DE COTATION PUBLIÉE

Distance · dénivelé · revêtement · exposition · autonomie exigée. « Facile » ou « expert » sans critères définis crée une attente — et une responsabilité.

■ **C3** Guide 03 · statut des encadrants en espace naturel

SOUS-TRAITER N'EXONÈRE PAS

L'agence vérifie ses sous-traitants, définit les responsabilités, fixe les conditions d'annulation. La responsabilité commerciale reste la sienne.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Plusieurs textes s'appliquent au cyclotourisme selon le contenu réel de la prestation : Code de la route, loi n° 05-12, loi n° 30-09, loi n° 11-16 et droit commun.
- Pour un accompagnement touristique en espace naturel, le recours à un GEN agréé constitue l'option de conformité la plus prudente ; la compétence technique vélo se documente à part.
- Le Code de la route qualifie le cycle de véhicule ; la définition du GEN mentionne les « véhicules de transport appropriés » sans en dresser la liste.
- La loi sportive s'apprécie selon la nature de la prestation : enseignement ou entraînement sportif rémunéré la rendent déterminante, en plein air comme ailleurs.
- La FRMC délivre licences et qualifications dans son champ sportif, distinct de l'agrément de guide de tourisme.
- Louer et vendre engagent la responsabilité de l'opérateur : contrat écrit, maintenance documentée, assurance adaptée et information exacte sur la prestation.

→ **La suite logique** : les questions juridiques et opérationnelles à documenter sont posées. Reste le terrain.

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
Balisateur	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.

5

CHAPITRE CINQ

Ce que font les autres

Quatre modèles étrangers, qui répondent chacun à une question concrète du cyclotourisme : créer de la valeur, commencer, gouverner, mesurer.

-
- | | |
|------------|--|
| 5.1 | France : faire du service un produit territorial |
|------------|--|
-
- | | |
|------------|---|
| 5.2 | Portugal : commencer par des routes ancrées |
|------------|---|
-
- | | |
|------------|--|
| 5.3 | Québec : une marque nationale sur une gestion locale |
|------------|--|
-
- | | |
|------------|--------------------------------|
| 5.4 | Espagne : mesurer pour exister |
|------------|--------------------------------|
-

5.1 France : faire du service un produit territorial

La question à laquelle Accueil Vélo répond : **comment créer de la valeur sans construire d'infrastructure ?**

Le label transforme un ensemble de services simples en promesse lisible. Plus de 10 000 services et professionnels labellisés, sept catégories, trois ans de validité, 200 € de contribution, une visite de labellisation par un référent territorial, et une possibilité de retrait en cas de non-respect. Le site France Vélo Tourisme a reçu environ 10 millions de visiteurs en 2025, et les campagnes du label ont touché de l'ordre de 2 millions de touristes à vélo en France, au Royaume-Uni, en Belgique et en Allemagne.

Ce qui se transpose : la logique de service, la gouvernance par référent territorial, l'audit périodique, et surtout le principe que la valeur vient de la densité du réseau plutôt que de l'excellence isolée.

Ce qui ne se transpose pas : la marque elle-même. Le logo et l'appartenance au label restent français.

5.2 Portugal : commencer par des routes ancrées

La question : **par où commencer un réseau ?**

Le programme Portuguese Trails positionne le Portugal comme destination vélo et randonnée dans ses sept régions touristiques, avec un objectif explicite de désaisonnalisation et d'augmentation des nuitées dans les territoires intérieurs. Sa méthode est directement empruntable : **chaque région identifie des « routes ancrées »** — continues, supra-municipales, publiques, adossées aux ressources du territoire, et surtout dotées d'un modèle de gestion opérationnel capable d'entraîner les entreprises. Le programme ne s'arrête pas à la route : entreprises qualifiées, plateforme dédiée, promotion internationale, salons, accueil d'opérateurs et de journalistes.

Sa logique : deux ou trois routes pilotes, la démonstration de l'usage et des retombées, puis l'extension.

Le critère qui prime : une route gérable. Un tracé spectaculaire sans responsable de maintenance ni continuité entre communes est un mauvais pilote.

FRANCE VÉLO TOURISME ·
2025

~10 M

de visiteurs sur le site ;
campagnes ayant touché
de l'ordre de 2 M de
touristes à vélo en France,
au Royaume-Uni, en
Belgique et en Allemagne.

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

UNE ROUTE ANCRE EST

Continue · supra-municipale ·
publique · adossée aux
ressources du territoire ·
**dotée d'un modèle de
gestion opérationnel**
capable d'entraîner les
entreprises.

La méthode portugaise :
**deux ou trois routes
pilotes, une
démonstration, puis
l'extension.**

5.3 Québec : une marque nationale sur une gestion locale

La question : **comment garder une promesse cohérente quand l'entretien est local ?**

La Route verte dépasse 5 300 kilomètres, traverse 18 régions touristiques et près de 390 municipalités. Elle est née d'une idée de Vélo Québec, réalisée avec le ministère des Transports et des partenaires régionaux.

Son mécanisme est le plus instructif du lot. Les gestionnaires locaux restent responsables de l'aménagement et de l'entretien. Mais l'homologation d'un tronçon suit un parcours formel : demande régionale, analyse par Vélo Québec, approbation par un comité interministériel, puis **entente de balisage** qui formalise les responsabilités. Les critères de qualité couvrent accessibilité, permanence, confort et sécurité, chaussée, ouvrages, équipements, communication et contrôle continu. Le réseau publie chaque année des rapports de comptage et s'appuie sur près de 500 hébergements affiliés.

Ce qui se transpose : une gouvernance à plusieurs niveaux est possible. Le national définit la promesse et la signalétique, la région coordonne, la commune entretient, l'entreprise sert — à condition qu'il existe des standards, un contrôle et un reporting.

5.4 Espagne : mesurer pour exister

La question : **comment prouver qu'un investissement vélo est rentable ?**

Le réseau des Vías Verdes compte environ 140 itinéraires et 3 500 kilomètres, aménagés sur d'anciennes emprises ferroviaires — des tracés continus, aux pentes maîtrisées et partiellement séparés du trafic. Les compteurs installés sur 36 voies ou tronçons ont enregistré près de 4,93 millions d'usages en 2025, dont un seul tronçon en Andalousie totalise plus de 848 000 passages.

Ce qui se transpose : le comptage comme outil de connaissance. Le chiffre de 64 % de piétons dans ces usages montre qu'une voie douce sert aussi largement les habitants.

Ce qui ne se transpose pas directement : le modèle repose sur un stock d'emprises ferroviaires désaffectées propre à l'Espagne. Le principe transposable est la réutilisation d'axes à faible conflit avec le trafic — anciennes voies, pistes agricoles, chemins publics, liaisons rurales — après étude foncière et de sécurité. **L'existence d'une piste rurale ne suffit pas** : propriété, continuité, entretien et sécurité s'établissent au préalable.

HOMOLOGUER UN TRONÇON — ROUTE VERTE

- 1 Demande régionale
- 2 Analyse par Vélo Québec
- 3 Approbation par un comité interministériel
- 4 **Entente de balisage** formalisant les responsabilités

5 300+ km · 18 régions ·
~390 municipalités · ~500
hébergements affiliés ·
rapports de comptage
annuels.

VÍAS VERDES · ESPAGNE · 2025

4,93 M

d'usages comptés sur 36
voies ou tronçons ; un seul
tronçon andalou dépasse
848 000 passages. **64 %
de piétons.**

◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

V25 Quatre modèles, quatre repères

MODÈLE	LA QUESTION À LAQUELLE IL RÉPOND	CHIFFRES CLÉS	CE QUI SE TRANSPOSE	CE QUI NE SE TRANSPOSE PAS
France Accueil Vélo	Comment créer de la valeur sans construire d'infrastructure ?	10 000+ services et professionnels labellisés · 7 catégories · 3 ans · 200 € · ~10 M visiteurs sur le site France Vélo Tourisme en 2025 · campagnes touchant ~2 M de touristes à vélo	La logique de service, le référent territorial, l'audit périodique, la valeur par la densité du réseau	La marque elle-même — ni le logo, ni l'appartenance
Portugal Portuguese Trails	Par où commencer un réseau ?	7 régions touristiques · objectif de désaisonnalisation et de nuitées dans l'intérieur	La méthode des « routes ancrées » : continues, supra-municipales, publiques, dotées d'un modèle de gestion opérationnel	—
Québec Route verte	Comment garder une promesse cohérente quand l'entretien est local ?	5 300+ km · 18 régions · ~390 municipalités · ~500 hébergements affiliés · rapports de comptage annuels	La gouvernance à plusieurs niveaux : homologation formelle, entente de balisage, critères de qualité, contrôle continu	L'échelle et l'antériorité
Espagne Vías Verdes	Comment prouver qu'un investissement vélo est rentable ?	>140 itinéraires selon les publications récentes · ~3 500 km · 4 926 481 usages comptés en 2025 sur 36 tronçons (~25 % du réseau) · 64 % piétons , 30,5 % cyclistes · un tronçon andalou à 848 218 usages	Le comptage comme outil de connaissance ; le bénéfice pour les habitants	Le stock d'emprises ferroviaires désaffectées, propre à l'Espagne

64 %

de piétons parmi les usages comptés sur les voies vertes espagnoles en 2025. Cette proportion montre qu'une voie douce sert aussi largement les habitants.

Sources : France Vélo Tourisme ; Turismo de Portugal ; Vélo Québec / Route verte ; Fundación de los Ferrocarriles Españoles (comptages 2025 publiés en 2026). ◆ DONNÉE INSTITUTIONNELLE

→ **La suite logique** : tout ce qui précède se résume en six outils — le premier situe l'établissement, les cinq autres organisent la suite.

Auto-diagnostic bike-friendly

Où en êtes-vous vraiment ? Notez chaque ligne : **0 = absent** · **1 = partiel** · **2 = opérationnel**. Six outils : le premier situe l'établissement, les cinq autres organisent la suite.

BLOC A · SÉCURITÉ DU VÉLO

BLOC ÉLIMINATOIRE — TOTAL < 4 : LE RESTE NE COMPTE PAS

LIGNE	0	1	2
Espace fermé ou stockage réellement sécurisé	☐	☐	☐
Accès réservé aux clients et au personnel	☐	☐	☐
Possibilité d'attacher le cadre à un point fixe	☐	☐	☐
Procédure écrite de gestion des clés et accès	☐	☐	☐

Total bloc A / 8 — si < 4, le diagnostic s'arrête ici

INFORMATION	0	1	2
Fiche d'itinéraire datée pour au moins une boucle au départ	☐	☐	☐
Coordonnées d'un réparateur et d'un loueur vérifiées	☐	☐	☐
Source météo fiable indiquée au client	☐	☐	☐
Options de transport acceptant les vélos, vérifiées	☐	☐	☐
Personnel capable d'expliquer les services vélo	☐	☐	☐
ENTRETIEN LÉGER	0	1	2
Pompe compatible Presta et Schrader	☐	☐	☐
Kit d'outils pour réglages simples	☐	☐	☐
Zone de nettoyage du vélo	☐	☐	☐
Contact réparateur professionnel établi	☐	☐	☐
VAE	0	1	2
Point de recharge dans un espace géré	☐	☐	☐
Politique écrite de recharge et stockage des batteries	☐	☐	☐
Information client claire (lieu, horaires, règles)	☐	☐	☐

CONFORT	0	1	2
Eau potable accessible et remplissage de bidons	☐	☐	☐
Solution de séchage des vêtements	☐	☐	☐
Petit-déjeuner compatible avec un départ matinal	☐	☐	☐
Panier repas ou information ravitaillement	☐	☐	☐
LOGISTIQUE	0	1	2
Transfert de bagages, en propre ou par partenaire	☐	☐	☐
Contact taxi ou transporteur acceptant les vélos, vérifié	☐	☐	☐
Capacité à réserver l'étape suivante	☐	☐	☐
Stationnement longue durée	☐	☐	☐

LECTURE DU SCORE · SUR 48

Total / 48

0 – 15 pas encore prêt

16 – 25 services de base

26 – 35 bike-friendly solide

> 35 candidat à un standard renforcé

▲ **Barème proposé par la CNT.** Il n'a aucune valeur réglementaire et ne constitue pas une labellisation.

Établissement _____ Évalué le _____ Par _____

Fiche d'état d'itinéraire

Une fiche par itinéraire, qui accompagne toute publication de tracé. **Un fichier numérique publié porte une date de vérification et un propriétaire identifié.**

DATE DE DERNIÈRE VÉRIFICATION

VÉRIFIÉ PAR

Nom de l'itinéraire		Points d'eau	
Version		Services sur le parcours	
Gestionnaire de la voie		Points de transport	
Distance		Sections fermées ou déviées	
Type de voies (route, piste, chemin)		Travaux en cours	
Revêtement		Contact pour signalement	
Dénivelé		Lien officiel	
Trafic constaté		Procédure de fermeture / déviation	

Registre de signalement associé

DATE	LIEU	TYPE	GRAVITÉ	RÉF. PHOTO	GESTIONNAIRE	ACTION	CLÔTURE

Types : chaussée · signalisation · obstruction · travaux · service indisponible · information erronée.

Matrice de sélection d'une boucle pilote

Notez avec des preuves, pas avec des impressions. Le filtre se traite avant toute notation.

FILTRE ÉLIMINATOIRE — À TRAITER AVANT TOUTE NOTATION

Une autorité compétente ou une étude technique a-t-elle identifié un risque routier inacceptable sur tout ou partie du tracé ?

☐ Oui → le tracé est écarté

☐ Non → poursuivre

Référence de l'étude / avis : _____

CRITÈRE	POIDS	NOTE / 5	PREUVE	PONDÉRÉ
Faible conflit avec le trafic motorisé	25 %			
Continuité du tracé sans axe primaire	15 %			
Espacement des services et hébergements	15 %			
Fenêtre climatique et vent dominant	15 %			
Accès depuis un hub de transport	15 %			
Gouvernance et capacité d'entretien	15 %			
Total	100 %			

Pondéré = note / 5 × poids. Une note sans preuve écrite dans la colonne « Preuve » ne compte pas.

TRACÉ ÉVALUÉ

Nom du tracé _____ Territoire _____

Gestionnaire pressenti _____ Évalué le _____ Par _____

Décision ☐ Retenu pour étude approfondie ☐ À compléter ☐ Écarté

Outil de pilotage proposé par la CNT — pas une norme. Un score élevé ne vaut ni validation d'itinéraire, ni homologation de voirie.

Sécuriser le recours à un encadrant

Quatre vérifications avant de confier un groupe — et, pour chacune, la pièce à conserver au dossier.



1. Agrément en cours de validité, prévu au contrat

GEN pour toute sortie en espace naturel ; GVCT pour un circuit urbain ou une médina.

Pièce à conserver : copie de la carte professionnelle, avec sa date de validité.

Nom de l'encadrant _____ N° / catégorie _____ Valide jusqu'au _____



2. Preuve séparée de la compétence vélo

Certification étrangère, attestation de formation, ou expérience documentée. L'agrément n'en dit rien.

Pièce à conserver : l'attestation elle-même.

Nature de la preuve _____ Délivrée par _____ Date _____



3. Couverture d'assurance de l'encadrant pour l'activité vélo spécifiquement

Pièce à conserver : attestation nominative mentionnant l'activité.

Assureur _____ N° de police _____ Échéance _____



4. Briefing sécurité écrit avant chaque sortie

Itinéraire, niveau, matériel obligatoire, conduite en cas d'incident, numéros d'urgence, couverture mobile.

Pièce à conserver : le briefing signé.

Sortie du _____ Itinéraire _____ Signé par _____

POURQUOI CONSERVER CES QUATRE PIÈCES

En cas d'incident, c'est la diligence de l'organisateur qui est examinée. Ces quatre documents la matérialisent.

Rappel du chapitre 3 : pour un accompagnement touristique en espace naturel, le recours à un GEN agréé est l'option de conformité la plus prudente au regard des textes ; la compétence vélo se documente séparément.

Grille loueur, et audit VAE

Avant, pendant, après — et la partie qu'on ne bricole pas.

AVANT LA LOCATION

- ☐ Vélo identifié
- ☐ État documenté (photos datées)
- ☐ Taille réglée par une personne compétente
- ☐ Accessoires listés
- ☐ Contrat écrit signé
- ☐ Prix et dépôt convenus
- ☐ Assistance expliquée
- ☐ Règles de circulation présentées

EN EXPLOITATION

- ☐ Registre de maintenance tenu
- ☐ Contrôle professionnel périodique
- ☐ Stock de pièces et consommables
- ☐ Procédure de retrait du service en cas de défaut
- ☐ Traçabilité des réparations
- ☐ Inventaire des batteries VAE

AU RETOUR

- ☐ État constaté
- ☐ Dommages relevés
- ☐ Accessoires vérifiés
- ☐ Heure enregistrée
- ☐ Dépôt ou paiement clôturé

AUDIT VAE

La partie qu'on ne bricole pas

- ☐ Prise et installation électrique vérifiées par un professionnel
- ☐ Zone de recharge ventilée et conforme au matériel
- ☐ Politique incendie de l'établissement intégrant les batteries, sur avis professionnel
- ☐ Chargeurs du fabricant uniquement
- ☐ Batterie endommagée, gonflée ou tombée : retirée du service, confiée à un professionnel
- ☐ Horaires de recharge et responsabilités écrits et affichés

Six cases, toutes cochées, avant toute mise en service de VAE : sur ce point, une négligence peut coûter un bâtiment.

FLOTTE

Nombre de vélos _____ dont VAE _____

Batteries inventoriées _____

Dernier contrôle professionnel _____

Prochain contrôle _____

Assureur consulté le _____

Couvertures incluses _____

La location de vélos relève du droit commun : cette grille organise la diligence du loueur, sans remplacer un contrat, un avis d'assureur ou la vérification de la qualification juridique de chaque modèle de VAE.

Fiche produit à destination des tour-opérateurs

Les informations qu'un tour-opérateur examine, avant même le prix. Les deux derniers champs font la différence auprès d'un opérateur européen.

Nom du produit		Location de matériel	
Région		Transfert de bagages	
Durée		Assistance en cas d'incident	
Saison recommandée, et pourquoi		Transferts	
Public cible		Inclusions / exclusions	
Type : guidé / autoguidé		Prix net	
Niveau, et méthode de cotation utilisée		Conditions d'annulation	
Hébergements			

LES DEUX CHAMPS QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Statut de l'encadrant, et pièces disponibles

agrément et catégorie · preuve de compétence vélo · assurance nominative · briefing type (outil 4)

Gouvernance du tracé : gestionnaire, date de dernière vérification

qui gère la voie · quand elle a été vérifiée · par qui · procédure de fermeture (outil 2)

Établi par _____ Le _____ Version _____

Fiche pratique · six outils · Guide 02 « Cyclotourisme & mobilité douce » · Collection CNT
Référentiel Vivant

Version en ligne : cntacademy.ma/11guides

QUIZ D'AUTO-ÉVALUATION

Dix-huit questions, trois niveaux

Les réponses commentées se trouvent en fin de quiz.

MODE D'EMPLOI

Entourez la lettre de la bonne réponse. Niveau 1 : les fondamentaux. Niveau 2 : vous connaissez le dossier. Niveau 3 : vous pilotez.

NIVEAU 1 — LES FONDAMENTAUX

Q1 Quel format est le plus simple à monter pour débiter ?

- A** L'itinérance interrégionale **B** Le séjour en étoile
C Le groupe guidé **D** Le premium

Q2 Le réseau EuroVelo couvre-t-il le Maroc ?

- A** Oui **B** Non, il s'arrête à l'Europe
C Seulement le nord **D** Depuis 2025

Q3 Le label Accueil Vélo est-il déployé au Maroc ?

- A** Oui **B** Non, c'est un label français **C** En cours
D Seulement à Marrakech

Q4 Quel service est un prérequis central pour un hébergeur ?

- A** Une piscine **B** Un stockage de vélo sécurisé
C Un atelier complet **D** Un parcours privé

Q5 Un contenu touristique officiel présentant une route prouve-t-il qu'elle est sécurisée ?

- A** Oui
B Non — promotion et homologation sont distinctes

Q6 Quelle stratégie publique nomme explicitement le VTT ?

- A** Tourisme Durable Suisse-Maroc
B Guide DGCL / GIZ « Modes doux »
C « Forêts du Maroc 2020-2030 » (ANEF)
D Pistes cyclables de Marrakech

NIVEAU 2 — VOUS CONNAISSEZ LE DOSSIER

Q7 Le vélo est-il nommé dans la définition officielle du GEN ?

- A** Oui, explicitement **B** Seulement le VTT
C Parmi les techniques exclues
D Non : le texte parle de « véhicules de transport appropriés »

Q8 Comment le Code de la route qualifie-t-il le cycle ?

- A** Comme un véhicule
B Comme un équipement de loisir
C Comme un véhicule s'il est immatriculé
D Comme un piéton

Q9 La loi n° 30-09 sur le sport est-elle exclue par principe d'une sortie vélo ?

- A** Oui
B Non — tout dépend du contenu réel de la prestation
C Seulement en montagne

Q10 Que peut-on affirmer de la FRMC ?

- A** Elle ne forme aucun cadre
B Elle délivre licences et forme des cadres dans son champ sportif
C Elle remplace l'agrément de guide

Q11 Formation VTT de décembre 2024 : combien de GEN, où, quel programme ?

- A** 7 · Ifrane · ANEF
B 13 · Aït Bouguemez · Tourisme Durable Suisse-Maroc
C 30 · Béni Mellal · SMIT
D 13 · Merzouga · Titan Desert

Q12 Accompagnement touristique à vélo en espace naturel : quelle démarche est la plus prudente ?

- A** Considérer le vélo hors réglementation
B Un GEN agréé, et la compétence vélo vérifiée à part
C Une licence fédérale seule

NIVEAU 3 — VOUS PILOTEZ

Q13 Quel critère est éliminatoire, avant toute notation, pour un **tracé** pilote ?

- A** L'accès depuis un hub
- B** La fenêtre climatique
- C** La capacité d'entretien
- D** Un risque routier jugé inacceptable

Q14 À Dakhla, quel rôle joue le vent dans la conception d'un produit ?

- A** Il disqualifie toute boucle
- B** Il oriente format, sens, saison ou assistance logistique

Q15 Pourquoi les territoires candidats ne forment-ils pas un classement ?

- A** Ils n'ont pas fait l'objet d'un audit routier complet
- B** Ils sont déjà validés
- C** Un seul est retenu
- D** Ils relèvent d'Accueil Vélo

Q16 Quels trois éléments accompagnent un fichier de tracé publié ?

- A** Logo, numéro, couleur
- B** Propriétaire, date de vérification, procédure de fermeture
- C** Prix, durée, niveau
- D** Photo, distance, dénivelé

Q17 Quelle dépense journalière l'ADFC publie-t-elle pour les voyageurs allemands (≥ 3 nuits, 2025) ?

- A** 68 € **B** 133 €
- C** 936 € par jour
- D** Une donnée marocaine

Q18 Voies vertes espagnoles, 2025 : part piétonne des usages, et ce qu'elle montre ?

- A** 30,5 % ; le vélo domine
- B** 64 % ; une voie douce sert aussi les habitants
- C** 64 % ; les cyclistes dominent
- D** 25 % ; usage surtout touristique

VOTRE SCORE

Niveau 1 _____ / 6

Niveau 2 _____ / 6

Niveau 3 _____ / 6

Total / 18

EN LIGNE

Le guide, ses fiches, son quiz et sa vidéo sont accessibles sur cntacademy.ma/11guides.

Réponses commentées

Q1 — B. Le séjour en étoile : boucles au départ de l'hébergement, une seule chaîne de services, pas de corridor.

Q2 — B. Le réseau EuroVelo s'arrête à l'Europe.

Q3 — B. Un label français, sans déclinaison marocaine ; sa marque reste française.

Q4 — B. Un prérequis central, parmi plusieurs critères obligatoires du référentiel.

Q5 — B. Promotion, étude de sécurité, balisage et homologation sont distincts.

Q6 — C. La stratégie « Forêts du Maroc 2020-2030 » de l'ANEF.

Q7 — D. Le texte cite la marche, les bêtes de somme et les « véhicules de transport appropriés ».

Q8 — A. Le cycle est un véhicule ; la loi n° 05-12 ne l'inclut pas pour autant automatiquement dans les « véhicules de transport appropriés ».

Q9 — B. Enseignement ou entraînement sportif rémunéré peuvent relever du cadre sportif, plein air compris.

Q10 — B. Licences, cadres et formation dans son champ sportif ; cela ne vaut pas agrément de guide.

Q11 — B. Treize GEN de Béni Mellal et Azilal, 12-15 décembre 2024, programme Tourisme Durable Suisse-Maroc.

Q12 — B. Le GEN est l'option la plus prudente ; la compétence vélo se documente à part.

Q13 — D. Un tel risque, relevé par l'autorité compétente ou une étude technique, écarte le tracé quel que soit son score.

Q14 — B. Format linéaire, sens, saison ou assistance : décision sur données mensuelles et essais terrain.

Q15 — A. Ce sont des candidats à approfondir, pas un palmarès régional.

Q16 — B. Propriétaire identifié, date de dernière vérification, procédure de fermeture ou de déviation.

Q17 — B. 133 €/jour (ADFC, 2025) ; ce chiffre ne décrit pas le Maroc.

Q18 — B. 64 % de piétons : une voie douce sert aussi largement les habitants.

REJOINDRE LA CNT

Une valeur qui naît du collectif

Le cyclotourisme est l'un des sujets de cette collection où **l'action collective compte le plus** : la valeur naît de la densité du réseau, et non de l'excellence d'un établissement isolé.

La CNT et le cyclotourisme

La Confédération Nationale du Tourisme réunit des fédérations professionnelles nationales, des associations professionnelles régionales et des entreprises du tourisme. Elle est partenaire du programme Tourisme Durable Suisse-Maroc, dans le cadre duquel treize guides des espaces naturels ont été formés aux techniques VTT en décembre 2024. Les modalités d'adhésion figurent à la page suivante.

Poursuivre la lecture

SI VOTRE QUESTION PORTE SUR...	VOIR
Le statut des encadrants en espace naturel, commun au vélo et à la randonnée	 C3 G3 — Micro-aventures outdoor
Le terroir et l'artisanat qui font la valeur d'une étape rurale	 C4 G6 — Produits locaux et artisanat
Les marchés émetteurs européens et la concurrence des destinations hivernales	 T1 G7 — Accès aux marchés
Les services d'accueil qui différencient un hébergement	 C1 G1 — Hébergements innovants

Textes de référence

TEXTES CITÉS

-  **Loi n° 05-12** réglementant la profession de guide de tourisme — dahir n° 1-12-34 du 4 septembre 2012, modifiée par les lois n° 133-13, n° 93-18, n° 67-21 et n° 19-22
-  **Loi n° 30-09** relative à l'éducation physique et aux sports — notamment articles 63, 102 et 103
-  **Loi n° 11-16** relative aux agences de voyages
-  **Loi n° 52-05** portant code de la route
-  **Loi n° 09-08** relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel
-  **Décret n° 2-14-553** relatif aux guides de tourisme
-  **Arrêté n° 2884-24** relatif au programme de renforcement des capacités des guides de tourisme

POURQUOI UNE CONFÉDÉRATION

La valeur naît de la densité, et la densité se coordonne.

Un établissement bike-friendly isolé rend service à ses clients. Une chaîne tous les 20 à 40 km est un produit qu'un tour-opérateur peut programmer.

TROIS FAMILLES

-  **Concevoir** — C1 à C4
-  **Naviguer** — N1 à N3
-  **Toucher** — T1 à T4

CNT ACADEMY

Le guide, ses fiches, son quiz et sa vidéo sont accessibles sur cntacademy.ma/11guides.

ADHÉRER À LA CNT · MODE D'EMPLOI

Le dossier, les pièces à joindre, le barème

L'admission en qualité de membre est ouverte, outre les fédérations professionnelles nationales et associations professionnelles régionales adhérentes, à **toute personne morale** satisfaisant aux conditions d'admission des **articles 7 et 8 des statuts** et du **règlement intérieur**. La demande est adressée au Président de la CNT, accompagnée des pièces justifiant de la conformité aux lois en vigueur du candidat.

ENTREPRISES · PERSONNES MORALES

Le dossier de candidature se compose de :

une **demande d'adhésion** à remplir selon le formulaire fourni à cet effet par la CNT

une copie d'inscription de l'entreprise aux **rôles des patentes**

une **déclaration du chiffre d'affaires** du dernier exercice précédant la demande

la **liste des mandataires et dirigeants sociaux**, avec la nature et la durée de leurs mandats

la **justification de l'adhésion** à l'association professionnelle régionale ou, le cas échéant, à la fédération professionnelle nationale, et des mandats qui y sont détenus

ÉGALEMENT DEMANDÉ AU BULLETIN

fiche de renseignements · **modèle J de moins de trois mois** · mandat dûment complété si le représentant n'est pas le mandataire social · attestation de l'association ou de la fédération justifiant que la cotisation est à jour · **chèque du montant de la cotisation, libellé à l'ordre de la CNT**

GROUPEMENTS · ASSOCIATIFS PROFESSIONNELS

Le dossier de candidature se compose de :

une **demande d'adhésion** à remplir selon le formulaire fourni à cet effet par la CNT

une copie des **statuts** du groupement

une copie du **récépissé du dépôt** desdits documents auprès des autorités compétentes

une **déclaration du nombre de membres** au jour de la demande d'adhésion

le **procès-verbal de la dernière assemblée générale**

la **liste des membres du bureau**, avec mention de leurs mandats et de leurs dates d'expiration

ÉGALEMENT DEMANDÉ AU BULLETIN

règlement intérieur · liste des membres · **représentants dûment mandatés** pour assister aux conseils d'administration et aux assemblées générales · **chèque du montant de la cotisation, libellé à l'ordre de la CNT**

LE BARÈME DES COTISATIONS · COTISATION ANNUELLE ET NOMBRE DE VOIX

Entreprises adhérentes — toutes catégories

5 000 à 50 000 DH · 1 à 10 voix

Le minimum et le maximum sont fixés par chaque fédération **métier**, selon des critères propres à son activité. Sont concernées les agences de voyages, l'hébergement, la restauration, le transport touristique, la location de voitures, les sociétés de guides, les établissements de loisirs et les investisseurs touristiques.

GROUPEMENTS ASSOCIATIFS · CATÉGORIE

COTISATION

VOIX

Fédération métiers nationale

50 000 DH

10

Conseil régional du tourisme

25 000 DH

5

Association sectorielle régionale

10 000 DH

2

Barème du règlement intérieur de la CNT. Les conditions, pièces et barèmes sont arrêtés par la CNT et peuvent évoluer ; la procédure en vigueur est publiée sur www.cnt.ma/page/adhesion-au-cnt.

OÙ ADRESSER LE DOSSIER

**Monsieur le Président
Confédération Nationale du Tourisme**

320, boulevard Zerktouni — 5^e étage
Casablanca

LA DÉCLARATION QUE PORTE LE BULLETIN

« Je déclare avoir pris connaissance des statuts et du règlement intérieur de la CNT et y adhérer sans réserve. »

Le bulletin se termine par la signature et le cachet du représentant. Deux formulaires existent, l'un pour les entreprises, l'autre pour les associations et fédérations : ils sont fournis par la CNT.

Onze guides, trois familles, un même gabarit

Chaque guide de la collection reprend les mêmes composants : la pastille de registre, les renvois par codes de collection et la fiche pratique.

■ Concevoir

- C1** Hébergements innovants
- C2** **Cyclotourisme & mobilité douce**
ce guide · Guide 02
- C3** Micro-aventures outdoor
- C4** Produits locaux & artisanat

▲ Naviguer

- N1** Coordination agence-hôtel
- N2** Gestion des crises
- N3** Sécurisation juridique

● Toucher

- T1** Accès aux marchés
- T2** Réceptifs spécialisés
- T3** Transport touristique routier
- T4** Distribution & intermédiation

Un exploitant qui a lu l'un
sait lire les dix autres.



الكونفدرالية الوطنية للسياحة
ⵓⵔⵉⵎⵉⵏ ⵏ ⵓⵔⵉⵎⵉⵏ
Confédération Nationale du Tourisme

COLLECTION

Référentiel Vivant

Onze guides thématiques pour les professionnels du tourisme, organisés
en trois familles.



Concevoir

l'offre et l'expérience



Naviguer

dans l'organisation et la
sécurisation



Toucher

les marchés et la distribution