



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

Étude de fréquentation et d'impact économique de la ViaRhôna en 2017

Rapport final

MARS 2018



SIÈGE SOCIAL - 367, avenue du Grand Ariétaz
73024 CHAMBÉRY CEDEX
INDDIGO SAS au capital de 1 500 000 €
RCS CHAMBÉRY - APE 7112B
SIRET 402 250 427 00026

Inddigo
8, rue des Dominicains
54000 NANCY

Tél. : 03 83 18 39 39
Fax : 03 83 18 39 38
E-mail : nancy@inddigo.com

www.inddigo.com



REDACTEUR



Nicolas MERCAT

Sommaire

Introduction	7
Lexique de termes utilisés dans l'étude.....	9
Synthèse	10
Le diagnostic tiré de l'étude	10
Une solide base de travail.....	10
Une fréquentation très importante	10
Une progression constante de la fréquentation	10
Une pratique itinérante qui décolle.....	11
Un poids important du vélo sur le littoral	11
Des sections qui parviennent à capter les cyclistes locaux bien au-delà du potentiel théorique.....	12
Des niveaux de satisfactions élevés sur les fondamentaux	12
Un impact économique très significatif de la ViaRhôna	12
Les axes de travail	12
Des continuités à terminer pour développer l'itinérance sur toute la ViaRhôna	12
Des continuités à fort impact à terminer d'urgence sur le littoral	13
Des itinéraires de rabattement de qualité pour optimiser la fréquentation.....	13
Mais surtout des services à améliorer	13
Des nouvelles cibles à toucher	14
Un manque d'hébergements adaptés.....	14
L'évolution de l'évaluation et de l'observation.....	14
Partie 1 : Résultats des comptages automatiques	16
Déroulement de la phase.....	16
Méthode de comptage automatique	16
Types de compteurs utilisés.....	16
Localisation et date de pose des compteurs	18
Les résultats de fréquentation.....	18
Fréquentation moyenne annuelle par site	18
Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017.....	19
Fréquentation annuelle par site par type de cyclistes.....	23
Comparaison de la fréquentation annuelle par types de cyclistes et par grands itinéraires	25
Variations de fréquentation au cours de l'année	32
Variations de fréquentation hebdomadaire.....	39
Classification statistique des compteurs automatiques	40
Partie 2 : Résultats des comptages manuels	42
Déroulement de la phase.....	42
Méthode de travail	42
Comptages manuels.....	42
Période et localisation des comptages	44
Résultats des comptages manuels.....	46
Fréquentation par période	47
Fréquentation par tranches horaires.....	47
Fréquentation par sites et sections d'itinéraire.....	50
Partie 3 : Redressement et extrapolation des données	51
Déroulement de la phase.....	51
Méthode de redressement et d'extrapolation des résultats.....	51
Redressement des données d'enquête.....	52

Correction des catégories	53
Extrapolation de l'enquête sur la journée	54
Extrapolation des résultats à l'année	56
Extrapolation temporelle de la pratique itinérante	56
Extrapolation temporelle de la pratique utilitaire.....	59
Extrapolation temporelle de la pratique excursionniste	60
Extrapolation temporelle de la pratique touristique en séjour	61
Extrapolation spatiale des données.....	64
Découpage spatial de l'itinéraire.....	64
Extrapolation de la fréquentation des excursionnistes par modèle gravitaire	64
Mise en correspondance des données théoriques et des données observées sur l'excursion	66
Extrapolation de la fréquentation des touristes en séjour par modèle gravitaire	69
Mise en correspondance des données théoriques et des données observées	69
Calcul de la fréquentation itinérante sur chacune des sections	71
Application des coefficients d'extrapolation au fichier d'enquête	71
Extrapolation d'ensemble des données	73
Recomposition des dépenses et des impacts.....	75
Distances totales parcourues par catégorie de cyclistes	75
Calcul du nombre de personnes	76
Retombées économiques globales et impacts sur l'itinéraire.....	77
Impacts économiques indirects et induits.....	77
Partie 4 : Résultats détaillés de l'enquête.....	79
Typologie de fréquentation	79
Fréquentation par secteur.....	79
Touristes et excursionnistes	80
Typologie de pratique.....	81
Utilisation de VAE.....	82
Typologie de vélo utilisé	84
La randonnée	86
Durée de la randonnée	86
Distance parcourue	88
Type de parcours	91
Accès à l'itinéraire	93
Composition du groupe.....	94
Activités pratiquées	96
Préparation de la randonnée	99
Information pendant la randonnée	103
Niveau de satisfaction	106
Le séjour des touristes	111
Hébergement.....	111
Durée de séjour	115
Poids du vélo dans le choix de la destination.....	117
Mode d'accès à la région	119
Pratique du vélo pendant le séjour	121
Pratique de l'itinérance	122
Le profil des cyclistes	125
Provenance.....	125
Sexe.....	128
Age	129
Catégorie professionnelle.....	130

Habitudes de pratique du vélo	131
Impacts économiques.....	132
Dépenses des excursionnistes	132
Dépenses de touristes	135
Total des dépenses et impacts	138
Dépenses réalisées et impact de l'itinéraire par km d'aménagement	139
Externalités.....	140
Partie 5 : Comparaisons avec les autres grands itinéraires	141
Ratios de comparaison avec les autres grands itinéraires.....	141
Les grands itinéraires pris en compte	141
Taux de touristes par itinéraire	143
Dépense des touristes par itinéraire	144
Dépense des excursionnistes par itinéraire.....	144
Impact économique des itinéraires	146
Comparaison des profils des répondants par itinéraire	147
Cartes détaillées	157
Secteur nord : Suisse > Lyon	157
Carte Enquête et compteurs	157
Carte Fréquentation totale	158
Carte Fréquentation itinérante	159
Carte fréquentation touristique	160
Carte taux et potentiel de touristes	161
Carte hébergements touristiques.....	162
Carte population	163
Carte fréquentation excursionniste	164
Carte taux et potentiel d'excursionnistes.....	165
Carte itinéraire et typologie communale.....	166
Secteur central : Lyon > Avignon	167
Carte Enquête et compteurs	167
Carte Fréquentation totale	168
Carte Fréquentation itinérante	169
Carte fréquentation touristique	170
Carte taux et potentiel de touristes	171
Carte hébergements touristiques.....	172
Carte population	173
Carte fréquentation excursionniste	174
Carte taux et potentiel d'excursionnistes.....	175
Carte itinéraire et typologie communale.....	176
Secteur sud : Avignon > Sète	177
Carte Enquête et compteurs	177
Carte Fréquentation totale	178
Carte Fréquentation itinérante	179
Carte fréquentation touristique	180
Carte taux et potentiel de touristes	181
Carte hébergements touristiques.....	182
Carte population	183
Carte fréquentation excursionniste	184
Carte taux et potentiel d'excursionnistes.....	185
Carte itinéraire et typologie communale.....	186

Introduction

Les partenaires engagés depuis plusieurs années autour du programme de la ViaRhôna ont souhaité faire un point en 2017 sur la fréquentation et l'impact économique de l'itinéraire alors que l'itinéraire est bien avancé avec la mise en œuvre d'un itinéraire provisoire sur les parties non encore achevées. Cette étude, pilotée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, s'articule avec une analyse parallèle de la Méditerranée à Vélo (EuroVelo 8), de la V65 (itinéraire littoral de Nice à Aigues-Mortes) et de la ViaVenaissia qui fait l'objet d'un second rapport.

Les partenaires ont fait le choix de s'appuyer sur une méthode solide, éprouvée et reconnue nationalement et internationalement. La méthode utilisée est celle élaborée dans le cadre du programme EuroVelo 6 en 2006, programme initié à l'époque par la Région Centre avec le soutien de la Région Pays de la Loire et de 15 autres partenaires français, allemands et suisses. Depuis, plusieurs évaluations de ce type ont été menées sur le Tour de Bourgogne à vélo, le Canal des Deux Mers, l'EuroVelo 6, les Voies Vertes de Bretagne, l'Alsace, la Loire à Vélo (à 2 reprises).

En reprenant rigoureusement la méthode mise en œuvre dans le cadre d'EuroVelo 6 et en introduisant les éléments de méthode issus des études suivantes, les partenaires souhaitent pouvoir disposer de données fiables, comparables dans le temps et dans l'espace, par sections d'itinéraires.

Une **meilleure connaissance** des usagers présents le long de l'itinéraire permet par ailleurs d'apporter des **réponses adaptées** aux besoins déjà présents. Il sera ainsi plus aisé d'indiquer par la suite les **orientations à donner en matière d'investissements matériels et immatériels** sur la ViaRhôna.

Cette étude vise 4 objectifs principaux :

- mesurer l'efficacité de la dépense publique,
- suivre la rentabilité de l'investissement,
- vérifier que les objectifs ont été atteints,
- améliorer l'offre pour les usagers.

Cette étude d'impact économique et de connaissance des clientèles est particulièrement importante pour définir les axes de progression de l'itinéraire.

Les questions spécifiques à ce type d'analyse sont de plusieurs ordres :

- Quelle est la fréquentation sur chacune des sections d'itinéraires ?
- Quel est l'impact sur la pratique de loisirs de proximité et la mobilité au quotidien des résidents ?
- Quelles sont et vont être les retombées en termes d'emploi ?
- Quel est l'impact de ces aménagements sur le tourisme, sur les structures d'hébergements et de restauration riveraines ?
- Vont-ils en générer de nouvelles ?
- Comment monétariser les impacts environnementaux et sociaux ?

Cette approche d'analyse d'impact économique s'attache à analyser plusieurs types d'impacts :

- directs et locaux, constitués de dépenses directement liées à la randonnée et réalisées sur place : hébergement, restauration, visites, artisanat et produits du terroir, déplacements locaux d'accès ;
- indirects : transport longue distance, topo-guides (achetés avant de partir, dépenses directement liées à la randonnée mais non réalisées sur place) ;

- induits : santé, accidentologie, pollution, espace foncier.

Afin d'éviter toute confusion et d'obtenir des résultats comparables, nous nous sommes attachés à inscrire les typologies de dépenses dans le cadre méthodologique des statistiques des comptes du tourisme. Le découpage suivra donc les mêmes agrégats.

Deux orientations méthodologiques sont possibles dans ce type d'études :

- Une **approche par l'offre** en interrogeant les opérateurs économiques bénéficiant des retombées : hébergeurs, restaurateurs, aménageurs...
- Une **approche par la demande** en interrogeant les cyclistes et en recomposant les impacts par l'analyse de leurs dépenses.

L'approche par l'offre est intéressante dans la mesure où elle permet de bien comprendre les mécanismes d'impact de l'activité sur les acteurs économiques. Elle est en revanche très difficile à mettre en œuvre dans la mesure où les taux de réponse sont souvent limités, notamment en saison auprès des hébergeurs et très difficile à extrapoler dans la mesure où l'échantillonnage n'est pas maîtrisé. Cette méthode ne permet pas non plus de toucher les personnes hébergées en résidence secondaire ou chez des amis, ni les excursionnistes.

L'approche par la demande permet beaucoup mieux de recomposer les dépenses, surtout dans notre cas où les itinéraires sont bien identifiés. La correction des nombreux biais possibles liés au moment et au lieu de l'enquête, au taux de réponse différent par catégorie, aux allers-retours sur un même itinéraire est cependant indispensable pour pouvoir réaliser des extrapolations correctes. C'est pourquoi une méthode rigoureuse de travail a été proposée :

Phase 1 : Préparation de décembre 2016 à février 2017

La méthode d'évaluation des retombées économiques a été au départ définie, formalisée par le bureau d'études suisse ProgTrans, puis mise en œuvre à 8 reprises. La méthode utilisée dans cette étude reprend l'essentiel des recommandations techniques publiées dans ce cadre :

- Découper les itinéraires en sections homogènes, analyser les caractéristiques de ces sections : type de voie (voie-verte, véloroute, boucles), population et lits touristiques dans le fuseau de l'étude, intérêt paysager, patrimonial, existence de pôles générateurs de trafic quotidien...
- Découper l'année en périodes homogènes à partir des compteurs existants.
- Identifier les différents segments de cyclistes et leurs caractéristiques : pratique utilitaire quotidienne, pratique de loisirs des résidents et excursionnistes, pratique des touristes en séjour fixe, pratique itinérante.
- Redresser et extrapoler les données sur l'ensemble de l'itinéraire.

Cette méthode a été complétée à l'occasion de la dernière étude de la Loire à Vélo avec l'appui de Rémy Drouilhet, maître de conférences à l'université Pierre-Mendès-France de Grenoble en statistique inférentielle et en économétrie.

Phase 2 : Enquête de mars à novembre 2017

La mise en œuvre des enquêtes a été réalisée par le cabinet Symétris avec lequel nous collaborons depuis le lancement de la méthode.

- Evaluer la fréquentation par comptages et enquêtes

Phase 3 : Traitements et analyse de décembre 2017 à février 2018

Les données ont ensuite été vérifiées, analysées, redressées et extrapolées à la fin d'année 2017 et début 2018.

- Recueillir et traiter les données de comptages automatiques et directionnels
- Traiter les enquêtes de fréquentation

- Analyser les retombées directes et la typologie des retombées et calculer l'impact direct à partir des niveaux de dépense moyens par segment.
- Calculer les impacts indirects et induits.

Le document décrit le déroulement méthodologique de l'évaluation.

Lexique de termes utilisés dans l'étude

Usagers : l'ensemble des personnes, cyclistes ou non, observées sur l'itinéraire.

Touriste : cycliste passant au moins une nuit en dehors de son domicile principal

Excursionniste : cycliste randonnant à la journée ou moins, hébergé la nuit d'avant et d'après la randonnée dans son domicile principal.

Cycliste sportif : cycliste, touriste ou excursionniste, utilisant un équipement particulier (vélo de route, cuissard, chaussures à cale...), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées par sortie (+ de 50 km).

Cycliste itinérant : touriste se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de sa progression. Cette catégorie n'inclut pas les cyclistes effectuant des parcours à la journée en se déplaçant d'hébergement en hébergement par un autre mode (le plus souvent la voiture).

Cycliste utilitaire : cycliste, touriste ou excursionniste, utilisant le vélo pour un motif autre que promenade, par exemple achats, démarches, travail... par les résidents comme par les touristes. Cette catégorie le plus souvent trop faible pour être analysée en détail a été traitée spécifiquement dans cette enquête compte tenu de son impact non négligeable dans les traversées d'agglomération.

Cycliste loisir : regroupe les autres catégories, loisirs, utilitaires, enfants... se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances faibles (<50 km).

Touriste en séjour : touriste réalisant des randonnées en boucle ou en aller-retour à partir d'un hébergement fixe.

Impact économique : agrégation des dépenses réalisées par les cyclistes venus spécifiquement pour la ViaRhôna, le long de l'itinéraire, les jours où ils ont randonné. Il s'agit donc d'une vision minimaliste des impacts.

Retombées économiques : agrégation des dépenses réalisées localement par l'ensemble des cyclistes le long de l'itinéraire, quelle que soit la motivation liée à l'itinéraire, les jours où ils ont randonné, sur les sections de la ViaRhôna comme sur des sections hors itinéraire lors de pratiques en boucle.

Redressement : l'échantillonnage de l'enquête présente des biais, les sportifs excursionnistes répondent moins que les autres, les itinérants se prêtent en revanche facilement à l'enquête. Le redressement permet, sur un jour donné, de corriger ces biais en s'appuyant sur l'interview brève et les observations visuelles.

Extrapolation : les données d'enquête même redressées ne représentent que l'observation d'un flux à des moments T sur un lieu X ou Y. L'extrapolation permet de reconstituer l'ensemble de la fréquentation sur l'année et sur tout l'itinéraire.

Interpolation : elle consiste à corriger ou extrapoler des données manquantes en prenant pour référence les résultats d'un site d'enquête statistiquement proche sur une période où les données sont recueillies sur ces deux sites.

Sortie vélo : Les sorties vélo ou nombre de nuitées pour les touristes sont calculées en divisant l'ensemble des km parcourus sur la seule ViaRhôna (dans une sortie en boucle, seuls les km parcourus sur l'itinéraire sont comptés) par la distance moyenn²e parcourue par sortie. A distinguer des compteurs qui enregistrent un flux dont une partie seulement de la sortie est enregistrée sur la ViaRhôna et qui compte 2 fois un usager pratiquant en aller-retour.

Synthèse

Le travail d'observation et d'analyse de la fréquentation et de l'impact économique de la ViaRhôna nous permet d'avoir une vision solide et claire sur la fréquentation de l'itinéraire et de ses différentes sections.

Le diagnostic tiré de l'étude

Une solide base de travail

Comme indiqué plus haut, la méthode mise en œuvre est issue d'un travail méthodologique réalisé par un groupe de travail européen dans le cadre du programme EuroVelo 6.

Cette méthode s'appuie sur :

- 32 compteurs automatiques
- 7 comptages automatiques ponctuels pneumatiques, 5 réalisés sur 2 périodes (du 28/4 au 11/6 et du 13 juillet / 16 août) et 2 réalisés sur ces 2 périodes + du 18/10 au 15/11
- 28 points d'enquêtes sur les 3 régions traversées
- 54 jours d'enquête du 9 avril au 18 novembre 2017
- 16921 passages observés dont 10687 cyclistes
- 2 708 enquêtes approfondies représentant 4895 personnes et 891 interviews brèves, soit 5786 personnes interrogées

A l'issue de cette analyse, plusieurs éléments de synthèse peuvent être identifiés :

Une fréquentation très importante

Avec **1,1 M de sorties** à vélo¹ (1.7 M si l'on intègre les distances parcourues hors ViaRhôna par ces usagers) et **51 millions de km** parcourus par an, la fréquentation de la ViaRhôna est très importante.

Les seules berges du Rhône à Lyon enregistrent plus de 1,1 M de passages par an, une fréquentation parmi les plus élevées enregistrées en France. Sur le pont Daladier à Avignon, la fréquentation annuelle estimée est de 436 000 passages.

Même en secteur rural en Drôme ou Ardèche ou sur le Haut Rhône, la fréquentation reste soutenue avec une moyenne de plus de 50 000 passages par an.

En secteur littoral entre le Grau-du-Roi et Sète, la fréquentation varie entre 100 et 165 000 passages par an, une fréquentation majoritairement touristique.

Au regard des autres grands itinéraires étudiés, la ViaRhôna est l'itinéraire qui accueille la plus forte fréquentation ramenée au linéaire d'aménagement.

Une progression constante de la fréquentation

Même si la ViaRhôna enregistre comme les autres grands itinéraires des variations de fréquentations dues aux conditions météorologiques, la progression de fréquentation est constante avec **+10%** sur les 3 dernières années tant sur le Haut-Rhône que dans la partie centrale de l'itinéraire entre Givors et

¹ Voir les définitions

Pont-St Esprit. La partie aval plus récente dans le Gard enregistre dans le même temps une progression de plus de 16% en 3 ans.

Une pratique itinérante qui décolle

L'enquête montre clairement le décollage de la pratique itinérante sur la ViaRhôna avec plus de 10.000 passages itinérants par an en Drôme et Ardèche et un total de près de **65.000 nuitées itinérantes**, ce qui placerait la ViaRhôna à la 3^{ème} place des grands itinéraires vélo derrière la Loire à Vélo et la Véloodyssée au linéaire plus important.

L'analyse de la pratique itinérante présente de nombreuses bonnes nouvelles :

- Avec **73.50 €/jour**, les itinérants ont une dépense moyenne par jour très supérieure à la moyenne des autres touristes
- A **94%** ils ont recours à un hébergement marchand (moitié hôtellerie, chambres d'hôtes, gîtes d'étape et moitié camping)
- La **saison de pratique est longue**, d'avril à septembre avec une période estivale qui ne représente que 40% de la pratique annuelle. Mai est notamment un mois de forte pratique.
- Une durée de séjour moyenne de **7.5 jours**
- **La pratique itinérante décolle** véritablement parmi les français : 37% des itinérants Français sur la ViaRhôna pratiquent l'itinérance pour la première fois, surtout parmi les jeunes
- **La ViaRhôna attire loin** : 40% des cyclistes itinérants sont étrangers (principalement Suisses, Allemands et Néerlandais mais aussi 10% de provenances lointaines)
- **La ViaRhôna, tourisme près de chez soi** : dans le même temps, 75% des touristes itinérants Français viennent des 3 régions traversées par la ViaRhôna et de fait beaucoup partent directement à vélo de chez eux. La clientèle française est un peu plus jeune et familiale que les clientèles itinérantes traditionnelles.
- **Un tourisme de découverte** : sans surprise les touristes itinérants ont une forte consommation culturelle (visites), gastronomique, achat de produits du terroir et... baignade
- **Un tourisme durable** : le mode d'accès (ou de retour) à l'itinéraire se fait principalement en train et la part modale de la voiture n'est que de 27% et beaucoup partent directement de chez eux à vélo.
- **Une très large gamme de pratique** : si elle génère une dépense moyenne élevée, l'itinérance reste ouverte à tous avec une très large gamme de touristes depuis une pratique en camping ou en réseaux sociaux à 20 € jusqu'à des prestations haut de gamme à plus de 300 € par jour
- **La forte progression du VAE** : le VAE est déjà utilisé par 8.5 % des cyclistes itinérants (16% parmi les Belges et les Suisses) et ouvre l'itinérance à vélo à des clientèles nouvelles, plus âgées et à fort pouvoir d'achat.

Un poids important du vélo sur le littoral

L'enquête montre également une très forte pratique touristique dans les secteurs littoraux avec un impact économique particulièrement élevé. Le poids du vélo dans le choix du séjour et la qualité des aménagements s'avèrent important, même pour les clientèles loisirs

- **46% de la fréquentation annuelle** sur la ViaRhôna dans sa section littorale est une fréquentation touristique (6% étrangère, 38% Française) et génère 81.000 nuitées.
- Les aménagements en site propre de qualité aménagés le long du littoral accueillent une fréquentation élevée entre **120 et 165.000 personnes par an**.
- Pour les touristes sur cette section, le vélo **est un élément très important** (29%) ou assez important (34%) **dans le choix de la destination**. 60% des touristes ont planifié leurs randonnées à vélo avant de partir.
- La seule section Beaucaire > Sète génère 8.4 M€ de dépenses annuelles, 41% des nuitées touristiques de la ViaRhôna et **un tiers des impacts économiques**. La qualité et la continuité des aménagements cyclables le long du littoral ont un impact économique très important du fait de la densité très élevée d'hébergement touristique.

Des sections qui parviennent à capter les cyclistes locaux bien au-delà du potentiel théorique

Les enquêtes successives qui ont été réalisées sur les grands itinéraires ont permis de mettre au point un modèle de prévision de fréquentation. Certaines sections de la ViaRhôna dépassent très largement ce potentiel théorique de par la qualité de réalisation, la facilité d'accès depuis les pôles de population, la qualité des services :

- Les sections de voie verte du Haut-Rhône (Ruffieux, Belley, Champagneux, St Sorlin...) même situées dans des secteurs à faible densité captent pleinement leur potentiel avec des ratios de 4 à 9 fois le potentiel théorique.
- L'aménagement des berges du Rhône à Lyon captent 6 fois le potentiel théorique du modèle, ce qui n'a rien d'étonnant tant cet aménagement est devenu un élément incontournable de la qualité de vie à Lyon.
- Toute la section centrale de la ViaRhôna entre Vienne et Bourg St Andéol alternant sections de voies vertes et petites routes partagées captent 2 à 3 fois le potentiel théorique.

L'ancienneté de l'aménagement est aussi un critère important, les ratios les plus élevés se rencontrent sur les sections les plus anciennes, bien entrées dans les pratiques quotidiennes des habitants.

Des niveaux de satisfactions élevés sur les fondamentaux

Le niveau de satisfaction est élevé sur plusieurs fondamentaux de l'itinéraire :

- 90% de satisfaction sur la qualité paysagère de la ViaRhôna
- 80% de satisfaction sur la plupart des critères techniques : revêtement, sécurité, cohabitation, entretien et même signalisation directionnelle, ce qui est un bon point compte tenu de continuités encore manquantes sur certaines sections

Un impact économique très significatif de la ViaRhôna

Les 1.1 M de journées de vélo sur la ViaRhôna ont généré :

- 42,9 M€ de dépenses pendant le séjour des cyclistes
- 22,4 M€ de dépenses les seuls jours de pratique du vélo
- 15,0 M€ de dépenses sur seuls jours de pratique et sur le seul itinéraire de la ViaRhôna (1,9 M€ des excursionnistes et 13,1 M€ des touristes itinérants ou non)
- 11,4 M€ d'impact direct (en retirant les dépenses de ceux déclarant que le vélo et la ViaRhôna ont peu de poids dans le choix du séjour)
- 46,4 M€ d'impact de santé publique
- 14,0 M€ de dépenses en achat et maintenance de vélo et accessoires

Les axes de travail

Si l'enquête montre de nombreux points positifs, elle identifie aussi un certain nombre de marges de progression :

Des continuités à terminer pour développer l'itinérance sur toute la ViaRhôna

L'aménagement rapide des continuités et l'amélioration de la qualité de certaines sections provisoires (Nord Isère, sortie sud de Lyon, arrivée nord d'Avignon, stations littorales) permettrait de faire progresser l'itinérance sur tout le linéaire et pas seulement dans sa partie centrale :

- La fréquentation itinérante de la section Haut-Rhône n'est encore que de 34% de la fréquentation sur la partie centrale en Drôme-Ardèche
- La sortie sud de Lyon n'est encore empruntée que par la moitié des itinérants parcourant la partie centrale alors même qu'il s'agit d'une porte d'entrée majeure de l'itinéraire

- La partie sud de l'itinéraire, même en additionnant la section Port St Louis et la section de Sète n'enregistre que la moitié de la fréquentation itinérante de la partie centrale. Le potentiel de progression est donc encore important.

Des continuités à fort impact à terminer d'urgence sur le littoral

Dans le même esprit, l'enquête montre clairement les impacts économiques considérables de la ViaRhôna pour la fréquentation touristique de loisir et utilitaire sur le lieu de vacances. La finalisation et l'amélioration des aménagements dans les stations littorales aurait un impact économique très rapide.

Des itinéraires de rabattement de qualité pour optimiser la fréquentation

Certaines sections de la ViaRhôna enregistrent des ratios de fréquentation très au-delà de la fréquentation théorique, d'autres sont en dessous ou à des niveaux plutôt bas :

- La section encore discontinuée le long du lac Léman ne capte que 50% de la fréquentation théorique potentielle
- La traversée de Valence ne génère pas une augmentation très importante de pratique péri-urbaine et la fréquentation de l'Épervière ou de Pont de l'Isère est en deça de ce qu'elle pourrait être du fait sans doute des effets de coupure avec le milieu urbain.

Au-delà de la continuité de l'itinéraire principal, l'aménagement et la signalisation des itinéraires de rabattement vers les villes et villages sont importants pour offrir les services et maximiser l'impact économique du passage de la ViaRhôna.

Mais surtout des services à améliorer

Parmi les principales insatisfactions figurent surtout les services. Les 4 premiers items font même l'objet d'un pourcentage très élevé (10 à 32%) de très insatisfaits :

- 72% d'insatisfaction sur le **manque de réparateurs de vélo** : même si les problèmes mécaniques sont rares, la peur de tomber en panne et de ne pouvoir réparer, notamment le dimanche est très présente. La levée de cette difficulté peut passer par une meilleure information, l'identification de relais auprès de membres du réseau Accueil vélo, la constitution comme au Québec de patrouilleurs bénévoles mais aussi par le soutien à des initiatives privées de réparateurs volants.
- 58% d'insatisfaction sur la **couverture wifi** : les usagers et notamment les touristes étrangers souhaiteraient une meilleure identification des lieux d'accès à du wifi gratuit le long de l'itinéraire.
- 56% d'insatisfaction sur le **manque de toilettes et de points d'eau** : il s'agit d'un élément récurrent sur tous les grands aménagements cyclables. D'abord identifier et signaler l'existant, ensuite aménager des toilettes (sèches ou non) sur les aires d'arrêt.
- 56% d'insatisfaction sur le **stationnement des vélos**, notamment le stationnement des vélos chargés avec sacoches près des lieux de visites, dans les villes et villages. Là encore, la solution peut passer par l'identification de lieux sécurisés auprès de membres d'Accueil vélo mais aussi par la pose par les collectivités d'arceaux vélo près des commerces et des lieux de visite.
- 49% d'insatisfaction sur les **locations de vélo** : le recours à la location de vélo est faible parmi les clientèles touristiques françaises (4.6%) mais importante parmi les clientèles touristiques étrangères (18.8%, plus de 20% pour les Allemands, Britanniques et Belges) et le standard moyen de qualité européen de location est nettement supérieur au standard des parcs de vélo en France, notamment pour l'itinérance.
- 47% d'insatisfaction sur la présence de **café, restaurants et commerces** : le manque de café, restaurants et commerces est clairement noté par les cyclistes, notamment les touristes
- 41% d'insatisfaction sur la **signalétique touristique** : autant la signalisation directionnelle est appréciée par 77% des touristes, autant la signalétique touristique mais aussi l'information avant et pendant le séjour fait l'objet de récriminations des usagers et surtout des touristes.
- 30% d'insatisfaction sur les transports

Des nouvelles cibles à toucher

Plusieurs typologies de clientèles pourraient à notre sens nettement progresser :

- La clientèle de **tourisme en séjour pratiquant en boucle** reste marginale dans toute la partie amont et la partie centrale de la ViaRhôna (entre 1000 et 8000 passages par an soit même pas un tiers de la pratique itinérante) alors que sur la Loire à Vélo, cette clientèle est devenue aussi importante que la pratique itinérante avec même des impacts /km supérieurs. Les infrastructures en site propre de la ViaRhôna peuvent être d'excellents supports de développement de réseaux de boucles de bonne qualité.
- L'itinérance a déjà une saison de pratique particulièrement large mais il est à notre sens possible d'**élargir encore la saison en court séjour** en développant l'itinérance dès le mois de mars et jusqu'aux mois d'octobre et de novembre. L'automne est une saison particulièrement propice avec de très belles journées. Nous avons vu que 75% des touristes itinérants Français étaient des régionaux. Il est possible de développer une pratique d'itinérance en court séjour, voire week-end à partir des grands centres urbains et en dernière minute au vu de la météo des jours à venir. Les primo-itinérants pratiquent plus en court séjour. Les cyclistes urbains de Genève, Lyon, Marseille, Montpellier, Avignon, Valence notamment les utilisateurs des VLS pourraient être touchés en priorité par des campagnes de promotion bien ciblées.
- La **clientèle de jeunes** : même si la clientèle itinérante Française est plus jeune que la clientèle moyenne européenne, l'itinérance touche encore peu les jeunes de moins de 30/35 ans alors qu'il s'agit d'une activité potentiellement porteuse parmi des petits groupes de jeunes actifs CSP+ urbains mais aussi d'autres jeunes sur des gammes de pratique très larges.

Un manque d'hébergements adaptés

Nous n'avons pas encore eu dans l'enquête de remontées sur la difficulté à trouver un logement. Les chambres d'hôtes jouent un rôle important dans les secteurs à faible densité d'hébergement hôtelier. L'étude sur les services de la ViaRhôna de 2015 avait cependant mis en lumière plusieurs éléments à travailler :

- Le manque d'hébergement, notamment pour des petits groupes dans les secteurs ruraux, gîtes d'étape, chambres d'hôtes.
- L'adaptation des campings à l'itinérance : espace et tarif randonnée, salle couverte pour les ailes de saison, places disponibles à la nuitée en saison, tentes montées ou bungalows ouverts à la nuitée dans les ailes de saison

L'évolution de l'évaluation et de l'observation

La méthode d'évaluation a bien gagné en précision grâce à plusieurs points :

- **Le redressement des données** sur le type de cyclistes pendant les jours d'enquête grâce à l'amélioration et à la généralisation des interviews brèves auprès des non répondants à l'enquête permettant de bien connaître leur profil.
- Le suivi par numéro du lien entre l'observation visuelle et l'enquête permet d'identifier le taux de pertinence de l'observation qui s'avère bonne à près de 90% pour toutes les catégories
- **L'extrapolation temporelle** a été rendue plus précise grâce à l'analyse statistique par classification des compteurs automatiques. Nous parvenons ainsi à isoler une courbe de saisonnalité spécifique aux touristes à vélo. Elle a été croisée avec des relevés réalisés par un panel d'hébergeurs et les deux approches s'avèrent convergentes. Cette analyse nous permet de rentrer dans un détail nettement plus fin des périodes d'enquêtes.
- **Un grand nombre de points d'enquêtes** et de comptages nous permet de mieux maîtriser la fréquentation d'un plus grand nombre de sections de l'itinéraire. Cette approche a été facilitée par l'amélioration de l'extrapolation temporelle qui permet de diminuer le nombre d'enquêtes sur un même site à des périodes différentes.

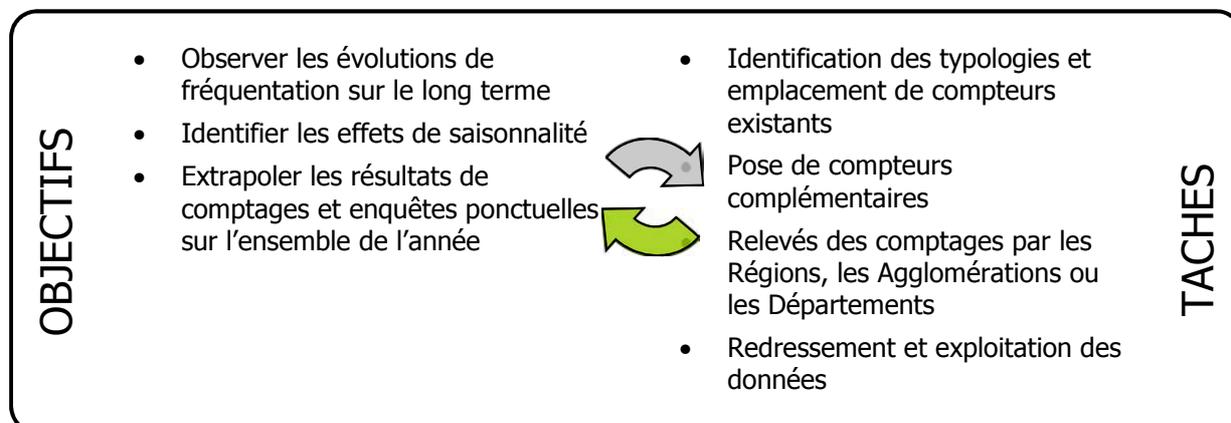
- **L'extrapolation spatiale** (extrapoler les données de quelques points sur l'ensemble de l'itinéraire) a été rendue plus précise par l'analyse gravitaire du potentiel théorique de chaque section de l'itinéraire pour les excursionnistes comme pour les touristes en séjours. L'extrapolation spatiale des itinéraires bénéficie d'un très bon niveau de fiabilité avec la maîtrise des origines et des destinations.
- **L'introduction de la pratique utilitaire dans le dispositif d'observation** : la pratique utilitaire a un impact non négligeable et l'introduction d'enquêtes en milieu urbain à Lyon, Villeurbanne et Avignon a été une bonne opportunité d'en savoir plus.

Plusieurs points restent cependant à améliorer ou fiabiliser :

- **La variance entre le modèle de données et les observations reste perfectible dans l'extrapolation spatiale** des touristes en séjours malgré l'analyse gravitaire. Le modèle fonctionne bien pour les excursionnistes et permet de bien prévoir le nombre d'excursionnistes sur les sections sans observation. Il s'est avéré également plutôt bon pour les touristes en séjour. Une approche complémentaire serait nécessaire pour identifier les facteurs qualitatifs essentiels expliquant ces écarts et introduire des variables qualitatives plus facilement objectivables (qualité paysagère, niveau de service, qualité de pénétration dans le milieu urbain, qualité du revêtement...) pour modéliser ces écarts.
- L'extrapolation spatiale pourrait être bien améliorée par **un plus grand nombre de relevés par comptage automatique occasionnel** sur une ou plusieurs semaines sur des sections moins bien connues. Calés sur des comptages permanents, ces comptages pourraient permettre de bien gagner en fiabilité dans l'extrapolation spatiale et d'améliorer le modèle d'extrapolation spatiale.
- **Les données de dépense** déclarées par jour ont un niveau de fiabilité satisfaisant (65% des enquêtes sont réellement exploitables) qui pourrait quand même être amélioré par l'introduction d'un carnet de route de dépense utilisé en Suisse et à tester lors d'une prochaine opération.
- **L'élargissement du panel d'hébergeurs** réalisant un relevé quotidien de touristes à vélo (itinérants ou non) peut permettre d'améliorer l'extrapolation temporelle en identifiant les éventuelles variations entre types de touristes (itinérants, séjours loisirs, séjours sportifs) mais aussi par secteurs.

Partie 1 : Résultats des comptages automatiques

Déroulement de la phase



Méthode de comptage automatique

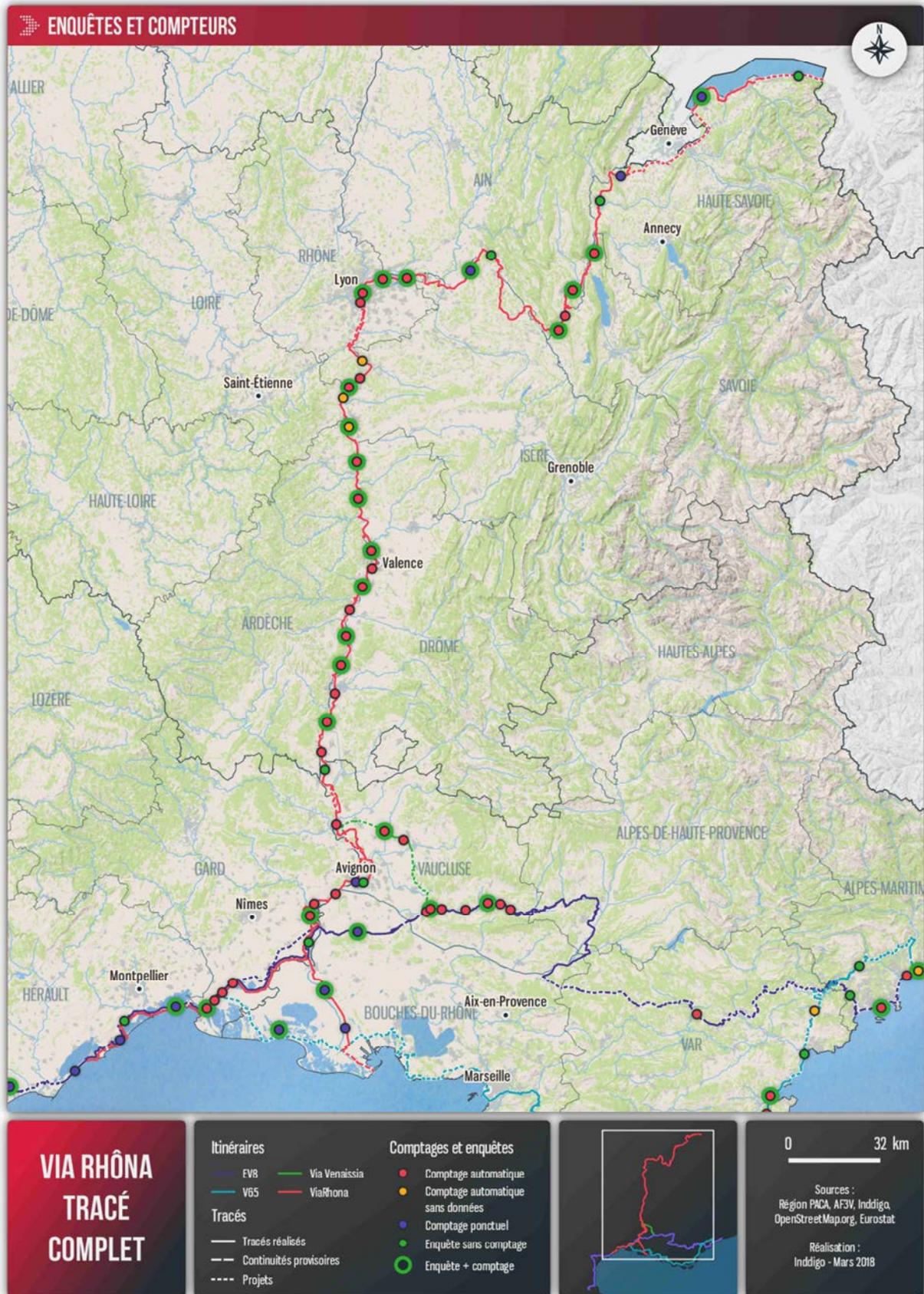
Les compteurs automatiques jouent un rôle fondamental dans l'analyse, dans la mesure où ils permettent de bien analyser l'évolution de fréquentation sur le long terme, les effets de saisonnalité et des conditions météorologiques et permettent de recalculer précisément les résultats des enquêtes puis les extrapoler.

Types de compteurs utilisés

Au total, 32 compteurs automatiques permanents ont été utilisés et 10 compteurs pneumatiques sur 2 à 3 périodes d'un peu plus d'un mois. Plusieurs technologies sont utilisées.

- Les 32 compteurs permanents sont des compteurs à boucle électro-magnétique (ZELT). Ils fonctionnent en enregistrant le passage d'une masse métallique sur deux boucles. Ils n'enregistrent donc que le passage des cyclistes, excluant à la fois les piétons, joggers et rollers. Leur niveau de précision est en revanche élevé, y compris par très forte fréquentation.
- Les comptages ponctuels ont été réalisés avec des compteurs pneumatiques n'enregistrant que les cyclistes

Carte 1 : Implantation des compteurs automatiques et des lieux d'enquêtes



Ces différents types de compteurs présentent des avantages et inconvénients détaillés dans le tableau suivant :

	Pyro-électriques	Electro-magnétiques ZELT	Pneumatiques
Piétons, joggers	Oui	Non	Non
Rollers	Oui	Non	Non et dangereux
Cyclistes	Oui	Oui	Oui
Deux roues motorisés	Oui	Non	Non
Véhicules	Oui	Non	Non
Précision	Moins précis pour des volumes importants, sujet à dégradation	Bien adapté sur site mixte	Bien adapté pour du comptage occasionnel sur des routes à fréquentation modérée et peu de PL

Tableau 1 : Tableau de comparaison des compteurs automatiques

Localisation et date de pose des compteurs

Les 32 compteurs utilisés sur la ViaRhôna ont compté de janvier à décembre 2017 **3.5 millions** de passages dont 2.8 millions dans la seule traversée de Lyon sur les 4 compteurs de Meyzieu, Villeurbanne, Lyon berges du Rhône et Lyon pont Raymond Barre.

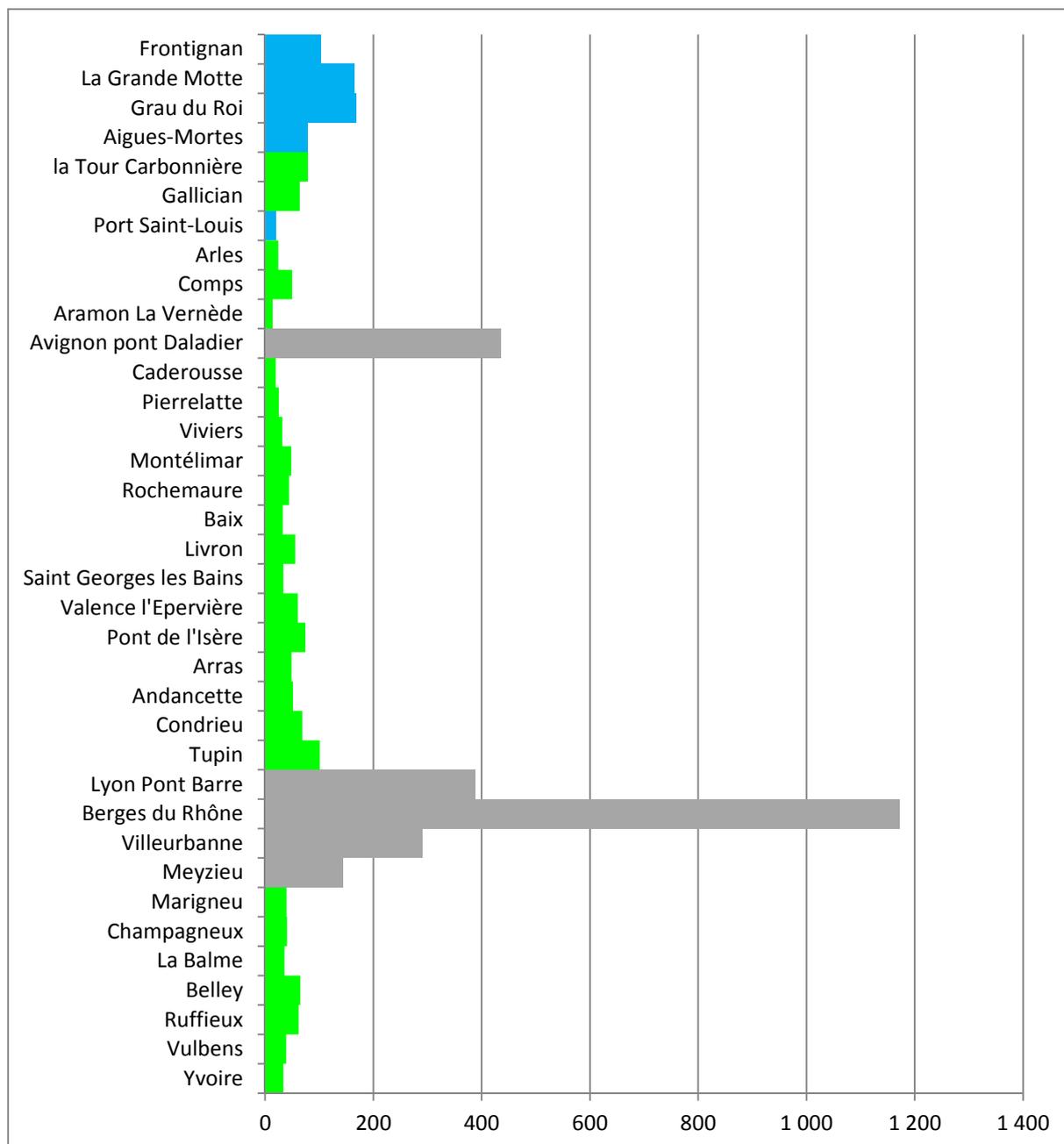
Les résultats de fréquentation

Les résultats de fréquentation sont décrits par année, type de cyclistes, et sites.

Fréquentation moyenne annuelle par site

La fréquentation moyenne observée sur les différents compteurs par site varie de façon très importante (de 14000 à 1.2 M) d'un site à un autre :

- Une fréquentation considérable sur les berges du Rhône à Lyon avec près de 1.2 M de passages
- Une fréquentation également très importante sur le pont Daladier à Avignon (436 000) mais également sur le pont Raymond Barre à Confluence à Lyon et sur le pont de la Croix Luizet à Villeurbanne
- La fréquentation est significative, dépassant les 130 000 passages par an en moyenne sur le secteur littoral de l'itinéraire.
- Une fréquentation nettement plus faible en s'éloignant des grandes villes, 50 000 en moyenne dans la traversée de la Drôme et de l'Ardèche, 36 à 65 000 dans l'Avant-Pays Savoyard.



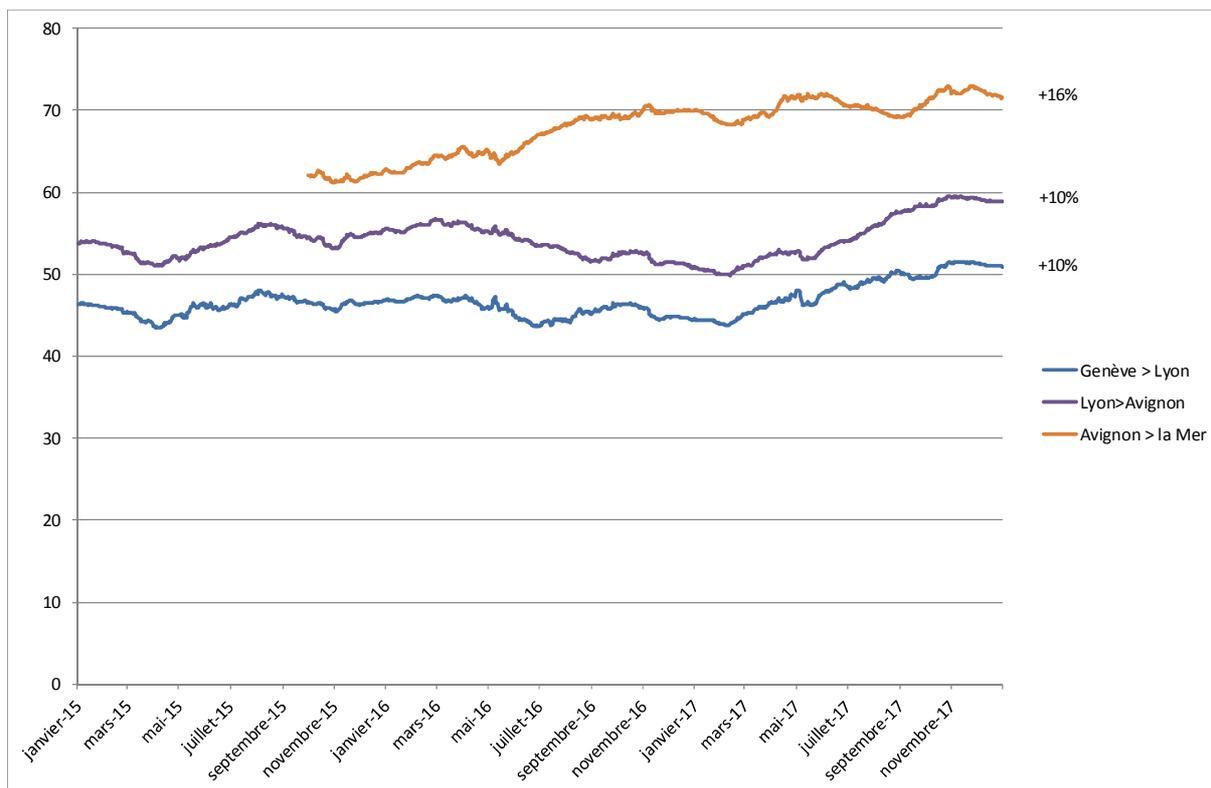
Fréquentation annuelle (2017) mesurée et extrapolée à partir des enquêtes sur les différents segments d'analyse (en vert le secteur rural, en bleu les secteurs littoraux et en gris les secteurs urbains)

Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017

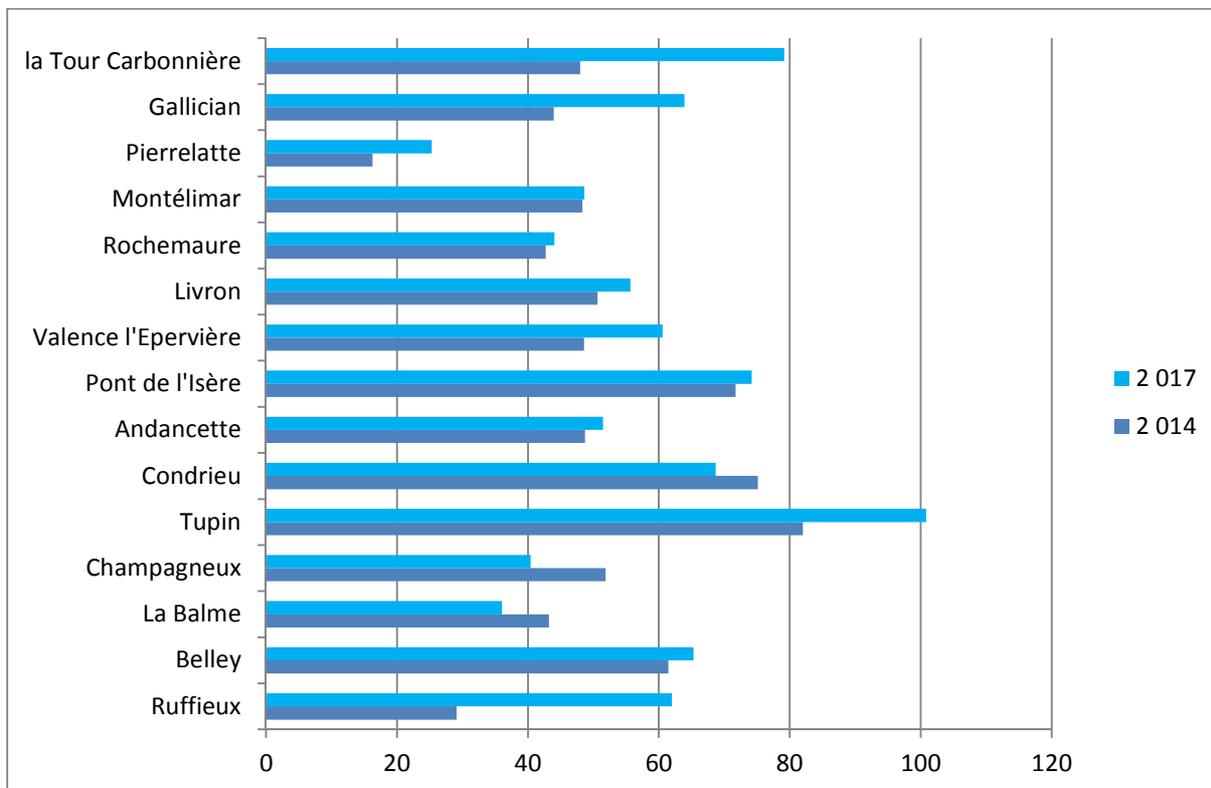
La fréquentation moyenne annuelle glissante observée sur les compteurs automatiques installés depuis sur les différentes sections de la ViaRhôna a augmenté de 10% sur les deux sections Genève > Lyon et Givors > Avignon et de 16% sur les sections sud dans le Gard.

L'été 2016 n'a pas été excellent sur toute la section Genève > Avignon du fait des conditions météorologiques défavorables. L'année 2017 a en revanche été bonne avec une augmentation de 15% sur l'année.

Les deux courbes de fréquentation des deux sections Genève > Lyon et Givors > Avignon sont très parallèles.

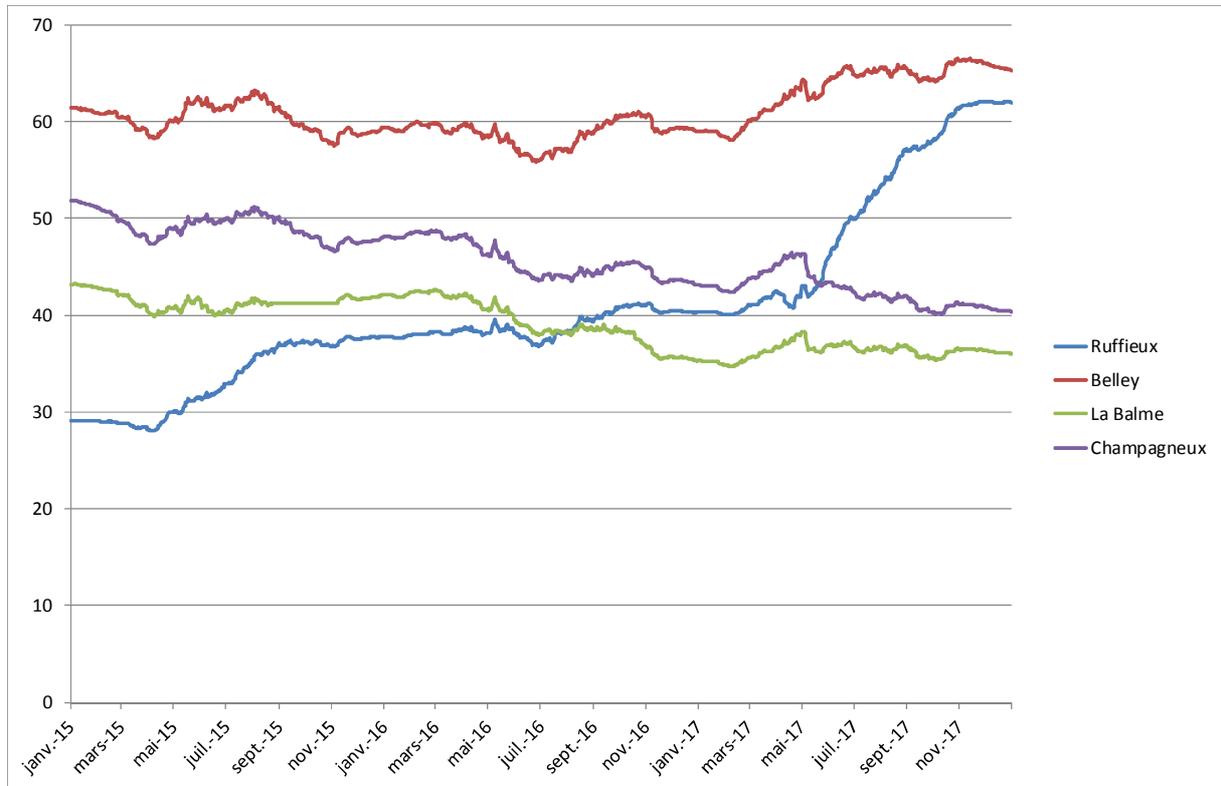


Évolution de la fréquentation en somme mobile (somme des 365 derniers jours en milliers) sur les 15 compteurs posés depuis 2014 sur l'itinéraire de la ViaRhôna (hors traversée de Lyon)

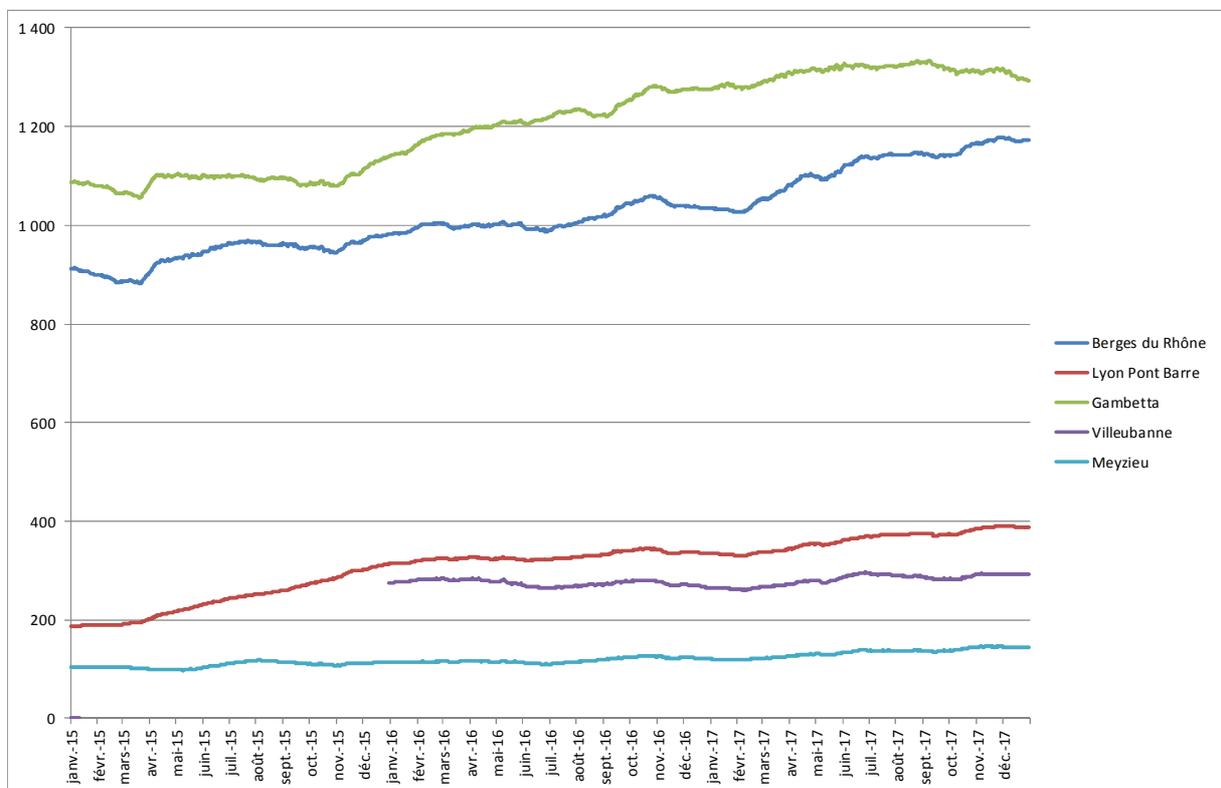


Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017 sur différents points d'analyse

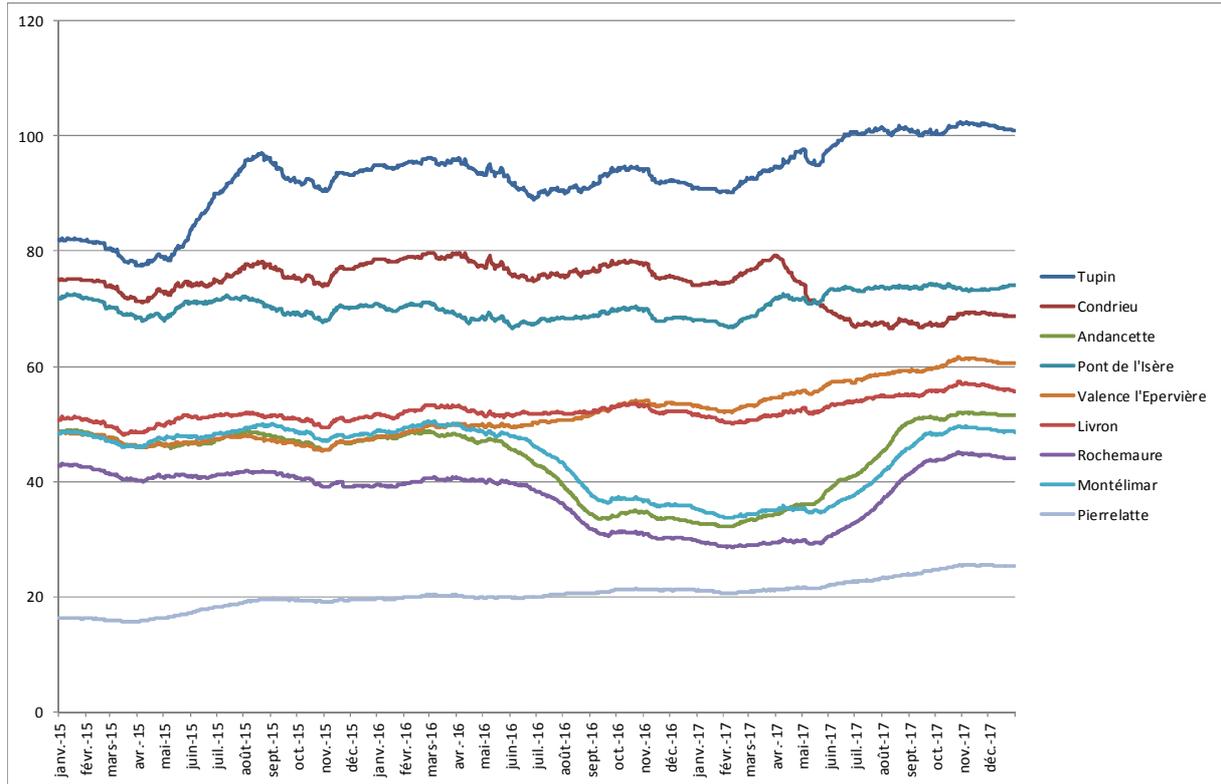
L'augmentation a été particulièrement sensible sur la partie sud de l'itinéraire dans le Gard ouverte plus récemment. Cette forte augmentation se mesure également à Ruffieux où la dernière section a été ouverte en 2015. Dans Lyon, l'augmentation a été de +30% sur les berges du Rhône.



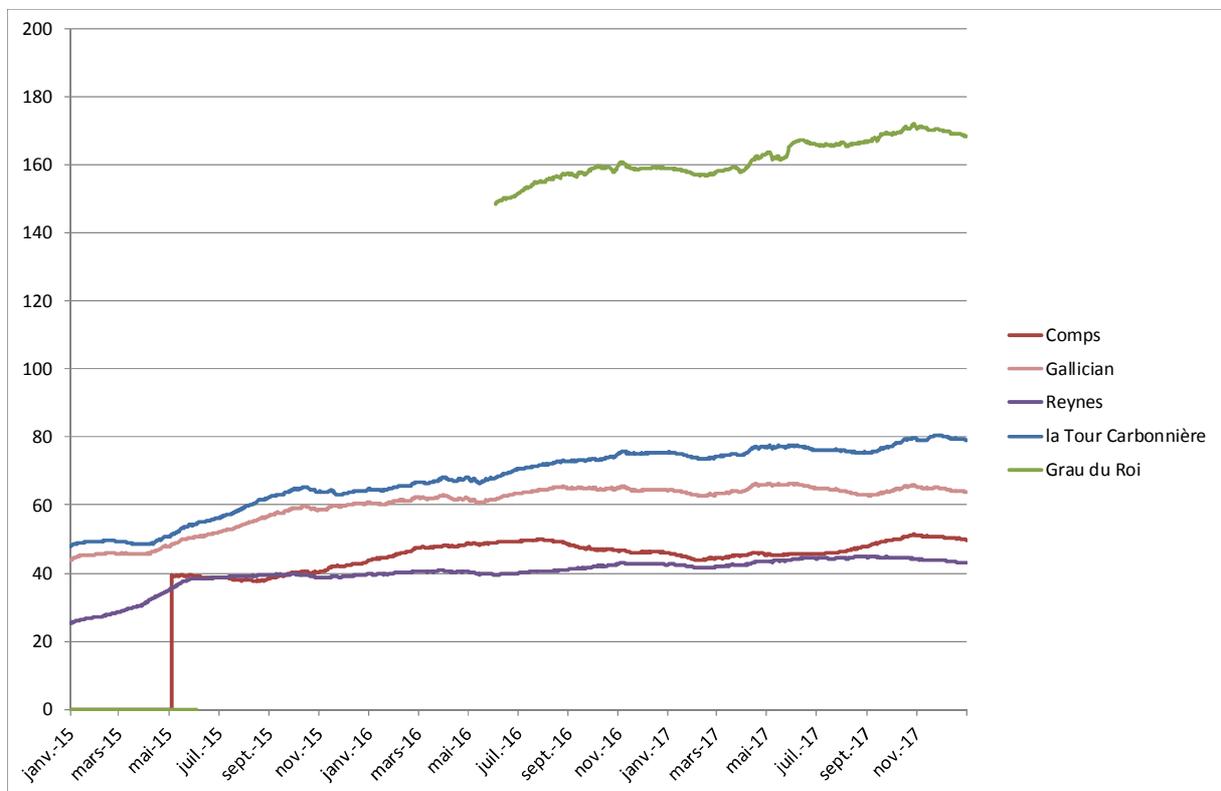
Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017 sur la partie Haut-Rhône de la ViaRhôna



Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017 dans la traversée de Lyon



Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017 sur la partie centrale de la ViaRhôna



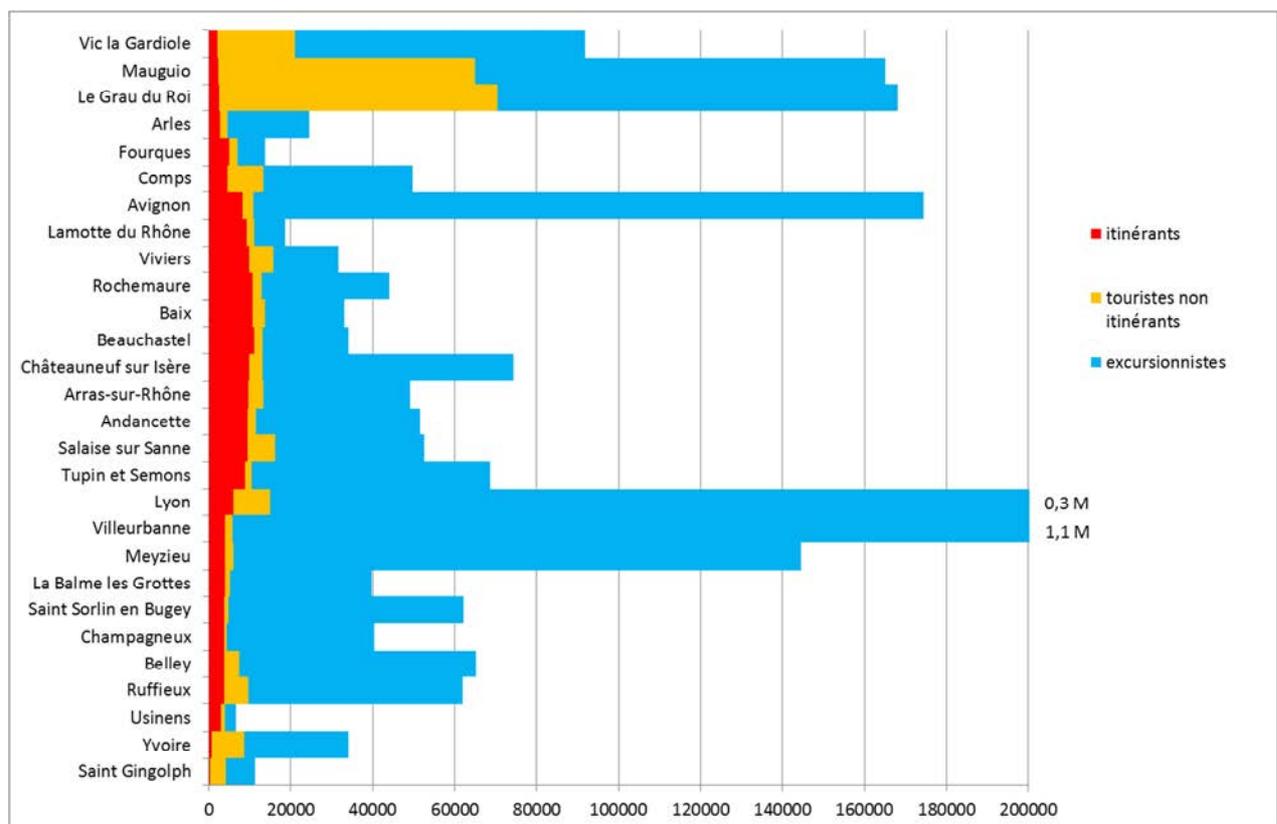
Évolution de la fréquentation entre 2014 et 2017 sur la partie Gardoise de la ViaRhôna

Fréquentation annuelle par site par type de cyclistes

La fréquentation est néanmoins très diverse d'un secteur à un autre. L'extrapolation des données de l'enquête (voir plus loin) nous permet de recomposer la fréquentation par site et par type de pratique.

La typologie de la pratique varie de fait très fortement d'une section à une autre :

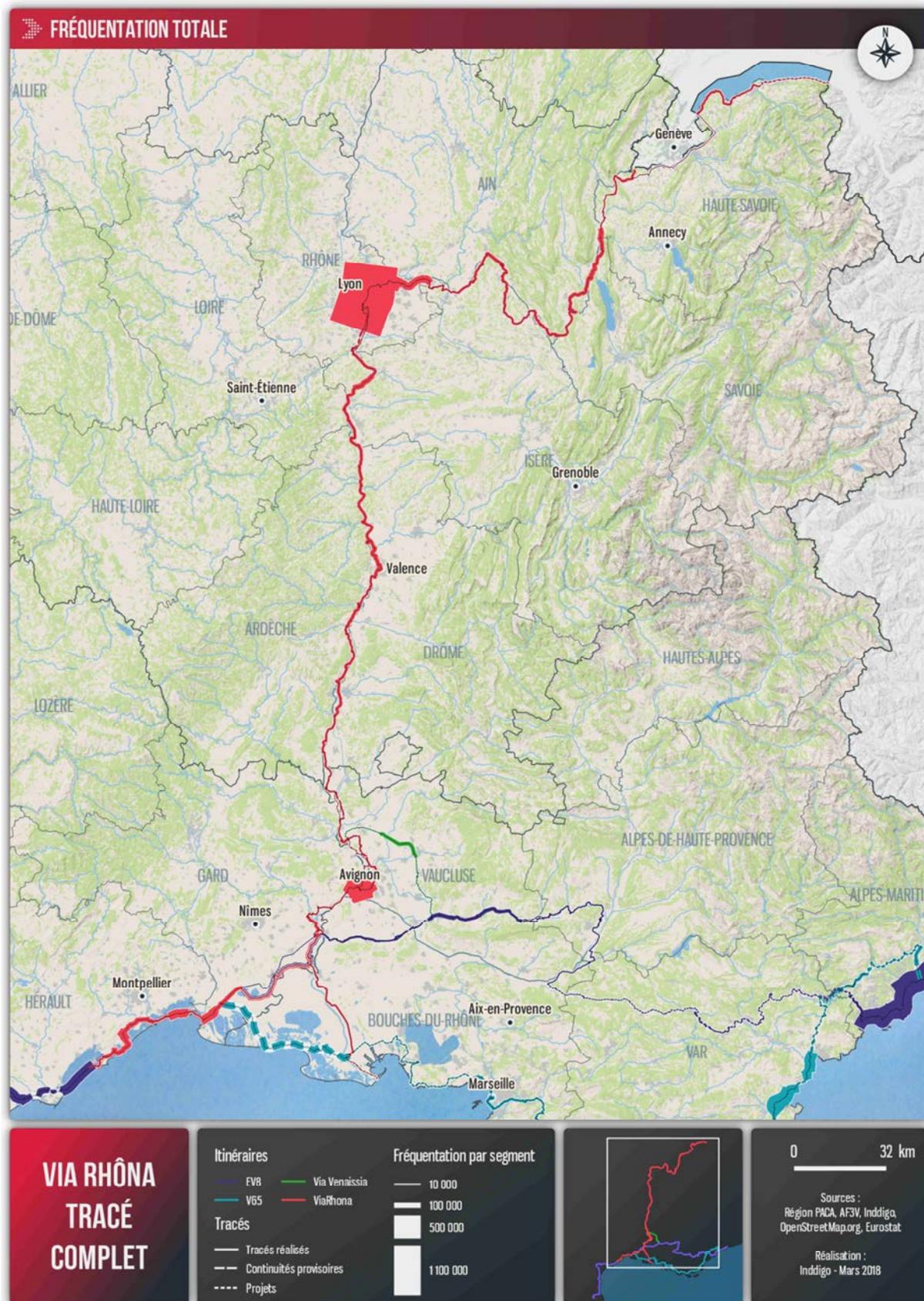
- La majorité de la fréquentation mesurée dans les secteurs urbains et périurbains de Lyon ou Avignon est constituée d'une **fréquentation utilitaire ou excursionniste de loisirs**. Cette pratique reste majoritaire à l'année dans la plupart des secteurs ruraux et même sur le littoral.
- La **pratique itinérante** varie fortement sur l'itinéraire. Elle reste marginale entre St Gingolph et Genève, augmente autour de 3700 entre Seyssel et Lyon puis entre 9 et 11 000 entre Vienne et Montélimar puis descend autour de 8000 jusqu'à Avignon. Elle descend à moins de 5000 en aval d'Avignon et à 2500 le long du littoral entre le Grau-du-Roi et Sète.
- La **pratique touristique en séjour** varie également très fortement d'un secteur à un autre et reste très concentrée le long du littoral atteignant plus de 60 000 cyclistes entre le Grau-du-Roi et Palavas. Elle est en revanche faible sur toutes les autres sections.



Fréquentation annuelle (2017) par type de cyclistes sur les différents segments d'analyse (données plafonnées à 200.000 pour plus de lisibilité, les sites de Villeurbanne et Lyon montent respectivement à 0.3 et 1.1 M de passages)

La carte page suivante recompose la fréquentation section par section à partir de la fréquentation de chaque catégorie de cyclistes.

Carte 2 : Fréquentation totale sur l'ensemble de la ViaRhôna



Comparaison de la fréquentation annuelle par types de cyclistes et par grands itinéraires

La méthode EuroVelo 6 a été appliquée sur plusieurs grands itinéraires depuis 2006 et permet de comparer les données de fréquentation de la ViaRhôna avec d'autres itinéraires.

Quelques modifications de méthode ont été introduites et apportent plus de précisions mais les données restent comparables avec les autres sites.

Les dates d'enquêtes sont néanmoins différentes et peuvent expliquer une partie des écarts.

Fréquentation totale annuelle

Comparativement à d'autres grands itinéraires analysés, Tour de Bourgogne (2009), Canal des Deux Mers (2010), EuroVelo 6 (Nièvre et Franche-Comté 2012), Vendée (2013), Alsace (2013), VVV de Bretagne (2013), la Loire à Vélo (2015), la fréquentation annuelle totale observée sur la ViaRhôna est plutôt élevée.

Les très hautes fréquentations enregistrées dans la traversée de Lyon (1.1 M) ne s'observent pas sur d'autres sites d'analyse sauf sur l'EuroVelo 5 à Strasbourg (0.78 M).

La fréquentation moyenne dans les autres secteurs est similaire, entre 40 000 et 60 000 personnes par an, à celle enregistrée sur la Loire à Vélo, le Canal des Deux Mers, l'EuroVelo 6, inférieure à l'Alsace mais supérieure à la Bretagne.

Nous n'avons en revanche jamais eu l'occasion de prendre en compte des données issues de secteurs littoraux à très forte fréquentation touristiques comme au Grau-du-Roi, à Palavas ou à Frontignan.

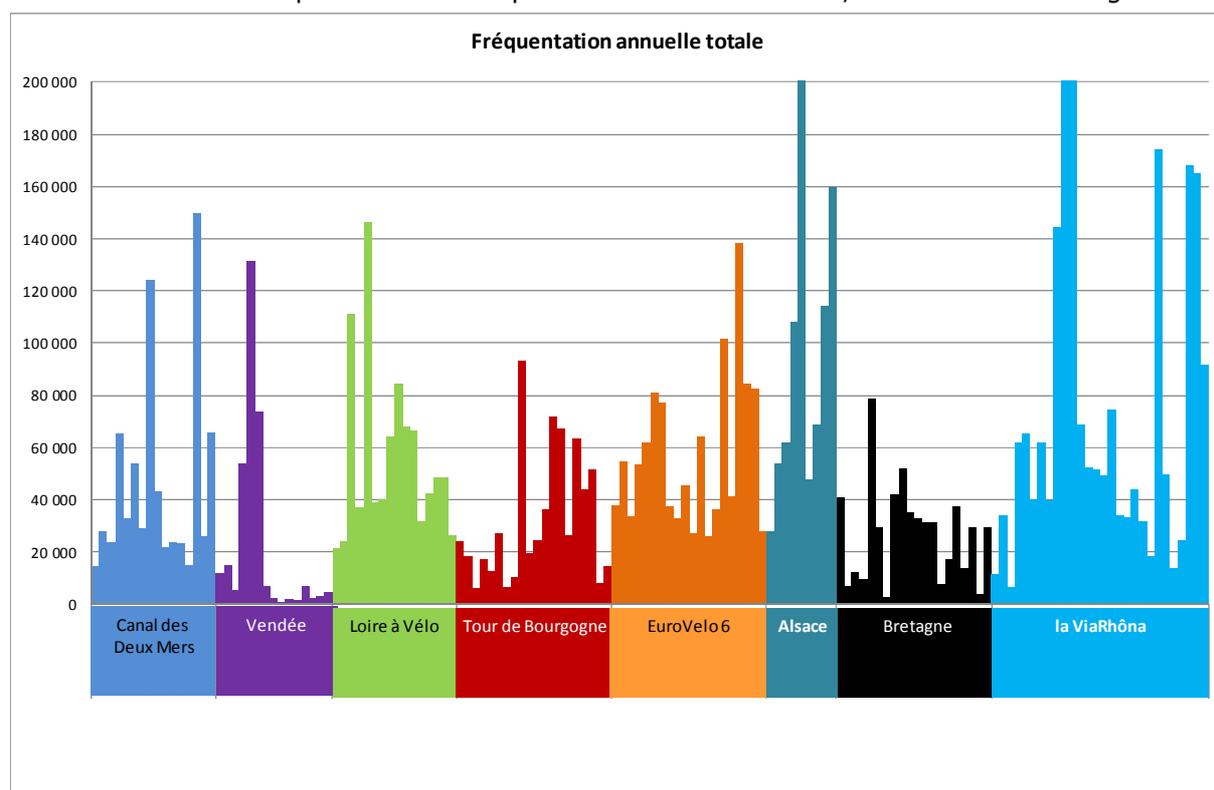


Tableau 2 a : Fréquentation totale annuelle observée sur d'autres grands itinéraires étudiés selon la méthode EuroVelo (attention les années de relevé peuvent être différentes)

Fréquentation itinérante

La Loire à Vélo reste la première destination du tourisme à vélo itinérant mais aussi la plus ancienne parmi tous les sites analysés, loin devant le Canal des Deux Mers, EV6, l'Alsace, la Bretagne, la Vendée ou le Tour de Bourgogne et au delta près des différences d'années d'enquête.

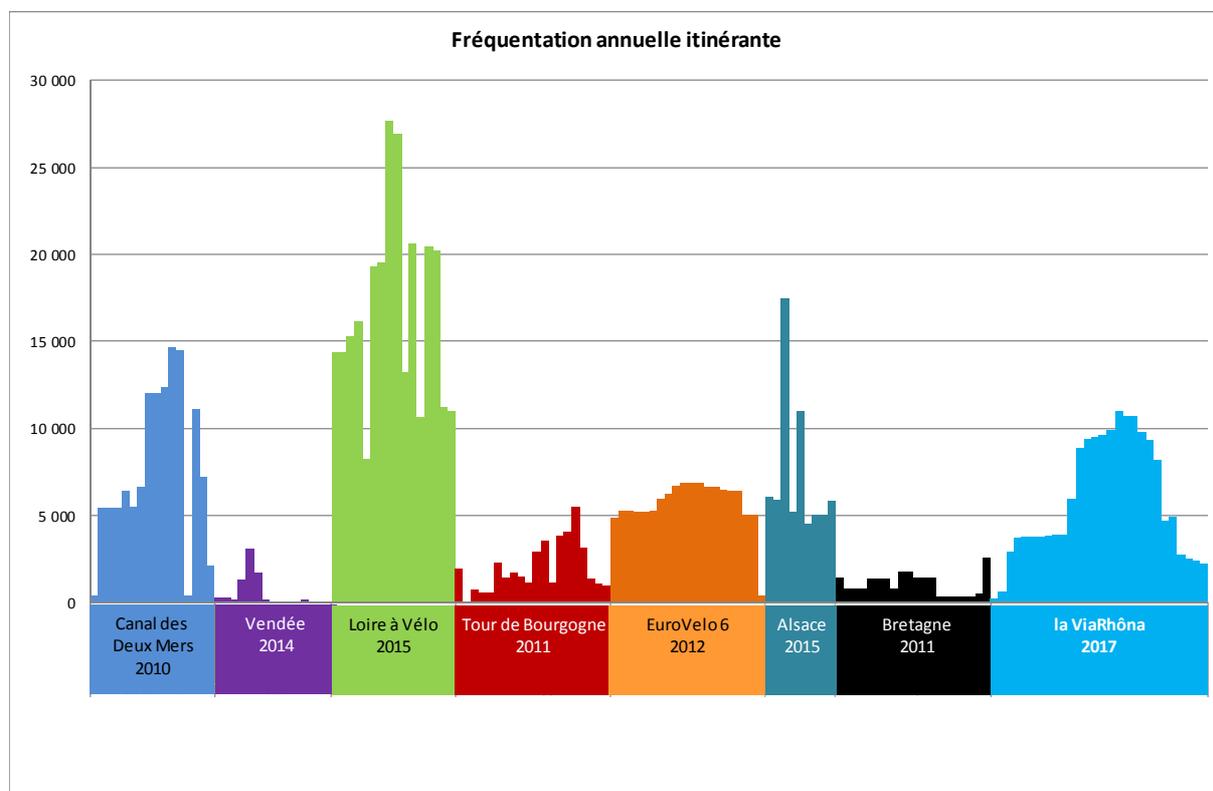


Tableau 2 : Fréquentation annuelle par site, par itinéraire pour les itinérants (attention les années de relevé sont différentes)

Les fréquentations de plus de 26 000 passages d'itinérants enregistrées entre Tours et Saumur sont très loin devant tous les autres sites. La ViaRhôna présente néanmoins des pointes autour de 10 000 itinérants par an dans les sections de Givors à Pont-Saint Esprit, chiffre dépassé seulement par les parties les plus chargées du Canal des Deux Mers entre Toulouse et Carcassonne en dehors de la Loire à Vélo.

La carte montre bien l'importance de la fréquentation itinérante sur les sections les plus anciennes et continues entre Givors et Avignon. La fréquentation est encore limitée dans la partie amont qui n'était alors pas encore continue. De même, la partie aval non encore finalisée au moment de l'enquête supporte un trafic beaucoup plus faible. La finalisation totale de l'itinéraire permettrait sans doute de développer fortement la pratique sur ces sections.

Carte 2 : Fréquentation itinérante sur l'ensemble de la ViaRhôna



Fréquentation des touristes en séjour

La fréquentation annuelle des touristes en séjour de la ViaRhôna est dans la moyenne d'autres itinéraires étudiés comme la Bourgogne, au-dessus d'EuroVelo 6, très au-dessus de l'Alsace mais à un niveau faible (moins de 5000 touristes en séjours par an).

La pratique touristique en boucle reste marginale sur toute la partie non littorale de l'itinéraire

La différence est spectaculaire avec la partie littorale qui bénéficie d'une très forte densité d'hébergements touristiques.

La carte et le graphe montrent les très importantes différences de fréquentation des touristes en séjour : des concentrations importantes le long du littoral, supérieures à celles que nous avons enregistrées en Bretagne ou en Vendée mais une fréquentation faible en secteur rural.

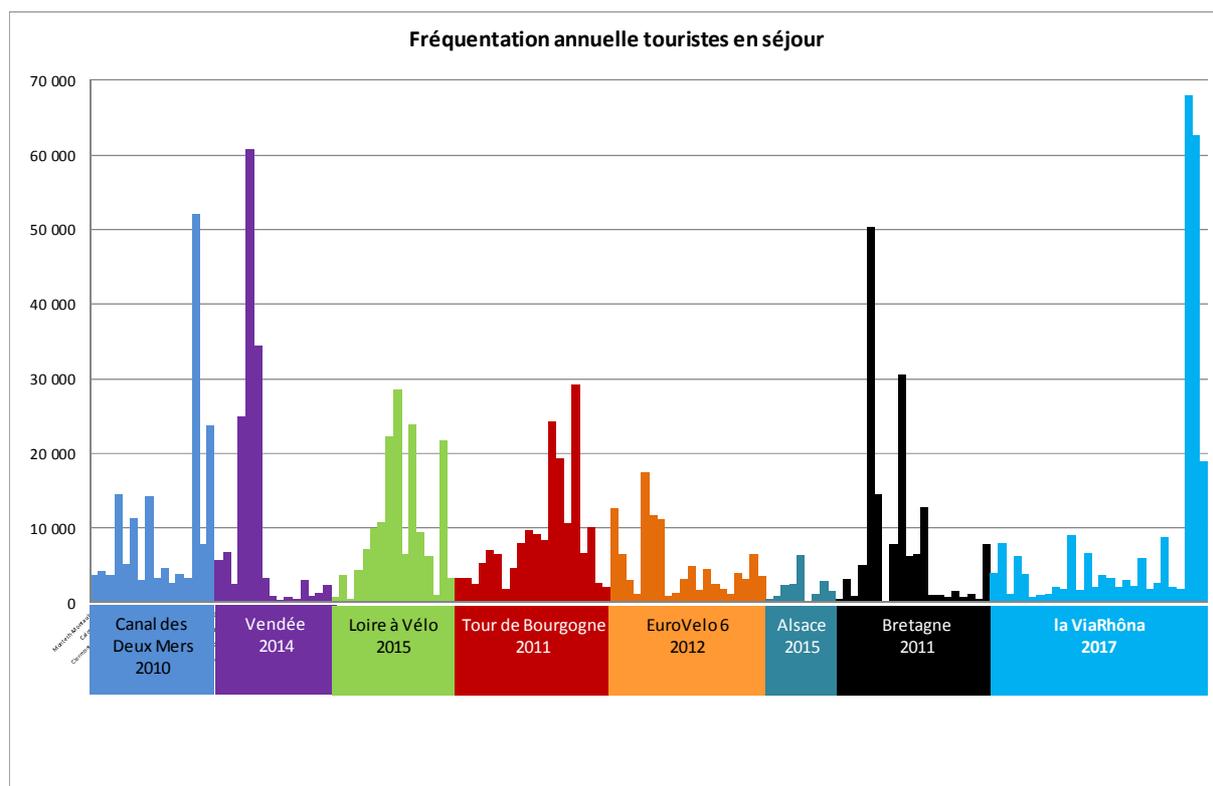


Tableau 3 : Variation de la fréquentation annuelle par site, par itinéraire pour les touristes en séjour

Carte 4: Fréquentation des touristes en séjour fixe sur l'ensemble de la ViaRhôna



Excursionnistes

La fréquentation excursionniste le long de la ViaRhôna est globalement plus élevée que celle observée en secteur urbain (traversée de Lyon) ou en milieu rural sur les autres itinéraires analysés.

La traversée d'Avignon montre un pic de fréquentation sur la voie verte des canaux en entrée nord-est de la ville mais surtout dans la traversée du pont Daladier (comptage automatique ponctuel extrapolé à plus de 400 000 passages par an). En revanche, les entrées nord et sud de Valence ne présentent pas les augmentations importantes que l'on pourrait attendre dans l'approche d'une agglomération. Le fait que la voie verte soit relativement coupée de la ville par l'autoroute nuit sans doute à sa pleine fréquentation.

Sur le secteur littoral Méditerranéen, la fréquentation excursionniste reste élevée avec des réalisations techniques de voies vertes de qualité.

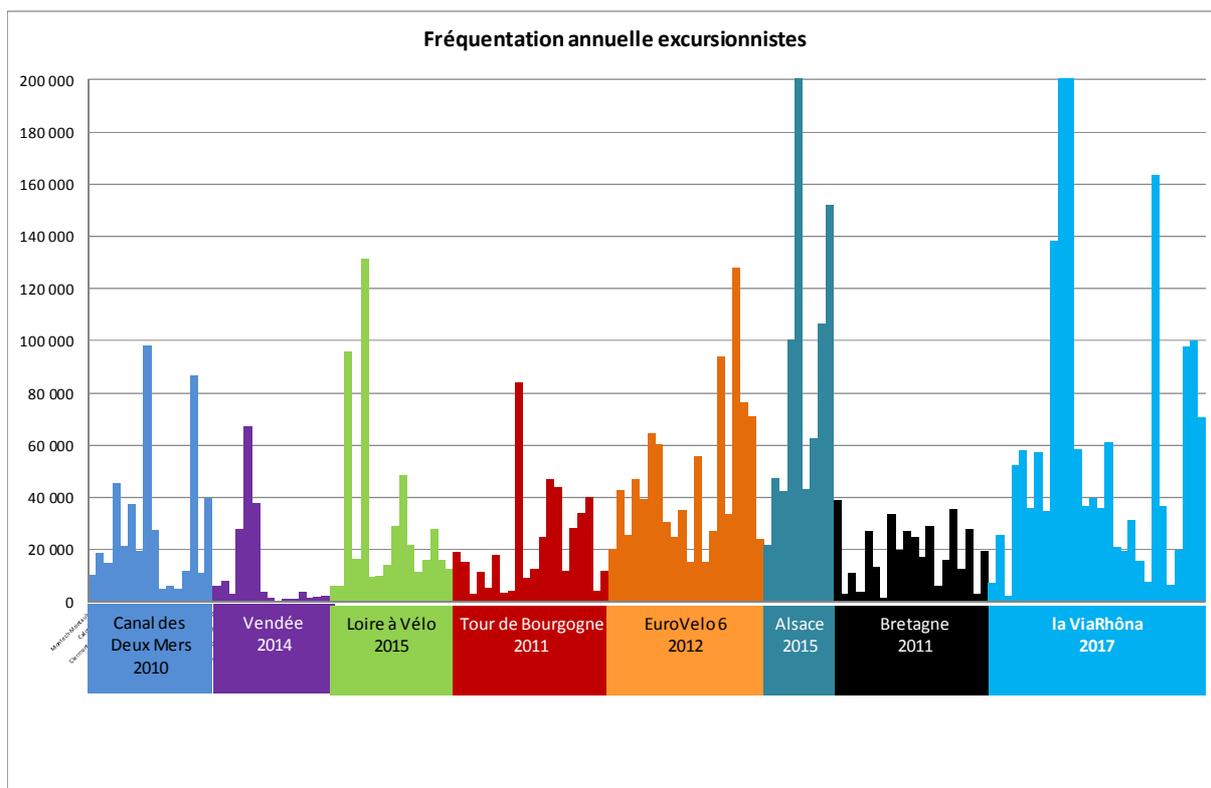
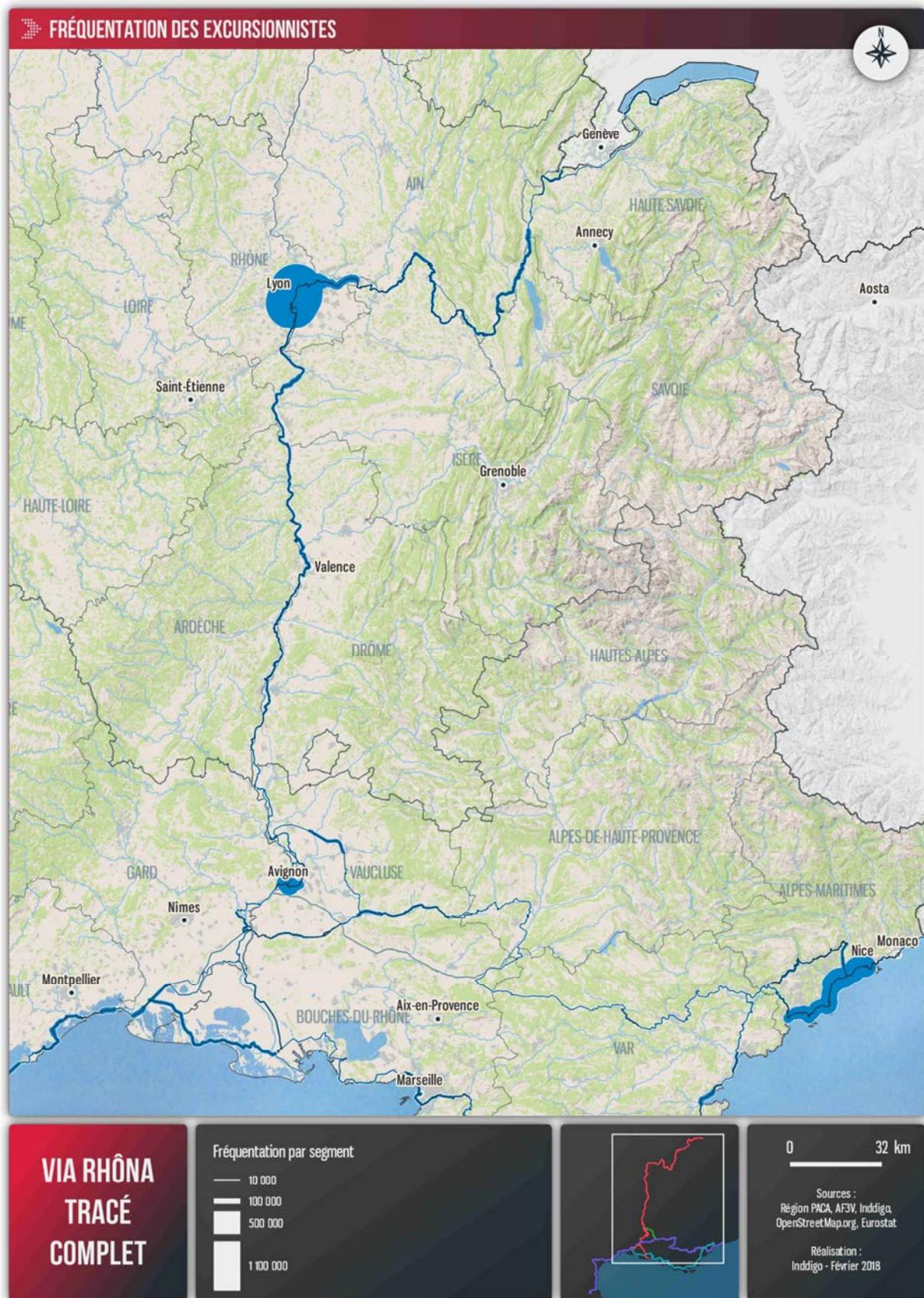


Tableau 4 : Fréquentation annuelle des excursionnistes sur différents grands itinéraires

Carte 5 : Fréquentation excursionnistes sur l'ensemble de la ViaRhôna



Variations de fréquentation au cours de l'année

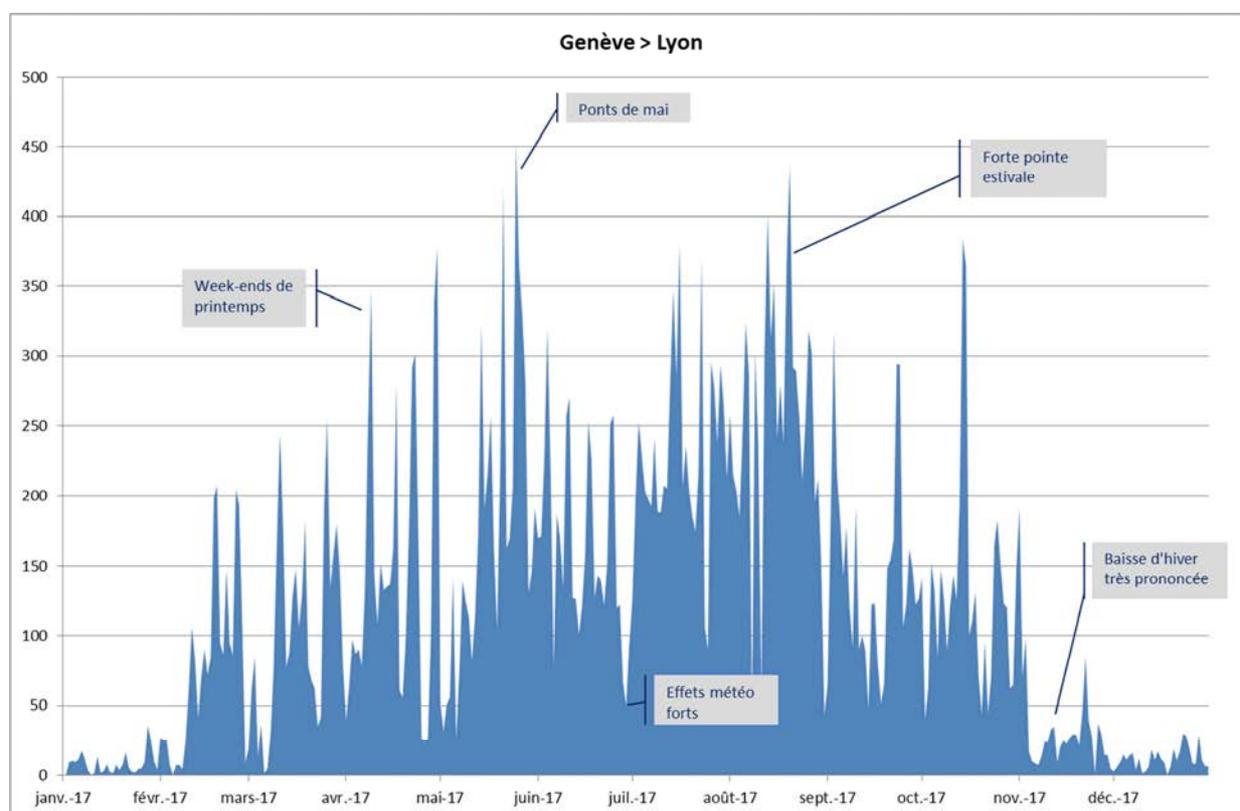
Le nombre important de compteurs disponibles fournit une vue fine sur l'évolution de la fréquentation dans l'année sur les différents sites d'enquête.

Cette approche nous a permis de construire une typologie fine des sites d'enquête et l'allure des courbes devrait nous permettre à terme de déterminer plus précisément l'évolution du taux de touristes sur les différentes sections de l'itinéraire.

Plusieurs typologies de courbes se dessinent très clairement :

- Les courbes de pratique excursionniste dont la plus représentative est celle de Lyon-Villeurbanne qui donne accès au parc de Miribel-Jonage
- Les courbes de pratique à dominante urbaine dont la plus représentative est celle des ponts de Lyon
- Les courbes de pratique du tourisme en séjour sur la section Arles > Sète
- Les courbes de la section Lyon > Avignon qui mélangent une pratique itinérante et une pratique excursionniste locale

Pratique rurale : exemple du Haut-Rhône

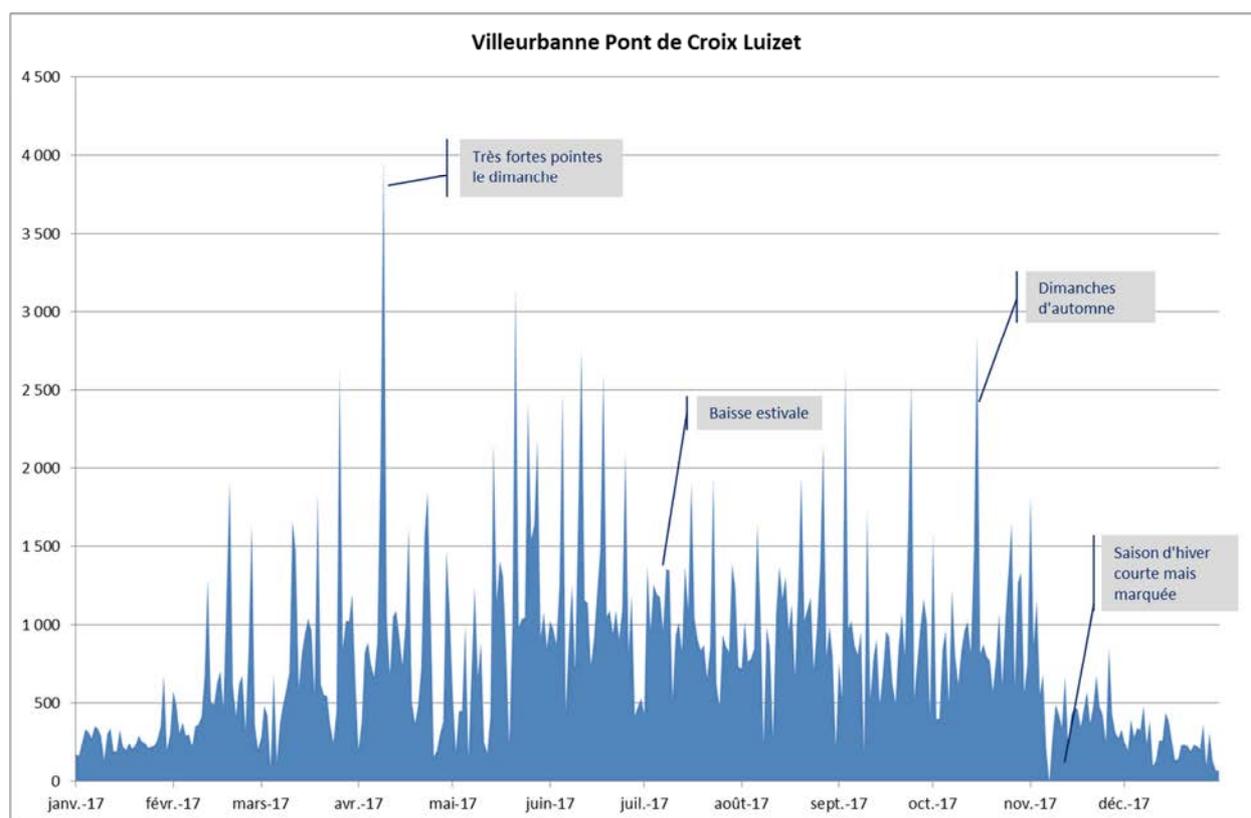


Évolution de la fréquentation journalière moyenne des compteurs du Haut-Rhône (Ruffieux, la Balme, Belley...), caractéristique de la pratique rurale avec une fréquentation touristique et itinérante significative mais limitée

Cette pratique rurale est marquée par :

- Des pointes de week-ends fortes par rapport à la semaine avec des maxima lors des ponts du mois de mai
- Une saison longue des vacances de février à la fin des vacances de Toussaint
- Une fréquentation hivernale très faible
- Une hausse estivale surtout marquée en semaine
- Des « accidents » météo bien lisibles

Pratique excursionniste : exemple de l'accès au Parc de Miribel-Jonage

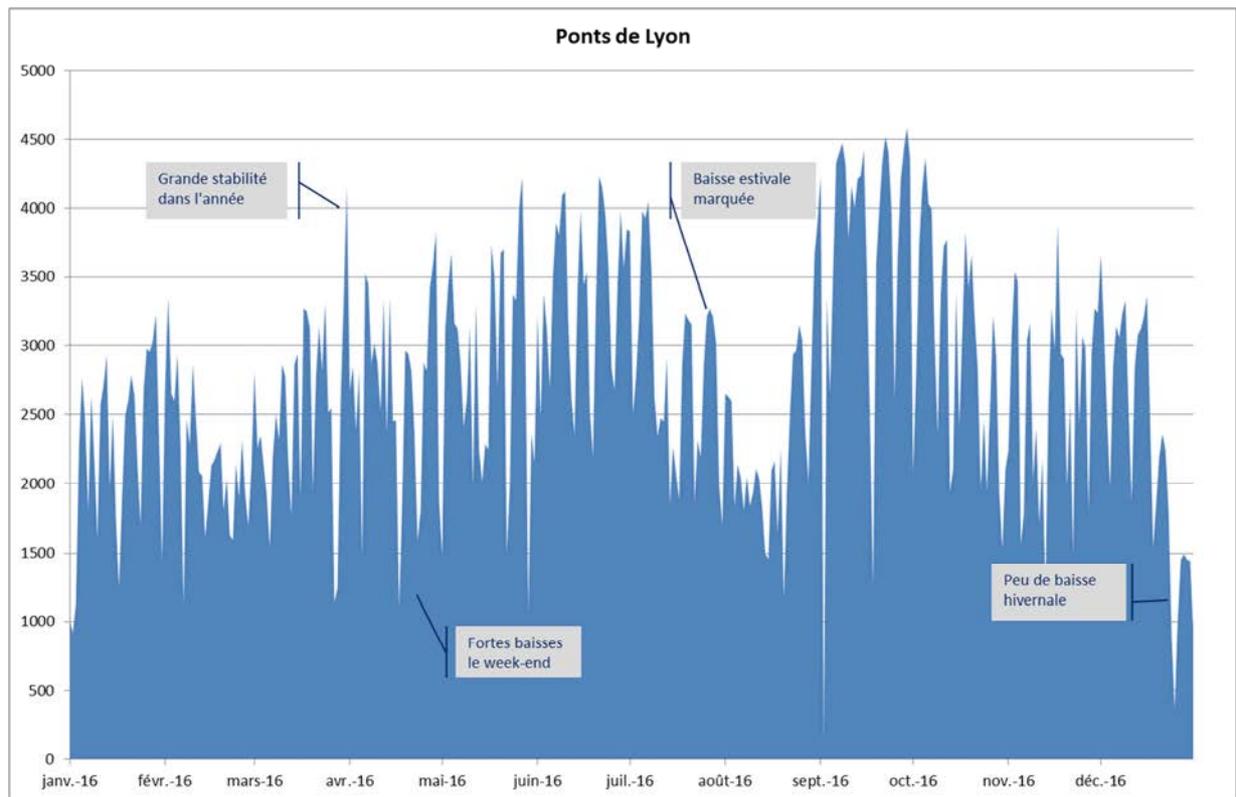


Évolution de la fréquentation journalière sur le site de la Croix Luizet donnant accès au parc de Miribel-Jonage, caractéristique de la pratique excursionniste péri-urbaine

La fréquentation excursionniste mesurée à Villeurbanne se caractérise par différents éléments clés :

- Une saison très longue avec des fréquentations élevées mesurées très tôt en saison (2000 passages en février) et tard en saison (1700 passages le 1^{er} novembre)
- Une baisse de fréquentation lors des week-ends de vacances d'été au moment où les urbains sont partis en vacances
- Une saison hivernale très courte de la fin des vacances de la Toussaint au début des vacances de février
- Des pointes dominicales extrêmement fortes représentant jusqu'à 5 fois la fréquentation de semaine.
- De très fortes pointes enregistrées au printemps dès les premiers beaux jours plutôt aux mois d'avril et de mai, notamment lors des ponts et à la rentrée de septembre.
- Une forte sensibilité aux conditions météo (baisse forte de fréquentation sur les week-ends de mauvais temps).

Pratique utilitaire : exemple des ponts de Lyon

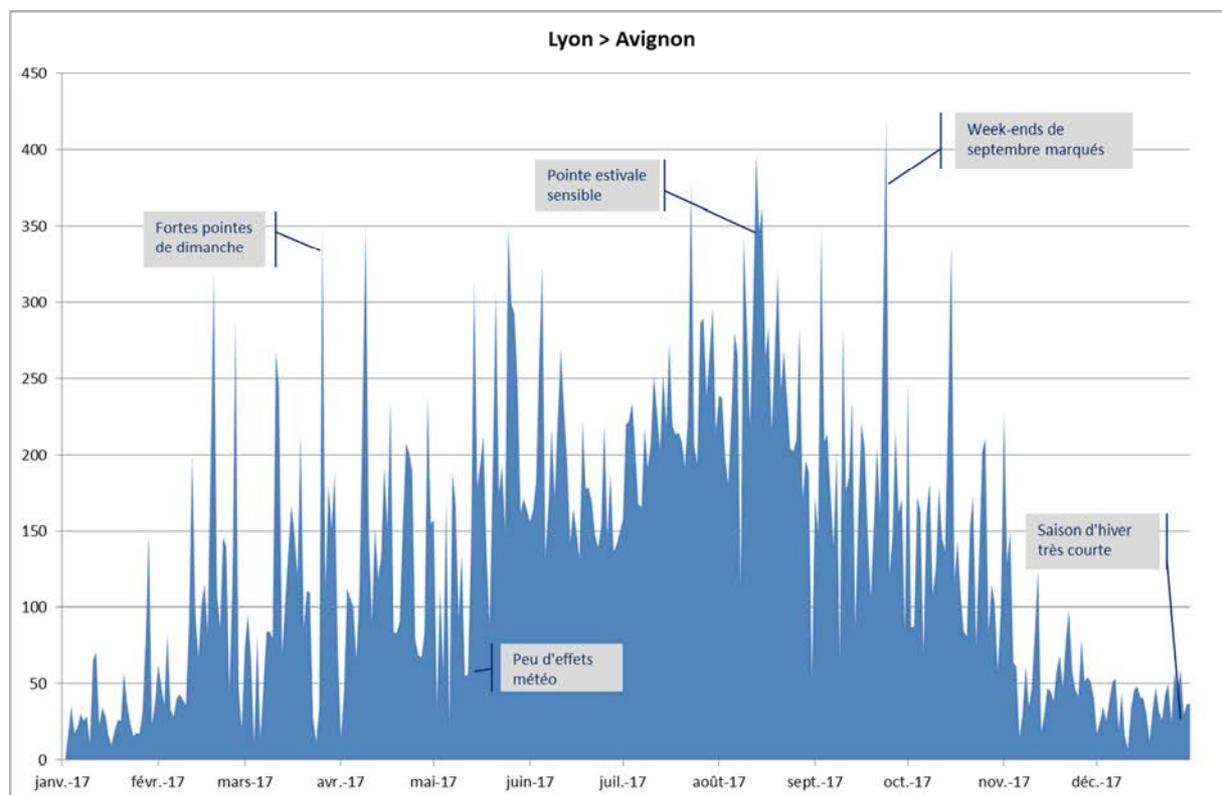


Évolution de la fréquentation journalière sur les ponts de Lyon (4 sites)

La courbe des compteurs des ponts de Lyon (hors itinéraire de la ViaRhôna) sont très caractéristiques de la pratique utilitaire avec :

- Une fréquentation très élevée en volume (moyenne de plus de 300 passages par jour)
- Des pointes en semaine et une diminution de pratique le week-end
- Une baisse estivale marquée pendant les vacances
- Une pratique maximale à la rentrée de septembre
- Une baisse hivernale très peu prononcée (fin décembre) et une grande stabilité de pratique tout le reste de l'année

Pratique itinérante et excursionniste : exemple de Lyon à Avignon

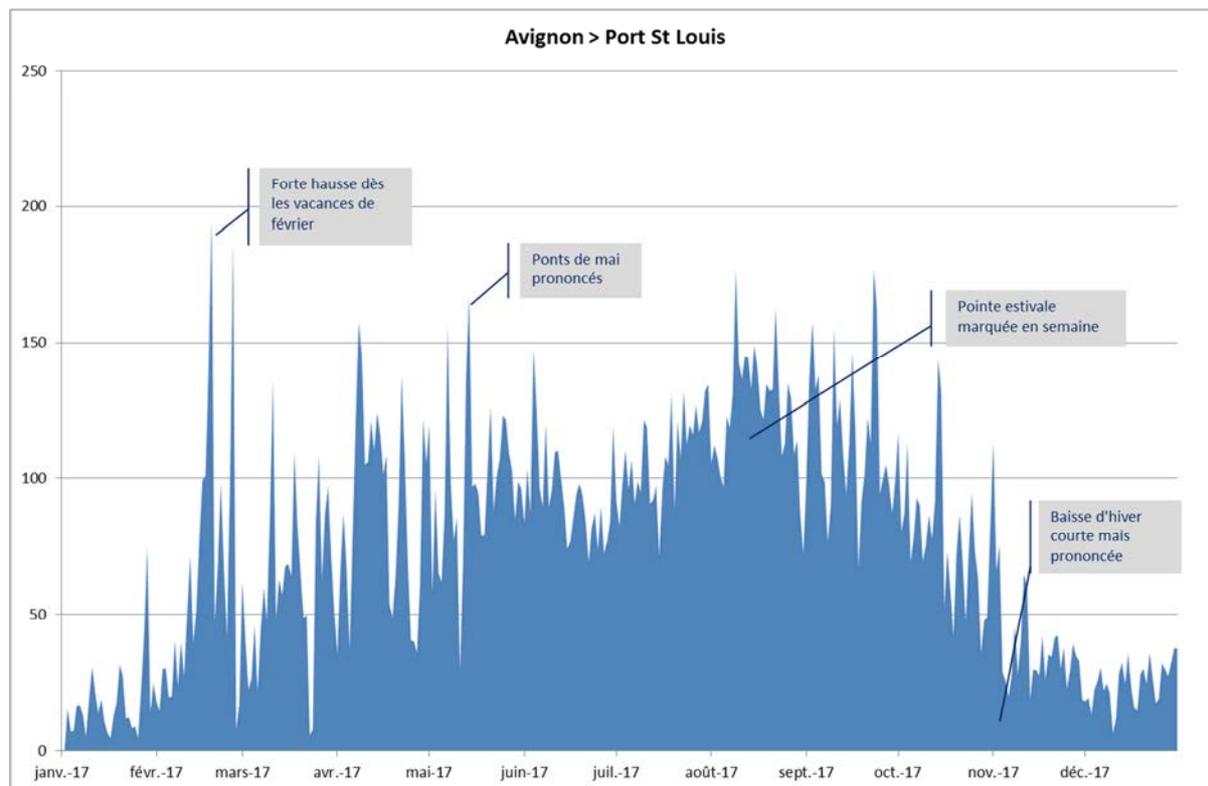


Évolution moyenne de la fréquentation journalière sur les compteurs de Condrieu (69) à Caderousse (84)

La courbe observée sur les compteurs de la partie centrale de la ViaRhôna ressemble assez bien à celle observée du Haut-Rhône avec quelques nuances :

- Des pointes de week-ends fortes par rapport à la semaine dès février et jusqu'à début novembre
- Une saison longue des vacances de février à la fin des vacances de Toussaint
- Une fréquentation hivernale très faible
- Une hausse estivale touristique bien prononcée dès le mois de mai et jusqu'à fin septembre, caractéristique d'une forte pratique itinérante sur tous les jours de la semaine
- Une forte pointe lors du 15 août où se conjugue une pratique touristique et une pratique d'excursionnistes de retour de congés.
- Des « accidents » météo moins lisibles (la pratique itinérante est moins sensible à la météo que la pratique excursionniste, une fois qu'ils sont partis et que le voyage est planifié, ils roulent quelle que soit la météo).

Pratique touristique en séjour : exemple des compteurs d'Avignon à Port St Louis du Rhône

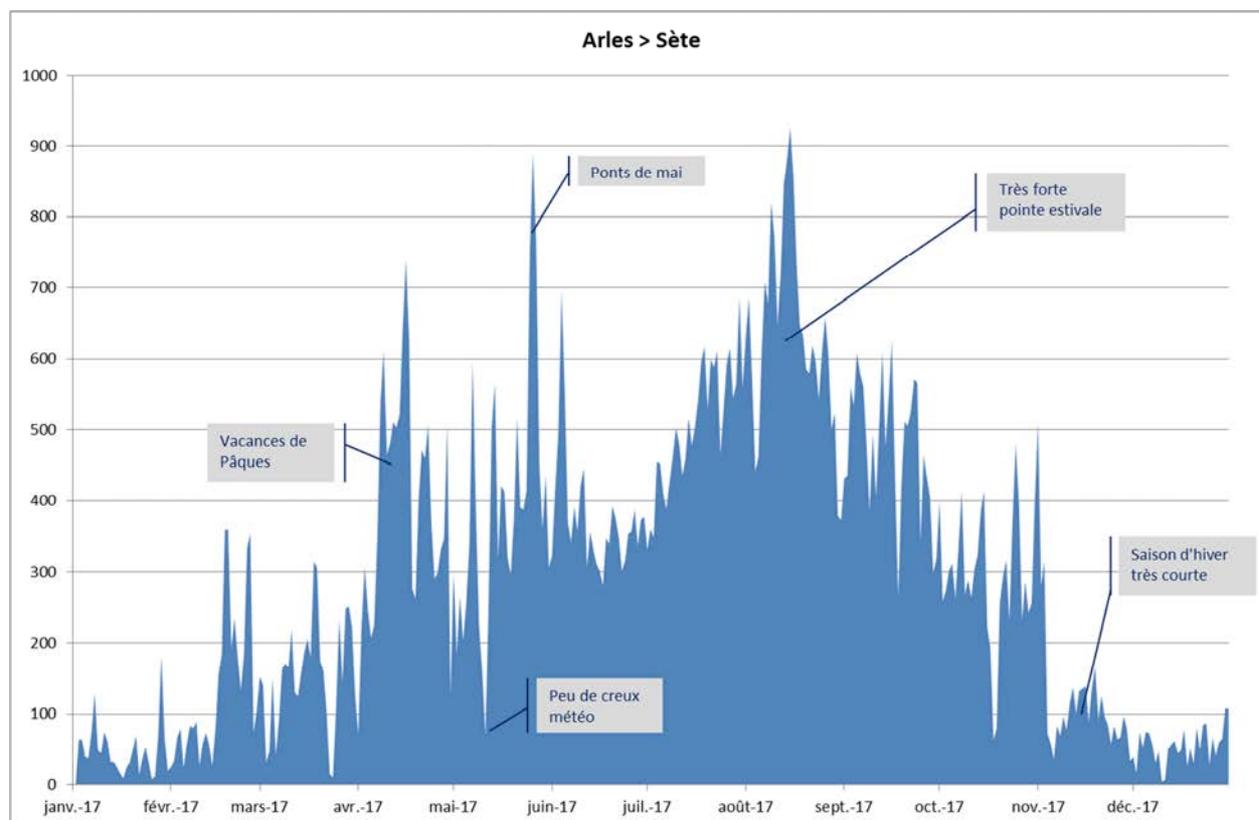


Évolution de la fréquentation journalière sur les sites d'Avignon, de l'Est du Gard et du sud-ouest des Bouches-du-Rhône, caractéristiques de la pratique à dominante touristique mais avec aussi une pratique résidente (moyenne sur 6 compteurs : Daladier, Aramon, Comps, Arles ; attention, valeurs reconstituées à partir de données partielles)

La courbe de fréquentation touristique littorale se caractérise par des éléments très différents :

- Un écart semaine / week-end nettement moins prononcé que sur les sites ruraux
- Une saison longue de février à début novembre avec un écart semaine / week-end qui diminue encore
- Une pointe de mai et de vacances d'été bien dessinée
- Une saison hivernale courte mais à très faible fréquentation
- Une fréquentation forte sur les ailes de saison due à une fréquentation locale marquée

Pratique touristique en séjour : exemple des compteurs d'Arles à Sète

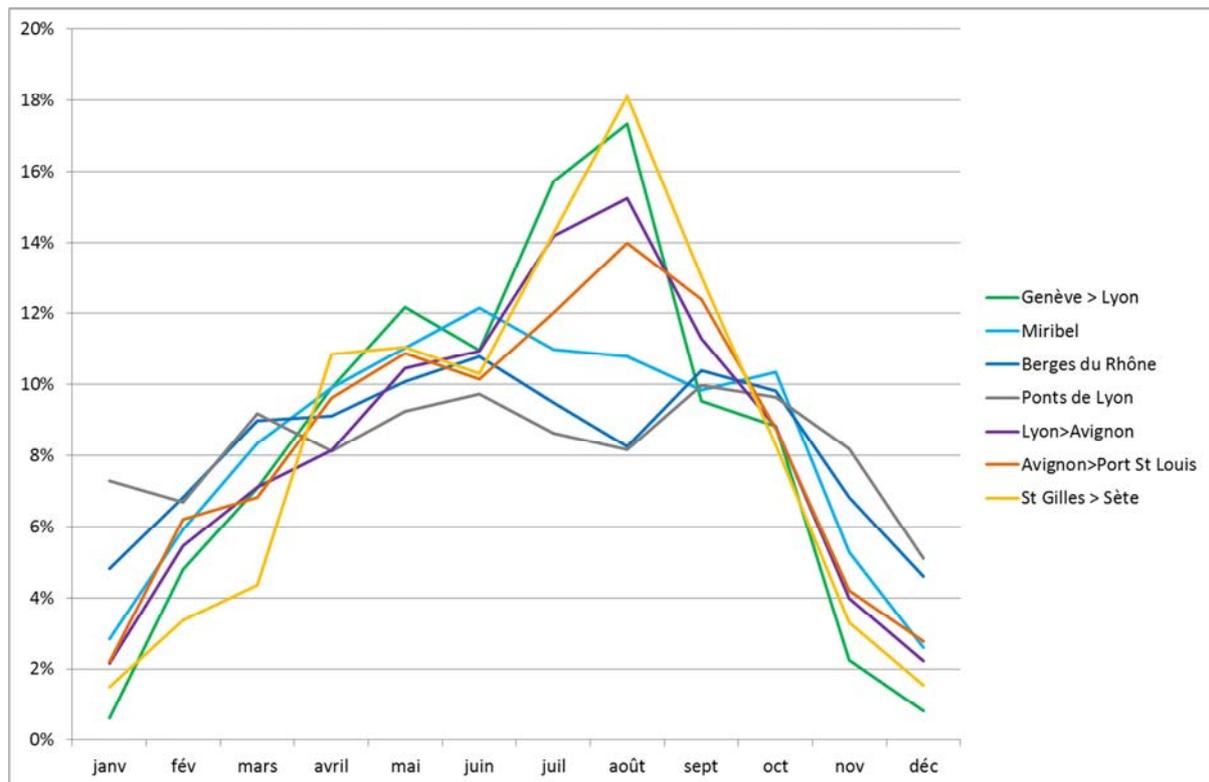


Évolution de la fréquentation journalière sur les sites du sud du Gard et du littoral de l'Hérault, caractéristiques de la pratique à dominante touristique. Moyenne sur les compteurs de Gallician, la Tour Carbonnière, Aigues-Morte, Grau du Roi, Mauguio, Frontignan (sur ces deux derniers comptages sur 3 mois extrapolés)

La courbe de fréquentation touristique se caractérise par des éléments très caractéristiques :

- Une pointe estivale très prononcée avec un maximum autour du 15 août
- Une faible différence semaine/week-end pendant tout l'été
- Des ponts du mois de mai et des vacances de Pâques bien marquées
- Une fréquentation très faible pendant la saison hivernale entre les vacances de Toussaint et le début des vacances de février (3 mois et demi)
- Relativement peu de creux météo très marqués

Evolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes du parcours



Évolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes de La ViaRhôna (échelle : pourcentage du mois dans la fréquentation annuelle)

Les courbes suivent des tendances globalement très similaires avec :

- Une pointe en août représentant 18% de l'ensemble de l'année.
- Une fréquentation moyenne hivernale basse mais hétérogènes en décembre, janvier et février représentant moins de 7% de la fréquentation moyenne annuelle. Le rapport est de 1 à 20 entre l'hiver et le mois d'août sur la partie amont de Lyon alors que ce rapport n'est que de 1 à 2 sur les Berges du Rhône
- Une fréquentation en hausse sur tout le printemps.

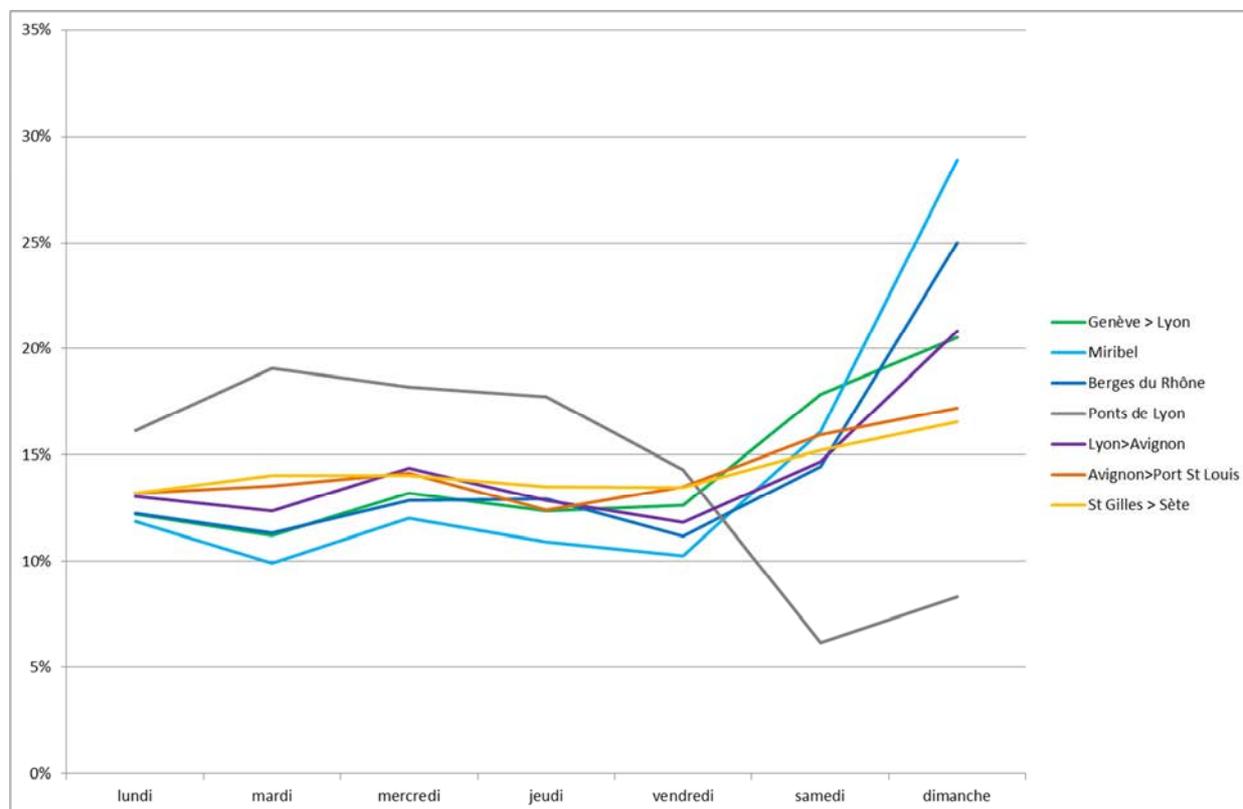
Il est néanmoins possible d'identifier des variations marquées entre les différentes sections :

- Une faible saisonnalité sur les compteurs urbains des ponts de Lyon et une saisonnalité limitée sur les berges du Rhône avec une baisse estivale
- A l'inverse, une saisonnalité très marquée sur l'amont de Lyon et sur le secteur littoral de Beaucaire à Sète avec des pointes du mois d'août très fortes
- Une situation intermédiaire sur la partie centrale de la ViaRhôna entre Lyon et Avignon

Variations de fréquentation hebdomadaire

L'évolution de la fréquentation hebdomadaire est également un élément caractéristique de la typologie de la pratique.

Sur l'ensemble des 32 compteurs pris en compte, la pratique dominicale peut aller de -60% à +150%.



Évolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes de la ViaRhôna (échelle : pourcentage du jour dans la fréquentation hebdomadaire)

La part de la fréquentation dominicale varie très fortement :

- Elle est extrêmement forte (29%) sur le compteur du site de la Croix Luizet à Villeurbanne donnant accès au parc de Miribel Jonage et ne desservant pas de pôle d'emploi, site très caractéristique donc de la pratique locale d'excursion.
- Elle est en revanche très faible (8%) sur les ponts de Lyon caractéristiques de la pratique utilitaire
- L'écart semaine / week-end est en revanche faible (le dimanche représente 16%) sur les secteurs sud de l'itinéraire (Avignon > la Mer et Beaucaire > Sète) où la pratique touristique est dominante.
- Les sites du Haut-Rhône et la section Lyon > Avignon ont une situation intermédiaire (le dimanche représente 20% de la semaine) caractéristique à la fois d'une pratique d'excursion locale importante mais aussi d'une pratique touristique venant limiter les écarts semaine/Week-ends.

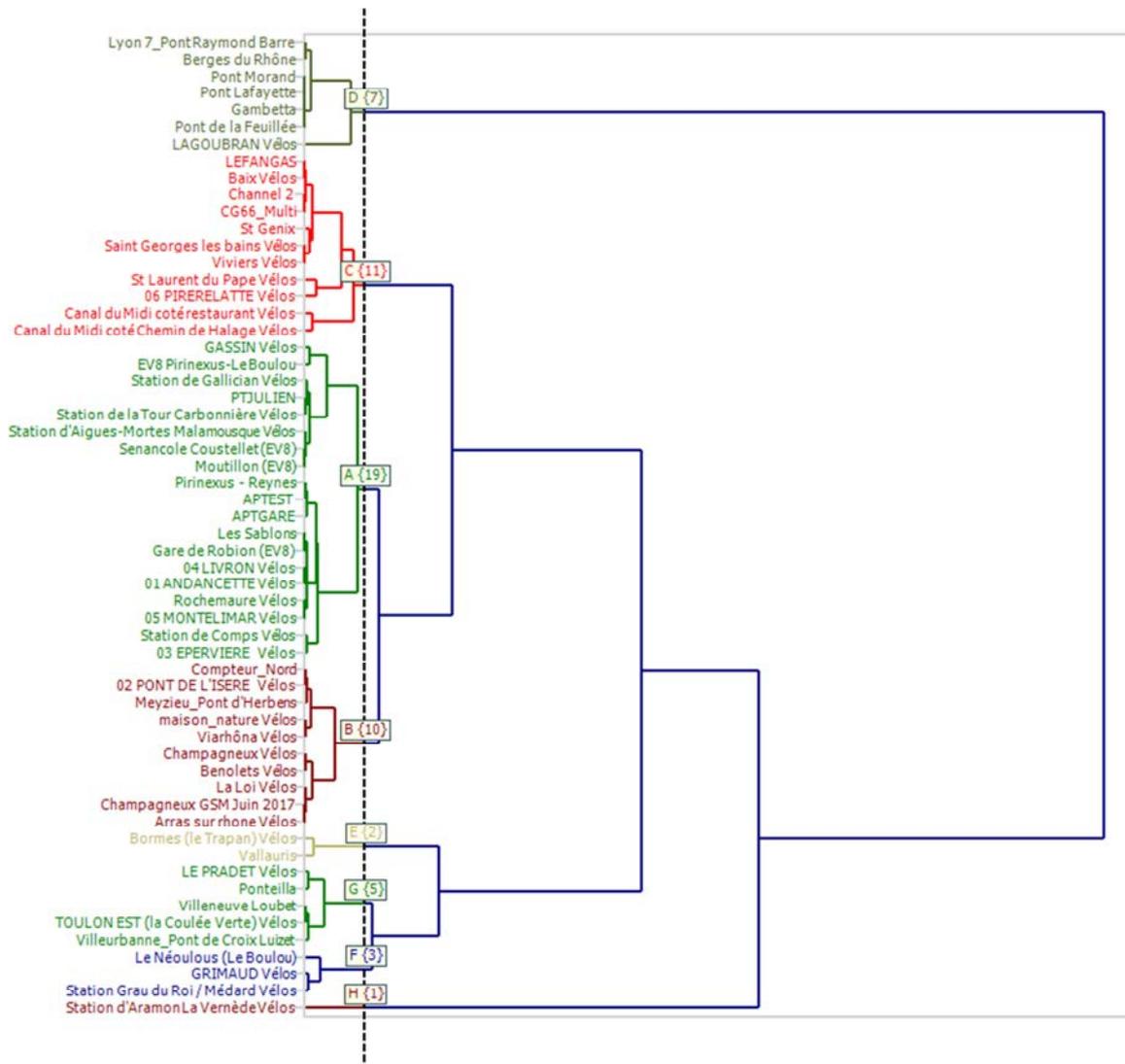
La part du dimanche dans la fréquentation de la semaine est un très bon indicateur de la typologie de pratique.

Classification statistique des compteurs automatiques

A partir de ces premières observations de la variété des compteurs automatiques, nous avons réalisé une étude statistique de classification des compteurs à partir de quelques critères clés permettant de catégoriser la typologie de pratique des compteurs :

- La part de juillet-août dans la fréquentation annuelle est caractéristique de la pratique touristique, notamment de la pratique touristique en séjour
- La part des ponts du 14 juillet et du 15 août sont caractéristiques d'une fréquentation à la fois touristique et locale
- La part des jours ouvrés par rapport au week-end hors vacances est une caractéristique majeure de la fréquentation utilitaire ou à l'inverse de la fréquentation excursionniste
- La part des jours ouvrés par rapport au week-end pendant les vacances est une caractéristique forte de la pratique touristique quand l'écart est faible, de la pratique excursionniste quand le week-end est fort par rapport au week-end et de la pratique utilitaire dans le cas inverse.
- La part importante de la fréquentation entre 17h et 9h du matin en semaine hors vacances est caractéristique de la pratique utilitaire.
- La part élevée de la pratique entre 9h et 11h est caractéristique de la pratique itinérante et loisirs

Le dendrogramme suivant permet de classer les compteurs en 8 grandes catégories :



Dendrogramme de classification des compteurs automatiques de la ViaRhôna et des itinéraires de la Méditerranée à Vélo

Schématiquement, on observe des distinctions importantes, d'autres plus mineures :

- Le groupe D est caractéristique de la fréquentation urbaine dans laquelle on retrouve tous les compteurs des ponts de Lyon et le compteur le plus urbain de Toulon. Il s'agit d'une catégorie très spécifique avec une part élevée de la fréquentation 17h/9h, une part élevée de la semaine sur le week-end, une plus faible part de juillet-août
- Le groupe G est caractéristique de la pratique péri-urbaine d'excursion dans laquelle on trouve Villeurbanne, Toulon Est, Villeneuve-Loubet
- Les groupes H et F sont caractéristiques d'une pratique littorale avec une forte fréquentation touristique en séjour où l'on retrouve à la fois Port Grimaud, le Grau du Roi ou le Boulou
- Les groupes A, B et C, les plus importants en nombre sont les compteurs caractéristiques de la ViaRhôna rurale du Haut Rhône et du secteur central.

Ce travail de classification nous a permis de faire les corrections de données sur les compteurs défaillants par interpolations avec les compteurs statistiquement les plus proches.

A (19)	- Sem/WE hors vac et JF
B (10)	+ juillet-août/année - 9h-11h le WE/ journée WE, sem/WE entre 14/7 et 15/8, 17h -20h et 6h-9h/ journée semaine hors, Sem/WE hors vac et JF
C (11)	+ 14 juillet 15 août/été, juillet-août/année - 17h -20h et 6h-9h/ journée semaine hors
D (7)	+ 17h -20h et 6h-9h/ journée semaine hors, Sem/WE hors vac et JF, sem/WE entre 14/7 et 15/8 - 9h-11h le WE/ journée WE, juillet-août/année, 14 juillet 15 août/été
E (2)	+ 9h-11h le WE/ journée WE - 17h -20h et 6h-9h/ journée semaine hors, 14 juillet 15 août/été
F (3)	+ juillet-août/année - 14 juillet 15 août/été
G (5)	- juillet-août/année, 14 juillet 15 août/été
H (1)	+ 14 juillet 15 août/été, sem/WE entre 14/7 et 15/8

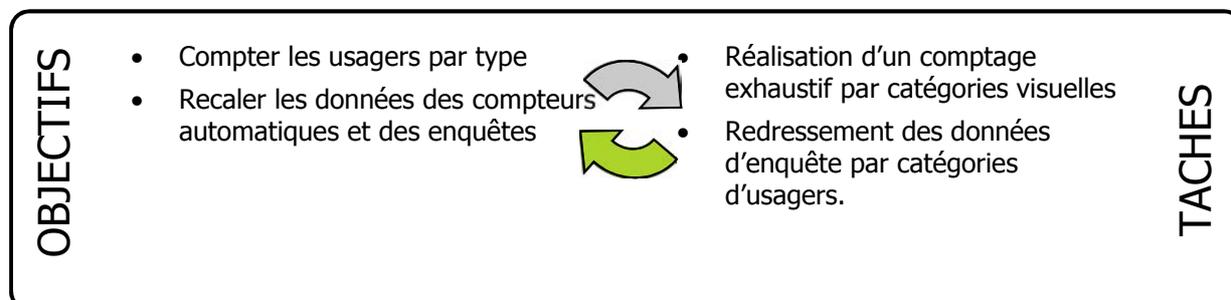
Caractéristiques principales des groupes de compteurs. Pour les variables en vert (resp. rouge), les valeurs moyennes de la classe sont significativement supérieures (resp. inférieures) à celles du reste de l'échantillon.

Classe	9h-11h le WE/ journée =tourisme	17h -20h et 6h-9h/ journée semaine hors = utilitaire	Sem/WE hors vac et JF =utilitaire/ excursion	juillet- août/année = tourisme	14 juillet 15 août/été = tourisme + excursion	sem/WE entre 14/7 et 15/8 = utilitaire
A (19)	2.40	0.81	0.67	1.52	1.34	0.94
B (10)	1.98	0.62	0.53	1.80	1.07	0.75
C (11)	2.45	0.68	0.76	1.89	1.98	0.92
D (7)	1.30	1.76	1.49	0.98	0.22	1.37
E (2)	4.02	0.62	0.77	1.32	0.51	0.83
F (3)	2.30	0.84	0.89	2.42	0.23	1.01
G (5)	2.49	1.23	0.82	1.37	0.33	0.91
H (1)	2.72	0.64	0.78	1.40	5.28	1.19
Total (58)	2.27	0.89	0.79	1.60	1.17	0.96

Détail des valeurs de chacune des classes sur les différentes variables

Partie 2 : Résultats des comptages manuels

Déroulement de la phase



Méthode de travail

Le dispositif d'enquêtes et de comptages s'inspire également de la méthode élaborée dans le cadre de l'EuroVelo 6 et qui a fait l'objet d'une validation européenne.

Il se décompose, outre les comptages automatiques en 3 dispositifs :

- Des comptages manuels
- Des interviews brèves
- Des enquêtes approfondies auto-administrées

L'ensemble de ce dispositif se déroule en même temps sur chacun des sites.

Comptages manuels

Les comptages manuels sont nécessaires :

- pour valider les résultats des comptages automatiques et pour compter les usagers qui ne seraient pas enregistrés automatiquement afin de **caler les mesures du compteur**.
- pour **différencier les usagers par catégories** de façon à redresser les données d'interviews et d'enquête. Les comportements, les distances parcourues, les dépenses des cyclistes sportifs, des cyclistes itinérants ou loisirs sont extrêmement différents et impactent très fortement les résultats. Les biais de taux de réponse à l'enquête doivent de ce fait être impérativement corrigés à partir des observations réelles.

Les comptages manuels consistent à observer les personnes passant sur le site d'enquête. Le personnel sur place doit distinguer plusieurs groupes de cyclistes :

- Le **cycliste itinérant** est un touriste se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de sa progression. Cette catégorie n'inclut pas des cyclistes effectuant des parcours à la journée en se déplaçant d'hébergement en hébergement par un autre mode (le plus souvent la voiture). Ces derniers sont classés parmi les cyclistes loisirs ou sportifs selon les cas.
- Le **cycliste sportif** est un cycliste utilisant un équipement particulier (vélo de course, chaussures à cales, habillement spécifique), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées (+ de 50 km) par sortie.
- Le **cycliste utilitaire** est un cycliste utilisant le vélo pour se déplacer pour un motif autre que promenade : achat, travail, démarches, école... Etant donné le poids relativement faible de cette

catégorie, la difficulté à le différencier visuellement d'un cycliste loisirs, et le recoupement possible avec la catégorie loisirs, cette catégorie a pu être regroupée avec la catégorie suivante.

- Le **cycliste loisirs** dans la suite de l'étude, et sauf mention contraire, regroupe les autres catégories : loisirs, utilitaires (utilisation du vélo pour un motif autre que promenade, par exemple achats, démarches, travail...), enfants... se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances faibles (<50 km).
- Les non-cyclistes : piétons, joggers, rollers, handicapés, cavaliers, véhicules de services.

Usagers		Groupe	Critères
Usagers sur roues	Cyclistes	Cyclistes sportifs	Vélo compétition, vêtements cyclistes ou tenue sportive, y compris les vélos tout terrain
		Cyclistes utilitaires	Portant des vêtements de travail, un sac à bandoulière ou un porte document ou utilisant un panier de vélo.
		Cyclistes itinérants	Vélo de tourisme, sacoches ou autre type de sac attaché à l'arrière, porte carte sur le guidon, parfois remorque
		Cyclistes loisirs	Tous les autres cyclistes. Les tandems, remorques, 3è roues sont également identifiés spécifiquement
		Enfant à vélo	Cyclistes enfants sur vélo inférieur à 26 pouces
		Autres vélos	Tandem, vélos couchés, trike, tricycle
	Non cyclistes	Enfants autres	Enfant sur siège ou dans une remorque, poussette
		Handicapés	Personnes handicapées physique en fauteuil ou vélo
		Rollers	Portant des rollers
		Autres	Skate, Ski-roues, trottinettes
Autres usagers de l'itinéraire	Piétons	Personnes à pied	
	Joggers		
	Cavaliers	Personnes à cheval	
Usagers de l'itinéraire comptés mais non pris en compte dans l'analyse	Deux roues motorisés	Deux roues motorisés : cyclomoteurs, motos	
	Autres véhicules motorisés	Voitures, véhicules utilitaires, engins entretien	

Les résultats de l'enquête ont été consignés avec des formulaires spécifiques, avec mention de l'heure de passage et de la direction empruntée. Le personnel effectuant les comptages manuels classe les usagers de façon visuelle.

Sur les sites à faible fréquentation (<500 personnes par jour), 1 seule personne était nécessaire pour réaliser le comptage et suivre la réalisation des questionnaires. Sur les sites à plus forte fréquentation, une personne était spécifiquement affectée à cette tâche.

Dans la suite de l'étude, nous différencierons :

- **Les touristes** : cyclistes ou piétons passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal.
- **Les excursionnistes** : cyclistes ou piétons randonnant à la journée ou moins, hébergés la nuit d'avant et d'après la randonnée dans leur domicile principal.

Les enquêtes et comptages ont été menés sur 28 sites différents, 17 équipés de compteurs automatiques permanents (dont 1 dont nous n'avons pu récupérer les données), 4 ayant fait l'objet de comptages ponctuels durant l'année et 7 sans compteur.

15 points de comptages permanents n'ont pas fait l'objet d'enquête et 2 points de comptages ponctuels ont été également réalisés sans enquête, Vulbens en Haute-Savoie et le Pont Daladier à Avignon.

Au total 45 sections ont fait l'objet ou d'une enquête et/ou d'un comptage sur les 106 segments de la ViaRhôna.

L'accueil des cyclistes est bon à très bon avec un bémol pour les sportifs, notamment les sportifs excursionnistes locaux qui sont nettement moins nombreux à s'arrêter surtout quand ils sont en groupe. Le principal biais d'enquête vient d'ailleurs de cette catégorie.

Période et localisation des comptages

Les enquêtes et les comptages ont été réalisés sur un peu plus de 8 mois, du 9 avril au 18 novembre 2017, de façon à couvrir un grand nombre de périodes différentes sur 54 jours d'enquête.

	SITE-clair	DATE	Nb de cyclistes	Nb d'adultes	Acceptation question.	Nb de répondants	Nb pers groupe	Nb d'interviews	Taux d'enquête brut	Taux d'interview	Taux de représentat'
1	Saint Gingolph	25/05/2017	66	64	15	14	43	18	21%	27%	67%
		12/08/2017	42	39	11	10	20	15	24%	36%	51%
2	Yvoire	03/08/2017	147	138	42	27	77	38	18%	26%	56%
		24/09/2017	84	79	14	14	43	43	17%	51%	54%
3	Usinens	09/08/2017	34	32	20	11	22	5	32%	15%	69%
4	Ruffieux	21/09/2017	154	154	45	43	60	22	28%	14%	39%
5	Belley	02/05/2017	7	7	7	7	7	0	100%	0%	100%
		08/10/2017	19	19	13	12	18	0	63%	0%	95%
6	Champagneux	30/04/2017	211	175	70	70	136	15	33%	7%	78%
		09/07/2017	68	68	47	47	88	3	69%	4%	100%
		28/10/2017	22	22	17	17	19	2	77%	9%	86%
7	Saint Sorlin en Bugey	08/05/2017	56	55	23	23	32	10	41%	18%	57%
8	La Balme les Grottes	16/07/2017	42	41	22	22	45	2	52%	5%	100%
9	Meyzieu	04/06/2017	163	148	53	53	105	14	33%	9%	71%
		21/10/2017	44	42	29	28	41	2	64%	5%	98%
10	Villeurbanne	23/04/2017	818	784	162	157	253	60	19%	7%	32%
		08/07/2017	416	392	82	83	134	31	20%	7%	34%
		05/10/2017	114	112	56	56	79	12	49%	11%	71%
11	Lyon	20/06/2017	237	234	64	61	94	28	26%	12%	40%
		21/07/2017	502	494	142	142	190	44	28%	9%	38%
12	Tupin et Semons	14/05/2017	187	171	67	69	188	10	37%	5%	100%
13	Salaise sur Sanne	25/05/2017	449	405	73	71	175	22	16%	5%	43%
14	Andancette	05/08/2017	185	179	54	50	100	14	27%	8%	56%
15	Châteauneuf sur Isère	22/04/2017	297	277	81	76	167	12	26%	4%	60%
		11/08/2017	212	204	56	55	118	13	26%	6%	58%
		20/09/2017	136	135	71	71	89	26	52%	19%	66%
16	Baix	20/05/2017	83	72	40	40	63	1	48%	1%	88%
		30/06/2017	81	78	20	20	40	12	25%	15%	51%
		19/07/2017	78	76	33	29	64	8	37%	10%	84%
		23/07/2017	216	197	51	47	123	19	22%	9%	62%
		02/11/2017	41	41	14	14	26	4	34%	10%	63%
17	Rochemaure	06/06/2017	125	95	34	34	95	7	27%	6%	100%
		05/08/2017	76	73	15	15	28	4	20%	5%	38%
		16/08/2017	179	154	47	47	94	25	26%	14%	61%
18	Viviers	29/06/2017	86	77	24	21	40	20	24%	23%	52%
		07/07/2017	91	90	34	34	59	1	37%	1%	66%
		17/07/2017	93	90	32	32	69	0	34%	0%	77%
		16/09/2017	134	127	38	38	46	50	28%	37%	36%
19	Lamotte du Rhône	29/07/2017	65	64	32	32	85	0	49%	0%	100%
21	Avignon	04/11/2017	166	151	44	44	52	34	27%	20%	34%
22	Comps	15/04/2017	246	219	50	50	89	0	20%	0%	41%
		07/09/2017	105	96	65	65	74	5	62%	5%	77%
23	Fourques	21/05/2017	27	20	5	5	12	3	19%	11%	60%
		18/07/2017	25	25	11	11	17	0	44%	0%	68%
24	Arles	29/07/2017	43	41	20	20	29	1	47%	2%	71%
34	Vic la Gardiole	09/07/2017	388	358	69	67	117	19	17%	5%	33%
35	Mauguio	12/04/2017	601	542	97	95	171	38	16%	6%	32%
		20/07/2017	539	511	109	109	158	22	20%	4%	31%
		18/11/2017	293	278	84	80	115	16	27%	5%	41%
36	Le Grau du Roi	09/04/2017	733	642	115	113	229	37	15%	5%	36%
		22/07/2017	588	552	143	142	229	33	24%	6%	41%
45	Arras-sur-Rhône	27/06/2017	104	101	32	30	60	19	29%	18%	59%
		13/07/2017	126	120	47	46	88	6	37%	5%	73%
		19/08/2017	149	137	41	41	89	10	28%	7%	65%
		23/09/2017	184	182	24	24	41	17	13%	9%	23%
46	Beauchastel	24/06/2017	74	71	20	20	43	12	27%	16%	61%
		30/08/2017	93	93	24	24	56	6	26%	6%	60%
		13/09/2017	143	141	30	30	52	1	21%	1%	37%
	ViaRhôna		10687	9984	2780	2708	4899	891	25%	8%	49%

Résultats des comptages manuels

Sur 16 914 usagers observés sur les 30 sites et les 54 journées de comptages et d'enquêtes, les usagers se répartissent de la façon suivante :

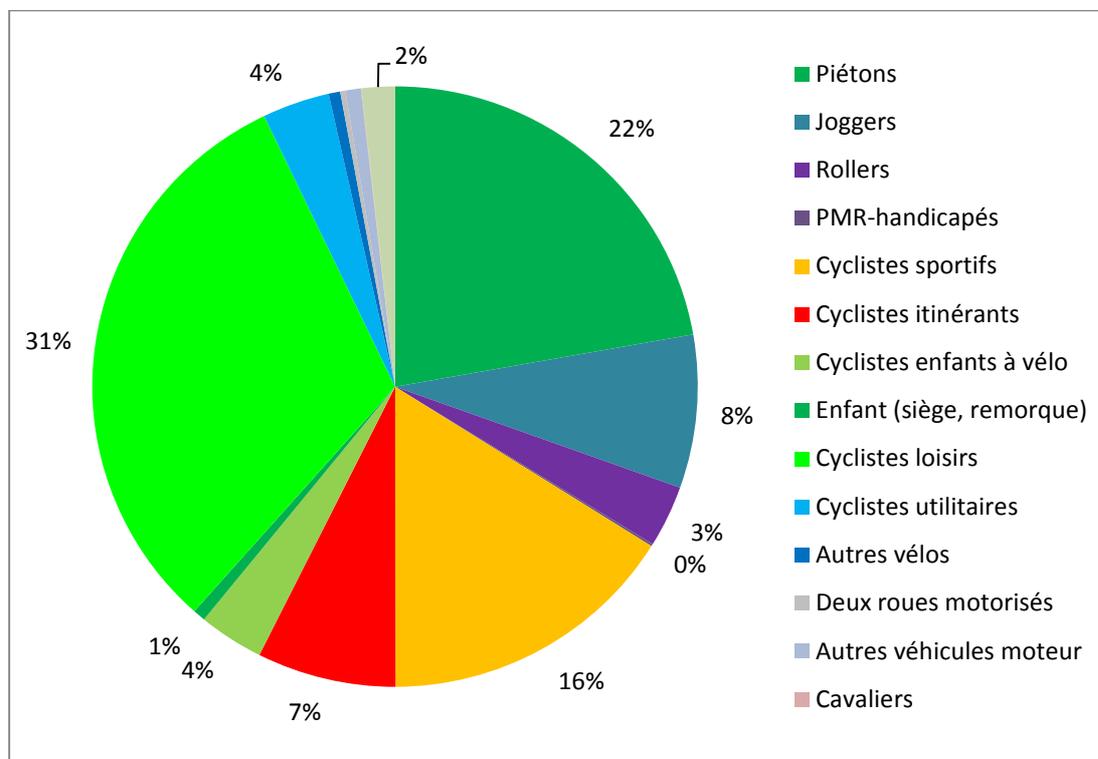


Tableau 5 : Répartition des usagers non motorisés sur les sites de comptage et d'enquête (16 914 observations)

Les cyclistes représentent 63% des usagers de la ViaRhôna observés sur les sites d'enquête. Les cyclistes itinérants représentent 7% du total, les sportifs 16%.

Catégorie	Nombre	%	
Piétons	3759	22%	
Joggers	1394	8%	30%
Rollers	562	3%	3%
PMR-handicapés	21	0%	0%
Cyclistes sportifs	2716	16%	63%
Cyclistes itinérants	1255	7%	
Cyclistes enfants à vélo	588	3%	
Enfant (siège, remorque)	115	1%	
Cyclistes loisirs	5300	31%	
Cyclistes utilitaires	607	4%	
Autres vélos	106	1%	
Deux roues motorisés	46	0%	
Autres véhicules moteur	139	1%	
Cavaliers	7	0%	
Animaux	299	2%	3%
	16914	100%	

Fréquentation par période

La fréquentation varie de manière sensible durant l'année sur l'ensemble des sites :

- Les sportifs représentent une part importante de la fréquentation toute l'année (25%) avec une petite baisse en juillet-août
- La pratique itinérante est significative dès le mois de mai et jusqu'au mois de septembre avec une part de 28% en août mais une valeur plus faible en juillet. Sur l'ensemble de la période elle représente plus de 12%
- La pratique de loisirs reste toujours majoritaire avec 58% de la pratique et des valeurs particulièrement élevées en avril, en novembre, mais aussi en juillet.

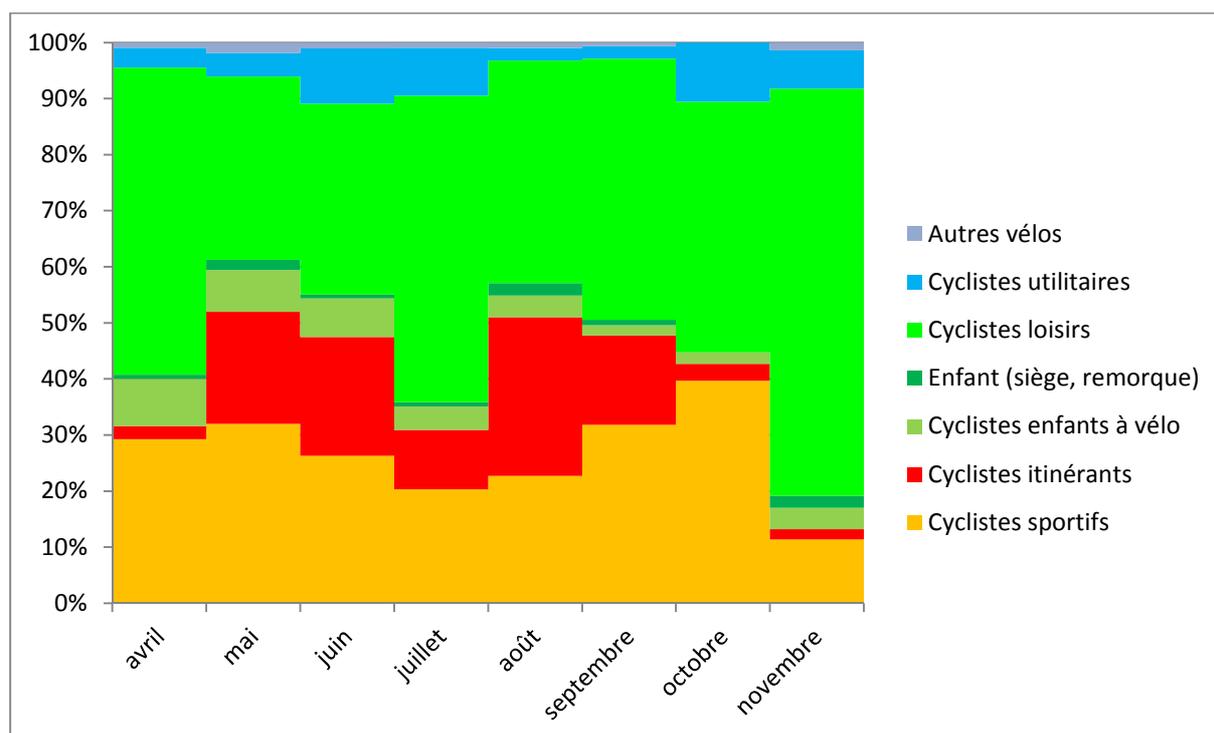


Tableau 6 : Répartition des cyclistes par type sur les sites de comptage et d'enquête en 2017

	avril	mai	juin	juillet	août	sept	oct	nov	total
Cyclistes sportifs	29%	32%	26%	20%	23%	32%	40%	11%	25%
Cyclistes itinérants	2%	20%	21%	11%	28%	16%	3%	2%	12%
Cyclistes enfants à vélo	8%	7%	7%	4%	4%	2%	2%	4%	6%
Enfant (siège, remorque)	1%	2%	1%	1%	2%	1%	0%	2%	1%
Cyclistes loisirs	55%	33%	34%	55%	40%	47%	45%	73%	50%
Cyclistes utilitaires	4%	4%	10%	9%	2%	2%	11%	7%	6%
Autres vélos	1%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%

Tableau 7 : Répartition des profils visuels d'usagers par mois

Fréquentation par tranches horaires

La répartition des cyclistes varie de façon significative au cours de la journée :

- Les cyclistes sportifs sont nettement plus nombreux le matin, surtout le week-end ainsi qu'entre 13 et 14h,
- À l'inverse, les cyclistes loisirs sont un peu plus présents l'après-midi et moins présents avant 10h.

- Les cyclistes itinérants sont présents tout au long de la journée de 9h à 17h. Ils sont déjà nombreux à 9h avec un pic entre 11h et 12h. A partir de 15h, leur présence baisse.

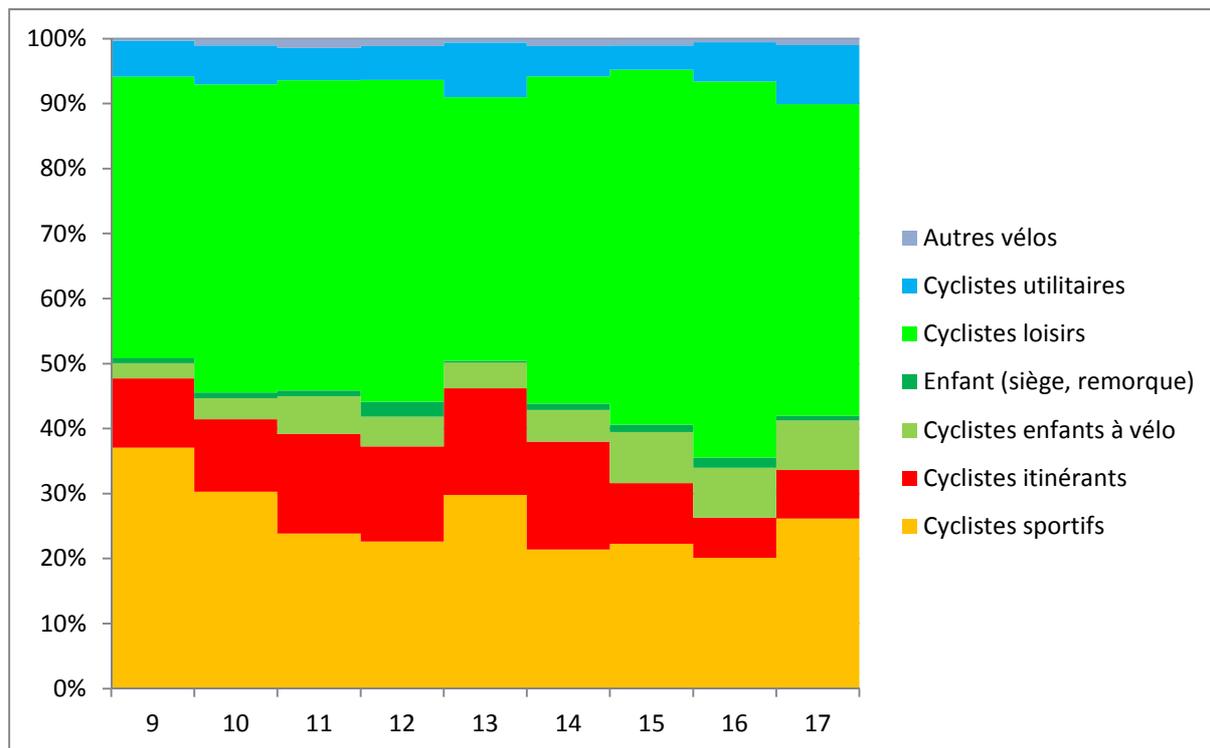


Tableau 8 : Répartition des cyclistes par tranches horaires (10 687 observations)

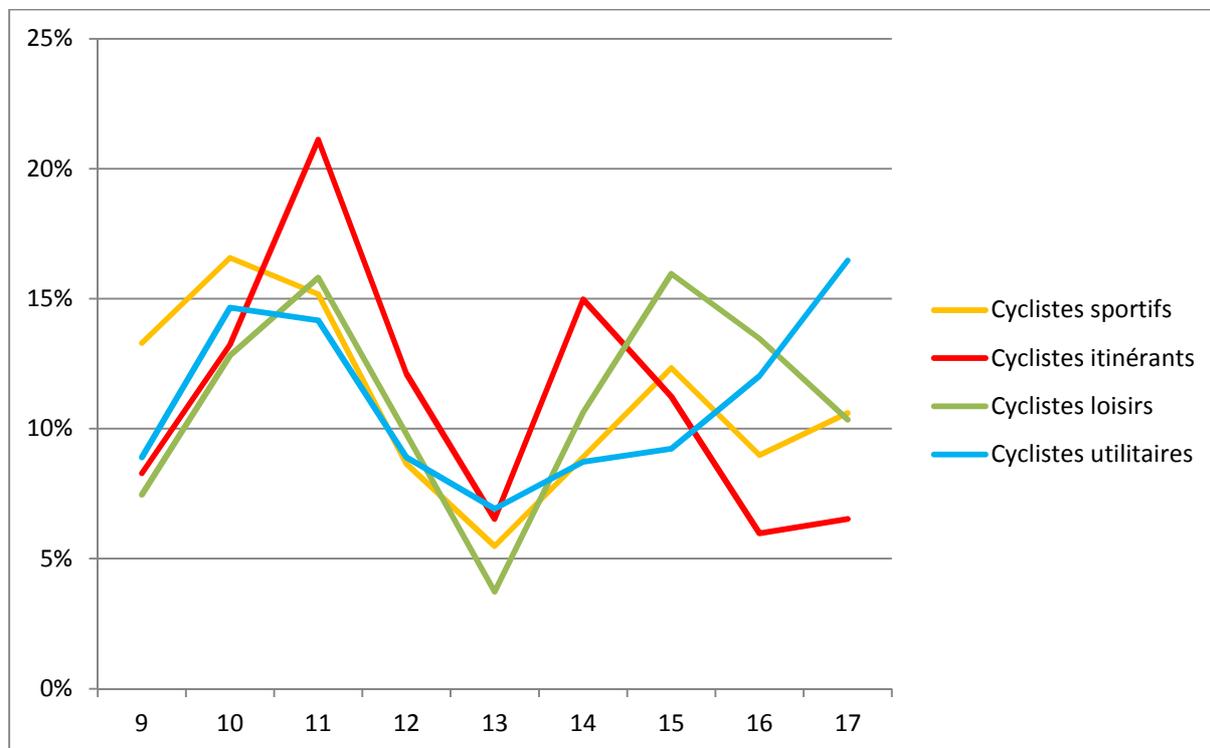
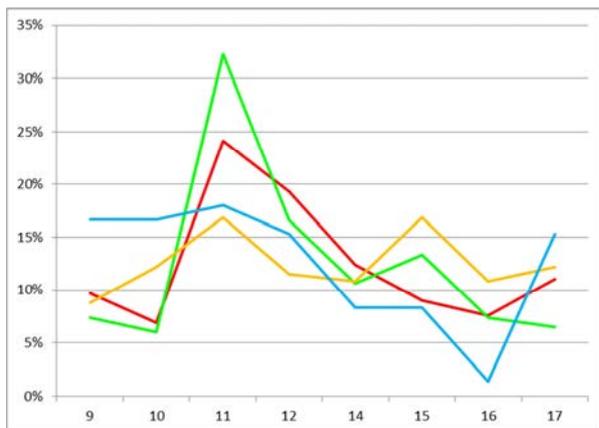
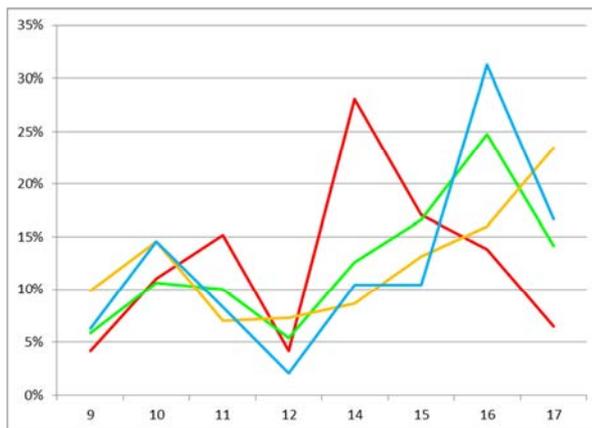


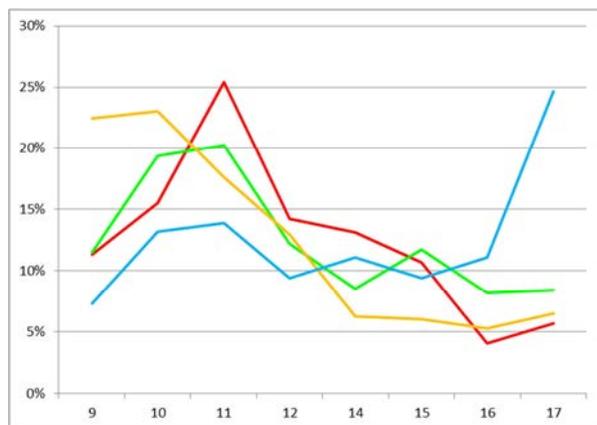
Tableau 9 : Répartition des cyclistes par tranches horaires (10 687 observations)



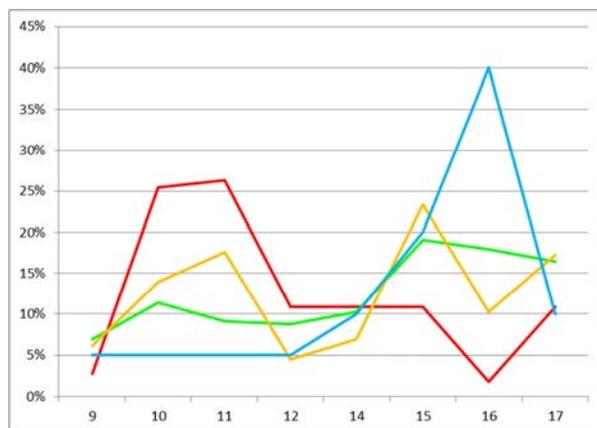
Printemps en semaine (582 observations)



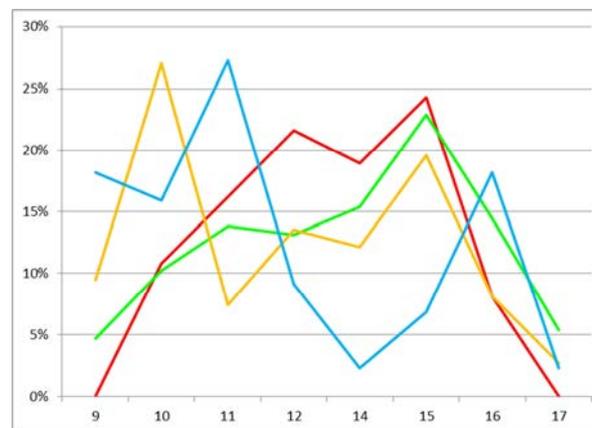
Printemps le week-end et ponts mai (1491 obs)



Eté, semaine et week-end (4098 observations)



Automne en semaine (647 observations)



Automne le week-end (845 observations)

Répartition de la fréquentation dans la journée à partir des observations visuelles selon les périodes d'enquête et les typologies de pratique (rouge = itinérants, jaune = sportifs, vert = loisirs, bleu = utilitaire)

Fréquentation par sites et sections d'itinéraire

La part de la fréquentation itinérante est très importante entre Lyon et Avignon où elle représente 25% du total de la fréquentation, elle reste faible ailleurs.

Les sportifs sont surtout présents sur le Haut-Rhône en amont de Lyon.

La pratique de loisirs est beaucoup plus forte sur la partie aval de l'itinéraire où elle représente près de 80% de la fréquentation totale

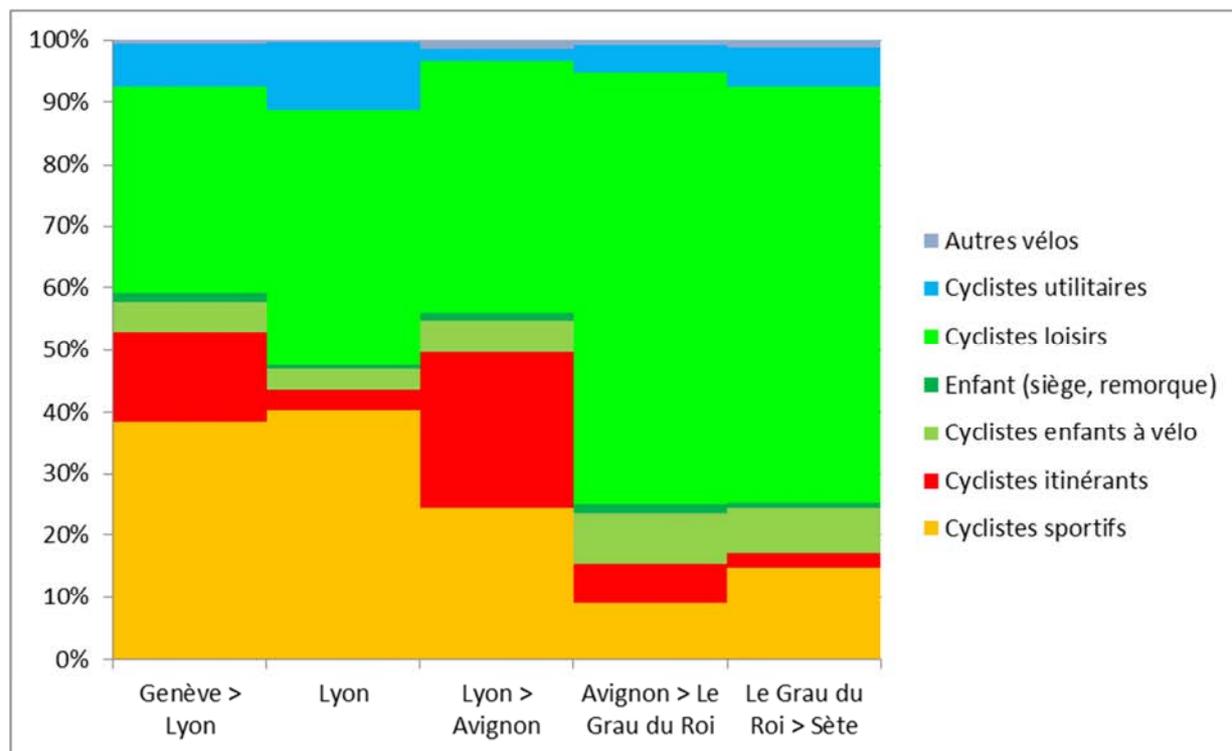


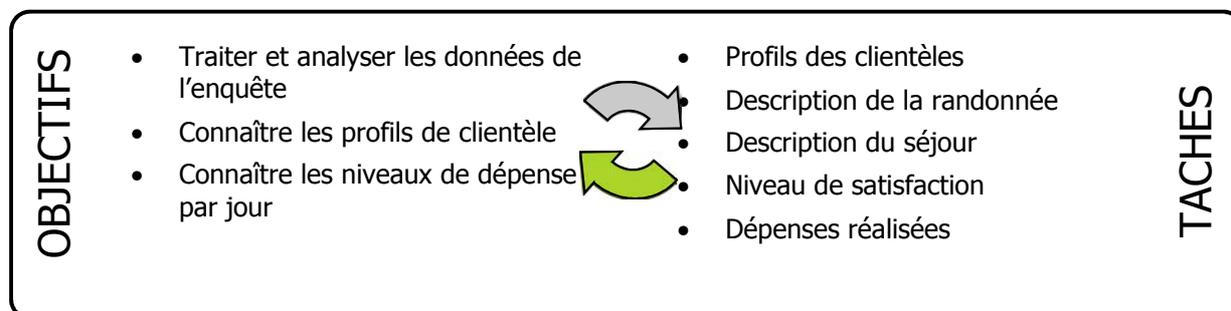
Tableau 10 : Répartition des cyclistes par étapes (10 687 observations). La section Avignon-le Grau-du-Roi comprend également la section Arles-Port St Louis.

	Genève > Lyon	Traversée de Lyon	Lyon > Avignon	Avignon > Le Grau du Roi	Le Grau du Roi > Sète
Cyclistes sportifs	39%	40%	24%	9%	15%
Cyclistes itinérants	14%	3%	25%	6%	2%
Cyclistes loisirs	40%	45%	49%	80%	77%
Cyclistes utilitaires	7%	11%	2%	4%	6%

Tableau 11 : Répartition des cyclistes par étapes (10 687 observations)

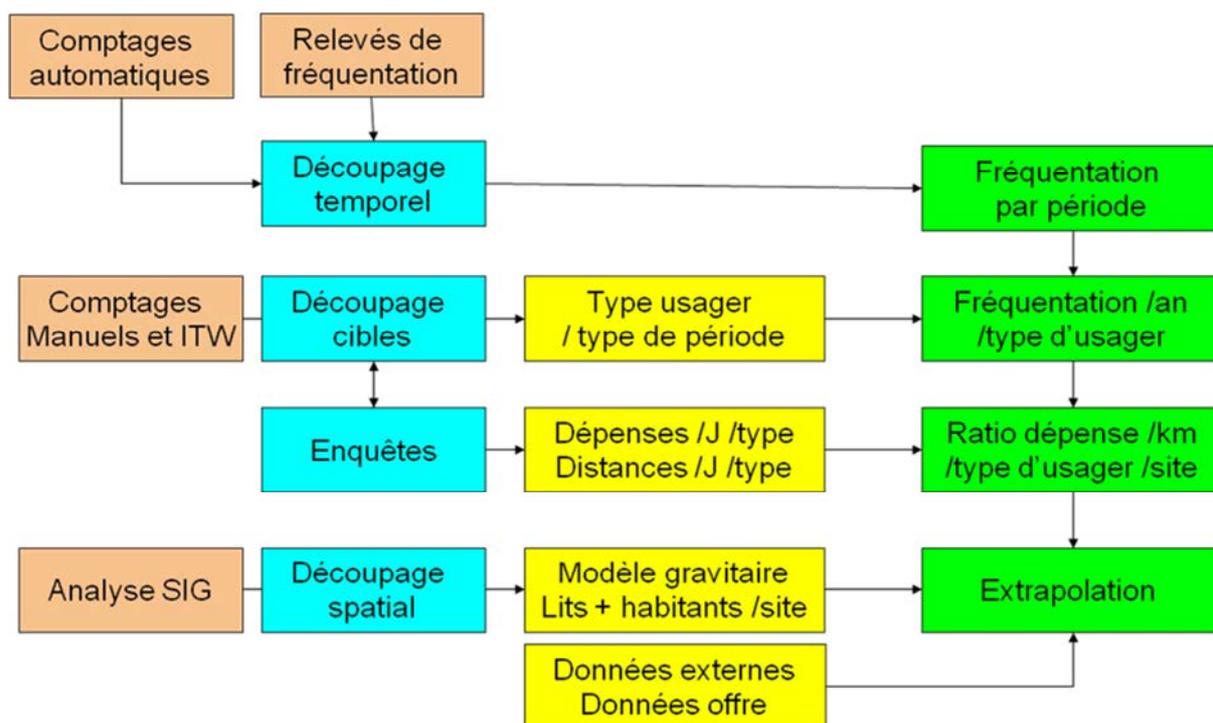
Partie 3 : Redressement et extrapolation des données

Déroulement de la phase



Méthode de redressement et d'extrapolation des résultats

La méthode de redressement et d'extrapolation suit les recommandations de la méthode EuroVelo 6 déjà mentionnée plus haut.



La méthode s'appuie sur plusieurs dispositifs complémentaires :

Les compteurs automatiques permettent de réaliser un découpage temporel de l'année et de faire une extrapolation temporelle des résultats grâce à une analyse de classification des compteurs.

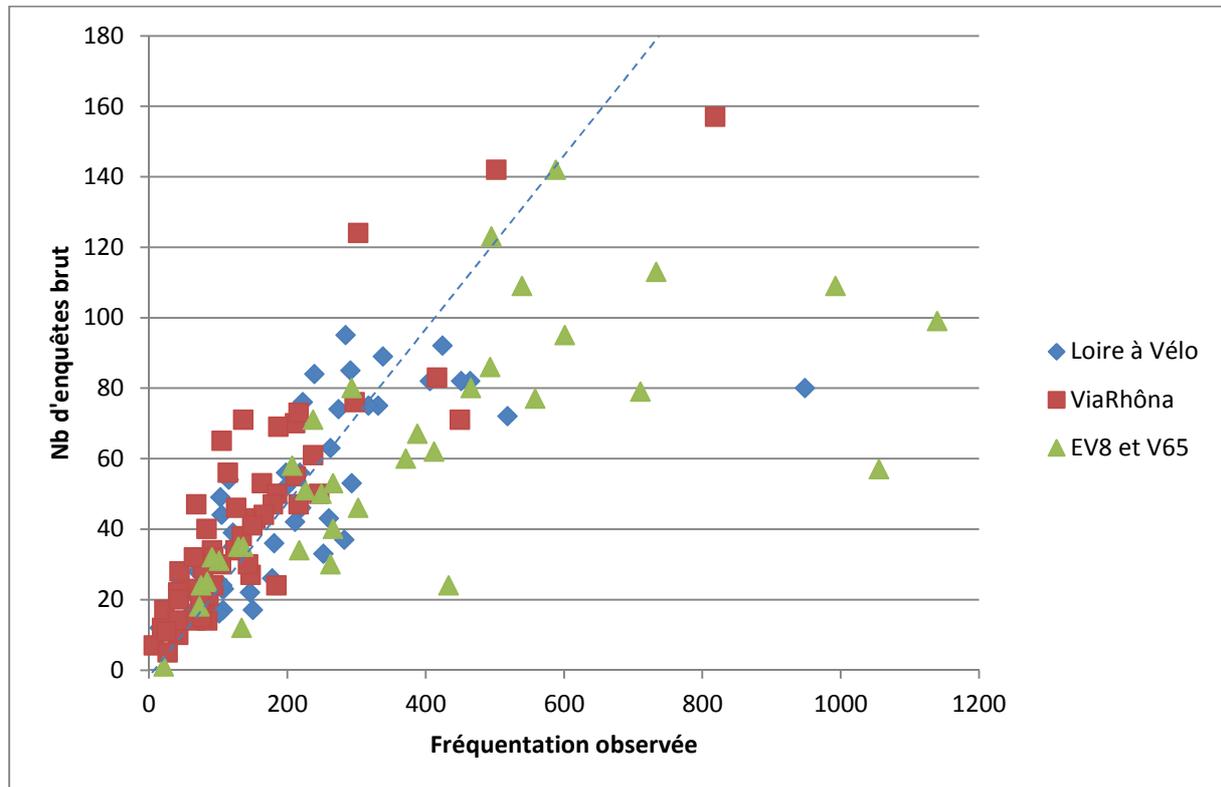
Le système d'information géographique permet de réaliser un découpage spatial de l'ensemble de l'itinéraire et de modéliser la fréquentation potentielle de chacune des sections par analyse gravitaire.

Les enquêtes redressées grâce aux interviews brèves et aux comptages manuels permettent de dresser une typologie précise des usagers.

Redressement des données d'enquête

L'enquêteur situé à proximité de la voie compte tous les flux, propose une enquête aux cyclistes qui passent, le plus souvent une personne par groupe et interviewe ceux qui ne répondent pas à l'enquête. L'interview permet d'identifier si le cycliste est ou non un touriste et quelle est sa provenance.

Les 2704 enquêtes ont été réalisées sur 54 jours et sur 30 points. Compte tenu qu'une personne répond généralement pour un groupe de personnes, elles représentent de fait 4899 personnes.



Comparaison du nombre brut d'enquête et du nombre de cyclistes observés dans différentes enquêtes

Le graphe montre que les enquêtes de la ViaRhôna (en rouge) suivent bien l'épure des taux d'enquête (trait pointillé à 23%) observés sur la plupart des enquêtes de grands sites et sont même plutôt supérieurs (25%) y compris sur les sites à forte fréquentation où les taux d'enquête ont tendance à baisser. Le taux d'enquête a été beaucoup plus difficile à obtenir sur les grands sites de la Méditerranée à vélo. Ce taux dépend comme nous allons le voir très fortement de la typologie d'usagers.

Le tableau suivant détaille la répartition par profils d'usagers de différents flux :

1. Les flux observés sont les flux classés par l'enquêteur par catégories visuelles : sportifs avec vélo de route, habillé avec cuissard, chaussure à cale, itinérant avec sacoches, utilitaire avec un habillement généralement de ville et loisir représentant les autres usagers.
2. Les flux observés sont corrigés d'un ratio de sur ou sous-représentation : lors de la remise du questionnaire, un numéro permet de suivre le profil visuel avec le profil réel renseigné dans l'enquête et de corriger ainsi le flux observé.
3. Les flux observés corrigé de la part des enfants : les enfants ne répondent pas au questionnaire. Nous retirons donc les enfants des observations.
4. Le flux cible des enquête est égal au flux observé sans les enfants duquel on retire le déplacement retour des personnes faisant un aller/retour (la personne ne répond qu'une fois à l'enquête sur un aller/retour). Il s'agit de la base permettant de calculer le taux de représentation.

5. L'acceptation du questionnaire correspond au nombre de personnes acceptant de répondre au questionnaire.
6. Les répondants au questionnaire sont ceux qui répondent effectivement avec un questionnaire exploitable. De fait, 97.5% répondent effectivement.
7. Les profils de répondants sont corrigés pour éviter certaines incohérences
8. Le nombre de personnes représentées par le questionnaire est le nombre total de personnes d'un groupe divisé par le nombre de répondants du groupe. Un numéro permet en effet d'identifier les personnes appartenant à un même groupe.
9. Aux personnes refusant de remplir le questionnaire, il est proposé une interview brève permettant d'identifier s'il s'agit de touristes ou d'excursionnistes. Le taux d'interview permet de recalculer d'éventuels biais de représentation que l'on ne peut détecter par l'approche visuelle. Le ratio de calage est quasi parfait avec un taux d'interview brut de 8%, légèrement supérieur pour les sportifs. Ce qui signifie que notre échantillon d'interview est bien représentatif.

	Sportif	Itinérant	Utilitaire	Loisir	Total
1. Flux observé	2 716	1 255	607	6 109	10 687
2. Flux observé corrigé	2 962	1 408	636	5 682	10 687
3. Flux observé corrigé hors enfants	2 962	1 388	627	4 955	9 931
4. Flux cible des enquêtes	2 274	1 255	592	3 255	7 377
5. Acceptation du questionnaire	642	525	310	1 303	2 780
6. Répondants au questionnaire	630	502	302	1 270	2 704
7. Répondants au questionnaire profil corrigés	677	555	312	1 164	2 708
8. Représentées par le questionnaire	1 144	1 238	460	2 059	4 899
9. Personnes répondants à l'interview	258	105	47	481	891
Taux d'enquête brut = 7/2	21%	36%	47%	22%	25%
Taux d'enquête net = 7/4	30%	40%	51%	39%	37%
Taux de représentation = 8/4	50%	99%	78%	63%	66%
Taux d'interview brut = 9/1	9%	8%	8%	8%	8%

Ratios de taux d'enquête et de calibrage des données

Correction des catégories

Les catégories itinérants et dans une moindre mesure sportifs et utilitaires sont légèrement sous-estimées visuellement. Certains cyclistes catégorisés en loisirs sans équipement de sport parcourent en fait des distances très importantes et doivent donc être catégorisés en sportifs. De même certains itinérants voyagent sans sacs avec un véhicule d'accompagnement et ne peuvent être identifiés comme itinérants. Quelques utilitaires se déplacent avec un habillement sportif ou de loisir et se changent en arrivant et ne peuvent être identifiés dans la bonne catégorie.

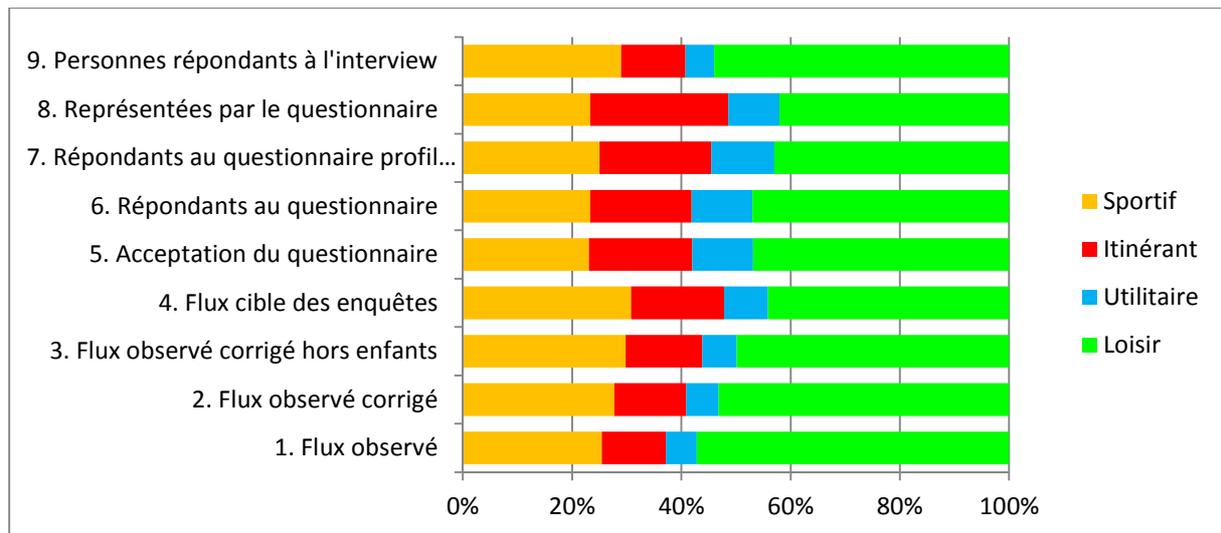
Globalement, l'observation visuelle permet d'identifier la bonne catégorie à 90%, ce qui est un très bon résultat.

		Profil corrigé				
		Itinérant	Sportif	Utilitaire	Loisirs	Total
Profil visuel	Itinérant	12%	1%	0%	1%	19%
	Sportif	1%	22%	1%	0%	23%
	Utilitaire	0%	1%	11%	1%	11%
	Loisir	3%	1%	1%	45%	47%
	Total	16%	25%	13%	46%	100%
	Correction	118%	104%	107%	92%	

Ratios de correction des profils visuels

Correction des biais d'enquête :

Le tableau suivant montre bien l'importance de bien redresser les données. Le profil des personnes répondants et représentées par le questionnaire est très différente du flux observé corrigé avec une très nette surreprésentation des itinérants et des utilitaires, sans doute plus motivés, qui répondent beaucoup plus à l'enquête et une sous-représentation des cyclistes loisirs. La répartition des personnes répondant à l'interview est en revanche quasiment conforme montrant le tirage effectivement bien aléatoire de l'échantillonnage.



Extrapolation de l'enquête sur la journée

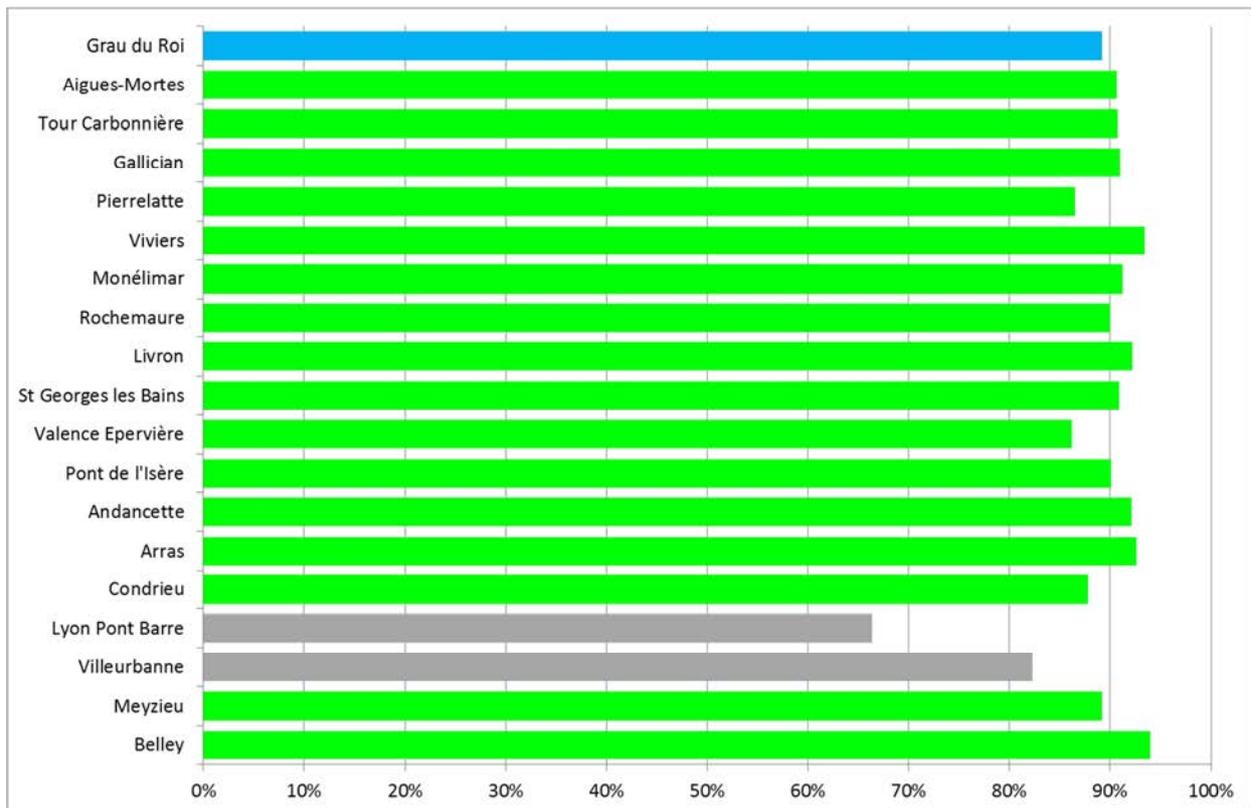
L'extrapolation temporelle des données s'est faite en plusieurs temps :

L'enquête a été menée de 9h à 13h et de 14h à 18h. Le redressement des données d'enquêtes demande donc de connaître la part de la fréquentation de cette période horaire sur l'ensemble de la journée.

Cette part varie fortement sur les compteurs urbains à vocation utilitaire comme le pont Raymond Barre à Lyon ou à vocation d'excursion comme le pont de la Croix Luizet à Villeurbanne donnant accès au parc de Miribel Jonage. Sur tous les autres compteurs, cette part est très stable, même en secteur littoral.

En hiver, la part de la période augmente sensiblement, notamment le week-end. La donnée reste stable tout le reste de l'année. Du fait de la faible part de l'hiver dans la fréquentation annuelle, nous ne ferons pas de différenciation par saison dans le redressement.

La différence est cependant sensible entre le week-end et la semaine.



Part de la période d'enquête dans la journée (9h-13h et 14h-18h) sur chacun des sites

L'enquête a été menée de 9h à 13h et de 14h à 18h. Le redressement des données d'enquêtes demande donc de connaître la part de la fréquentation de cette période horaire sur l'ensemble de la journée.

Cette part varie fortement sur les compteurs urbains à vocation utilitaire comme le pont Raymond Barre à Lyon ou à vocation d'excursion comme le pont de la Croix Luizet à Villeurbanne donnant accès au parc de Miribel Jonage. Sur tous les autres compteurs, cette part est très stable, même en secteur littoral.

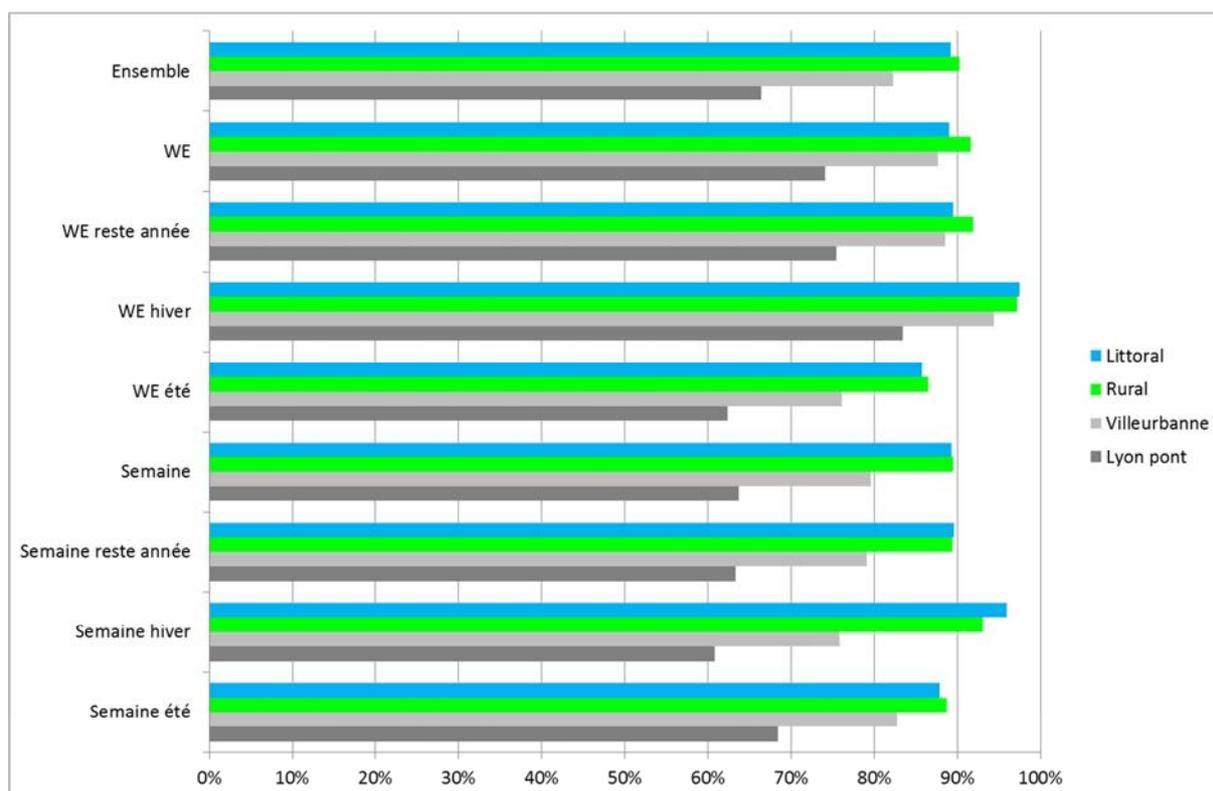
En hiver, la part de la période augmente sensiblement, notamment le week-end. La donnée reste stable tout le reste de l'année. Du fait de la faible part de l'hiver dans la fréquentation annuelle, nous ne ferons pas de différenciation par saison dans le redressement.

La différence est cependant sensible entre le week-end et la semaine.

Nous retiendrons donc dans le redressement une différenciation semaine/week-end et sites urbain utilitaire et d'excursion et autres sites selon le tableau suivant :

	Lyon	Villeurbanne	Autres
Semaine	64%	80%	90%
Week-end	74%	88%	91%

Coefficients de redressement de la journée



Part de la période d'enquête dans la journée (9h-13h et 14h-18h) sur chacun des sites

Extrapolation des résultats à l'année

Comme nous l'avons vu plus haut, la saisonnalité de la pratique diffère fortement entre :

- **La pratique utilitaire** (représentée par les ponts de Lyon) marquée par une faible baisse hivernale et une diminution estivale
- **La pratique excursionniste de loisirs** (représentée par le compteur de Villeurbanne), marquée par une forte fréquentation de week-end, surtout du dimanche de mars à novembre
- **La pratique touristique en séjours** (représentée par le compteur du Grau du Roi, duquel il faudra retirer une partie de pratique d'excursion), marquée par une très forte pointe estivale et des ponts du mois de mai
- **La pratique itinérante** (surtout représentée par les compteurs de Vienne à Avignon, duquel il faudra retirer une partie de pratique d'excursion)

L'extrapolation temporelle des résultats à l'année est appliquée séparément pour chacune des catégories d'utilisateurs

Extrapolation temporelle de la pratique itinérante

Dans la mesure où le taux de participation à l'enquête des itinérants est proche de 100%, le redressement se fait à partir des données observées redressées avec :

- Le coefficient de réponse à l'enquête
- Le coefficient de correction visuelle (1.18 tenant compte du fait que les itinérants ne sont pas toujours reconnus)
- Le coefficient de représentativité des heures d'enquête sur les 24h ($1/90\%=1.11$)

Les enquêtes d'origine et de destination montrent que la ViaRhôna se subdivise en 3 parties bien distinctes avec des taux de pratique très différents. Nous calculons les observations par jour, par mois et par grande section d'itinéraire.

Certaines sections n'ont pas été enquêtées certains mois, aussi nous interpolons les données à partir des données disponibles sur les autres sections.

Nb par jour		Genève > Lyon	Lyon > Avignon	Avignon > la Mer	
Janvier	31				0
Février	28				0
Mars	31	3	9	4	15
Avril	30	21	25	8	54
Mai	31	10	54	21	85
Juin	30	8	49	17	75
Juillet	31	17	46	28	92
Août	31	20	74	10	105
Septembre	30	16	35	15	66
Octobre	31	2	6	2	10
Novembre	30	3	9	4	15
Décembre	31				0

Nombre moyen d'itinérants observés par jour et par sections d'itinéraire et par mois (en jaune, données interpolées)

Nous recomposons ensuite le nombre de nuitées en multipliant le flux observé par la longueur de la section que nous divisons ensuite par la distance moyenne parcourue par jour par les itinérants. La variation du nombre d'itinérants selon les jours de la semaine varie peu, nous redressons donc les données indépendamment du jour de la semaine.

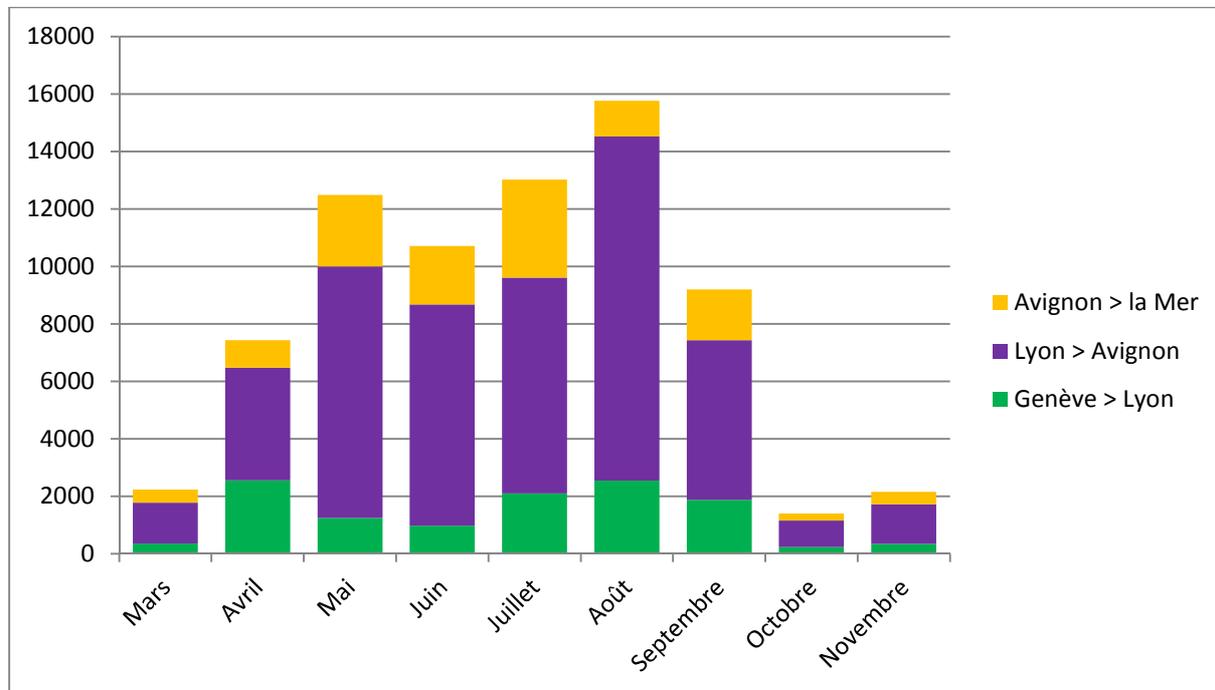
Nombre de nuitées = flux itinérant observé / jour x distance de la section / distance moyenne / jour (67 km sur les 2 premières sections, 53 sur la troisième)

Nuitées	Genève > Lyon	Lyon > Avignon	Avignon > la Mer	
Janvier	0	0	0	0
Février	0	0	0	0
Mars	355	1422	451	2228
Avril	2550	3925	961	7435
Mai	1248	8747	2485	12480
Juin	972	7701	2033	10706
Juillet	2101	7506	3411	13019
Août	2542	11979	1240	15761
Septembre	1879	5551	1773	9202
Octobre	230	922	242	1394
Novembre	343	1376	436	2156
Décembre	0	0	0	0
	12219	49130	13033	74382

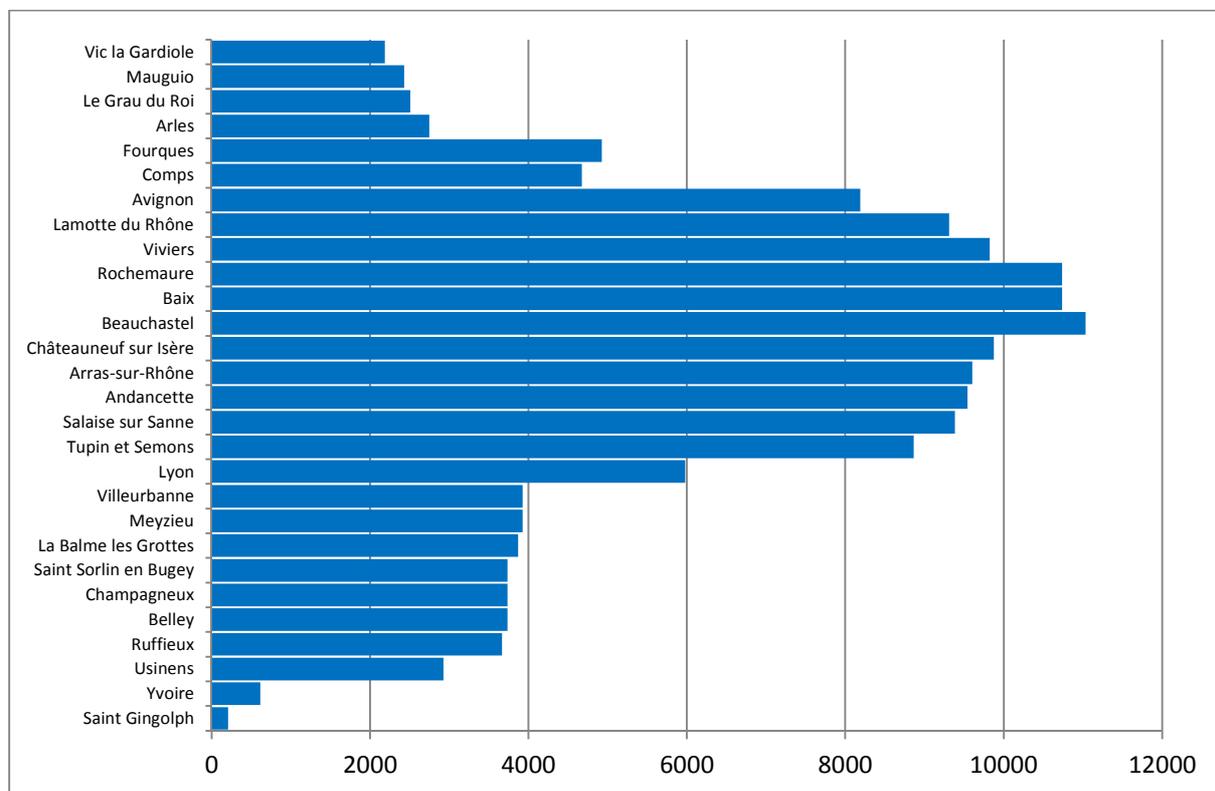
Recomposition des nuitées itinérantes par mois et par section

La ViaRhôna génère déjà près de 75 000 nuitées itinérantes, faites essentiellement sur la partie centrale entre Lyon et Avignon et même plus exactement surtout entre Vienne et Pont-St Esprit. Les sections les plus récentes en amont et en aval génèrent encore un nombre de nuitées plus limitées.

A noter également que la pratique se répartit surtout de mai à août avec une fréquentation très importante lors des ponts du mois de mai où l'on enregistre les chiffres de fréquentation les plus élevés.



Recomposition des nuitées itinérantes par mois et par section

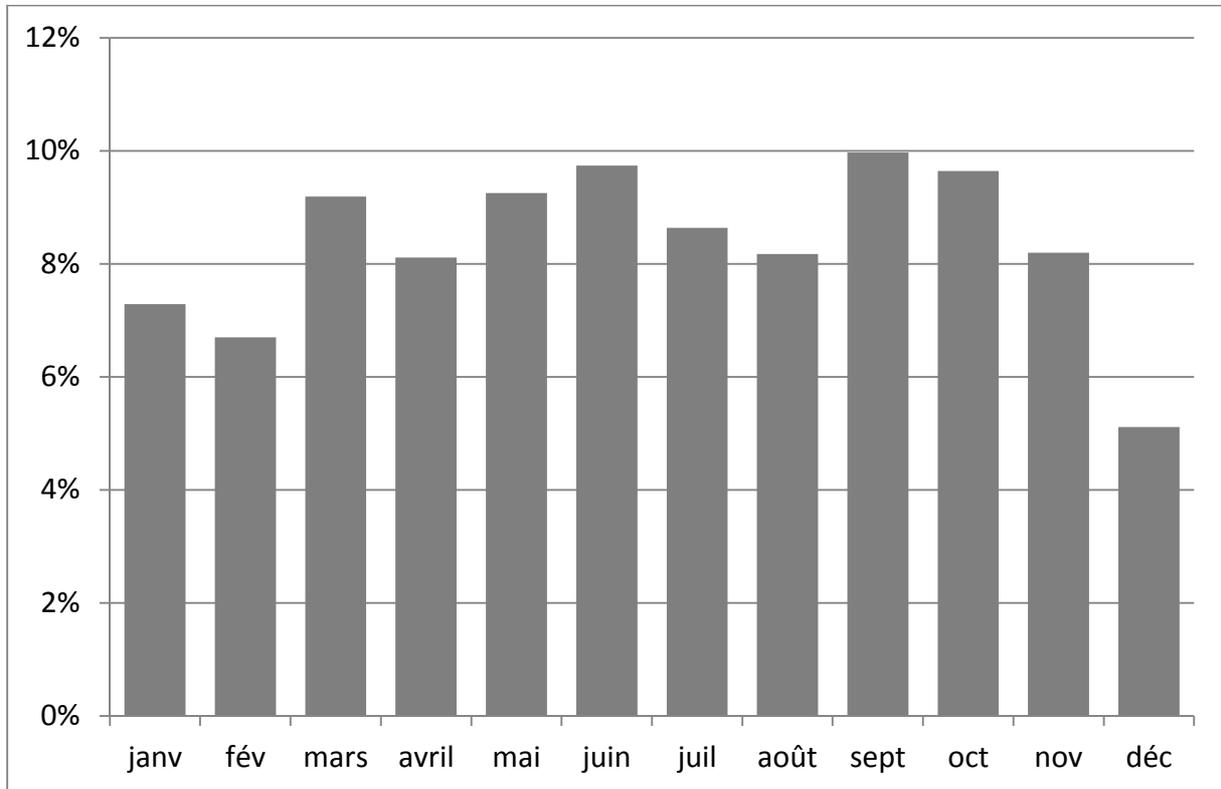


Recomposition du flux de cyclistes itinérants par an et par site étudié

Extrapolation temporelle de la pratique utilitaire

Cette pratique est extrapolée à partir de l'analyse de la fréquentation des ponts de Lyon où la pratique est à plus de 95% utilitaire.

La pratique utilitaire de la partie sud est extrapolée à partir de la fréquentation enregistrée à Toulon (voir rapport de l'EV8 et V65).



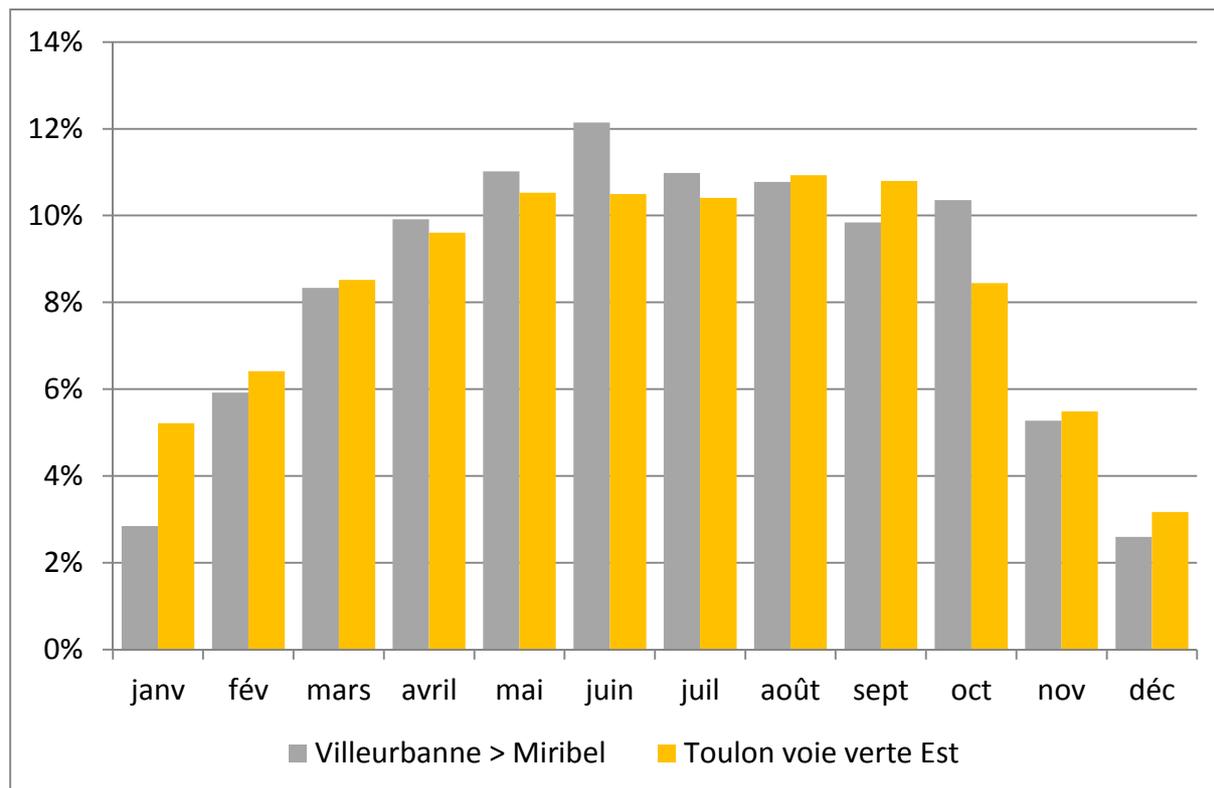
Saisonnalité de la pratique utilitaire (ponts de Lyon)

Extrapolation temporelle de la pratique excursionniste

Cette pratique est extrapolée à partir des compteurs de Villeurbanne la Croix Luizet donnant accès au Parc de Miribel Jonage où la pratique excursionniste dépasse les 90% de pratique. L'impact de la pratique touristique et utilitaire est faible sur ce compteur.

Dans le sud, nous prenons en référence le compteur de la voie verte de Toulon dont la forme générale est très proche avec néanmoins une baisse hivernale moins marquée en décembre et janvier.

En revanche, nous ne distinguons pas une saisonnalité spécifique entre sportifs et loisirs faute de données disponibles.



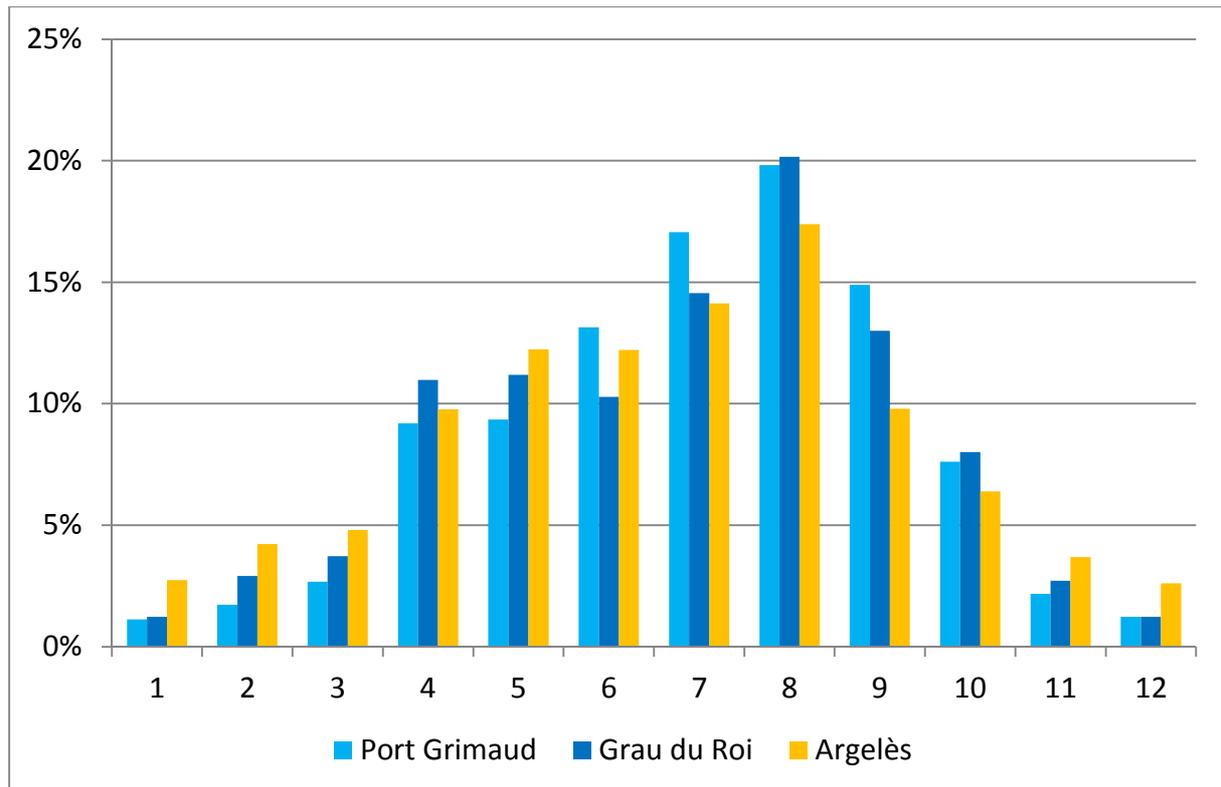
Saisonnalité de la pratique d'excursion (Croix Luizet à Villeurbanne et voie verte de Toulon)

Extrapolation temporelle de la pratique touristique en séjour

La pratique touristique en séjour est très importante dans la partie littorale de l'itinéraire avec des taux de touristes dans l'enquête de 85% à Argelès, 66% à Port Grimaud et 60% au Grau du Roi.

A défaut de données spécifiquement disponibles sur les touristes en séjour dans la partie nord de l'itinéraire, nous nous servons de ces sites de comptage pour identifier la courbe de saisonnalité des touristes en séjours fixe. Ils sont de toutes façons peu nombreux dans la partie nord de l'itinéraire en dehors de quelques sites comme St Gingolph et Yvoire (bord du lac Léman), Lyon et quelques sites de l'Ardèche (Viviers) ou l'on enregistre quelques dizaines d'enquêtes par jour (avant redressement).

A ces courbes, nous retirons la part de pratique excursionniste et utilitaire en utilisant les courbes de saisonnalité mentionnées plus haut.



Saisonnalité de la pratique touristique (Port Grimaud, Grau du Roi et Argelès)

Fréquentation journalière observée redressée									
	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Total
Saint Gingolph		17			30				47
Yvoire					65	20			85
Usinens					9				9
Ruffieux						29			29
Champagneux	2			6					8
Saint Sorlin en Bugey		1							1
La Balme les Grottes				12					12
Meyzieu			11				6		17
Villeurbanne	5			13			6		25
Lyon			10	116					126
Tupin et Semons		11							11
Salaise sur Sanne		43							43
Andancette					15				15
Châteauneuf sur Isère	11				21	16			48
Baix		14		21				5	40
Rochemauve			2		27				29
Viviers			11	64		26			102
Lamotte du Rhône				18					18
Arras-sur-Rhône			13	18	12	43			86
Beauchastel			15			6			21
Avignon								7	7
Comps	66					6			71
Arles				17					17
Vic la Gardiole				171					171
Mauguio	301			384				47	732
Le Grau-du-Roi	388			414					802
	800	994	62	2100	1429	1181	13	212	6791

Nombre de touristes observés par section et par période

Fréquentation journalière observée redressée extrapolée										
SITE-clair	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Total an
Saint Gingolph	3	11	17	16	24	30	19	7	1	3929
Yvoire	6	26	32	38	55	65	20	16	3	7996
Usinens	1	3	4	5	7	9	5	2	0	1135
Ruffieux	4	18	22	26	38	50	29	11	2	6088
Champagneux	0	2	2	2	6	4	3	1	0	641
Saint Sorlin	0	0	1	1	1	1	1	0	0	179
La Balme	1	3	4	5	12	9	5	2	0	1241
Meyzieu	1	5	6	11	11	15	9	6	1	1982
Villeurbanne	1	5	6	7	13	14	8	6	1	1882
Lyon	5	21	26	10	116	60	35	13	2	8873
Tupin et Semons	1	4	11	6	9	12	7	3	0	1670
Salaise sur Sanne	4	18	43	25	37	49	29	11	2	6691
Andancette	1	6	7	8	12	15	10	4	1	1974
Châteauneuf	2	11	13	15	23	21	16	7	1	3323
Baix	2	8	14	11	21	21	12	5	5	3025
Rochemaure	1	6	7	2	13	27	10	4	1	2168
Viviers	3	15	19	11	64	43	26	10	2	5971
Lamotte	1	5	6	7	18	13	8	3	1	1851
Arras-sur-Rhône	2	11	13	13	18	12	43	7	1	3650
Beauchastel	1	6	7	15	12	16	6	4	1	2053
Avignon	2	7	9	10	15	20	12	4	7	2641
Comps	6	66	31	36	53	70	6	16	3	8742
Arles	1	4	6	6	17	13	7	3	0	1761
Vic la Gardiole	10	45	55	64	171	126	73	28	5	17688
Mauguio	32	301	179	209	384	408	236	90	47	57667
Le Grau-du-Roi	35	388	196	229	414	447	259	99	18	63728
Saisonnalité observée	2%	9%	11%	13%	19%	25%	15%	6%	1%	

Recomposition de la fréquentation touristique par site

Extrapolation spatiale des données

Une fois les données extrapolées à l'année, il s'agit de traduire une fréquentation observée en flux à une fréquentation mesurée sur l'ensemble du linéaire en distance.

Découpage spatial de l'itinéraire

Pour ce faire, l'ensemble de l'itinéraire a été segmenté en tronçons homogènes en termes de densité de population et de lits touristiques, de typologie de communes, de typologie d'aménagements cyclables tout en prenant en compte le découpage administratif des départements et les principales étapes de l'itinéraire.

Nous avons également des variables plus qualitatives sur chacune des sections.

Extrapolation de la fréquentation des excursionnistes par modèle gravitaire

Sur les sections non observées, ne faisant l'objet ni de comptage ni d'enquête, la fréquentation des excursionnistes est approchée par une méthode gravitaire.

Cette méthode issue des modélisations des infrastructures de transport consiste à partir de l'hypothèse que la fréquentation sur un point donné dépend de la distance à ce point : plus le lieu de résidence du cycliste est proche, plus la fréquentation de l'itinéraire dans l'année va être élevée. Cette courbe est différente selon le profil de pratique utilitaire (zone très courte), loisirs (zone plus large) et sportif (zone potentiellement très large).

Nous avons donc calculé par SIG la distance du centroïde de chacune des communes situées à 50km de l'itinéraire à tous les centroïdes de section de l'itinéraire.

Nous avons ensuite calculé à partir des observations faites dans l'enquête l'équation de la courbe de rabattement.

Nous avons également pris en compte la typologie de population de chacune des communes en fonction des âges et CSP et calculé à partir d'enquêtes nationales sur la pratique du vélo un nombre théorique de cyclistes dans chacune des communes.

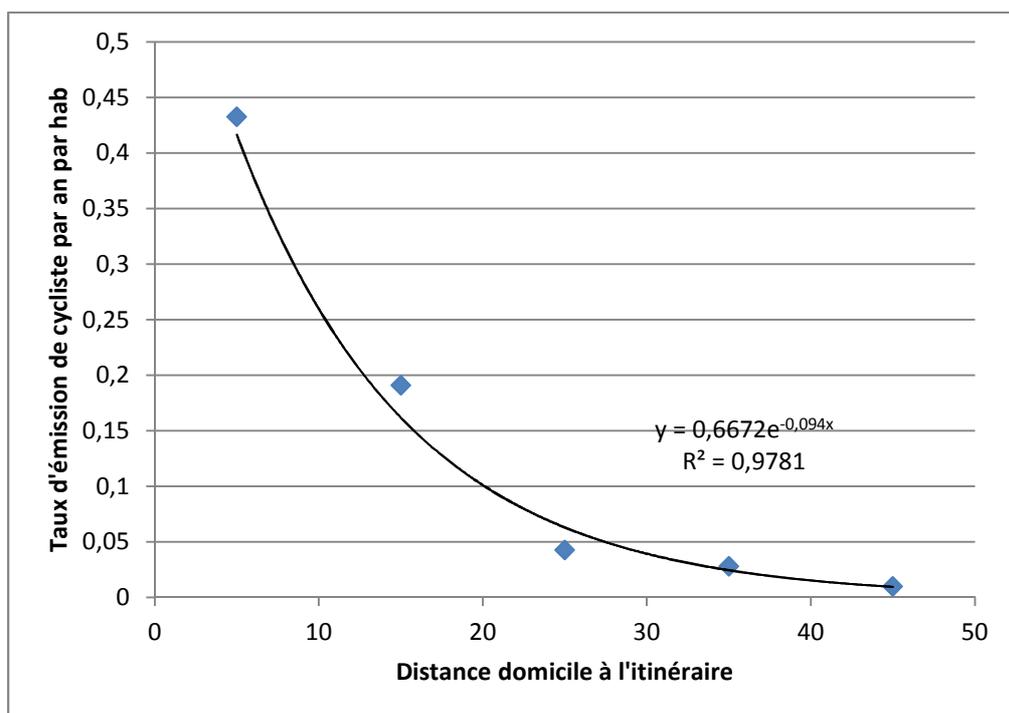
Nous avons ensuite appliqué la fonction de rabattement à chacune des communes pour calculer sur chacune des sections, la fréquentation théorique de la section.

Le graphe suivant met en rapport la distance des personnes enquêtées à l'itinéraire (abscisse) et la part que représente chacune des distances (par tranche kilométrique) dans la fréquentation.

Malgré une dispersion des résultats due à des effets de dizaine (les usagers simplifient les distances en 20, 30, 40, 50 km), l'analyse des enquêtes auprès des usagers montre que la courbe de répartition des distances de rabattement suit une courbe de type logarithme népérien d'équation

$y = 0.6672 e^{-0.094*x}$ où x est la distance d'accès et y le taux d'émission de cyclistes excursionnistes par habitant.

Ce modèle permet de prédire une fréquentation moyenne sur un itinéraire en fonction de la somme des émissions par communes en fonction de la distance à l'itinéraire.

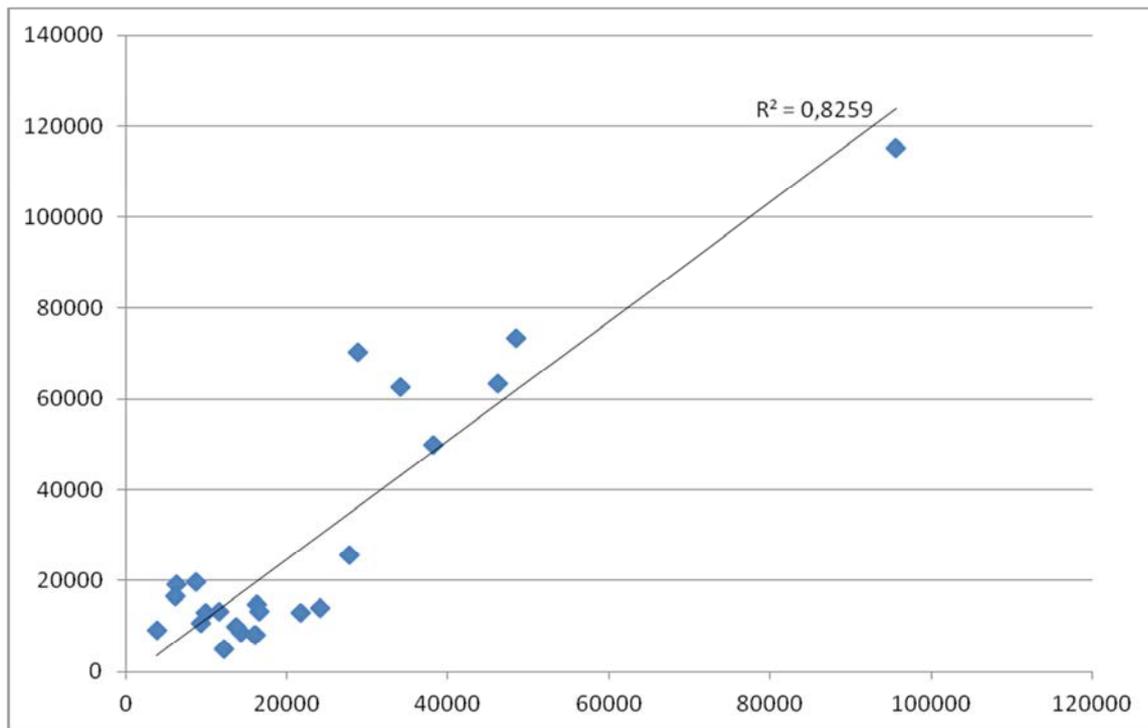


Taux d'émission d'excursionnistes par an et par habitant en fonction de la distance à l'itinéraire (compilation des enquêtes VVV Loire à Vélo, Bourgogne, Canal des 2 Mers, EV6 (2500 répondants). Le modèle est bien ajusté avec un R^2 à 0,98.

Cette approche peut permettre, à partir d'une analyse des distances de population d'être plus précis sur les zones de chalandise et d'éviter les problèmes de coupure des tronçons.

Les phénomènes de concurrence entre itinéraires gagneraient néanmoins à être précisés.

Le graphe ci-dessous indique le calage du modèle. Le R^2 mesurant l'ajustement du modèle est de 0,82, c'est-à-dire qu'il explique une grande partie de la fréquentation.



Ajustement du modèle gravitaire pour les excursionnistes sur l'itinéraire principal, en abscisse la fréquentation observée, en ordonnée la fréquentation modélisée

Étant donné le trop faible nombre d'observations (30 points d'enquête), la construction d'un modèle plus précis prenant en compte des données qualitatives n'a pas été possible.

À défaut, nous avons calculé un coefficient d'ajustement prenant en compte les coefficients observés sur le point d'enquête amont et le point d'enquête aval.

Mise en correspondance des données théoriques et des données observées sur l'excursion

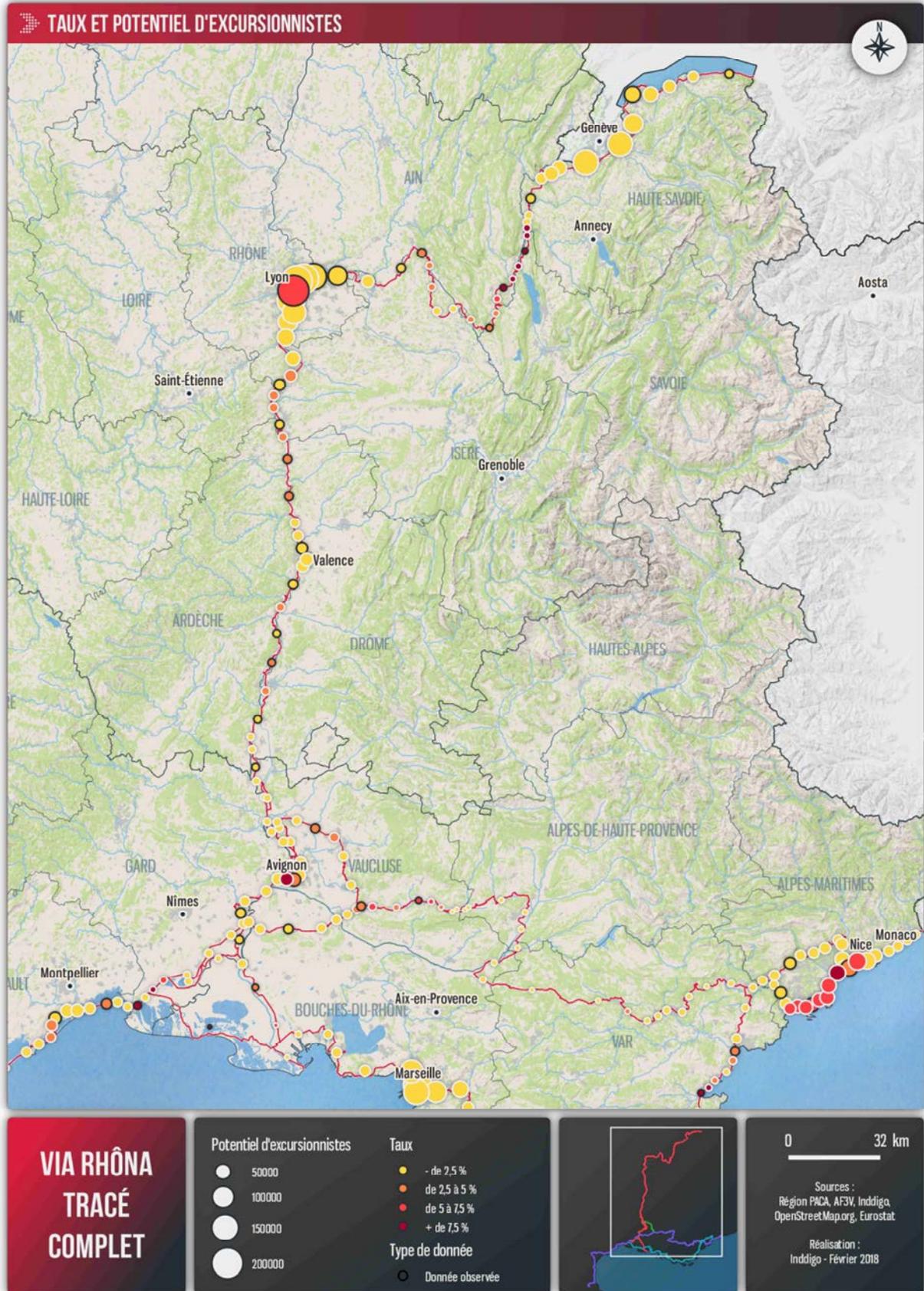
La fréquentation excursionniste observée a été comparée à la fréquentation théorique issue de l'analyse gravitaire. Les ratios observé/théorique varient de 0.3 à 10. Cette variation s'explique bien par la typologie d'aménagement :

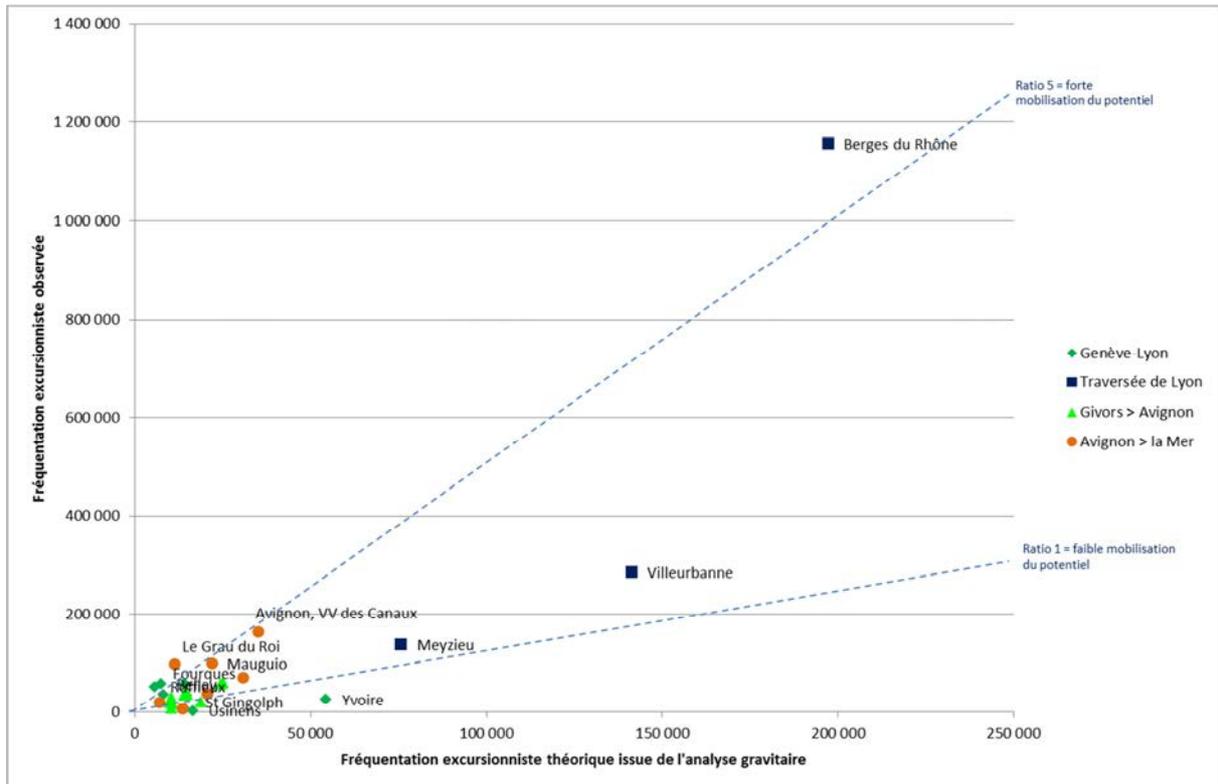
- Des ratios de 0.3 à 0.5 s'observent sur des sections sur route partagée ne présentant pas de sections de voies vertes, 0.5 à Usinens (petites routes, relief), Fourques ou St Gingolph (route à fort trafic, ratio de 0.3)
- Des ratios de 2 à 2.5 très homogènes sur toute la section centrale de la ViaRhôna présentant une succession de sections en sites propres et de voies partagées de bonne qualité
- Des ratios de 5 à plus sur des sections de voies vertes anciennes, continues, bien reliées au milieu urbain et/ou présentant une attractivité paysagère pour des randonnées à la journée : sections en voie verte du Haut Rhône, sections littorales comme Mauguio ou le Grau-du-Roi

Ces ratios vont nous servir pour extrapoler la fréquentation sur les sections d'itinéraires sur lesquelles nous n'avons ni enquêtes ni comptages, à partir du potentiel théorique et du ratio dépendant du contexte du secteur étudié.

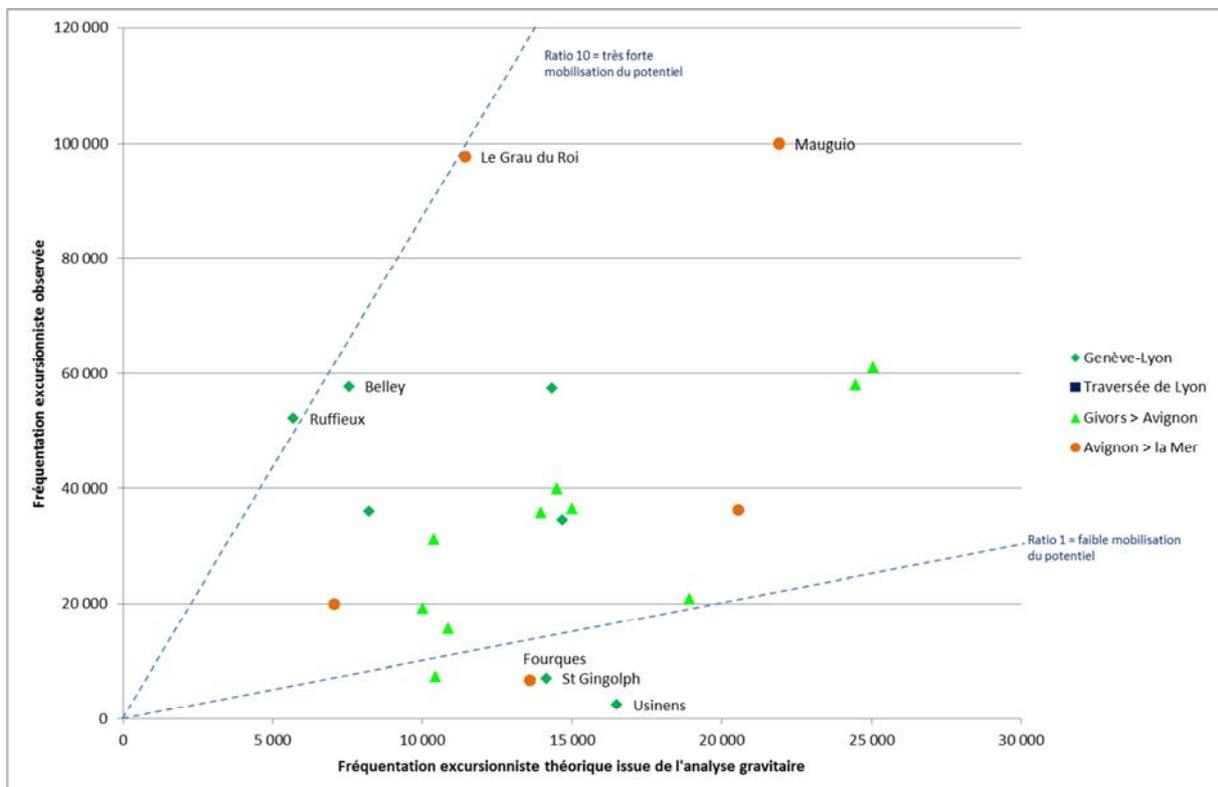
Sur la carte suivante, la taille des ronds désigne le potentiel théorique de fréquentation, la couleur le taux d'atteinte du potentiel (en jaune inférieur à 2.5x, en orange et rouge supérieur à 5x). Le taux d'atteinte est défini comme le ratio = fréquentation observée / fréquentation théorique issue du modèle gravitaire.

Carte 6 : Fréquentation potentielle d'excursionnistes issue du modèle gravitaire et taux d'atteinte du modèle





Rapport entre la fréquentation théorique et la fréquentation observée des excursionnistes sur la ViaRhôna par secteurs (sites de plus de 120 000 passages par an)



Rapport entre la fréquentation théorique et la fréquentation observée des excursionnistes sur la ViaRhôna par secteurs (sites de moins de 120 000 passages par an)

Extrapolation de la fréquentation des touristes en séjour par modèle gravitaire

Sur le même principe, nous avons calculé le nombre théorique de touristes en séjours en fonction des capacités en lits d'hébergements de chacune des communes à partir d'un modèle de rabattement des touristes.

Nous avons appliqué un coefficient à chaque type d'hébergement pour tenir compte du taux d'émission plus ou moins grand des différents modes d'hébergement (le camping en émet beaucoup, les résidences secondaires très peu).

		ViaRhôna AURA	Méditerranée ouest	Provence	Méditerranée est	Ensemble
Offre en équivalents lits	Non marchand	39826	744404	42428	535868	1362526
	Gîte, VV, résidence, AJ	1280	99149	4035	94398	198862
	Hôtel, chambre hôte	13082	20014	4978	35942	74016
	Camping	24348	281171	13532	106937	425988
	Total	78536	1144738	64973	773145	2061393
	Non marchand	51%	65%	65%	69%	66%
	Hôtel, Gîte, CH, VV, résidence, AJ	18%	10%	14%	17%	13%
Camping	31%	25%	21%	14%	21%	
Nuitées des cyclistes	Non marchand	34%	44%	44%	35%	42%
	Hôtel, Gîte, CH, VV, résidence, AJ	17%	16%	27%	26%	19%
	Camping	50%	39%	29%	40%	39%
Coefficients de correction	Non marchand	0,67	0,68	0,68	0,50	0,63
	Gîte, VV, résidence, AJ	0,91	1,58	1,94	1,52	1,44
	Camping	1,60	1,59	1,38	2,86	1,90

Calcul des coefficients de correction par type d'hébergement et par secteurs géographiques

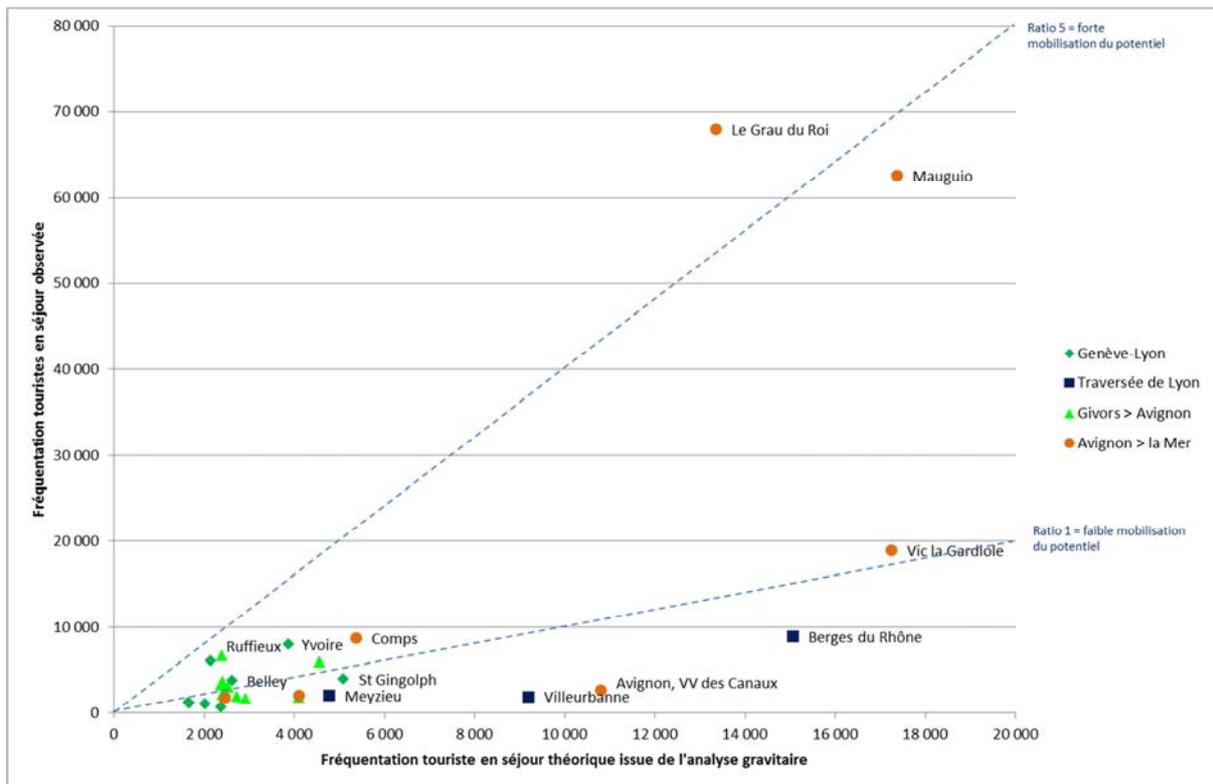
Les modes d'hébergement des touristes en séjours (hors itinérants) varient assez fortement d'un secteur à un autre. Nous avons donc séparé l'analyse en 4 zones, la ViaRhôna en Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Méditerranée Ouest (ViaRhôna et EV8), la Provence (Vaucluse et parties non littorales du Gard et de PACA), et la Méditerranée Est (littoral des Bouches-du-Rhône du Var et des Alpes Maritimes).

Les hébergements non-marchands (résidences secondaires) génèrent moins de touristes à vélo par équivalent lit (ce qui correspond aussi à un taux d'occupation moindre de ces hébergements) que les hébergements « en dur », hôtel, gîtes, chambres d'hôtes, villages-vacances, résidences hôtelières et auberges de jeunesse) et surtout que le camping qui est un important émetteur, surtout sur la côte de PACA.

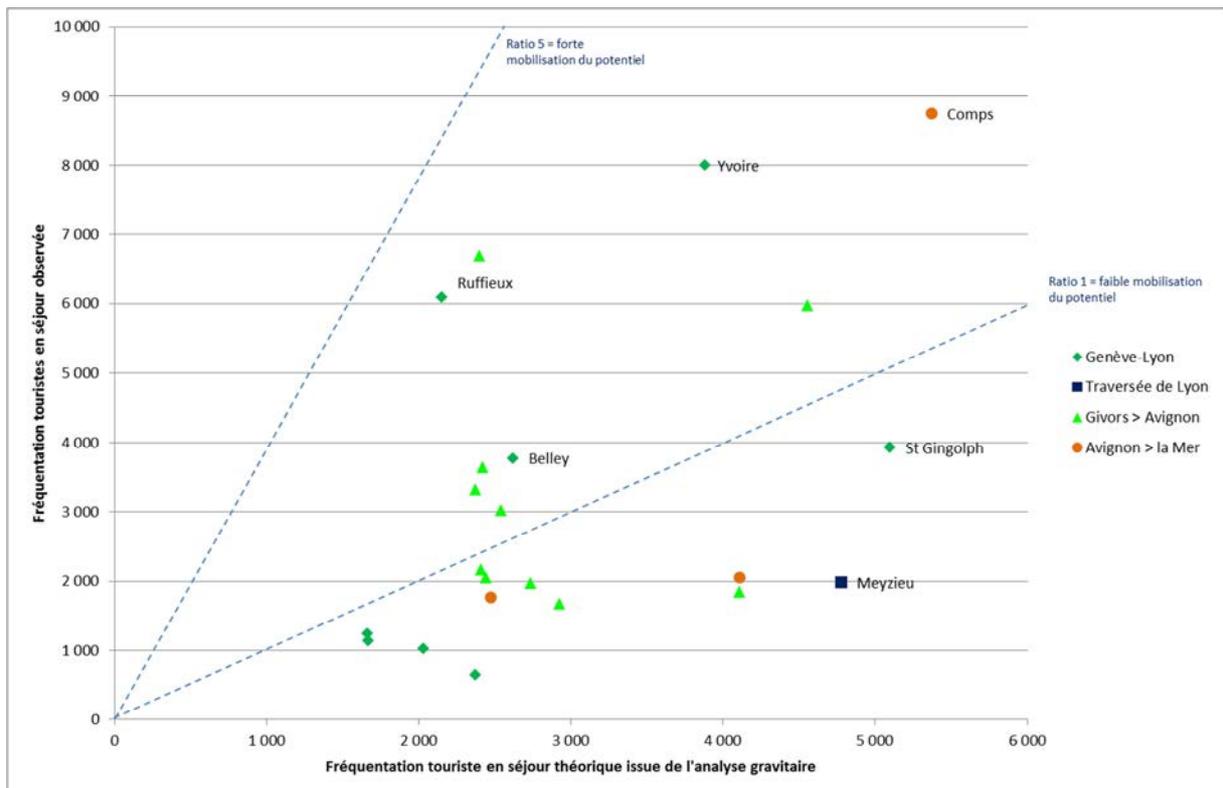
Mise en correspondance des données théoriques et des données observées

La fréquentation des touristes en séjour observée a été comparée à la fréquentation théorique issue de l'analyse gravitaire. Les ratios observé/théorique varient de 0.3 à 10. Cette variation s'explique bien par la typologie d'aménagement :

- Des ratios de 0.3 à 0.5 s'observent sur des sections où la fréquentation touristique n'est pas un objectif véritablement ciblé et où la promotion des itinéraires est encore faible ou inexistante (Berges du Rhône, Villeurbanne, voie des Canaux à Avignon dans des secteurs plutôt urbains où la densité d'hébergements touristiques est pourtant plutôt élevée.
- Des ratios de 2 à 2.5 s'observent sur des sections rurales déjà anciennes de voies vertes (Haut Rhône), et sur les longues sections bien continues de la ViaRhôna en Drôme et en Ardèche, malgré des densités d'hébergement faibles.
- Des ratios de 1 s'observent dans les secteurs littoraux sur des sections placées légèrement en rétro-littoral comme Vic-la-Gardiole et donc moins dans l'axe des grands déplacements touristiques d'accès aux plages.
- Des ratios de 5 à plus sur des sections littorales à très forte densité d'hébergement comme Mauguio ou le Grau-du-Roi.



Rapport entre la fréquentation théorique et la fréquentation observée des touristes en séjours sur la ViaRhôna par secteurs (sites de plus de 80 000 passages de touristes en séjour par an)



Rapport entre la fréquentation théorique et la fréquentation observée des touristes en séjours sur la ViaRhôna par secteurs (sites de plus de 80 000 passages de touristes en séjour par an)

Les sites de Manguio et du Grau du Roi parviennent à atteindre de très forts taux de mobilisation de leur potentiel alors que le site de Vic (situé plus en rétro-littoral et un peu plus loin des grands sites d'hébergement capte nettement moins bien ce potentiel).

Sur les sites à plus faible densité touristique, la faible captation de Meyzieu s'explique par le caractère très urbain des capacités d'hébergement et de leur faible dimension touristique. Celle de St Gingolph s'explique d'abord par l'absence d'aménagement en site propre. Les sites du Haut-Rhône captent relativement bien leur potentiel malgré une densité faible d'hébergement touristique mais de façon générale, les ratios de captation des touristes en séjours ne sont pas excellents. Il reste à faire, notamment autour d'une offre de boucles comme sur certains territoires de la Loire à Vélo pour mieux tirer parti du potentiel d'hébergement et maximiser les impacts de la ViaRhôna.

Ces ratios nous servent à extrapoler la fréquentation sur les sections d'itinéraires sur lesquelles nous n'avons ni enquêtes ni comptages, à partir du potentiel théorique et du ratio dépendant du contexte du secteur étudié.

Nous affectons donc un ratio à chacune des sections sur lesquelles nous n'avons ni enquêtes ni comptages à partir d'une connaissance des segments analysés pour calculer la fréquentation estimée à partir du potentiel théorique calculé avec l'analyse gravitaire.

Calcul de la fréquentation itinérante sur chacune des sections

Le calcul de la fréquentation itinérante sur chacune des sections de l'itinéraire est beaucoup plus simple dans la mesure où nous connaissons la fréquentation sur tous les points enquêtés et que nous connaissons par l'enquête les origines et destinations de la majeure partie des personnes enquêtées.

Il suffit donc de reconstruire une matrice des origines et destinations pour calculer la fréquentation itinérante sur chacune des sections et dans chaque sens.

Le calcul de la pratique itinérante bénéficie donc, dans la mesure où nous avons un taux de réponse de près de 100% des itinérants, d'un très bon niveau de fiabilité.

Application des coefficients d'extrapolation au fichier d'enquête

Une fois estimée la fréquentation par type de cyclistes sur chacun des points, il nous suffit de calculer les distances totales parcourues sur chacune des sections et pour chaque type de cyclistes.

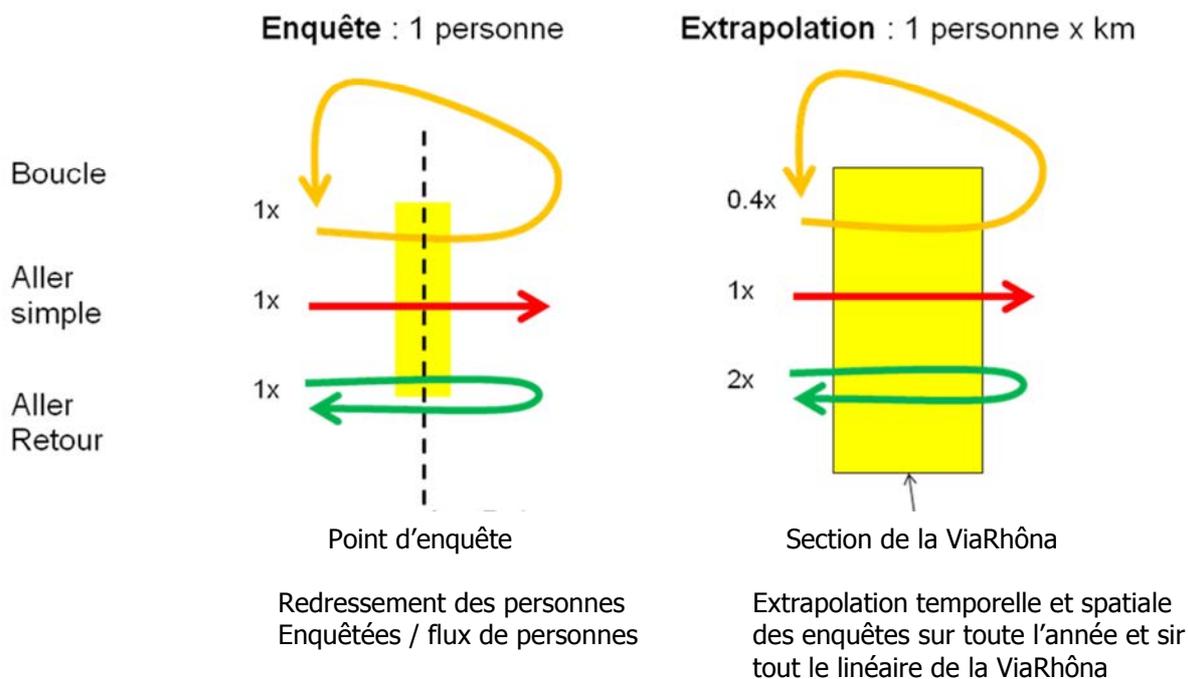
En faisant de même avec les enquêtes redressées, nous obtenons un coefficient de redressement appliqué sur les distances parcourues.

Carte 7 : Fréquentation potentielle de touristes en séjour issue du modèle gravitaire et taux d'atteinte du modèle



L'extrapolation des distances peut être calculée soit sur les seuls kilomètres réalisés sur la ViaRhôna, soit sur l'ensemble des kilomètres réalisés par les personnes ayant parcouru la ViaRhôna sur au moins une partie de leur randonnée. Ainsi un cycliste pratiquant en boucle parcourt une partie de la distance sur la ViaRhôna et une autre partie hors de la ViaRhôna.

Le nombre de personnes est recomposé en divisant les distances parcourues par les distances moyennes parcourues par jour pour chaque catégorie de cycliste.



Pour les itinérants et pour les personnes randonnée en aller-retour, l'ensemble de la distance est parcourue sur la section. Pour les personnes pratiquant en boucle, on estime que 40% seulement de la randonnée est parcourue sur la ViaRhôna.

L'impact économique et les résultats de l'enquête présentés plus loin sont extrapolés à partir des seuls kilomètres parcourus sur la ViaRhôna, ce qui est une approche assez restrictive de l'impact économique.

La reconstitution du nombre de personnes ayant parcouru la ViaRhôna est en revanche calculée sur l'ensemble des kilomètres, boucles comprises.

Extrapolation d'ensemble des données

Le croisement de l'extrapolation spatiale et temporelle permet de reconstituer l'ensemble de la fréquentation annuelle par catégories (excursionnistes, itinérants, touristes en séjour) sur chacun des segments d'itinéraire en calculant les données sur les segments sur lesquels nous n'avons pas de données de comptage ou d'enquête. Les ratios de taux de touristes et taux d'excursionnistes permettent d'ajuster le modèle gravitaire en fonction du contexte et de l'observation des ratios des enquêtes les plus proches.

id	Département	Type analyse	Segment	Potentiel				comptages	Touristes			Excursionnistes		Distances totales		
				potentiel excursion	potentiel touristes	total potentiel	itinérants		touristes non itinérants	Taux touristes	excursionnistes	Taux excursion	km itinéraires x 1000	km touristes séjours x1000	excursionniste x 1000	
1	74	Enquête sans comptage	Saint Gingolph	14 149	5 097	19 247	11 214	211	3 929	0,5	7 075	0,5	4	66	119	
2	74		Publier	22 695	7 826	30 521	15471	211	3 913	0,5	11 348	0,5	2	33	96	
3	74		Thonon-les-Bains	32 713	7 486	40 199	20687	587	3 743	0,5	16 357	0,5	7	47	207	
4	74		Sciez	46 419	5 839	52 257	26716	587	2 920	0,5	23 210	0,5	5	26	210	
5	74	Enquête et comptage ponctuel	Yvoire	54 388	3 880	58 269	33 972	615	7 996	2,1	25 361	0,5	7	96	305	
9	74		Valleiry	46 436	1 591	48 027	36227	2926	796	0,5	32 505	0,7	9	2	98	
10	74	Comptage ponctuel	Vulbens	43 065	1 774	44 840	38 752	2 926	887	0,5	34 939	0,8	16	5	187	
11	74		Clarafond-Arcine	24 690	1 436	26 126	20927	2926	718	0,5	17 283	0,7	29	7	169	
12	74	Enquête sans comptage	Usinens	16 507	1 666	18 173	6 522	2 926	1 135	0,5	2 460	0,7	33	13	27	
13	74		Seysssel	11 785	1 983	13 768	12167	2926	992	0,5	8 250	0,7	10	3	29	
14	74		Seysssel	11 248	2 256	13 504	11928	2926	1 128	0,5	7 874	0,7	5	2	13	
15	74		Seysssel	9 731	2 371	12 102	97567	3667	4 742	2,0	89 158	9,2	9	12	228	
16	73		Motz	7 876	2 321	10 197	81631	3667	5 803	2,5	72 162	9,2	16	25	310	
17	73	Enquête et comptage permanent	Ruffieux	5 700	2 152	7 852	61 979	3 667	6 088	2,8	52 225	9,2	30	49	423	
18	73		Vions	8 120	3 429	11 550	82140	3736	8 573	2,5	69 832	8,6	24	56	453	
19	1		Cressin-Rochefort	7 036	2 613	9 649	69472	3736	5 226	2,0	60 510	8,6	23	32	366	
20	1	Enquête et comptage permanent	Belley	7 553	2 619	10 173	65 210	3 736	3 777	0,5	57 698	7,6	19	19	290	
21	1		Virignin	8 831	2 838	11 670	57258	3736	1 419	0,5	52 103	5,9	30	11	414	
22	1	Compteur automatique	Peyrieu	7 425	2 308	9 734	36 021	3 736	1 154	0,5	31 131	4,2	41	13	338	
23	1	Enquête et comptage permanent	Champagneux	8 217	2 375	10 592	40 377	3 736	641	0,3	36 001	4,4	15	3	144	
24	1		Brégnier-Cordon	9 335	2 174	11 509	46830	3736	1 087	0,5	42 008	4,5	60	17	673	
25	38		Brangues	9 863	1 772	11 635	24348	3736	886	0,5	19 726	2,0	31	7	164	
26	38		Arandon-Passins	12 774	1 928	14 702	30248	3736	964	0,5	25 548	2,0	36	9	246	
27	38		Creys-Mépieu	9 980	1 664	11 644	44488	3736	832	0,5	39 920	4,0	42	9	447	
28	38		Porcieu-Ambagnieu	8 892	1 520	10 412	40064	3736	760	0,5	35 568	4,0	39	8	375	
29	1	Enquête sans comptage	Saint Sorlin en Bugey	14 331	2 032	16 363	62 076	3 736	1 016	0,5	57 324	4,0	30	8	455	
30	38	Enquête et comptage ponctuel	La Balme les Grottes	14 682	1 661	16 343	39 677	3 872	1 241	0,7	34 564	2,4	75	24	671	
31	38		Anthon	31 595	2 543	34 139	20687	3872	1 017	0,4	15 798	0,5	70	18	285	
32	69	Enquête et comptage permanent	Meyzieu	75 730	4 775	80 506	144 424	3 928	1 982	0,4	138 514	1,8	55	28	1 939	
33	69	Enquête et comptage permanent	Villeurbanne	141 343	9 191	150 534	291 115	3 928	1 882	0,2	285 305	2,0	26	13	1 899	
34	69		Villeurbanne	182 563	12 984	195 547	374319	3999	5 194	0,4	365 126	2,0	14	18	1 293	
35	69		Lyon	197 139	15 191	212 329	404353	3999	6 076	0,4	394 278	2,0	9	14	921	
36	69	Enquête et comptage permanent	Lyon berges	197 295	15 071	212 366	1 171 605	5 979	8 873	0,6	1 156 752	5,9	28	42	5 470	
37	69	Compteur automatique	Lyon pont Barre	161 456	11 545	173 001	387 680	5 979	6 927	0,6	374 774	2,3	16	19	1 010	
40	69		Vernaison	84 157	4 928	89 086	34183	5 979	2 957	0,6	25 247	0,3	148	73	625	
41	38	Comptage automatique sans données	Seyssuel	43 297	2 641	45 939	53 479	8 597	1 585	0,6	43 297	1,0	106	19	532	
42	69	Compteur automatique	Ampuis	30 873	2 854	33 727	100 809	8 769	1 712	0,6	90 328	2,9	59	11	603	
43	69	Enquête et comptage permanent	Tupin et Semons	24 480	2 925	27 405	68 655	8 866	1 670	0,6	58 119	2,4	45	9	297	
44	42	Comptage automatique sans données	Chavanay	18 755	2 662	21 416	61 341	9 117	3 461	1,3	48 763	2,6	50	19	267	
45	42		Chavanay	16 470	2 653	19 123	55520	9 249	3 449	1,3	42 822	2,6	42	16	194	
46	38	Enquête et comptage sans données	Salaise sur Sanne	15 006	2 401	17 408	52 620	9 386	6 691	2,8	36 544	2,4	84	60	327	
47	38		Sablons	15 284	2 598	17 882	52558	9 443	3 377	1,3	39 738	2,6	40	14	169	
48	26	Enquête et comptage permanent	Andancette	14 492	2 735	17 227	51 490	9 544	1 974	0,7	39 972	2,8	140	29	585	
49	26	Enquête et comptage permanent	Arras-sur-Rhône	13 969	2 421	16 390	49 097	9 604	3 650	1,5	35 843	2,6	149	57	557	
50	7		Tournon-sur-Rhône	16 284	2 797	19 080	53856	9 510	3 636	1,3	40 710	2,5	100	38	427	
51	26		La Roche-de-Glun	20 568	2 526	23 094	64214	9 510	3 284	1,3	51 420	2,5	54	19	294	
52	26	Enquête et comptage permanent	Châteauneuf sur Isère	25 064	2 372	27 436	74 339	9 878	3 323	1,4	61 138	2,4	73	25	454	
53	26		Valence	35 207	3 202	38 409	67785	10 812	4 163	1,3	52 811	1,5	41	16	200	
54	26	Compteur automatique	Valence Epervière	31 482	2 910	34 392	60 595	10 812	3 783	1,3	46 000	1,5	41	14	175	
55	7	Enquête et comptage permanent	Beauchastel	18 920	2 443	21 363	33 966	11 036	2 053	0,8	20 878	1,1	179	33	339	
56	7	Compteur automatique	La Voulte-sur-Rhône	13 666	2 450	16 116	55 660	11 039	3 185	1,3	41 436	3,0	114	33	430	
57	7	Enquête et comptage permanent	Baix	10 004	2 542	12 546	32 978	10 736	3 025	1,2	19 217	1,9	156	44	280	
58	7	Enquête et comptage permanent	Rochemaure	10 389	2 408	12 797	44 053	10 736	2 168	0,9	31 148	3,0	135	27	393	
59	26	Compteur automatique	Châteauneuf-du-Rhône	12 573	2 950	15 523	48 613	9 824	3 835	1,3	34 954	2,8	137	53	487	
60	7	Enquête et comptage permanent	Viviers	10 855	4 555	15 410	31 541	9 825	5 971	1,3	15 745	1,5	103	62	165	
61	7		Bourg-Saint-Andéol	9 205	4 794	13 999	34228	9 586	6 232	1,3	18 410	2,0	50	32	96	
62	26	Compteur automatique	Pierrelatte	10 450	4 659	15 109	25 316	9 311	6 057	1,3	9 949	1,0	50	32	53	
63	84	Enquête sans comptage	Lamotte du Rhône	10 434	4 109	14 543	18 585	9 311	1 851	0,5	7 424	0,7	84	17	67	
64	84		Mondragon	11 984	5 213	17 198	19676	8 681	2 607	0,5	8 389	0,7	49	15	48	
66	84		Mornas	10 494	3 672	14 166	17863	8 681	1 836	0,5	7 346	0,7	107	23	90	
67	84	Compteur automatique	Caderousse	10 244	2 752	12 997	19 828	8 681	2 202	0,8	8 945	0,9	66	17	68	
68	84		Caderousse	13 899	3 743	17 642	40222	8 681	3 743	1,0	27 798	2,0	26	11	83	
70	84		Caderousse	13 314	3 503	16 817	17016	8 607	1 752	0,5	6 657	0,5	51	10	39	
71	84		Châteauneuf-du-Pape	17 707	4 535	22 242	19310	8 189	2 268	0,5	8 854	0,5	107	30	116	
73	84		Sorgues	26 433	7 237	33 670	23577	8 189	2 171	0,3	13 217	0,5	69	18	111	
74	84		Le Pontet	30 313	8 843	39 156	25999	8 189	2 653	0,3	15 157	0,5	26	9	49	
75	84	Enquête sans comptage	Avignon VV Canaux	35 158	10 793	45 952	174 350	8 189	2 641	1,3	163 519	4,7	29	9	581	
76	84	Comptage ponctuel	Avignon Daladier	36 220	11 574	47 793	435 739	4 562	81 018	7,0	350 159	9,7	21	378	1 634	
77	30		Les Angles	30 845	9 379	40 224	24674	4 562	4 690	0,5	15 423	0,5	22	23	76	
78	30	Compteur automatique	Aramon	22 780	6 754	29 533	13 763	4 673	3 377	0,5	5 713	0,3	39	28	47	
79	30	Compteur automatique	Vallabrègues	20 970	5 628	26 598	13 763	4 673	2 814	0,5	6 276	0,3	70	42	94	
80	30	Enquête et comptage permanent	Comps	20 546	5 370	25 915	49 754	4 673	8 742	1,6	36 339	1,8	30	57	237	
81	30		Beaucuire	21 894	5 710	27 604	40264	0	7 423	1,3	32 841	1,5	0	40	178	
82	30		Beaucuire	21 923	5 800	27 723	18400	4 538	2 900	0,5	10 962	0,5	17	11	41	
83	30	Enquête sans comptage	Fourques	13 578	4 110	17 688	13 738	4 928	2 055	0,5	6 755	0,5	70	29	96	

Tableau de détail de la section Yvoire > Genève > Fourques

Segment				Potentiel			Touristes			Excursionnistes		Distances totales			
id	Département	Type analyse	Commune d'enquête, comptage ou centre du segment	potentiel excursion	potentiel touristes	total potentiel	comptages	itinérants	touristes non itinérants	Taux touristes	excursionnistes	Taux excursion	km itinérants x 1000	km touristes séjours x1000	excursionnistes x 1000
84	13		Arles	8 049	2 506	10 556	7491	2 213	1 253	0,5	4 025	0,5	37	21	68
85	30		Saint-Gilles	10 456	2 796	13 253	8839	2 213	1 398	0,5	5 228	0,5	42	26	99
86	13		Arles	16 733	5 392	22 125	13812	2 749	2 696	0,5	8 367	0,5	21	21	65
87	13	Enquête et comptage ponctuel	Arles	7 056	2 473	9 529	24 416	2 749	1 761	0,7	19 905	2,8	44	28	319
88	13	Comptage ponctuel	Arles	2 754	755	3 510	20 215	2 717	1 133	1,5	16 366	5,9	47	19	282
89	13		Port-Saint-Louis-du-Rhône	3 789	725	4 514	4071	2 717	218	0,3	1 137	0,3	41	3	17
186	30		Beaucaire	14 938	3 736	18 675	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0
187	30		Fourques	13 060	2 684	15 744	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0
188	30		Saint-Gilles	9 481	2 764	12 245	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0	0
189	30	Compteur automatique	Vauvert	9 280	4 961	14 241	63 898	2 387	14 883	3,0	46 628	5,0	9	58	181
190	30	Compteur automatique	Saint-Laurent-d'Aigouze	6 905	4 188	11 093	79 003	2 387	16 752	4,0	59 864	8,7	15	107	382
191	30	Compteur automatique	Aigues-Mortes	11 900	12 448	24 348	78 356	2 507	49 792	4,0	26 057	2,2	10	196	103
192	30	Enquête et comptage permanent	Le Grau du Roi	11 425	13 358	24 783	168 181	2 507	67 934	5,1	97 741	8,6	11	304	437
193	30		Le Grau-du-Roi	14 476	19 793	34 269	19557	2 422	9 897	0,5	7 238	0,5	10	42	31
194	34		La Grande-Motte	18 180	25 059	43 239	24042	2 422	12 530	0,5	9 090	0,5	11	57	41
195	34	Enquête et comptage ponctuel	Mauguio	21 905	17 378	39 283	165 093	2 433	62 621	3,6	100 039	4,6	11	290	463
196	34		Palavas-les-Flots	25 177	18 905	44 082	33650	2 156	18 905	1,0	12 589	0,5	20	173	115
197	34		Palavas-les-Flots	33 418	15 702	49 120	75836	2 156	23 553	1,5	50 127	1,5	4	47	100
198	34		Villeneuve-lès-Maguelone	35 340	19 874	55 214	85008	2 187	29 811	1,5	53 010	1,5	14	191	339
199	34	Enquête sans comptage	Vic-la-Gardiole	30 717	17 251	47 968	91 902	2 187	18 892	1,1	70 824	2,3	12	99	373
200	34		Vic-la-Gardiole	27 164	17 284	44 447	162695	2 187	51 852	3,0	108 656	4,0	4	101	212
201	34	Comptage ponctuel	Frontignan	18 907	13 300	32 207	103 086	2 187	39 900	3,0	60 999	3,2	22	398	608
202	34		Frontignan	21 558	20 280	41 838	64944	2 187	30 420	1,5	32 337	1,5	9	125	133
203	34		Sète	18 713	26 511	45 224	23878	1 266	13 256	0,5	9 357	0,5	12	125	88

Tableau de détail des sections sud

Recomposition des dépenses et des impacts

Le calcul de la recombinaison et de l'extrapolation des retombées économiques se fait par le biais des distances parcourues par chaque catégorie de cyclistes et pour chacune des sections de l'itinéraire.

Ces distances sont ensuite comparées aux distances relevées dans les enquêtes redressées pour calculer le coefficient d'extrapolation spatial et temporel.

Distances totales parcourues par catégorie de cyclistes

Le calcul des distances totales parcourues par catégorie de cyclistes est obtenu en multipliant le nombre de cyclistes observés (sur les segments bénéficiant de comptages et d'enquêtes) ou calculés (sur les segments n'ayant pas fait l'objet d'enquête ou de comptages) par catégorie de cyclistes par an pour chacun des segments en multipliant par la longueur de chacun des segments :

Calcul des distances parcourues par profil

Pour chaque profil de clientèle et pour chaque segment d'itinéraire, nous calculons la distance parcourue par an à partir des enquêtes, à partir de la recombinaison de l'ensemble des flux et calculons un ratio d'extrapolation qui est ensuite appliqué à chacune des enquêtes :

	Itinérant	Touriste séjour	Excursion	Total
Avignon > la Mer	1 778	1 615	5 575	8 968
Beaucaire > Manosque	1 562	8 624	27 645	37 830
Beaucaire > Sète	4 914	27 359	35 770	68 043
Genève > Lyon	5 432	3 590	18 017	27 039
Givors > Avignon	78 398	11 585	85 375	175 358
Manosque > Menton	731	8 765	107 097	116 592
Sète > Espagne	7 927	19 787	18 095	45 809
St Gingolph > Genève	4 374	5 041	9 163	18 577
Stes Maries > Marseille > Nice	3 928	37 795	74 642	116 365
Traversée Lyon	3 945	4 414	62 822	71 181
Via Venaissia	680	2 940	9 442	13 061
	113 668	131 514	453 643	698 826

Recomposition du nombre de km parcourus par les personnes enquêtées

	Itinérants x 1000	Touristes séjours x1000	Excursion x 1000	
Avignon > la Mer	382	661	3 571	4 614
Beaucaire > Manosque	301	956	2 209	3 465
Beaucaire > Sète	312	2 264	3 780	6 356
Genève > Lyon	689	353	6 804	7 847
Givors > Avignon	2 533	813	7 994	11 340
Manosque > Menton	80	3 062	14 693	17 835
Sète > Espagne	255	8 726	6 831	15 812
St Gingolph > Genève	25	269	937	1 232
Stes Maries > Marseille > Nice	1 159	13 000	14 088	28 247
Traversée Lyon	297	207	13 156	13 659
Via Venaissia	64	200	822	1 087
Total général	6 099	30 510	74 885	111 494

Recomposition du nombre de km parcourus par l'ensemble des usagers en milliers de km

Calcul du nombre de personnes

Le calcul du nombre de personnes est recomposé à partir des coefficients de redressement kilométriques dans l'enquête. Le nombre de personnes est obtenu en divisant les distances totales parcourues par la distance journalière parcourue par chaque personne enquêtée.

De ce fait, le nombre de personnes correspond à deux calculs différents :

La reconstitution d'un équivalent personne en divisant les seuls kilomètres parcourus sur l'itinéraire par la distance moyenne par catégorie de cyclistes. C'est ce calcul qui est pris en compte dans l'extrapolation de l'enquête.

La reconstitution du nombre de personnes effectivement passées sur l'itinéraire quel que soit leur parcours. Ce chiffre inclut les kilomètres parcourus hors de l'itinéraire dans une boucle incluant un passage sur l'itinéraire. Par convention nous considérons que la part réalisée sur l'itinéraire est de 40% (25% représenterait un circuit correspondant à un carré, 50% correspond à un aller-retour).

Retombées économiques globales et impacts sur l'itinéraire

Nous distinguons 4 types de retombées, de la plus large à la plus étroite :

1. **Les dépenses du séjour** : il s'agit des dépenses réalisées pendant tout leur séjour par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire
2. **Les dépenses les jours de pratique** : dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire les jours où ils étaient à vélo
3. **Les dépenses sur l'itinéraire** : il s'agit des dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire les jours où ils étaient à vélo sur l'itinéraire (à l'exclusion de la part des dépenses réalisées en dehors de l'itinéraire dans le cadre d'une boucle)
4. **Les impacts de l'itinéraire** : il s'agit des dépenses réalisées par les cyclistes sur l'itinéraire, coefficientées par le poids du vélo dans le choix de la destination (100% des dépenses pour ceux qui déclarent que le vélo est très important et qu'ils sont venus pour ça, 70% pour ceux qui déclarent que c'est important, 30% pour ceux qui déclarent que le vélo est peu important et 0% pour ceux qui déclarent que le vélo n'est pas important dans le choix du séjour.

Impacts économiques indirects et induits

Les impacts indirects sont calculés, à partir des données de distances extrapolées et en se basant sur l'étude réalisée pour ODIT France sur l'économie du vélo en France.

Economies de dépenses de santé

L'impact économique principal du vélo réside dans les économies de dépenses de santé. Les résultats de plusieurs études européennes convergentes sur la question permettent de déterminer les impacts de dépense de sécurité sociale à partir des temps d'activité physique par personne. Les résultats sont considérables, particulièrement chez les personnes âgées de plus de 55 ans qui représentent une frange importante de la population. Les impacts santé sont estimés entre 0,5 et 1,35 €/km².

Sur cette base, les km parcourus sur les itinéraires génèrent un bénéfice collectif que l'on peut estimer à partir du modèle HEATH développé par l'OMS.

Une partie importante de ces distances aurait de toute façon été parcourues par les cyclistes sportifs et une partie des cyclistes de loisirs. En appliquant un coefficient d'impact santé plus conservatoire dépendant du niveau de pratique existant des cyclistes (impact nul pour ceux déclarant pratiquer déjà tous les jours, 0,2 pour ceux pratiquant plusieurs fois par semaine, 0,7 pour ceux pratiquant plusieurs fois par mois, 1,2 pour ceux pratiquant moins d'une fois par mois et 1,35 pour eux pratiquant exceptionnellement), l'impact santé minimum peut être calculé. Il est appliqué sur les personnes habitant en France. Ce ratio gagnerait à être adapté à la fréquence de pratique et à l'âge des pratiquants.

Les impacts environnementaux de la pratique du vélo

L'impact positif d'un report de la voiture vers le vélo pour les pratiques utilitaires a été estimé à 0,18 €/km (rapport sur l'Indemnité kilométrique citée plus haut en congestion, insécurité, pollution) et une perte de recette fiscale de 0,05 €/km (TIPP, TVA), soit une externalité positive de **0,13 €/km**. Sur la base d'un report de 50% de la voiture vers le vélo (ce chiffre mériterait d'être précisé), l'impact global peut donc être estimé à 0.065 €/km. Ce ratio est appliqué à tous les kilomètres parcourus sur l'itinéraire.

Les impacts indirects sur l'industrie et la commercialisation de cycles

Les impacts sur l'industrie et la commercialisation des cycles peuvent être approchés par le biais de l'étude économique sur la filière vélo réalisée pour le compte d'ODIT France et du MEEDEM en 2008/2009. Les ventes de vélo et accessoires représentaient en France 1,616 Md € en 2014³ pour un

² Rapport du Ministère de l'Ecologie et du développement durable « Indemnité kilométrique vélo, enjeux et impacts – novembre 2013 »

³ Univélo, rapport sur le Marché du Cycle 2014 en France

total estimé de 5,4 Md de km parcourus⁴ soit un ratio moyen de **0,29 €/km** (chiffre plus élevé que nos voisins européens du fait des faibles distances parcourues à vélo en France).

Ces estimations sont imprécises dans la mesure où il ne nous est pas possible de mesurer l'impact spécifique des itinéraires sur les distances parcourues à vélo notamment par les excursionnistes. Une partie de ces distances aurait été réalisée malgré tout et une partie est sans doute générée spécifiquement par l'itinéraire.

Nous prenons en compte les impacts des seules personnes habitant les régions traversées.

⁴ Enquête Nationale Transport-Déplacements 2008

Partie 4 : Résultats détaillés de l'enquête

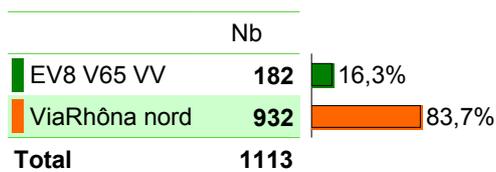
Fréquentation par secteur

Les données d'enquête ont été redressées par site et par jour pour corriger les biais de représentation puis extrapolées sur l'ensemble de l'année à partir des données de saisonnalité propres à chaque type de pratique puis extrapolées spatialement sur l'ensemble du linéaire des itinéraires étudiés par grands secteurs et par département (voir éléments de méthode du document principal).

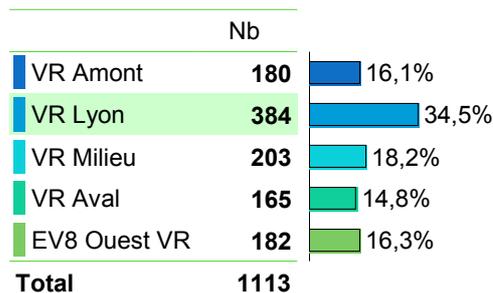
Les données d'analyse sont ainsi recomposées sur la base de 2,8 M de personnes sur les deux secteurs d'itinéraires, ViaRhôna d'un côté (1.1 M de sorties), la Méditerranée à vélo (EuroVelo 8), la V65 (véloroute littorale à l'est de Aigues-Mortes) et la ViaVenaissia. Ces données ne prennent en compte que les distances parcourues sur ces itinéraires, à l'exclusion des distances parcourues en dehors de ces itinéraires.

La section Beaucaire - Sète étant commune aux deux itinéraires ViaRhôna et EuroVelo 8, les données ne sont prises en compte qu'une fois sur les analyses agrégées mais comptées sur chacun des itinéraires pris isolément. Les données départementales font l'objet d'une extrapolation spécifique à l'échelle de l'ensemble des itinéraires du Département.

Les données présentées sont exprimées en milliers d'équivalent sorties à vélo par an sur le seul itinéraire de la ViaRhôna, à l'exclusion des distances parcourues hors de l'itinéraire.

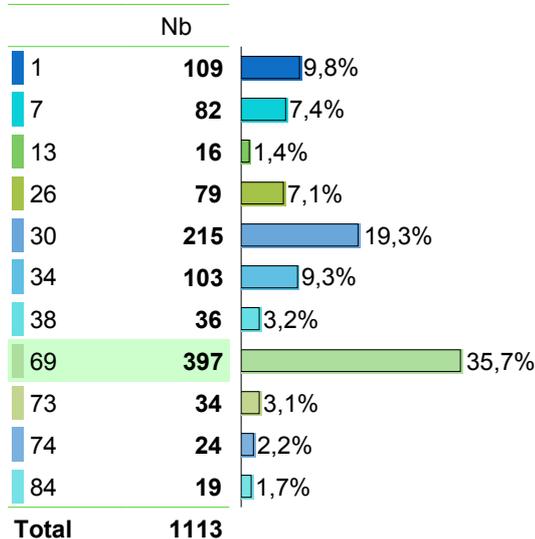


Une partie de l'itinéraire est commune avec l'EV8 entre Beaucaire et Sète. Elle génère 182.000 sorties vélo et elle est prise en compte dans chacun des itinéraires.

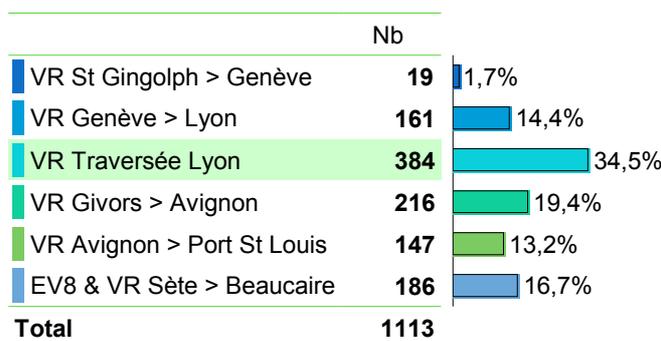


Département

Taux de réponse : **100,0%**



La traversée de Lyon est avec l'itinéraire des berges du Rhône (1.4 M de passages par an) et le parc de Miribel Jonage, la section qui génère le plus de journées de vélo (384 000) sur l'ensemble de la ViaRhôna.



Touristes et excursionnistes

Taux de réponse : **98,9%**

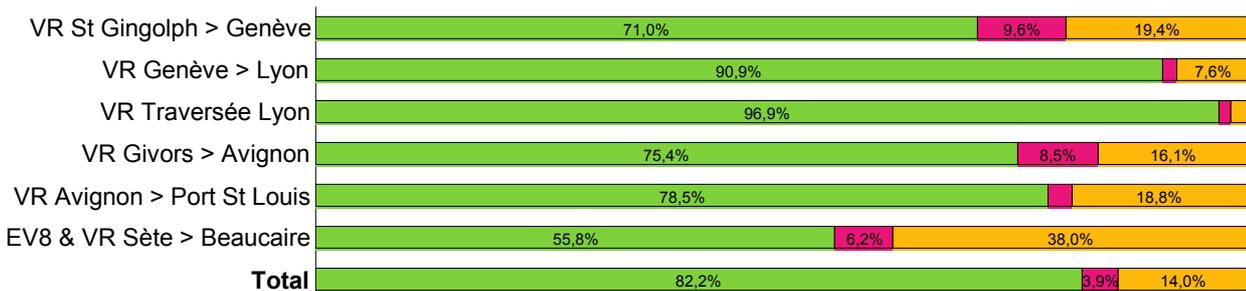
	Nb	
Excursionniste	905	82,2%
Touriste Etranger	43	3,9%
Touriste Français	154	14,0%
Total	1101	

Plus de 80% de la fréquentation de la ViaRhôna est une fréquentation locale d'excursionnistes.

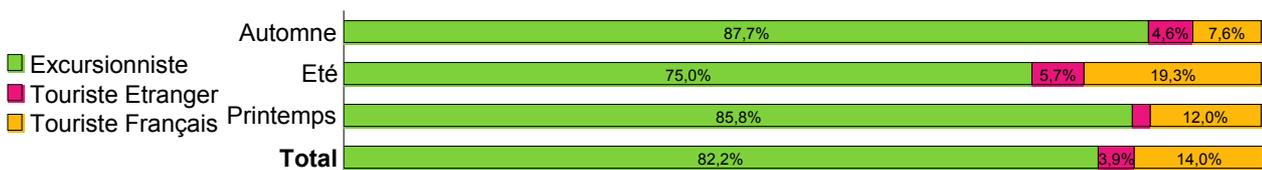
La ViaRhôna génère près de 200 000 nuitées touristiques.

La section Beaucaire-Sète génère le plus grand nombre de nuitées mais essentiellement de cyclistes en séjour. Les cyclistes étrangers se rencontrent surtout sur la section Givors-Avignon.

	Excursionniste		Touriste Etranger		Touriste Français		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VR St Gingolph > Genève	13	71,0%	2	9,6%	4	19,4%	19	100,0%
VR Genève > Lyon	146	90,9%	2	1,5%	12	7,6%	160	100,0%
VR Traversée Lyon	371	96,9%	5	1,3%	7	1,8%	383	100,0%
VR Givors > Avignon	159	75,4%	18	8,5%	34	16,1%	211	100,0%
VR Avignon > Port St Louis	112	78,5%	4	2,8%	27	18,8%	143	100,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	103	55,8%	11	6,2%	70	38,0%	184	100,0%
Total	905	82,2%	43	3,9%	154	14,0%	1101	



Sur la section Beaucaire-Sète, 45% de la fréquentation est une fréquentation touristique. Les touristes ne représentent que 3% de la pratique dans la traversée de Lyon.



Sans surprise, les touristes sont nombreux en été avec 25% de la fréquentation mais les ailes de saison accueillent plus de 12% de touristes.

Typologie de pratique

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Itinérant	65	5,8%
Loisir	587	52,7%
Sportif	391	35,1%
Utilitaire	70	6,3%
Total	1113	

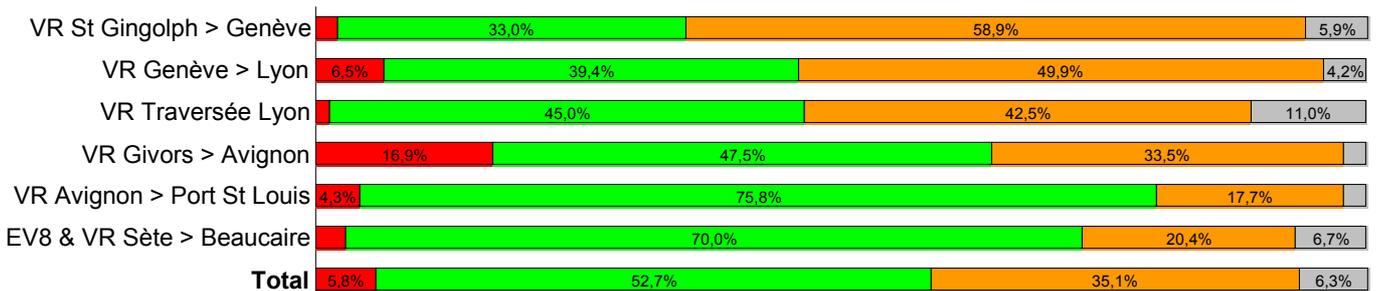
La pratique itinérante représente 6% de la fréquentation (65 000 nuitées) mais 17% sur la section Givors > Avignon avec 37 000 nuitées.

La pratique de loisirs reste largement dominante, notamment dans la partie centrale de l'itinéraire.

La pratique sportive est également très significative, notamment au bord du lac Léman.

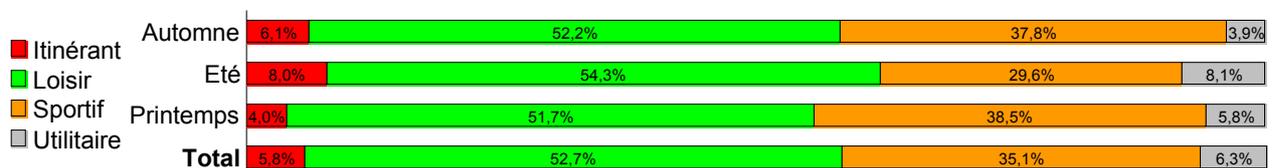
La pratique utilitaire reste en revanche faible mais loin d'être marginale notamment dans la traversée de Lyon.

	Itinérant		Loisir		Sportif		Utilitaire		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VR St Gingolph > Genève	0	2,3%	6	33,0%	11	58,9%	1	5,9%	19	100,0%
VR Genève > Lyon	10	6,5%	63	39,4%	80	49,9%	7	4,2%	161	100,0%
VR Traversée Lyon	6	1,5%	173	45,0%	163	42,5%	42	11,0%	384	100,0%
VR Givors > Avignon	37	16,9%	103	47,5%	72	33,5%	5	2,1%	216	100,0%
VR Avignon > Port St Louis	6	4,3%	112	75,8%	26	17,7%	3	2,2%	147	100,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	5	2,9%	130	70,0%	38	20,4%	12	6,7%	186	100,0%
Total	65	5,8%	587	52,7%	391	35,1%	70	6,3%	1113	



La pratique de loisirs est très importante dans la partie sud de l'itinéraire avec 70% de la pratique alors que la pratique sportive domine au nord de l'itinéraire.

L'itinérance et la pratique loisirs sont proportionnellement un peu plus importante en période estivale mais la répartition varie relativement peu.



Utilisation du VAE

Q1 Vélo ou VAE

Taux de réponse : **99,1%**

	Nb	
VAE	54	4,9%
Vélo	1049	95,1%
Total	1103	

Le vélo à assistance électrique représente déjà 5% de la pratique sur la ViaRhôna, 7.6% sur Givors-Avignon et 8.9% sur la partie littorale de l'itinéraire alors qu'il ne représente encore que 1.9% du parc de vélos.

12% des cyclistes étrangers utilisent un VAE.

Q1 Vélo ou VAE, Sous secteur

	VAE		Vélo		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VR St Gingolph > Genève	1	6,4%	18	93,6%	19	100,0%
VR Genève > Lyon	6	4,0%	154	96,0%	161	100,0%
VR Traversée Lyon	7	1,9%	377	98,1%	384	100,0%
VR Givors > Avignon	16	7,6%	196	92,4%	213	100,0%
VR Avignon > Port St Louis	7	5,0%	140	95,0%	147	100,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	16	8,9%	164	91,1%	180	100,0%
Total	54	4,9%	1049	95,1%	1103	

VR St Gingolph > Genève	6,4%	93,6%
VR Genève > Lyon		96,0%
VR Traversée Lyon		98,1%
VR Givors > Avignon	7,6%	92,4%
VR Avignon > Port St Louis		95,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	8,9%	91,1%
Total		95,1%

	VAE		Vélo		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	40	4,5%	859	95,5%	899	100,0%
Touriste Etranger	5	11,7%	36	88,3%	41	100,0%
Touriste Français	9	6,0%	142	94,0%	151	100,0%
Total	54	5,0%	1037	95,0%	1091	

	VAE		Vélo		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Hors Europe	0	7,6%	3	92,4%	4	100,0%
Allemagne et Autriche	1	12,3%	9	87,7%	10	100,0%
Grande-Bretagne et Irlande	0	13,5%	1	86,5%	1	100,0%
Belgique	1	17,6%	5	82,4%	6	100,0%
Scandinavie	0	0,0%	0	100,0%	0	100,0%
Espagne	0	0,0%	1	100,0%	1	100,0%
France	49	4,7%	1000	95,3%	1050	100,0%
Italie	0	0,0%	0	100,0%	0	100,0%
Autres Europe	0	0,0%	0	100,0%	0	100,0%
Pays-Bas	0	5,7%	7	94,3%	8	100,0%
Suisse	2	15,9%	8	84,1%	10	100,0%
Total	54	5,0%	1037	95,0%	1091	

Le taux d'usage du VAE n'est que de 4.7% parmi les français mais de 17.6% chez les Belges, 16% parmi les Suisses et 13.5% parmi les Britanniques. Curieusement, la part des néerlandais équipées de VAE est faible alors que son usage utilitaire est très développé aux Pays-Bas. (effectif Etrangers enquêtés 277 personnes, 35 à 72 personnes sur chacune des 5 principales nationalités, soit des données exploitables)

	VAE		Vélo		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant/Touriste	5	8,4%	59	91,6%	65	100,0%
Sportif/Touriste	1	3,7%	24	96,3%	25	100,0%
Loisir/Touriste	7	7,2%	92	92,8%	99	100,0%
Utilitaire/Touriste	0	7,1%	6	92,9%	7	100,0%
Sportif/Excursionniste	5	1,3%	360	98,7%	364	100,0%
Loisir/Excursionniste	30	6,2%	451	93,8%	480	100,0%
Utilitaire/Excursionniste	6	9,4%	57	90,6%	63	100,0%
Total	54	4,9%	1049	95,1%	1103	

Le taux le plus élevé d'usage se rencontre parmi les touristes itinérants et les cyclistes locaux pour un usage utilitaire. Son usage à vocation sportive reste limité.

Sans surprise, le VAE est beaucoup plus utilisé par les personnes plus âgées, avec 10% parmi les 60-70 ans. Il est en revanche peu utilisé parmi les jeunes.

Utilisation du VAE par tranche d'âge

	VAE		Vélo		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 20	0	0,0%	38	100,0%	38	100,0%
De 20 à 30	0	0,4%	88	99,6%	88	100,0%
De 30 à 40	2	1,1%	141	98,9%	142	100,0%
De 40 à 50	6	2,9%	190	97,1%	196	100,0%
De 50 à 60	12	4,7%	240	95,3%	252	100,0%
De 60 à 70	26	9,7%	243	90,3%	269	100,0%
70 et plus	8	8,6%	87	91,4%	95	100,0%
Total	54	5,0%	1028	95,0%	1082	

Type de vélo utilisé

Q1B Vélo perso ou loué

Taux de réponse : **98,1%**

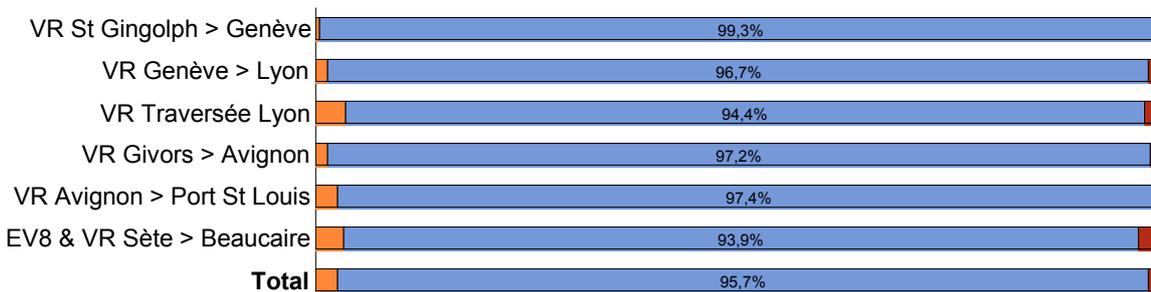
	Nb	
Vélo location	30	2,7%
Vélo personnel	1045	95,7%
Vélo prêté	18	1,6%
Total	1093	

Le recours à un vélo de location reste globalement faible (2,7%) Plus dans le sud et la traversée de Lyon (VéloV).

Les touristes (4,6%) mais surtout **les touristes étrangers (18,8%) ont un recours beaucoup plus élevé à la location**. Les Allemands sont les plus nombreux à louer (38%) devant les Britanniques (29%), les Belges (19%) et les clientèles lointaines (20%). La location est plus important parmi les touristes loisirs et utilitaires, relativement peu pour l'itinérance.

Q1B Vélo perso ou loué, Sous secteur

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VR St Gingolph > Genève	0	0,7%	18	99,3%	0	0,0%	18	100,0%
VR Genève > Lyon	3	1,6%	155	96,7%	3	1,6%	160	100,0%
VR Traversée Lyon	14	3,7%	362	94,4%	7	1,9%	383	100,0%
VR Givors > Avignon	3	1,5%	201	97,2%	3	1,4%	207	100,0%
VR Avignon > Port St Louis	4	2,6%	143	97,4%	0	0,0%	147	100,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	6	3,5%	167	93,9%	5	2,6%	178	100,0%
Total	30	2,7%	1045	95,7%	18	1,6%	1093	



	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	16	1,7%	870	97,2%	10	1,1%	896	100,0%
Touriste Etranger	7	18,8%	32	79,3%	1	2,0%	40	100,0%
Touriste Français	7	4,6%	132	90,6%	7	4,8%	146	100,0%
Total	30	2,8%	1034	95,6%	18	1,6%	1082	

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Autres Europe	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2	100,0%
Hors Europe	1	20,9%	2	66,9%	0	12,2%	3	100,0%
Allemagne et Autriche	4	38,2%	7	60,9%	0	1,0%	11	100,0%
Grande-Bretagne et Irlande	0	29,1%	1	70,9%	0	0,0%	1	100,0%
Belgique	1	19,0%	4	77,4%	0	3,5%	5	100,0%
France	22	2,2%	1003	96,2%	17	1,6%	1042	100,0%
Pays-Bas	0	0,0%	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
Suisse	1	12,4%	8	86,8%	0	0,8%	9	100,0%
Total	30	2,8%	1034	95,6%	18	1,6%	1082	

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant/Touriste	3	4,3%	57	93,5%	1	2,2%	61	100,0%
Sportif/Touriste	0	0,6%	24	96,5%	1	2,9%	24	100,0%
Loisir/Touriste	11	11,2%	81	83,4%	5	5,4%	97	100,0%
Utilitaire/Touriste	1	12,2%	5	81,3%	0	6,5%	7	100,0%
Sportif/Excursionniste	2	0,5%	359	98,2%	4	1,2%	365	100,0%
Loisir/Excursionniste	8	1,7%	464	97,5%	4	0,8%	476	100,0%
Utilitaire/Excursionniste	6	8,7%	56	89,1%	1	2,2%	63	100,0%
Total	30	2,7%	1045	95,7%	18	1,6%	1093	

Utilisation de locations de vélo par tranche d'âge

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 20	0	0,8%	37	96,2%	1	3,1%	38	100,0%
De 20 à 30	6	6,4%	79	90,3%	3	3,3%	88	100,0%
De 30 à 40	11	7,6%	129	91,3%	2	1,1%	141	100,0%
De 40 à 50	2	1,1%	187	94,9%	8	4,0%	197	100,0%
De 50 à 60	3	1,3%	244	97,7%	2	1,0%	250	100,0%
De 60 à 70	5	1,7%	260	98,0%	1	0,3%	266	100,0%
70 et plus	1	1,4%	91	98,3%	0	0,3%	92	100,0%
Total	28	2,6%	1027	95,8%	17	1,6%	1072	

Location des vélos et VAE

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VAE	2	3,4%	48	95,7%	0	1,0%	50	100,0%
Vélo	27	2,6%	991	95,9%	15	1,5%	1033	100,0%
Total	29	2,6%	1038	95,9%	16	1,5%	1083	

Durée de la randonnée

Q2 Durée rando

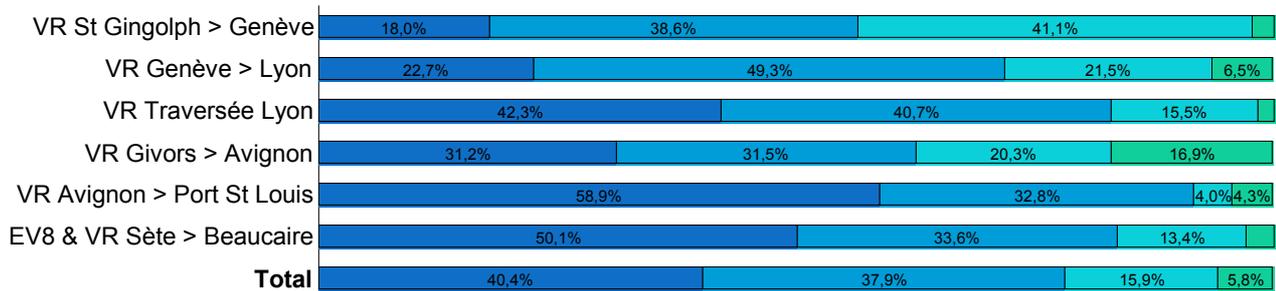
Taux de réponse : **99,7%**

	Nb	
Une heure ou deux	449	40,4%
Demi journée	421	37,9%
La journée	176	15,9%
Plusieurs jours	65	5,8%
Total	1111	

Près de 80% des sorties à vélo sont courtes (demi-journée ou moins). Les durées de sorties sont plus courtes dans la partie sud de l'itinéraire mais plus longues dans la section Givors > Avignon et au bord du Léman (tour du lac).

Q2 Durée rando, Sous secteur

	Une heure ou deux	Demi journée	La journée	Plusieurs jours	Total
VR St Gingolph > Genève	18,0%	38,6%	41,1%	2,3%	100,0%
VR Genève > Lyon	22,7%	49,3%	21,5%	6,5%	100,0%
VR Traversée Lyon	42,3%	40,7%	15,5%	1,5%	100,0%
VR Givors > Avignon	31,2%	31,5%	20,3%	16,9%	100,0%
VR Avignon > Port St Louis	58,9%	32,8%	4,0%	4,3%	100,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	50,1%	33,6%	13,4%	2,9%	100,0%
Total	40,4%	37,9%	15,9%	5,8%	



	Une heure ou deux	Demi journée	La journée	Plusieurs jours	Total
Excursionniste	41,7%	42,1%	16,2%	0,0%	100,0%
Touriste Etranger	12,9%	13,8%	13,3%	60,0%	100,0%
Touriste Français	40,9%	19,4%	15,4%	24,4%	100,0%
Total	40,5%	37,9%	15,9%	5,7%	

Excursionniste	41,7%		42,1%		16,2%
Touriste Etranger	12,9%	13,8%	13,3%	60,0%	
Touriste Français	40,9%		19,4%	15,4%	24,4%
Total	40,5%		37,9%		15,9% 5,7%

	Une heure ou deux		Demi journée		La journée		Plusieurs jours		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	65	100,0%	65	100,0%
Loisir	297	50,7%	202	34,6%	86	14,7%	0	0,0%	586	100,0%
Sportif	101	25,8%	207	53,0%	83	21,2%	0	0,0%	391	100,0%
Utilitaire	51	73,8%	11	16,1%	7	10,1%	0	0,0%	69	100,0%
Total	449	40,4%	421	37,9%	176	15,9%	65	5,8%	1111	

Itinérant	100%									
Loisir	50,7%				34,6%				14,7%	
Sportif	25,8%		53,0%				21,2%			
Utilitaire	73,8%						16,1%		10,1%	
Total	40,4%			37,9%			15,9%		5,8%	

Durée de randonnée par tranche d'âge

	Une heure ou deux		Demi journée		La journée		Plusieurs jours		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 20	13	33,4%	6	16,6%	18	47,1%	1	2,9%	38	100,0%
De 20 à 30	39	44,3%	26	29,7%	13	14,5%	10	11,5%	88	100,0%
De 30 à 40	60	42,0%	58	40,3%	17	11,8%	8	5,8%	143	100,0%
De 40 à 50	91	46,1%	73	36,7%	26	13,0%	8	4,2%	198	100,0%
De 50 à 60	99	39,1%	100	39,6%	41	16,3%	13	5,0%	254	100,0%
De 60 à 70	105	38,5%	106	39,1%	46	16,8%	15	5,5%	272	100,0%
70 et plus	35	36,7%	40	42,1%	13	13,7%	7	7,5%	96	100,0%
Total	442	40,6%	410	37,6%	174	16,0%	63	5,8%	1089	

Moins de 20	33,4%		16,6%		47,1%					
De 20 à 30	44,3%				29,7%		14,5%		11,5%	
De 30 à 40	42,0%			40,3%			11,8%		5,8%	
De 40 à 50	46,1%			36,7%			13,0%		4,2%	
De 50 à 60	39,1%			39,6%			16,3%		5,0%	
De 60 à 70	38,5%			39,1%			16,8%		5,5%	
70 et plus	36,7%			42,1%			13,7%		7,5%	
Total	40,6%			37,6%			16,0%		5,8%	

Distance parcourue par jour

Q4 KM jour

Taux de réponse : **100,0%**

Moyenne = **40,47** Médiane = **35,00** Ecart-type = **25,03**

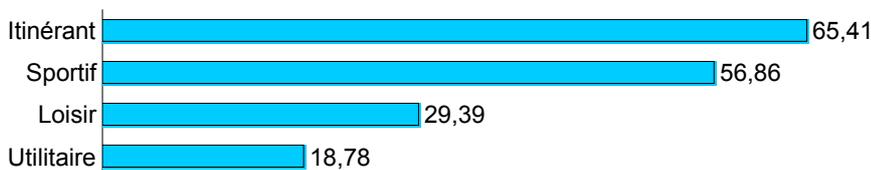
Min = **1,00** Max = **210,00**

La distance moyenne parcourue par sortie est de 40 km avec une médiane à 35 km et une large gamme de parcours. Seulement 12,5% des parcours font plus de 70 km. Les cyclistes itinérants sont ceux qui parcourent les plus longues distances avec 65 km par jour, devant les sportifs.



Les parcours à vocation utilitaire faits sur la ViaRhôna sont nettement plus longs que la moyenne avec plus de 18 km par jour.

Q4 KM jour, Q3 profil



Q4 KM jour, Q1 Vélo ou VAE



A noter qu'il n'y a pas de différence entre les distances parcourues à vélo classique et à VAE

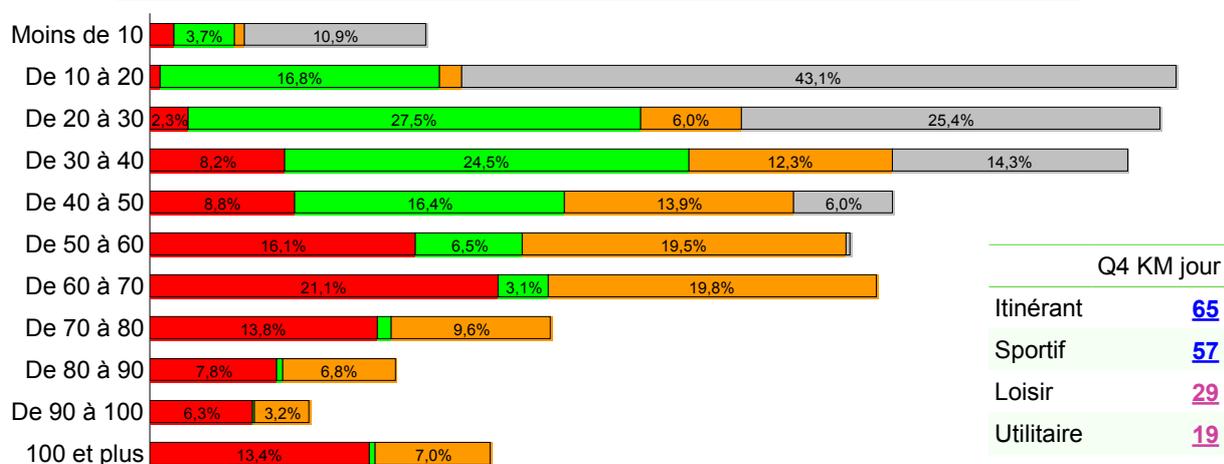
Q4 KM jour, Sous secteur



Les distances parcourues sont plus longues au nord et plus courtes au sud (avec une part beaucoup plus élevée de pratique de loisirs).

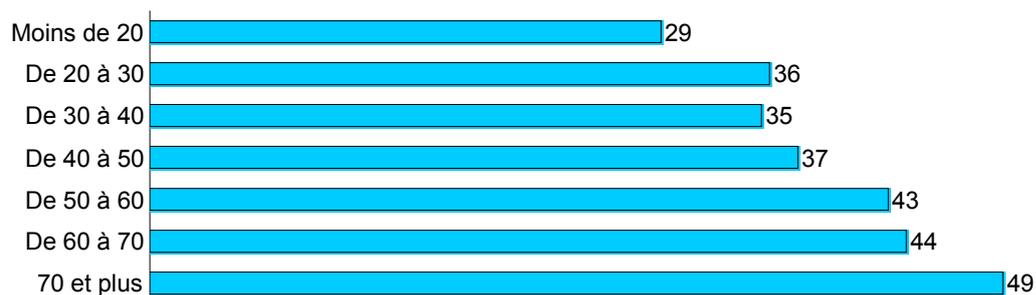
Q3 profil, Q4 KM jour_1

	Itinérant		Loisir		Sportif		Utilitaire	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 10	1	1,5%	22	3,7%	2	0,5%	8	10,9%
De 10 à 20	0	0,7%	99	16,8%	5	1,4%	30	43,1%
De 20 à 30	2	2,3%	161	27,5%	23	6,0%	18	25,4%
De 30 à 40	5	8,2%	144	24,5%	48	12,3%	10	14,3%
De 40 à 50	6	8,8%	96	16,4%	54	13,9%	4	6,0%
De 50 à 60	10	16,1%	38	6,5%	76	19,5%	0	0,3%
De 60 à 70	14	21,1%	18	3,1%	78	19,8%	0	0,0%
De 70 à 80	9	13,8%	5	0,9%	37	9,6%	0	0,0%
De 80 à 90	5	7,8%	2	0,3%	27	6,8%	0	0,0%
De 90 à 100	4	6,3%	0	0,08%	13	3,2%	0	0,0%
100 et plus	9	13,4%	2	0,3%	27	7,0%	0	0,0%



Les profils de distances varient fortement selon les pratiques. Les itinérants sont très concentrés entre 30 et 70 km, même si certains parcourent plus de 120 km. La pratique de loisirs est très ciblée sur la tranche 10<50 km (85%).

Q4 KM Jour et tranche d'âge



Curieusement, plus l'âge augmente, plus les distances moyennes augmentent (la part des sportifs également).

Q4 KM jour, Type et provenance



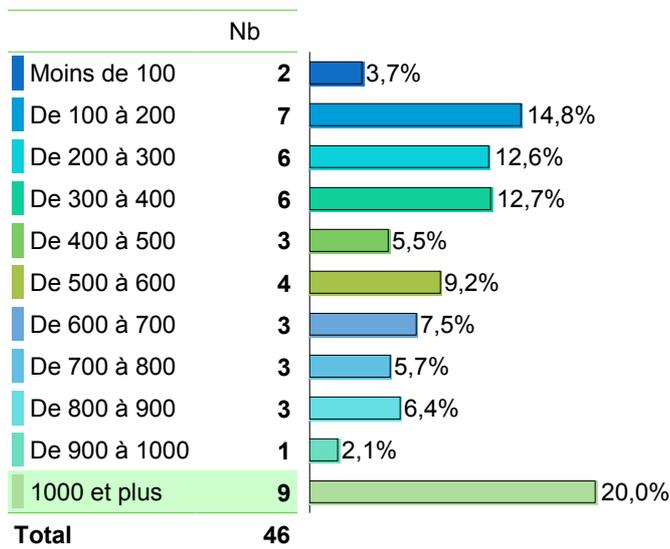
Les touristes étrangers (plus itinérants) parcourent des distances moyennes plus importantes.

Q4 KM jour, Saison



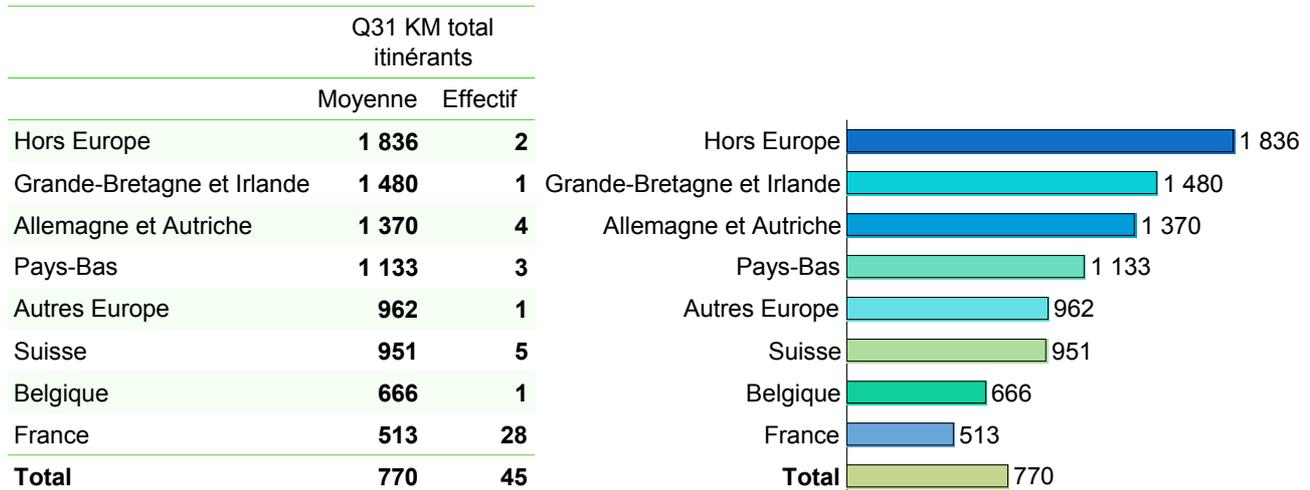
Les distances moyennes sont plus élevées à l'automne avec une proportion moindre de cyclistes loisirs.

Distance totale parcourue par les cyclistes itinérants



Les distances totales parcourues par les cyclistes itinérants couvrent un très large éventail depuis des randonnées itinérantes de 100 km jusqu'à plusieurs milliers, ce qui montre bien la multiplicité des formes de pratique itinérante.

Q31 KM total itinérants, Pays de résidence?_1



Les français (28 000 nuitées) sont ceux qui parcourent les plus faibles distances avec une moyenne pourtant déjà élevée de plus de 500 km.

La ViaRhôna accueille beaucoup de cyclistes itinérants au long cours avec beaucoup de cyclistes parcourant plus de 1000 km parmi les clientèles étrangères. Ceux qui viennent des autres continents parcourent les distances les plus élevées.

Type de parcours

Q5 Aller, AR ou boucle

Taux de réponse : 98,3%

	Nb	
Aller retour	415	37,9%
Aller simple	101	9,2%
Boucle	578	52,8%
Total	1094	

Plus de la moitié des cyclistes font un itinéraire en boucle, 38% un aller et retour par le même itinéraire et 9% un aller simple avec retour par un autre mode de transport.

	Aller retour		Aller simple		Boucle		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	6	8,8%	46	71,7%	13	19,4%	65	100,0%
Loisir	262	45,6%	29	5,0%	284	49,4%	575	100,0%
Sportif	100	26,0%	20	5,3%	264	68,6%	385	100,0%
Utilitaire	47	67,1%	5	7,7%	18	25,1%	70	100,0%
Total	415	37,9%	101	9,2%	578	52,8%	1094	



72% des itinérants font un aller simple avec retour par un autre mode.

67% des utilitaires font un aller-retour par le même itinéraire.

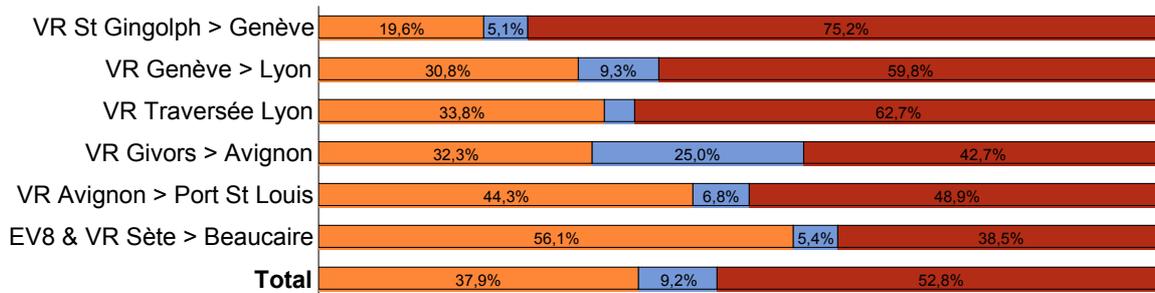
67% des sportifs réalisent un itinéraire en boucle.

	Aller retour		Aller simple		Boucle		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	345	38,7%	40	4,5%	507	56,8%	893	100,0%
Touriste Etranger	7	17,8%	18	43,7%	16	38,6%	42	100,0%
Touriste Français	58	39,0%	42	27,9%	50	33,2%	150	100,0%
Total	411	37,9%	100	9,2%	573	52,9%	1084	



Les étrangers, plus nombreux parmi les itinérants pratiquent plus en aller simple, les excursionnistes plus en boucle.

	Aller retour		Aller simple		Boucle		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VR St Gingolph > Genève	4	19,6%	1	5,1%	14	75,2%	19	100,0%
VR Genève > Lyon	49	30,8%	15	9,3%	96	59,8%	160	100,0%
VR Traversée Lyon	128	33,8%	13	3,5%	237	62,7%	378	100,0%
VR Givors > Avignon	68	32,3%	52	25,0%	90	42,7%	210	100,0%
VR Avignon > Port St Louis	65	44,3%	10	6,8%	71	48,9%	146	100,0%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	102	56,1%	10	5,4%	70	38,5%	181	100,0%
Total	415	37,9%	101	9,2%	578	52,8%	1094	



La part des allers et retours augmente en descendant vers le sud avec une pratique de loisirs plus élevée.

Q5 Aller, AR ou boucle, Saison

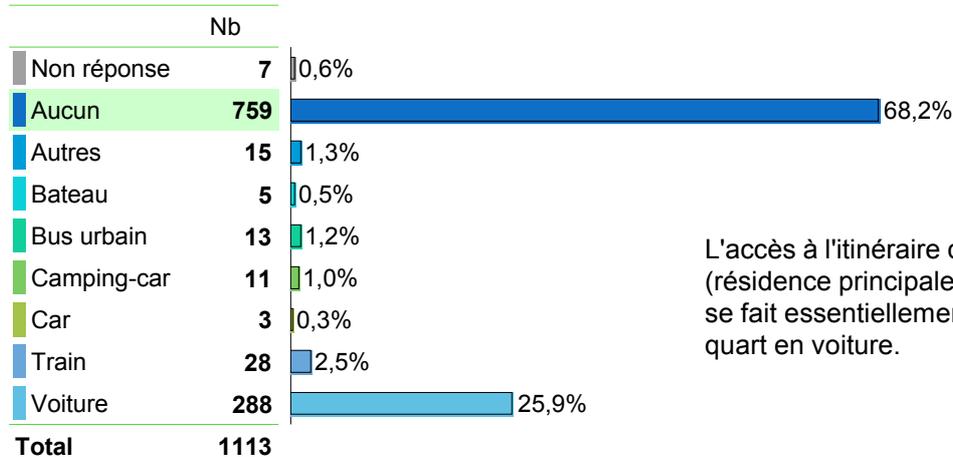


Les typologies de pratique varient relativement peu selon la saison.

Accès à l'itinéraire ce jour

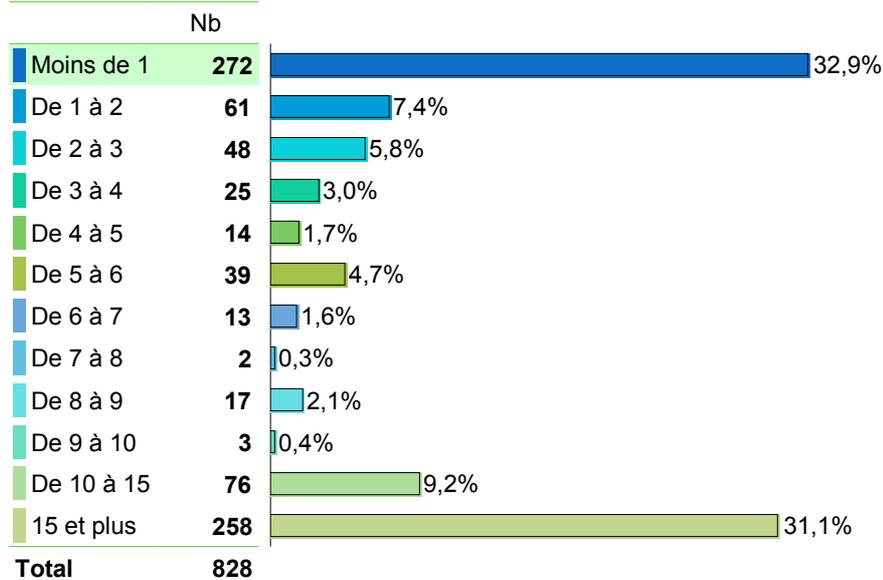
Q6 Transport 1

Taux de réponse : 99,4%



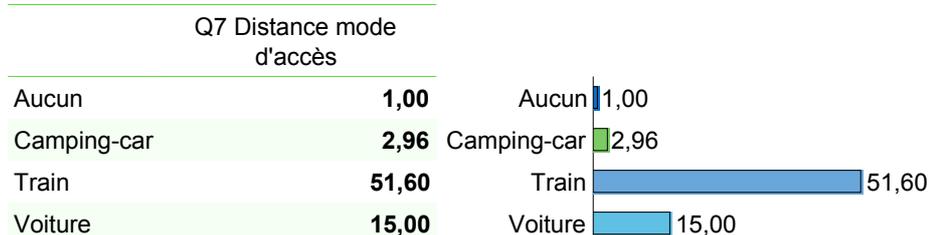
Distance du cycliste de l'hébergement de la dernière nuit à l'itinéraire

Taux de réponse : 74,4%



La zone de chalandise de l'itinéraire est très courte, comme le montre l'analyse gravitaire (voir la partie méthodologie). 80% des cyclistes se rendant à vélo à l'itinéraire proviennent de moins de 5 km. La moitié de ceux qui viennent à vélo parcourent moins de 1 km pour rejoindre l'itinéraire. Ceux qui viennent en train parcourent 50 km et ceux qui viennent en voiture 15 km.

Q7 Distance mode d'accès, Q6 Transport 1



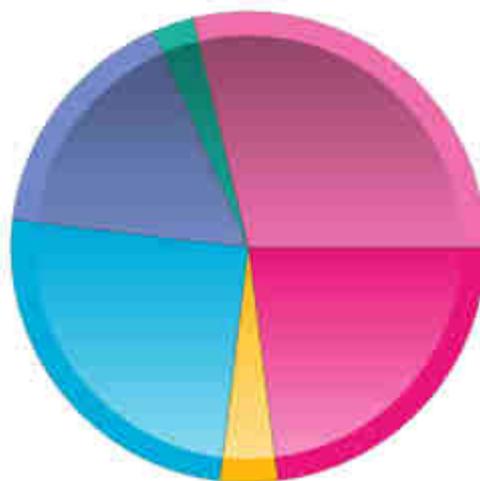
Composition du groupe

Q8 Groupe

Taux de réponse : **99,8%**

Le vélo est d'abord une pratique conviviale. 71% circulent en couple, en famille, entre amis ou en groupe.

	Nb	% cit.
Autres	0	0,03%
Avec des amis	262	23,0%
En club	45	3,9%
En couple	284	25,0%
En famille avec des enfants	189	16,6%
En famille sans enfant	31	2,8%
En groupe avec une agence ou un tour opérateur	1	0,1%
Seul	327	28,7%
Total	1139	100,0%



Q8 Groupe, Q3 profil

	Autres	Avec des amis	En club	En couple	En famille avec des enfants	En famille sans enfant	En groupe avec une agence ou un tour opérateur	Seul	Total
Itinérant	0,0%	33,7%	2,8%	33,1%	14,3%	3,8%	1,7%	10,5%	100,0%
Loisir	0,04%	19,5%	0,2%	28,1%	22,8%	4,1%	0,0%	25,3%	100,0%
Sportif	0,02%	28,9%	10,4%	20,1%	7,7%	0,7%	0,0%	32,2%	100,0%
Utilitaire	0,0%	8,7%	0,0%	18,2%	17,0%	2,1%	0,0%	54,0%	100,0%
Total	0,03%	23,0%	3,9%	25,0%	16,6%	2,8%	0,1%	28,7%	

Itinérant	33,7%	2,8%	33,1%	14,3%	3,8%	1,7%	10,5%
Loisir	19,5%	0,2%	28,1%	22,8%	4,1%	0,0%	25,3%
Sportif	28,9%	10,4%	20,1%	7,7%	0,7%	0,0%	32,2%
Utilitaire	8,7%	0,0%	18,2%	17,0%	2,1%	0,0%	54,0%
Total	23,0%	3,9%	25,0%	16,6%	2,8%	0,1%	28,7%

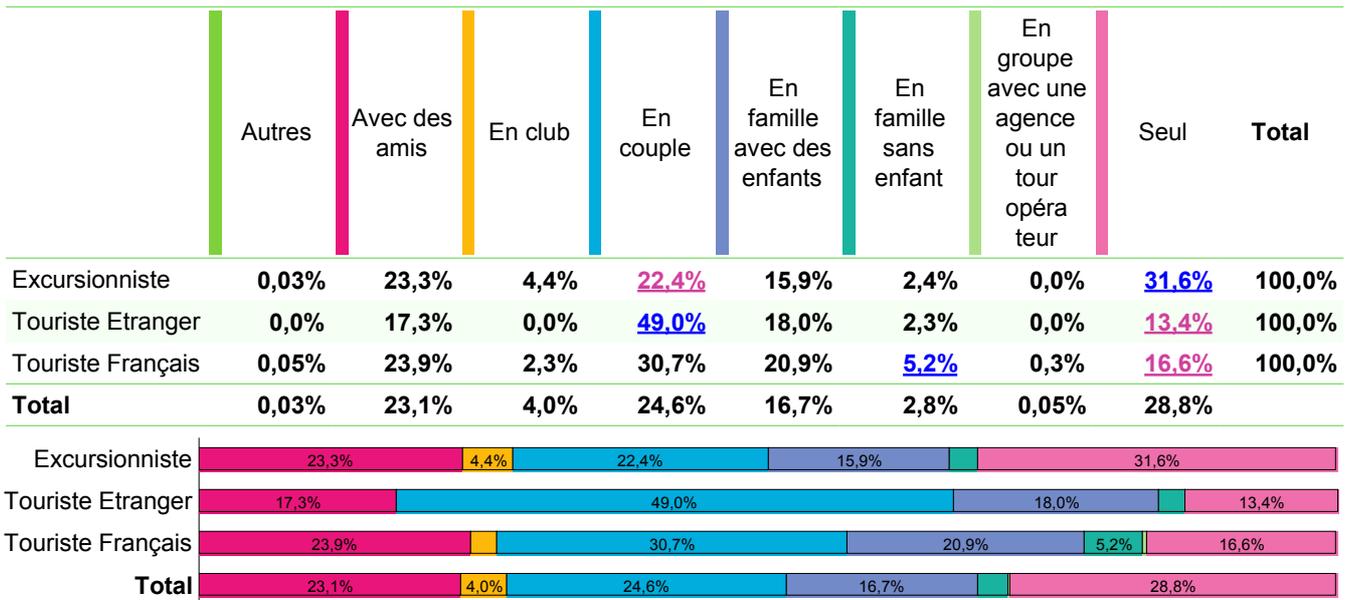
Les itinérants pratiquent d'abord entre amis et en couple, très peu roulent seuls.

Les pratiquants loisirs sont nombreux en famille avec enfants.

Les sportifs sont aussi assez nombreux à pratiquer en groupe, entre amis (près de 30%) et en club pour seulement 10%.

Logiquement, la pratique utilitaire est plus solitaire mais la part de ceux qui circulent entre amis ou en couple est élevé, surtout parmi les touristes utilitaires.

Q8 Groupe, Type et provenance

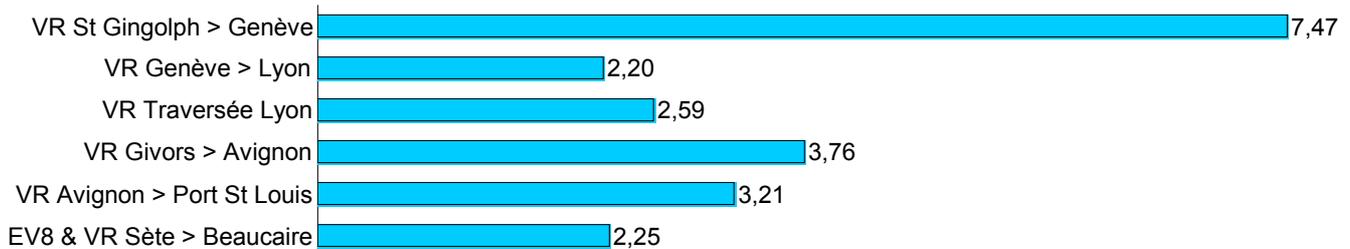


Les touristes étrangers sont plus en couple, les excursionnistes plus seuls.
 Parmi ceux qui pédalent en aller simple, les groupes d'amis sont plus nombreux.

Q8 Groupe, Q5 Aller, AR ou boucle

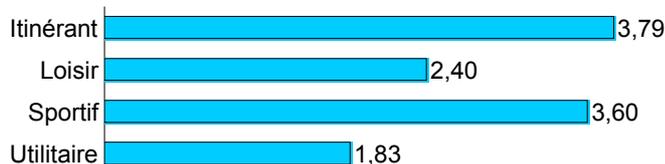


Q9 Nombre personnes, Sous secteur



Le nombre moyen de personnes par groupe est plus élevé parmi les itinérants (3.79 en moyenne), devant les sportifs.
 La valeur haute du bord du Léman s'explique par la présence de groupe de clubs sportifs.

Q9 Nombre personnes, Q3 profil



Activités pratiquées pendant la randonnée

Q10 Activités

Taux de réponse : **98,7%**

	Nb	% obs.	
Aucune	703	64,0%	64,0%
Baignade	151	13,8%	13,8%
Visite de ville ou village	133	12,1%	12,1%
Restaurant, ferme-auberge	94	8,5%	8,5%
Autres	73	6,6%	6,6%
Découverte d'un site ou réserve naturelle	64	5,8%	5,8%
Shopping	43	3,9%	3,9%
Visite musée, chateau	39	3,5%	3,5%
Activités sportives (canoë, pêche...)	34	3,1%	3,1%
Visite de cave, dégustation	20	1,9%	1,9%
Participation à un événement ou une manifestation	20	1,9%	1,9%
Bateau promenade	7	0,6%	0,6%
Total	1099		

36% des cyclistes seulement ont une activité pendant leur randonnée. Ce chiffre est plus bas parmi les excursionnistes avec 35% ayant une activité. En revanche, près de 95% des touristes étrangers et plus de 80% des touristes français ont une activité pendant leur randonnée.

Les visites culturelles (visite de ville, village, musée, château, espace naturels) viennent en première position devant la baignade puis les activités gastronomiques (restaurant gastronomique, dégustation de vin, produits du terroir...).

Les activités culturelles viennent en tête parmi les touristes, devant la gastronomie pour les étrangers et la baignade pour les français. Dans l'activité shopping, il s'agit pour beaucoup d'achat de produits du terroir. En revanche, très peu de cyclistes(3%) ont une autre activité sportive.

Type et provenance, Q10 Activités

	Excursionniste	Touriste Etranger	Touriste Français
Aucune	65,0%	5,6%	17,6%
Visite ville, village, musée, château...	6,3%	37,0%	24,8%
Baignade	8,5%	17,6%	17,5%
Cave, dégustation, gastronomie	5,1%	20,9%	14,8%
Autres	6,1%	1,9%	6,0%
Découverte d'un site ou réserve naturelle	3,4%	7,6%	7,8%
Shopping	2,5%	5,6%	4,6%
Activités sportives (canoë, pêche...)	1,8%	1,5%	4,9%
Participation à un événement ou une manifestation	1,3%	2,3%	1,9%

Excursionniste	65,0%	6,3%	8,5%	5,1%	6,1%	3,4%	
Touriste Etranger	5,6%	37,0%	17,6%	20,9%	7,6%	5,6%	
Touriste Français	17,6%	24,8%	17,5%	14,8%	6,0%	7,8%	4,9%

Q3 profil, Q10 Activités

	Itinérant	Loisir	Sportif	Utilitaire
Aucune	8,6%	51,4%	63,2%	56,7%
Visite ville, village, musée, château...	31,5%	12,4%	6,8%	9,6%
Baignade	20,3%	11,1%	7,6%	10,6%
Cave, dégustation, gastronomie	20,9%	7,1%	6,6%	4,6%
Autres	2,2%	6,1%	6,5%	5,5%
Découverte d'un site ou réserve naturelle	8,6%	4,0%	4,4%	3,5%
Shopping	3,5%	3,8%	1,9%	3,7%
Activités sportives (canoë, pêche...)	2,0%	3,3%	1,1%	3,6%
Participation à un événement ou une manifestation	2,3%	0,9%	2,0%	2,2%

Itinérant	Loisir	Sportif	Utilitaire
8,6%	51,4%	63,2%	56,7%
31,5%	12,4%	6,8%	9,6%
20,3%	11,1%	7,6%	10,6%
20,9%	7,1%	6,6%	4,6%
2,2%	6,1%	6,5%	5,5%
8,6%	4,0%	4,4%	3,5%
3,5%	3,8%	1,9%	3,7%
2,0%	3,3%	1,1%	3,6%
2,3%	0,9%	2,0%	2,2%

Les cyclistes itinérants ont un très haut niveau d'activité avec plus de 92%, avec une prédilection pour les activités culturelles, puis la gastronomie et la baignade. La visite de site et réserve naturelle atteint près de 9% parmi les itinérants. Les autres activités restent marginales.

Les cyclistes loisirs ont également un niveau d'activité nettement moins élevé (moins de 50%).

Les cyclistes sportifs ont également moins d'activités (37%) et privilégient la baignade.

Q38 Age_1, Q10 Activités

	Moins de 20	De 20 à 30	De 30 à 40	De 40 à 50	De 50 à 60	De 60 à 70	70 et plus
Aucune	48,1%	43,3%	43,1%	53,4%	50,7%	55,5%	58,7%
Visite ville, village, musée, château...	5,8%	11,9%	11,6%	11,2%	12,8%	13,9%	11,0%
Baignade	13,9%	12,3%	10,9%	14,9%	10,2%	8,3%	8,3%
Cave, dégustation, gastronomie	0,2%	9,0%	9,4%	5,6%	8,2%	10,1%	9,6%
Autres	19,1%	5,1%	8,8%	3,9%	7,5%	3,7%	2,2%
Découverte d'un site ou réserve naturelle	0,4%	8,9%	6,1%	4,4%	4,6%	3,6%	2,7%
Shopping	1,0%	3,6%	3,6%	2,7%	3,3%	2,7%	4,7%
Activités sportives (canoë, pêche...)	10,4%	3,6%	5,1%	1,6%	1,4%	0,9%	2,3%
Participation à un événement ou une manifestation	1,1%	2,3%	1,3%	2,3%	1,3%	1,4%	0,5%

Moins de 20	De 20 à 30	De 30 à 40	De 40 à 50	De 50 à 60	De 60 à 70	70 et plus
48,1%	43,3%	43,1%	53,4%	50,7%	55,5%	58,7%
5,8%	11,9%	11,6%	11,2%	12,8%	13,9%	11,0%
13,9%	12,3%	10,9%	14,9%	10,2%	8,3%	8,3%
0,2%	9,0%	9,4%	5,6%	8,2%	10,1%	9,6%
19,1%	5,1%	8,8%	3,9%	7,5%	3,7%	2,2%
0,4%	8,9%	6,1%	4,4%	4,6%	3,6%	2,7%
1,0%	3,6%	3,6%	2,7%	3,3%	2,7%	4,7%
10,4%	3,6%	5,1%	1,6%	1,4%	0,9%	2,3%
1,1%	2,3%	1,3%	2,3%	1,3%	1,4%	0,5%

De façon générale le niveau d'activité augmente avec l'âge. La hiérarchie des activités reste à peu près la même. Les moins de 60 ans privilégient la baignade, les 60-70 ans les activités culturelles. Les moins de 20 ans ont un taux d'activités sportives plus élevé que les autres.

EV, Q10 Activités

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	EV8 V65 VV	ViaRhôna nord
Visite ville, village, musée, château...	25,5%	29,3%
Baignade	20,9%	15,5%
Cave, dégustation, gastronomie	11,2%	19,5%
Aucune	16,8%	13,2%
Découverte d'un site ou réserve naturelle	7,4%	8,0%
Shopping	8,3%	3,0%
Autres	4,0%	5,5%
Activités sportives (canoë, pêche...)	3,7%	4,2%
Participation à un événement ou une manifestation	2,2%	1,9%

	25,5%	20,9%	11,2%	16,8%	7,4%	8,3%	4,0%	3,7%
EV8 V65 VV								
ViaRhôna nord	29,3%	15,5%	19,5%	13,2%	8,0%	5,5%	4,2%	

Les visites culturelles et la gastronomie sont plus importantes au nord d'Avignon, Sur la partie littorale commune avec l'EV8, la baignade est évidemment plus importante, de même que les achats.

Q11 Activité motivation randonnée, Q3 profil

	Cette activité est le but de ma randonnée		Je fais cette activité à l'occasion de ma randonnée		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	11	22,1%	38	77,9%	49	100,0%
Loisir	87	44,6%	108	55,4%	195	100,0%
Sportif	52	55,9%	41	44,1%	93	100,0%
Utilitaire	16	69,2%	7	30,8%	22	100,0%

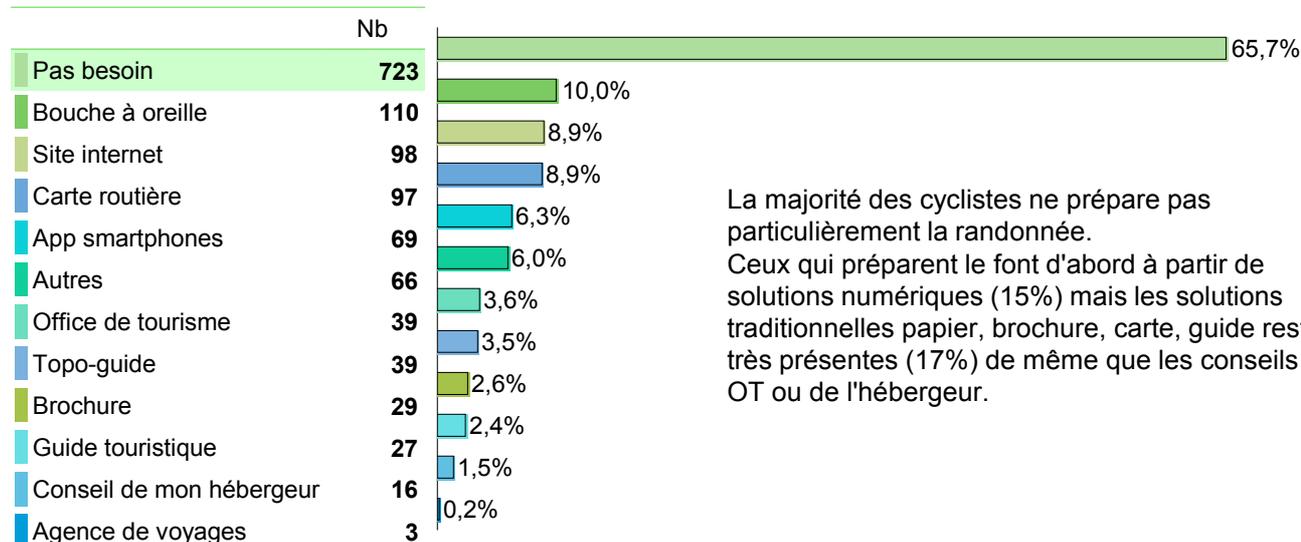
Itinérant	22,1%	77,9%
Loisir	44,6%	55,4%
Sportif	55,9%	44,1%
Utilitaire	69,2%	30,8%

Pour les itinérants, l'activité est un élément de la randonnée alors que pour les pratiquants utilitaires, l'activité est le but de la randonnée.

Préparation de la randonnée

Q12 Préparation rando

Taux de réponse : **98,9%**



La majorité des cyclistes ne prépare pas particulièrement la randonnée. Ceux qui préparent le font d'abord à partir de solutions numériques (15%) mais les solutions traditionnelles papier, brochure, carte, guide restent très présentes (17%) de même que les conseils d'un OT ou de l'hébergeur.

Type et provenance, Q12 Préparation rando

	Excursionniste	Touriste Etranger	Touriste Français	Total
Pas besoin	73,5%	11,2%	36,1%	65,8%
Bouche à oreille	9,1%	11,7%	13,7%	9,8%
Site internet	5,5%	31,2%	22,3%	8,8%
Carte routière	5,5%	33,3%	21,1%	8,8%
App smartphones	5,1%	25,1%	8,3%	6,3%
Autres	6,3%	4,8%	4,7%	6,0%
Office de tourisme	1,1%	14,2%	14,7%	3,5%
Topo-guide	1,7%	23,3%	8,8%	3,5%
Brochure	1,5%	9,2%	6,9%	2,5%
Guide touristique	0,7%	9,5%	10,1%	2,4%
Conseil de mon hébergeur	0,9%	2,7%	4,6%	1,5%
Agence de voyages	0,1%	3,0%	0,1%	0,2%

La préparation de la randonnée varie évidemment beaucoup selon les profils. Si 74% des cyclistes locaux ne préparent pas, 86% des étrangers et 58% des touristes français préparent.

Le recours au numérique est important parmi les touristes étrangers (53%) mais les solutions papier restent majoritaires (70%).

Parmi les français, 24% ont recours au numérique contre 38% au papier.

Parmi les touristes, les cyclistes itinérants sont de loin ceux qui préparent le plus (95%), ceux qui utilisent le plus internet (51%) et les applications sur smartphone (23% les utilisent), les topo-guides (35%) et les cartes (36%).

Les touristes sportifs utilisent proportionnellement un peu plus le papier que les touristes loisirs.

Les touristes loisirs et les utilitaires préparent moins, se renseignent plus dans les offices de tourisme (devant les cartes et les sites interne) ou auprès de leur hébergeur.

Q12 Préparation rando, Type et provenance

	Pas besoin	Numérique	Papier (topo, carte...)	Conseils (OT, hébergeurs...)	Autres	Total
Excursionniste	73,5%	10,6%	9,3%	11,2%	6,3%	
Touriste Etranger	11,2%	56,3%	75,2%	31,7%	4,8%	
Touriste Français	36,1%	30,6%	46,8%	33,2%	4,7%	

Excursionniste	73,5%	10,6%	9,3%	11,2%	6,3%
Touriste Etranger	11,2%	56,3%	75,2%	31,7%	4,8%
Touriste Français	36,1%	30,6%	46,8%	33,2%	4,7%

Le total des % est supérieur à 100% du fait de réponses multiples.

Les touristes étrangers sont ceux qui ont le plus recours à des outils multiples de préparation.

Q12 Préparation rando, Q3 profil

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	Pas besoin	Numérique	Papier (topo, carte...)	Conseils (OT, hébergeurs...)	Autres	Total
Itinérant	5,1%	74,2%	92,2%	34,9%	4,2%	
Loisir	42,1%	17,2%	34,6%	37,9%	2,5%	
Sportif	35,4%	25,0%	47,4%	10,8%	15,3%	
Utilitaire	72,8%	1,5%	14,9%	28,7%	0,4%	

Itinérant	74,2%	92,2%	34,9%		
Loisir	42,1%	17,2%	34,6%	37,9%	
Sportif	35,4%	25,0%	47,4%	10,8%	15,3%
Utilitaire	72,8%	1,5%	14,9%	28,7%	

Les itinérants sont ceux qui préparent le plus. 90% ont recours à des solutions papier, 70% au numérique et 33% à des conseils verbaux. Le différentiel est très important avec les autres touristes.

Q3 profil, Q12 Préparation rando

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	Loisir	Itinérant	Sportif	Utilitaire	Total
Pas besoin	42,1%	5,1%	35,4%	72,8%	30,3%
Site internet	12,6%	51,5%	8,6%	0,0%	24,2%
Carte routière	16,0%	35,6%	33,7%	5,2%	24,2%
Office de tourisme	18,6%	13,7%	1,8%	13,4%	14,7%
Bouche à oreille	12,8%	17,1%	9,0%	9,2%	13,6%
Topo-guide	1,8%	30,5%	9,0%	0,0%	12,0%
App smartphones	4,6%	22,7%	16,4%	1,5%	11,8%
Guide touristique	9,5%	15,2%	2,3%	2,7%	10,2%
Brochure	7,3%	10,8%	2,4%	7,0%	7,8%
Autres	2,5%	4,2%	15,3%	0,4%	4,6%
Conseil de mon hébergeur	6,5%	1,8%	0,0%	6,1%	4,2%
Agence de voyages	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,7%

Q12 Topo-guide, lequel ?

Taux de réponse : **1,7%**

	Nb	
Guide ViaRhôna	10	52,6%
Guide Esterbauer Bikeline	4	18,7%
Guide Chamina	2	12,8%
Site Openrunner	1	3,1%
Guide associatif	0	2,1%
Guide le Rhone à Vélo	0	1,7%
Carte Drôme Ardèche	0	1,7%
Cartes GPS Garmin IGN	0	1,3%
Guide imprimable sur internet	0	1,1%
Carte Michelin	0	1,0%
Guide Bandiera	0	0,8%
Guide NL Benjaminse	0	0,8%
Carte Voies Verte France	0	0,7%
Guide Ouest France	0	0,6%
Carte OSM	0	0,6%
Brochure locale	0	0,4%
Guide canal du Midi	0	0,0%
Cartes pistes cyclables	0	0,0%
Guide Tour du Luberon	0	0,0%
Total	19	

Q12 Guide touristique, lequel ?

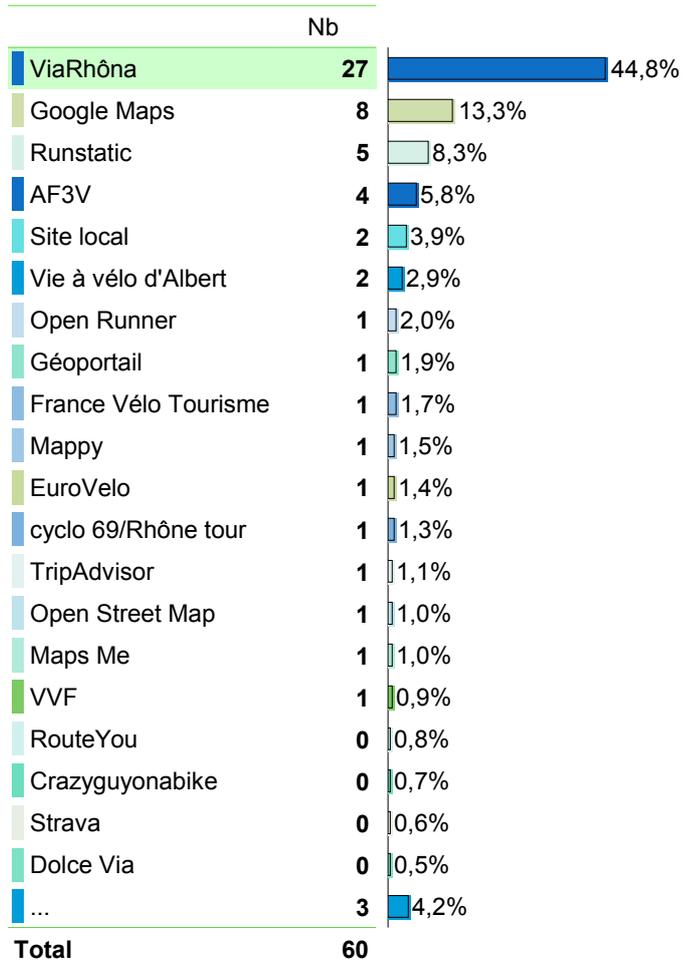
Taux de réponse : **0,9%**

	Nb	
Guide ViaRhôna	4	41,1%
Brochure carte locale	1	14,2%
Guide routard	1	9,1%
Magazine ViaRhôna	1	6,1%
Guide Esterbauer Bikeline	0	4,1%
Guide Michelin	0	4,0%
Grande traversée Ardèche	0	3,9%
Voie Verte	0	2,6%
Biking	0	2,0%
Guide Chamina	0	1,5%
Guide NL Benjaminse	0	1,4%
Guide Rhone By Bike	0	1,3%
Turobike.com	0	1,1%
Guide Süd Frankreich Muller	0	1,1%
Baedeker	0	0,9%
Booking Via Rhona	0	0,9%
Carte GPS	0	0,8%
Guide vert	0	0,7%
Guide vélo Canal du Midi	0	0,7%
DuMont	0	0,7%
...	0	1,8%
Total	10	

Parmi les guides utilisés, le guide ViaRhôna (Ouest France et Chamina) est de très loin le plus utilisé avec le guide Esterbauer Bikeline parmi les étrangers, pour se diriger comme pour s'informer. Les guides généralistes (Routard) viennent derrière le topo-guide vélo.

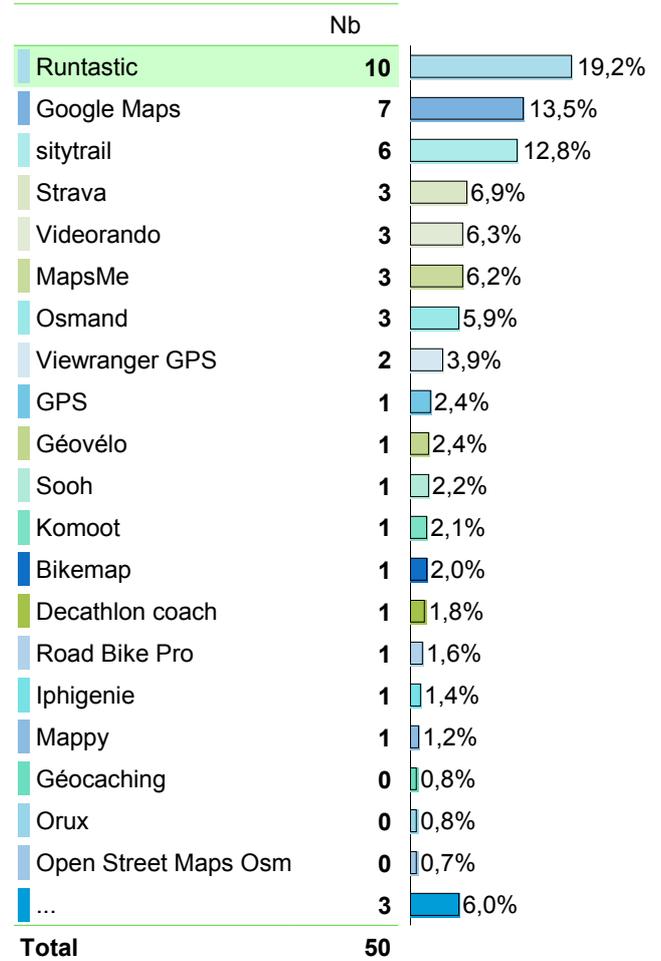
Q12 Site internet, lequel ?

Taux de réponse : 5,4%



Q12 Application smartphones, laquelle ?

Taux de réponse : 4,5%



Parmi les sites internet utilisés, le site de la ViaRhôna vient très loin devant GoogleMaps, Runtastic et les sites associatifs (AF3V). La variété des sites utilisés est impressionnante.

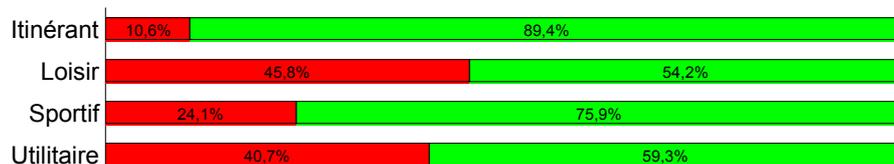
Dans les applications de guidage, Runtastic (applicatif fait au départ pour la course à pied) vient assez devant Sitytrail (cartes topo IGN), et Strava, surtout utilisé par les sportifs et devant MapsMe ou Osmand plus utilisés par les randonneurs au long cours.

Q28 Rando vélo prévue ?, Q3 profil

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	Non		Oui	
	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	6	10,6%	49	89,4%
Loisir	36	45,8%	42	54,2%
Sportif	3	24,1%	8	75,9%
Utilitaire	2	40,7%	3	59,3%

S'il est logique de constater que 90% des itinérants avaient prévu cette rando ce jour là, il est à noter que 54% des pratiquants loisirs et même 59% des utilitaires avaient également planifié la randonnée avant de venir dans la Région. Peu de cyclistes viennent par hasard faire du vélo une fois sur place.



Information pendant la randonnée

Q13 Information pendant rando

Taux de réponse : **99,2%**

	Nb	
Pas besoin	550	49,8%
Panneaux signalisation itinéraire	339	30,7%
Le bon sens	142	12,8%
Panneaux d'information touristique	123	11,1%
Smartphone	96	8,7%
GPS	95	8,6%
Carte routière	44	4,0%
Carte éditée sur internet	41	3,7%
Topo-guide	23	2,1%
Conseil de mon hébergeur	16	1,5%
Office de tourisme	15	1,4%
Guide touristique	13	1,2%
Brochure	11	1,0%
Autres	11	1,0%
Total	1105	

Pendant la randonnée, 50% des cyclistes considèrent qu'ils n'ont pas besoin de guidage.

Même si les solutions numériques sont en augmentation (17% d'utilisation du smartphone et/ou du GPS), les panneaux de signalisation restent le mode de guidage principale, loin devant les cartes ou topo-guides.

Les panneaux de signalisation directionnelle restent donc indispensables.

Type et provenance, Q13 Information pendant rando

	Excursionniste	Touriste Etranger	Touriste Français	Total
Pas besoin	56,1%	6,2%	25,0%	49,8%
Le bon sens	12,2%	11,8%	17,1%	12,9%
Panneaux signalisation itinéraire	27,0%	55,0%	45,7%	30,8%
Panneaux d'information touristique	8,8%	19,0%	21,9%	11,1%
GPS	7,6%	17,8%	11,5%	8,6%
Smartphone	7,1%	30,5%	12,4%	8,8%
Carte routière	1,8%	15,0%	13,3%	4,0%
Carte éditée sur internet	2,6%	15,6%	6,7%	3,7%
Topo-guide	0,5%	18,7%	6,7%	2,1%
Guide touristique	0,5%	7,6%	3,7%	1,2%
Brochure	0,5%	5,7%	2,3%	0,9%
Office de tourisme	0,5%	8,0%	4,5%	1,4%
Conseil de mon hébergeur	0,7%	3,7%	5,3%	1,5%
Autres	1,1%	2,1%	0,3%	1,0%

Le besoin de guidage sur place est évidemment beaucoup plus important parmi les touristes.

Plus de 50% des touristes utilisent les panneaux de signalisation directionnelle vélo.

Le smartphone et le GPS sont beaucoup plus utilisés par les touristes étrangers (44% contre 17%).

Les cartes et topo-guides résistent bien avec 57% d'utilisation parmi les étrangers et 25% parmi les touristes français.

Q13 Information pendant rando, Type et provenance

	Pas besoin et bon sens	Panneaux signalisation	Numérique (GPS, smartphone)	Papier (topo, carte, guide...)	Conseils oraux	Autres	Total
Excursionniste	68,3%	35,9%	14,7%	5,9%	1,3%		1,1%
Touriste Français	42,1%	67,5%	23,9%	32,6%	9,7%		0,3%
Touriste Etranger	18,0%	74,1%	48,3%	62,6%	11,6%		2,1%

Excursionniste	68,3%	35,9%	14,7%	5,9%	1,3%	
Touriste Français	42,1%	67,5%	23,9%	32,6%	9,7%	
Touriste Etranger	18,0%	74,1%	48,3%	62,6%	11,6%	

Q3 profil, Q13 Information pendant rando

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	Itinérant	Loisir	Sportif	Utilitaire	Total
Pas besoin	1,7%	29,4%	23,5%	57,1%	20,6%
Le bon sens	16,0%	15,3%	18,5%	11,5%	15,8%
Panneaux signalisation itinéraire	76,7%	30,8%	50,1%	22,5%	47,8%
Panneaux d'information touristique	18,4%	24,4%	20,2%	12,6%	21,5%
GPS	21,9%	8,2%	12,7%	2,7%	13,0%
Smartphone	32,4%	6,1%	18,8%	1,3%	16,1%
Carte routière	27,8%	5,2%	15,9%	5,8%	13,9%
Carte éditée sur internet	20,8%	3,0%	4,6%	1,3%	8,9%
Topo-guide	25,9%	0,9%	3,1%	0,0%	9,2%
Guide touristique	8,2%	2,6%	4,3%	0,0%	4,5%
Brochure	4,5%	3,2%	0,4%	4,9%	3,3%
Office de tourisme	7,3%	5,2%	1,0%	4,5%	5,3%
Conseil de mon hébergeur	2,7%	7,6%	0,0%	0,0%	4,8%
Autres	2,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,7%

Si les touristes utilitaires connaissent vite leurs itinéraires, la quasi totalité des itinérants ont besoin d'outils de guidage et en utilisent de nombreux.

La signalisation directionnelle reste majeure pour 73 % des cyclistes itinérants.

Les solutions numériques (54% d'utilisation parmi les itinérants) semblent se surajouter aux modes de guidage traditionnels plus qu'ils ne les remplacent.

Le papier garde 83% d'usage parmi eux.

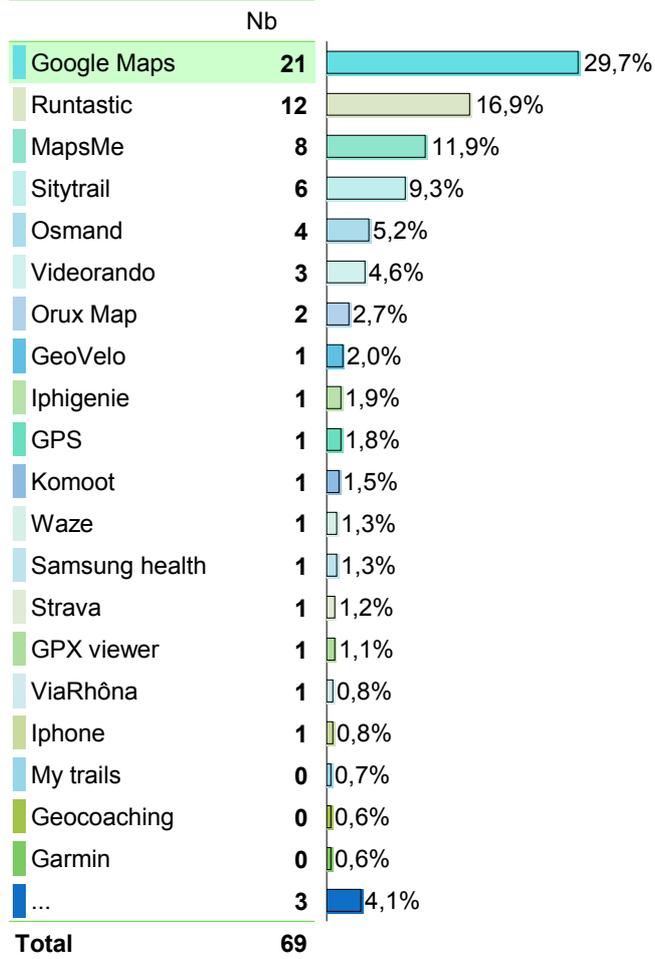
Q13 Information pendant rando, Q3 profil

	Pas besoin et bon sens	Panneaux signalisation	Numérique (GPS, smartphone)	Papier (topo, carte, guide...)	Conseils oraux	Autres	Total
Loisir	64,5%	41,9%	9,1%	6,2%	3,7%		0,7%
Sportif	64,5%	37,1%	24,2%	9,5%	0,4%		1,2%
Itinérant	17,7%	95,1%	54,3%	87,2%	10,0%		2,1%
Utilitaire	78,2%	17,9%	12,5%	4,5%	2,6%		0,7%

Loisir	64,5%	41,9%	9,1%	6,2%	3,7%
Sportif	64,5%	37,1%	24,2%	9,5%	0,4%
Itinérant	17,7%	95,1%	54,3%	87,2%	10,0%
Utilitaire	78,2%	17,9%	12,5%	4,5%	2,6%

Q13 Smartphone, quelle application ?

Taux de réponse : 6,2%

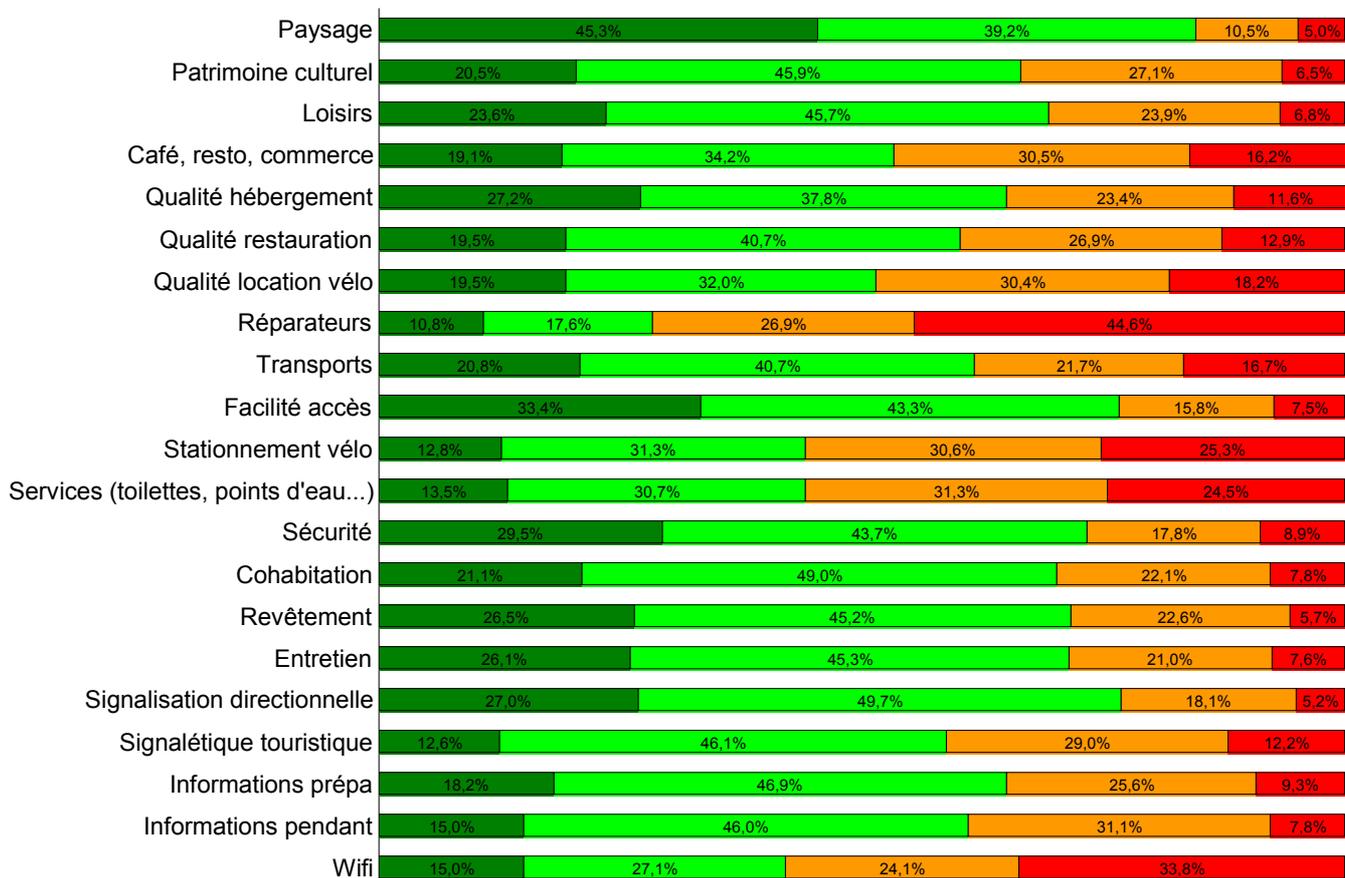


Les applications smartphone utilisées sont très nombreuses mais les plus usitées sont Googlemaps, très largement devant, Runtastic, MapsMe (cartographie gratuite off line), Osmand (idem). Géovélo arrive en 8ème position.

Niveau de satisfaction

Niveau de satisfaction

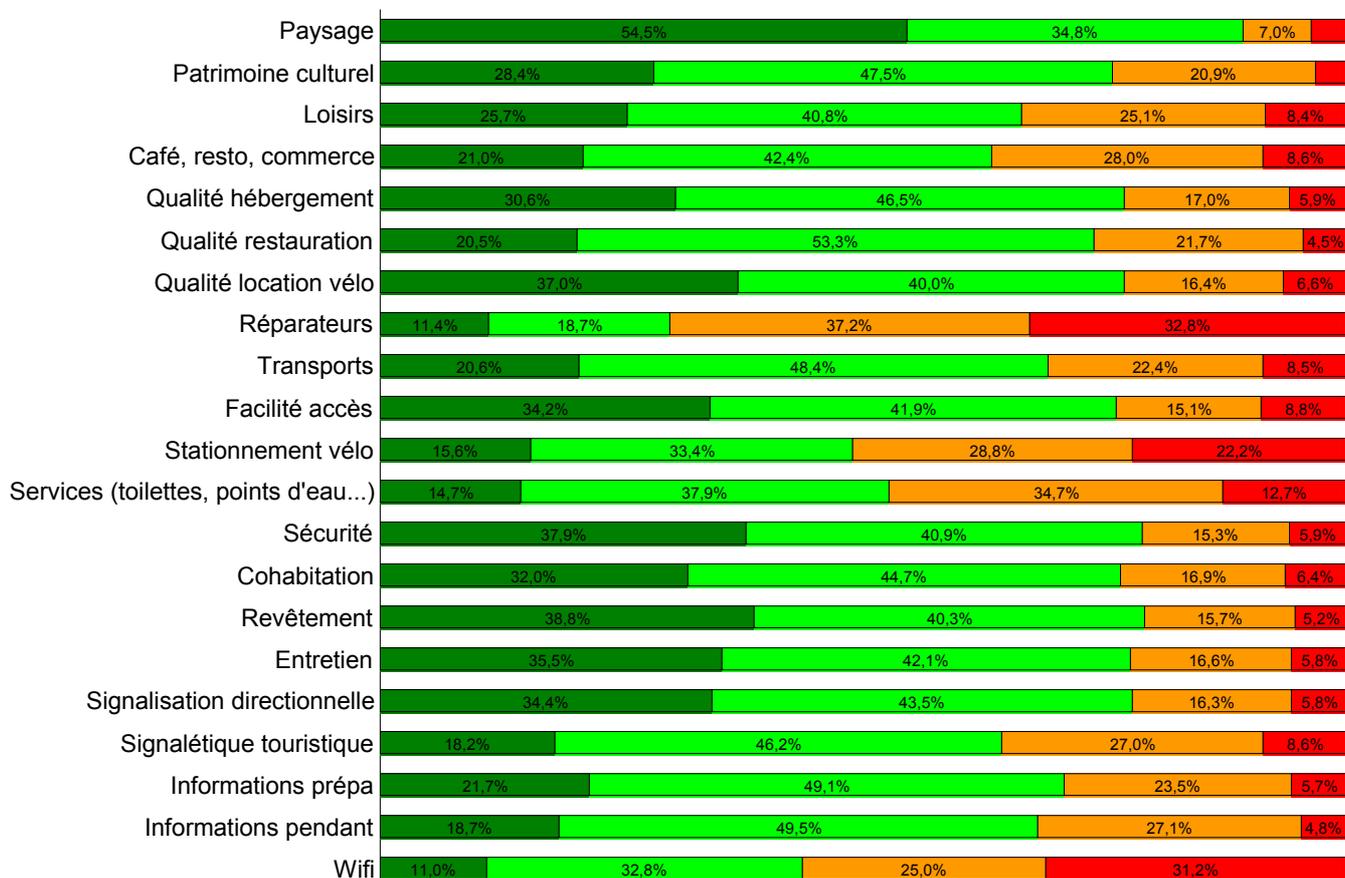
	1. Excellent	2. Bon	3. Passable	4. Mauvais	Total
Paysage	45,3%	39,2%	10,5%	5,0%	100,0%
Patrimoine culturel	20,5%	45,9%	27,1%	6,5%	100,0%
Loisirs	23,6%	45,7%	23,9%	6,8%	100,0%
Café, resto, commerce	19,1%	34,2%	30,5%	16,2%	100,0%
Qualité hébergement	27,2%	37,8%	23,4%	11,6%	100,0%
Qualité restauration	19,5%	40,7%	26,9%	12,9%	100,0%
Qualité location vélo	19,5%	32,0%	30,4%	18,2%	100,0%
Réparateurs	10,8%	17,6%	26,9%	44,6%	100,0%
Transports	20,8%	40,7%	21,7%	16,7%	100,0%
Facilité accès	33,4%	43,3%	15,8%	7,5%	100,0%
Stationnement vélo	12,8%	31,3%	30,6%	25,3%	100,0%
Services (toilettes, points d'eau...)	13,5%	30,7%	31,3%	24,5%	100,0%
Sécurité	29,5%	43,7%	17,8%	8,9%	100,0%
Cohabitation	21,1%	49,0%	22,1%	7,8%	100,0%
Revêtement	26,5%	45,2%	22,6%	5,7%	100,0%
Entretien	26,1%	45,3%	21,0%	7,6%	100,0%
Signalisation directionnelle	27,0%	49,7%	18,1%	5,2%	100,0%
Signalétique touristique	12,6%	46,1%	29,0%	12,2%	100,0%
Informations prépa	18,2%	46,9%	25,6%	9,3%	100,0%
Informations pendant	15,0%	46,0%	31,1%	7,8%	100,0%
Wifi	15,0%	27,1%	24,1%	33,8%	100,0%



Niveau de satisfaction

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	1. Excellent	2. Bon	3. Passable	4. Mauvais	Total
Paysage	54,5%	34,8%	7,0%	3,7%	100,0%
Patrimoine culturel	28,4%	47,5%	20,9%	3,3%	100,0%
Loisirs	25,7%	40,8%	25,1%	8,4%	100,0%
Café, resto, commerce	21,0%	42,4%	28,0%	8,6%	100,0%
Qualité hébergement	30,6%	46,5%	17,0%	5,9%	100,0%
Qualité restauration	20,5%	53,3%	21,7%	4,5%	100,0%
Qualité location vélo	37,0%	40,0%	16,4%	6,6%	100,0%
Réparateurs	11,4%	18,7%	37,2%	32,8%	100,0%
Transports	20,6%	48,4%	22,4%	8,5%	100,0%
Facilité accès	34,2%	41,9%	15,1%	8,8%	100,0%
Stationnement vélo	15,6%	33,4%	28,8%	22,2%	100,0%
Services (toilettes, points d'eau...)	14,7%	37,9%	34,7%	12,7%	100,0%
Sécurité	37,9%	40,9%	15,3%	5,9%	100,0%
Cohabitation	32,0%	44,7%	16,9%	6,4%	100,0%
Revêtement	38,8%	40,3%	15,7%	5,2%	100,0%
Entretien	35,5%	42,1%	16,6%	5,8%	100,0%
Signalisation directionnelle	34,4%	43,5%	16,3%	5,8%	100,0%
Signalétique touristique	18,2%	46,2%	27,0%	8,6%	100,0%
Informations prépa	21,7%	49,1%	23,5%	5,7%	100,0%
Informations pendant	18,7%	49,5%	27,1%	4,8%	100,0%
Wifi	11,0%	32,8%	25,0%	31,2%	100,0%



Le niveau de satisfaction est très bon sur la qualité paysagère, bon sur l'accessibilité de l'itinéraire. Les critères techniques de l'itinéraire (sécurité, revêtement, cohabitation, signalisation) sont bien notés avec 70% de satisfaction.

Plusieurs sujets font l'objet d'une insatisfaction importantes de la part des touristes :

- **Le manque de réparateurs de vélo** le long de l'itinéraire : même si l'occurrence d'une panne est faible, la crainte de rester au bord de la route est forte et l'insatisfaction élevée (70%).
- Dans un tout autre domaine, la **couverture wifi** ou au moins l'information sur la présence de wifi est jugée très insuffisante notamment parmi les cyclistes étrangers qui ne souhaitent pas forcément utiliser la 3 ou 4G.
- **Le manque de toilettes, points d'eau et stationnement vélo** est récurrent sur de nombreux grands itinéraires, sur la ViaRhôna également.
- Le manque de signalisation touristique pour 35% des touristes
- Les transports pour 30% des touristes
- L'information avant ou pendant la randonnée avec 31% d'insatisfaction
- Les services privés font également l'objet d'un jugement assez sévère : **manque de café-restaurants, qualité insuffisante des locations de vélo** (les standards européens sont supérieurs aux standards français), manque d'hébergement dans certains secteurs...

Note moyenne par sous secteur sur 10



La note moyenne est globalement meilleure sur la section Givors-Avignon et sur la partie littorale.

Note moyenne par sous secteur sur 10



Note moyenne par sous secteur sur 10



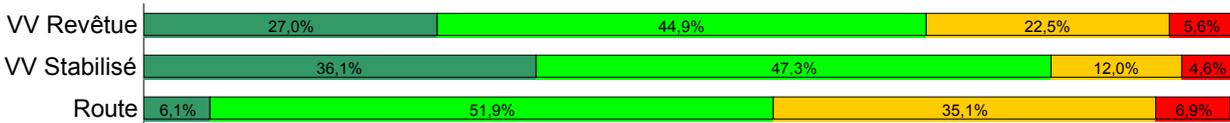
Les touristes donnent globalement des notes un peu supérieures que les locaux.

Les touristes loisirs sont les plus satisfaits, les sportifs locaux et les itinérants les plus critiques.

Ce dernier point est le plus sensible car les itinérants ont généralement des niveaux de satisfaction supérieurs aux autres. Les 4 principales insatisfactions sont les mêmes que les autres touristes (réparateurs, wifi, toilettes, points d'eau, stationnement) mais 2 insatisfactions émergent en 5^e et 6^e position : l'absence de cafés, restaurants et commerces et la qualité des locations de vélo.

Revêtement, Type aménagement

	1. Excellent	2. Bon	3. Passable	4. Mauvais
VV Revêtue	27,0%	44,9%	22,5%	5,6%
VV Stabilisé	36,1%	47,3%	12,0%	4,6%
Route	6,1%	51,9%	35,1%	6,9%

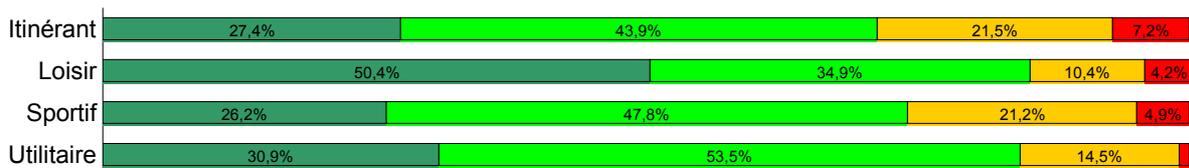


Le niveau de satisfaction sur le revêtement est très satisfaisant y compris sur les rares sections en bon stabilisé (Mezzieu) avec même un peu moins d'avis "Mauvais" et un peu plus d'avis "Excellent".

Revêtement, Q3 profil

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	1. Excellent	2. Bon	3. Passable	4. Mauvais
Itinérant	27,4%	43,9%	21,5%	7,2%
Loisir	50,4%	34,9%	10,4%	4,2%
Sportif	26,2%	47,8%	21,2%	4,9%
Utilitaire	30,9%	53,5%	14,5%	1,1%



Les plus critiques sur le revêtement parmi les touristes sont les itinérants et les sportifs. Le niveau de satisfaction est en revanche excellent parmi les loisirs et utilitaires.

Sécurité, Type aménagement

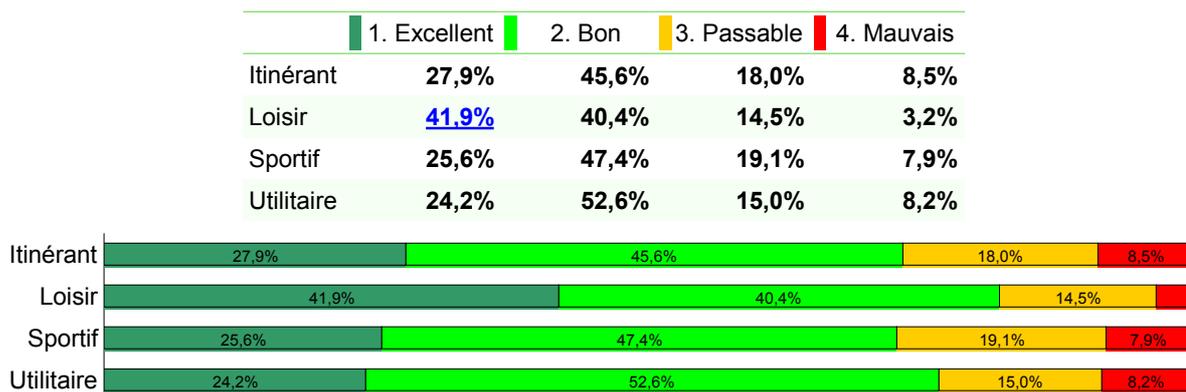
	1. Excellent	2. Bon	3. Passable	4. Mauvais
VV Revêtue	29,6%	44,5%	17,3%	8,6%
VV Stabilisé	44,7%	30,9%	18,9%	5,4%
Route	12,2%	32,5%	32,6%	22,7%



Les avis sont plus tranchés sur la sécurité entre voies vertes et route avec 55% d'avis négatif sur route contre 25% sur voie verte.

Signalisation, Q3 profil

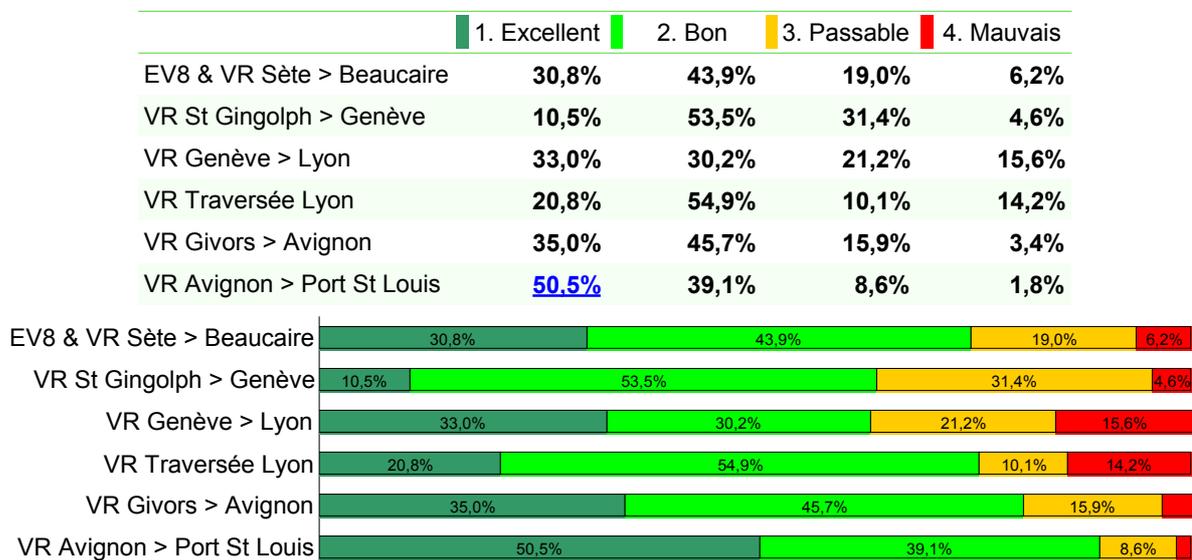
[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"



Les sportifs sont également les cyclistes les plus critiques sur la signalisation des itinéraires.

Signalisation, Sous secteur

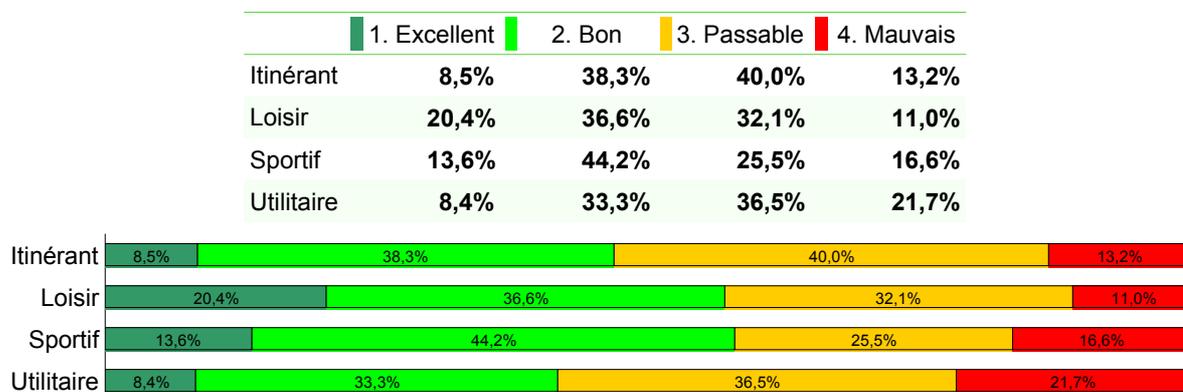
[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"



L'insatisfaction sur la signalisation est supérieure sur la partie amont le long du Léman ainsi que sur le Haut Rhône (sections non terminées). Elle est en revanche bonne sur la partie centrale de Vienne à Avignon.

Services, Q3 profil

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

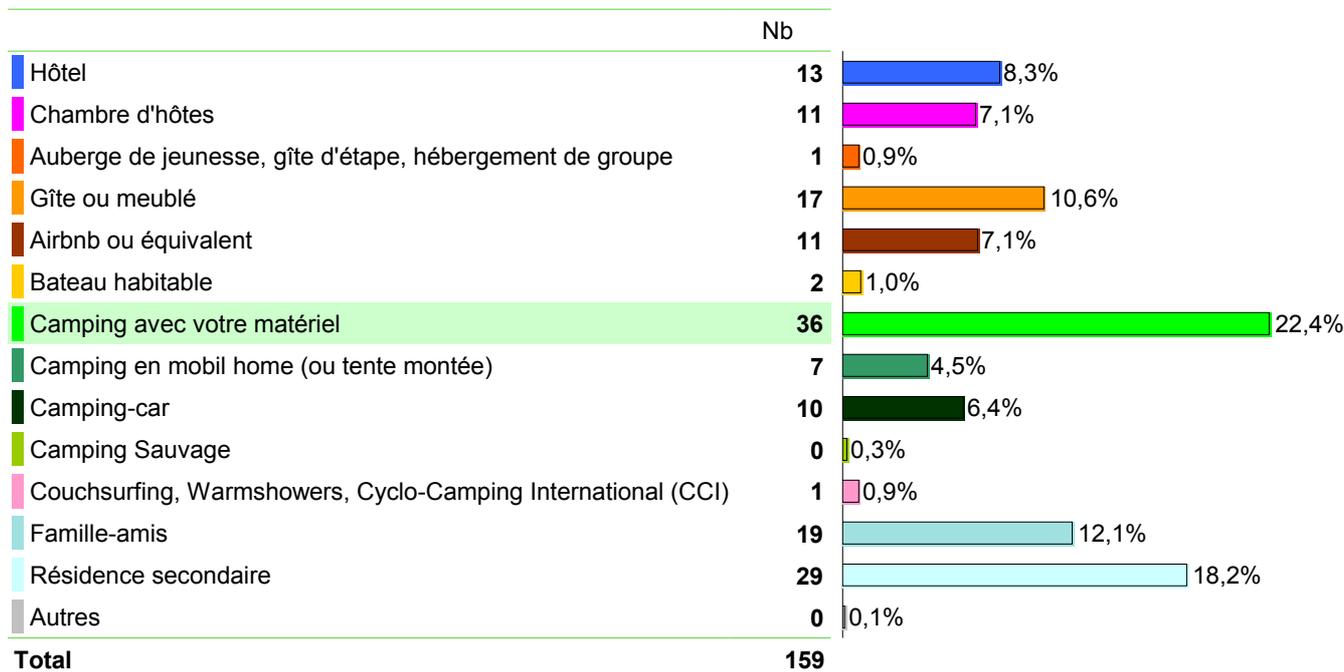


Les utilitaires et itinérants sont en revanche un plus critiques sur les services le long des itinéraires.

Type d'hébergement

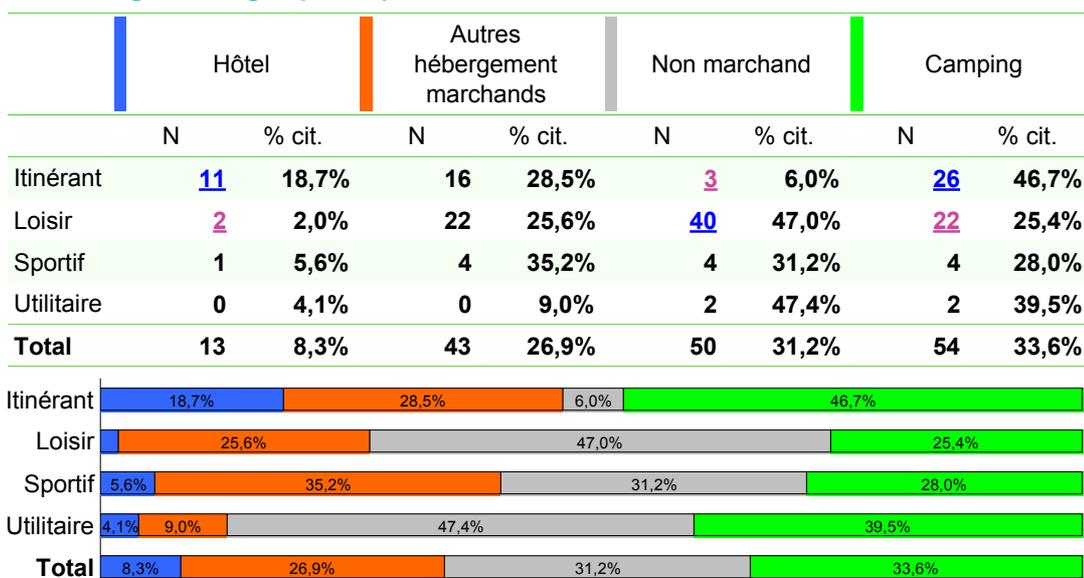
Q23 Hébergement

Taux de réponse : 14,3%



Les modes d'hébergements utilisés par les touristes à vélo couvrent une large gamme. Schématiquement, l'hôtellerie de plein air représente un tiers des hébergements, les hébergements "en dur" (hôtels, chambres d'hôtes, gîtes, auberges de jeunesse, villages vacances) un gros tiers (35%) et les hébergements non marchands un peu plus de 30%.

Q23 Hébergement regroupé, Q3 profil



Ces modes varient fortement selon les types de cyclistes. Les itinérants utilisent beaucoup plus l'hôtel, le camping et très peu les hébergements non marchands. La part des hébergements non-marchands est plus élevée parmi les touristes loisirs.

Q23 Hébergement regroupé, Pays regroupé

	Hôtel		Autres hébergement marchands		Non marchand		Camping	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Etranger	7	19,8%	11	29,4%	4	11,1%	14	39,6%
France	6	5,0%	32	26,2%	46	37,0%	39	31,9%

Etranger	19,8%	29,4%	11,1%	39,6%
France	5,0%	26,2%	37,0%	31,9%

Les touristes Etrangers utilisent nettement plus l'hôtel et le camping, les Français plus le non marchand.

Q23 Hébergement regroupé, Sous secteur

	Hôtel		Autres hébergement marchands		Non marchand		Camping	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VR St Gingolph > Genève	0	13,8%	0	6,5%	1	21,8%	2	57,8%
VR Genève > Lyon	1	6,6%	4	52,7%	2	20,8%	2	20,0%
VR Traversée Lyon	1	8,3%	3	45,5%	2	21,7%	2	24,5%
VR Givors > Avignon	8	18,3%	8	19,4%	4	9,7%	22	52,6%
VR Avignon > Port St Louis	1	5,5%	13	48,3%	5	20,9%	7	25,3%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	3	3,5%	14	19,5%	36	50,0%	20	27,0%

VR St Gingolph > Genève	13,8%	6,5%	21,8%	57,8%
VR Genève > Lyon	6,6%	52,7%	20,8%	20,0%
VR Traversée Lyon	8,3%	45,5%	21,7%	24,5%
VR Givors > Avignon	18,3%	19,4%	9,7%	52,6%
VR Avignon > Port St Louis	5,5%	48,3%	20,9%	25,3%
EV8 & VR Sète > Beaucaire	3,5%	19,5%	50,0%	27,0%

Les hébergements non marchands sont surtout présents sur le littoral. Sur les secteurs ruraux et peu desnes (Haut Rhône mais aussi sur la section Avignon-Port St Louis, les chambres d'hôtes sont dominantes. Sur la section centrale Givors-Avignon, l'hôtellerie est plus importante, de même que le camping.

Q23 Hébergement regroupé, Saison

	Hôtel		Camping		Autres hébergement marchands		Non marchand	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Printemps	4	6,4%	16	27,5%	19	32,2%	20	33,9%
Eté	6	7,7%	33	39,6%	18	21,7%	26	31,0%
Automne	3	18,9%	4	25,1%	6	33,9%	4	22,0%

Printemps	6,4%	27,5%	32,2%	33,9%
Eté	7,7%	39,6%	21,7%	31,0%
Automne	18,9%	25,1%	33,9%	22,0%

Les différences par saison ne sont pas aussi importantes que ce à quoi nous pourrions nous attendre, même si le camping est légèrement plus marqué en été.

Q23 Hébergement regroupé, Saison

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

	Hôtel		Autres hébergement marchands		Non marchand		Camping	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Printemps	3	18,1%	8	46,5%	1	3,6%	5	31,7%
Été	5	16,3%	5	16,2%	2	6,7%	19	60,8%
Automne	3	28,3%	3	38,7%	1	8,2%	2	24,8%

Printemps	18,1%	46,5%		31,7%
Été	16,3%	16,2%	6,7%	60,8%
Automne	28,3%	38,7%	8,2%	24,8%

Les différences sont plus marquées si l'on ne s'intéresse qu'aux cyclistes itinérants. Le camping est nettement plus important en été, période pendant laquelle l'accès à certains hébergements (chambres d'hôtes, gîtes) n'est plus possible à la nuitée. L'hôtellerie est plus utilisée à l'automne. Le non-marchand reste toujours très faible.

Q23 Hébergement regroupé, Q38 Age_1

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

	Hôtel		Autres hébergement marchands		Non marchand		Camping	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 20	0	0,0%	0	7,6%	0	7,6%	1	84,8%
De 20 à 30	0	3,8%	1	13,6%	1	9,0%	7	73,6%
De 30 à 40	0	3,1%	2	24,6%	0	3,0%	5	69,3%
De 40 à 50	0	5,1%	2	26,4%	1	7,6%	5	60,9%
De 50 à 60	3	25,4%	5	39,2%	1	8,0%	3	27,4%
De 60 à 70	5	47,0%	3	25,1%	0	0,9%	3	27,0%
70 et plus	2	27,2%	3	47,8%	0	7,3%	1	17,7%

Moins de 20	7,6%	7,6%		84,8%
De 20 à 30	13,6%	9,0%		73,6%
De 30 à 40		24,6%		69,3%
De 40 à 50	5,1%	26,4%	7,6%	60,9%
De 50 à 60	25,4%	39,2%	8,0%	27,4%
De 60 à 70	47,0%	25,1%		27,0%
70 et plus	27,2%	47,8%	7,3%	17,7%

Parmi les itinérants toujours, le mode d'hébergement est classiquement très lié à l'âge. L'hôtellerie de plein air domine parmi les jeunes et se réduit nettement après 50 ans au profit des chambres d'hôtes, gîtes et des hôtels.

Le label Accueil vélo est inconnu pour 61% des cyclistes surtout les locaux mais 62% des touristes étrangers le connaissent. Pour ceux qui le connaissent, le label est très important ou important pour près d'un tiers d'entre eux.

Q15 Importance de "Accueil vélo", Type et provenance

	Ne connais pas ce label		Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	569	64,2%	91	10,2%	123	13,9%	71	8,0%	32	3,6%
Touriste Etranger	16	37,9%	4	10,1%	9	21,5%	7	16,1%	6	14,4%
Touriste Français	72	48,1%	21	14,1%	34	22,9%	14	9,7%	8	5,3%
Total	657	61,0%	116	10,8%	166	15,4%	92	8,6%	46	4,3%

Excursionniste	64,2%	10,2%	13,9%	8,0%	3,6%
Touriste Etranger	37,9%	10,1%	21,5%	16,1%	14,4%
Touriste Français	48,1%	14,1%	22,9%	9,7%	5,3%
Total	61,0%	10,8%	15,4%	8,6%	4,3%

Les cyclistes itinérants connaissent nettement mieux le label (61%) et plus encore les cyclistes itinérants étrangers (67%). 38% des cyclistes itinérants considèrent ce label très ou assez important pour le choix de l'hébergement.

Q15 Importance de "Accueil vélo", Type et provenance

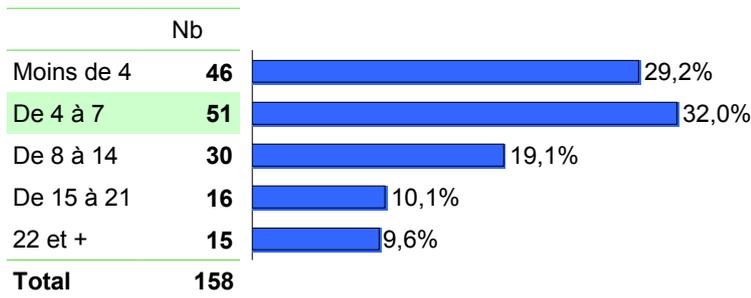
[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

	Ne connais pas ce label		Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	0		0		0		0		0	
Touriste Etranger	8	32,8%	3	11,0%	7	26,9%	5	18,2%	3	11,1%
Touriste Français	17	45,9%	5	14,4%	9	23,8%	5	12,4%	1	3,5%
Total	25	40,6%	8	13,0%	16	25,1%	9	14,8%	4	6,6%

Excursionniste									
Touriste Etranger	32,8%	11,0%	26,9%	18,2%	11,1%				
Touriste Français	45,9%	14,4%	23,8%	12,4%					
Total	40,6%	13,0%	25,1%	14,8%	6,6%				

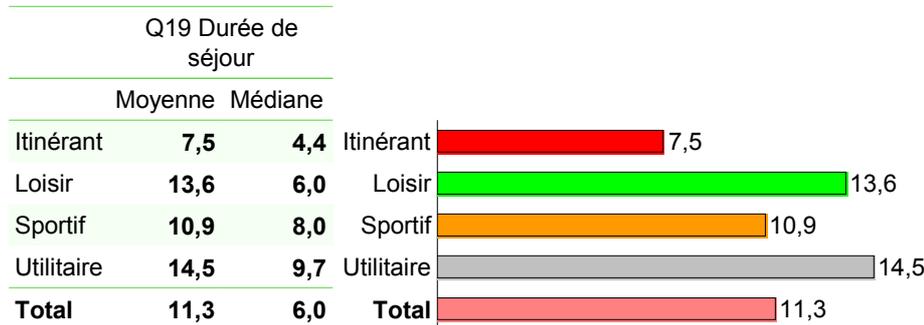
Durée de séjour

Taux de réponse : 14,2%



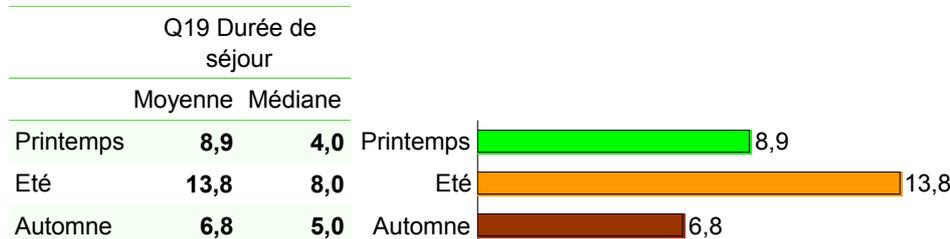
La durée moyenne de séjour des cyclistes sur la ViaRhôna est élevée, avec un moyenne de 11.3 jours, ce qui est très supérieur aux autres grands itinéraires étudiés jusqu'à présent. Cela s'explique par la durée moyenne très supérieure sur la partie littorale de l'itinéraire (17j) avec une part plus importante de retraités.

Q19 Durée de séjour, Q3 profil



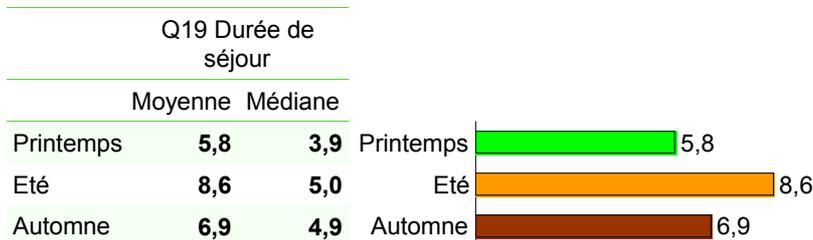
Cette durée varie fortement entre les itinérants (7.5 jours) et les autres chez qui la moyenne dépasse les 10 jours. A noter que parmi les itinérants, 50% ont une durée de séjours inférieure à 4.4 j , chiffre proche des données recueillies sur les autres grands itinéraires comme la Loire à Vélo.

Q19 Durée de séjour, Saison



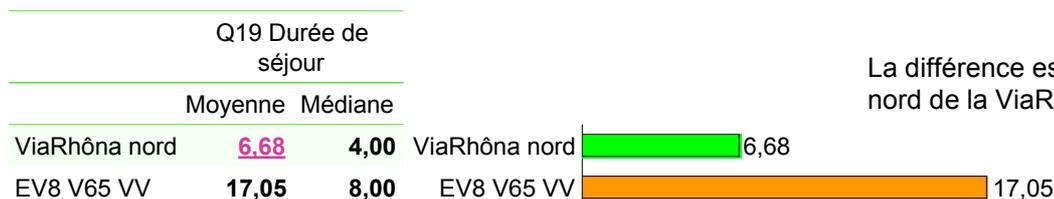
Logiquement, la durée de séjour varie fortement entre l'été et les ailes de saison.

Q19 Durée de séjour, Saison [Q3 profil] Parmi "Itinérant"



Parmi les itinérants, la médiane reste autour de 4 à 5 jours. A côté de grands itinérants, nombreux sont les itinérants pratiquant le court séjour, notamment dans les ailes de saison. De nombreux itinérants Français débutant en itinérance commencent en effet par du court séjour.

Q19 Durée de séjour, EV



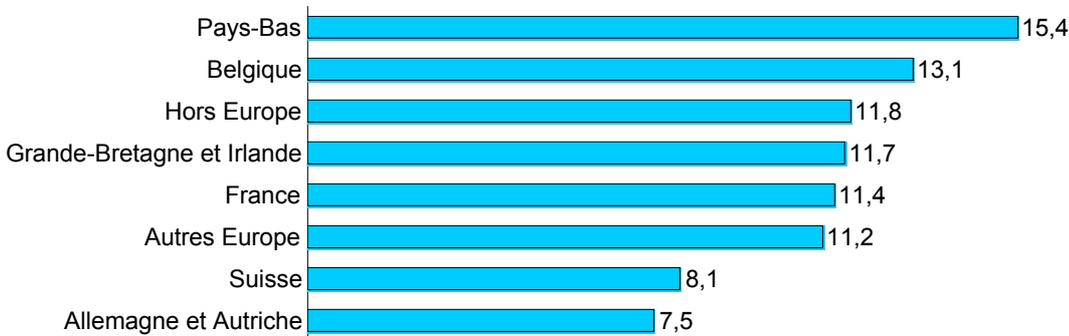
La différence est très marquée entre le nord de la ViaRhôna et sa partie littorale.

Q19 Durée de séjour, Q39 Profession

	Q19 Durée de séjour		
	Moyenne	Médiane	
Etudiants scolaires	8,0	5,6	Etudiants scolaires 8,0
Cadre, prof. intell. sup.	7,2	4,0	Cadre, prof. intell. sup. 7,2
Profession intermédiaire	9,1	5,5	Profession intermédiaire 9,1
Employés ouvriers	8,8	7,0	Employés ouvriers 8,8
Inactif	11,3	4,5	Inactif 11,3
Retraité	16,1	7,0	Retraité 16,1

La durée de séjour dépend évidemment de la catégorie socio-professionnelle. Les retraités ont une durée longue de séjours, les scolaires et les actifs viennent pour la grande majorité à la semaine.

Q19 Durée de séjour, Pays de résidence?_1



Les Néerlandais, les Belges viennent généralement pour plus longtemps alors que les Suisses, Allemands et Autrichiens viennent majoritairement à la semaine.

Poids du vélo dans le choix de la destination

Q29 Importance vélo

Taux de réponse : **13,2%**

	Nb	
Très importante	69	46,7%
Assez importante	43	29,0%
Peu importante	20	13,6%
Pas du tout importante	16	10,7%
Total	147	

Il s'agit là d'une question très importante permettant de tester l'impact réel du vélo et de l'itinéraire sur le choix de la destination. Le vélo tient un rôle majeur pour la plupart des cyclistes puisque 76% considèrent que le vélo a un poids très important ou important dans le choix du séjour.

Q29 Importance vélo, Q3 profil

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	48	90,1%	4	6,9%	1	0,9%	1	2,1%
Sportif	5	46,3%	3	25,2%	3	24,2%	1	4,3%
Loisir	15	18,8%	34	43,7%	16	20,4%	13	17,1%
Utilitaire	1	17,8%	2	46,7%	1	16,9%	1	18,7%

Itinérant	90,1%	6,9%		
Sportif	46,3%	25,2%	24,2%	4,3%
Loisir	18,8%	43,7%	20,4%	17,1%
Utilitaire	17,8%	46,7%	16,9%	18,7%

Pour les cyclistes itinérants, le vélo est évidemment un élément déterminant du séjour.

Pour les cyclistes sportifs, le vélo est très important ou assez important pour 72% d'entre eux.

Même pour les cyclistes loisirs et les cyclistes utilitaires, le vélo est très important pour 18% et assez important pour 44% à 47% d'entre eux. Ils ne sont que 18% à considérer le vélo comme pas important du tout dans leur séjour.

Q29 Importance vélo, Pays regroupé

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Etranger	19	58,3%	5	14,8%	7	20,9%	2	6,0%
France	49	43,2%	38	33,2%	13	11,5%	14	12,1%

Etranger	58,3%	14,8%	20,9%	6,0%
France	43,2%	33,2%	11,5%	12,1%

Le vélo est plus important encore parmi les touristes étrangers avec 58% de "très important".

L'importance du vélo est un peu plus marquée en automne.

Q29 Importance vélo, Saison

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Printemps	24	41,8%	20	34,4%	7	12,4%	6	11,5%
Eté	37	48,0%	20	26,7%	10	13,4%	9	11,9%
Automne	8	59,3%	3	20,0%	3	19,5%	0	1,2%

Saison	Très importante	Assez importante	Peu importante	Pas du tout importante
Printemps	41,8%	34,4%	12,4%	11,5%
Eté	48,0%	26,7%	13,4%	11,9%
Automne	59,3%	20,0%	19,5%	1,2%

Q29 Importance vélo, EV

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
ViaRhôna nord	50	60,6%	21	25,1%	6	7,4%	6	6,9%
EV8 V65 VV	18	28,6%	22	34,1%	14	21,6%	10	15,7%

EV	Très importante	Assez importante	Peu importante	Pas du tout importante
ViaRhôna nord	60,6%	25,1%	7,4%	6,9%
EV8 V65 VV	28,6%	34,1%	21,6%	15,7%

L'importance du vélo est plus sensible dans la partie nord de l'itinéraire qui accueille aussi plus d'itinérants.

Q29 Importance vélo, Q38 Age_1

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas du tout importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 30	12	76,0%	1	9,0%	2	12,2%	0	2,8%
De 30 à 40	9	40,2%	10	43,0%	1	3,0%	3	13,8%
De 40 à 50	10	49,7%	4	17,7%	2	10,2%	5	22,4%
De 50 à 60	15	42,7%	12	35,0%	5	14,4%	3	7,8%
De 60 à 70	15	42,3%	11	31,3%	7	20,6%	2	5,8%
70 et plus	5	41,0%	3	22,7%	2	17,4%	3	18,9%

Age	Très importante	Assez importante	Peu importante	Pas du tout importante
Moins de 30	76,0%	9,0%	12,2%	2,8%
De 30 à 40	40,2%	43,0%	3,0%	13,8%
De 40 à 50	49,7%	17,7%	10,2%	22,4%
De 50 à 60	42,7%	35,0%	14,4%	7,8%
De 60 à 70	42,3%	31,3%	20,6%	5,8%
70 et plus	41,0%	22,7%	17,4%	18,9%

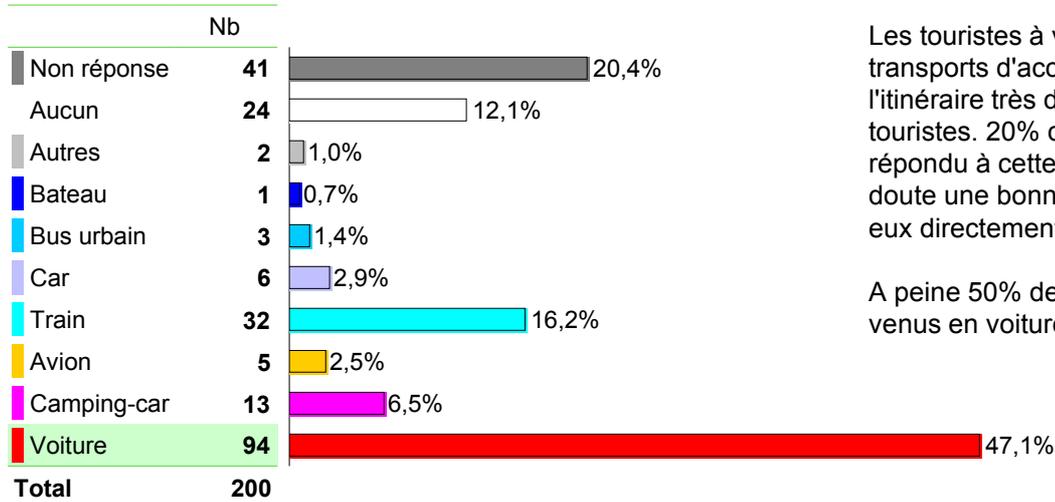
L'importance du vélo est plus marquée pour les moins de 30 ans. Son importance décroît ensuite sensiblement.

Mode d'accès et de retour à l'itinéraire

Q20 Transport accès ou retour

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

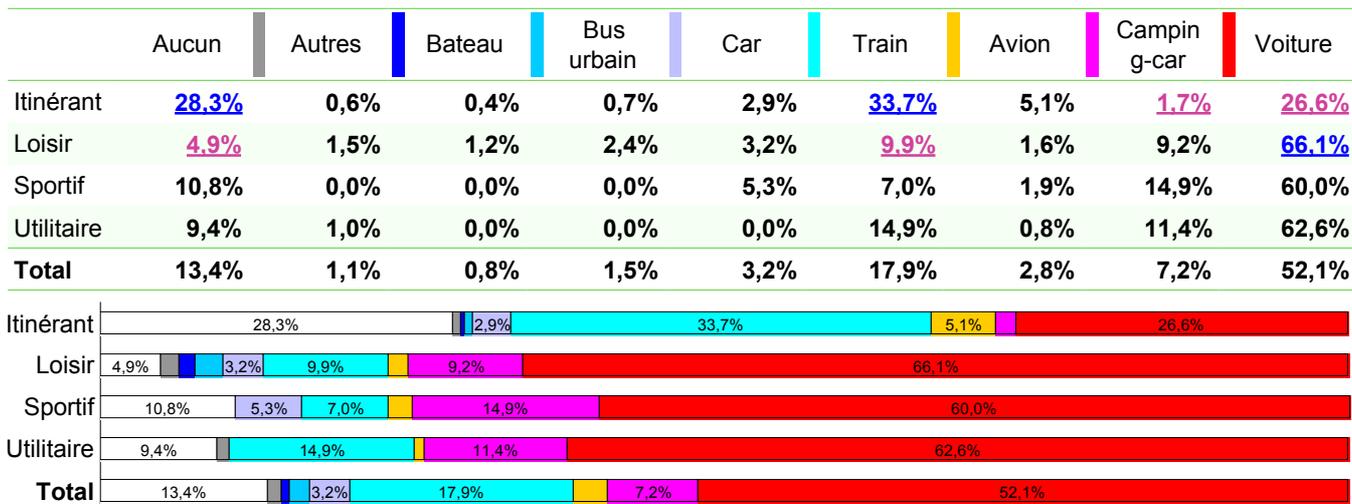
Taux de réponse : **79,6%**



Les touristes à vélo ont des modes de transports d'accès à la région et à l'itinéraire très différents des autres touristes. 20% des cyclistes n'ont pas répondu à cette question (dont sans doute une bonne part sont partis de chez eux directement à vélo).

A peine 50% des touristes à vélo sont venus en voiture.

Q20 Transport accès ou retour, Q3 profil



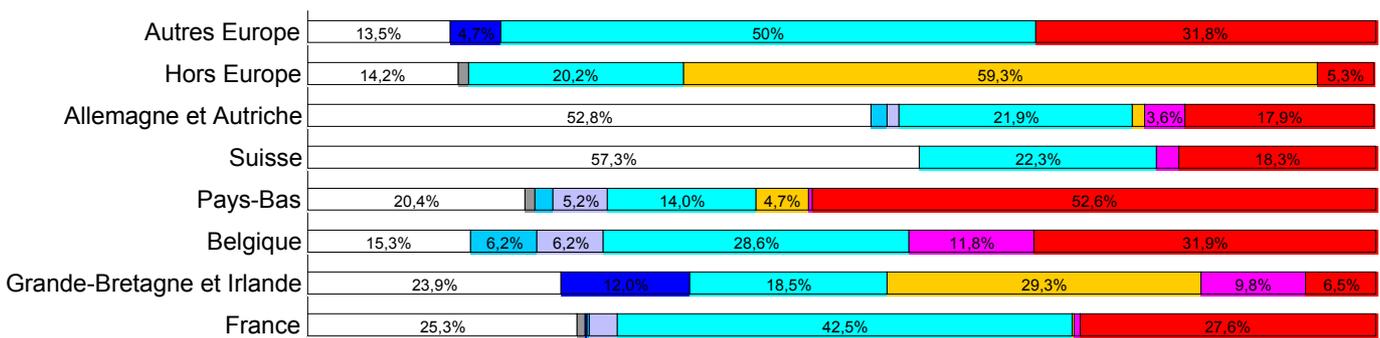
Les cyclistes itinérants ont un mode d'accès à l'itinéraire radicalement différent des autres touristes. Beaucoup partent directement de chez eux à vélo. La plupart (35%) utilisent le train en complément. Mais seulement 27% utilisent la voiture. A noter que l'utilisation du car longue distance reste marginale, faute de racks arrière sur les cars, alors même que c'est un mode très courant en Allemagne et en Europe de façon générale.

Les autres touristes à vélo ont des modes plus homogènes même s'ils restent assez différents d'un touriste "classique". La part de la voiture montre entre 61 et 66%. L'utilisation du camping car est élevée avec 15% parmi les sportifs et proche de 10% pour les autres. L'utilisation du train reste assez importante parmi les cyclistes utilitaires.

Q20 Transport accès ou retour, Pays de résidence?_1

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

	Aucun	Autres	Bateau	Bus urbain	Car	Train	Avion	Camping-car	Voiture
Autres Europe	13,5%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	31,8%
Hors Europe	14,2%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	20,2%	59,3%	0,0%	5,3%
Allemagne et Autriche	52,8%	0,0%	0,0%	1,5%	1,1%	21,9%	1,3%	3,6%	17,9%
Suisse	57,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,3%	0,0%	2,1%	18,3%
Pays-Bas	20,4%	0,9%	0,0%	1,7%	5,2%	14,0%	4,7%	0,5%	52,6%
Belgique	15,3%	0,0%	0,0%	6,2%	6,2%	28,6%	0,0%	11,8%	31,9%
Grande-Bretagne et Irlande	23,9%	0,0%	12,0%	0,0%	0,0%	18,5%	29,3%	9,8%	6,5%
France	25,3%	0,9%	0,2%	0,1%	2,6%	42,5%	0,2%	0,6%	27,6%



Parmi les itinérants, les cyclistes hors Europe sont évidemment nombreux à utiliser l'avion.

Les seuls à utiliser la voiture de façon significative sont les Néerlandais, (53%), les Espagnols (42%) et les Belges (44% en comptant le camping car). Les Allemands et les Suisses sont très nombreux à partir directement de chez eux à vélo et à utiliser le train. Les Français utilisent majoritairement le train (42.5%)

Les Britanniques ont des modes de transport variés, soit en avion, soit en train + bateau. Peu prennent la voiture.

Nota : le nombre d'enquêtes est suffisamment représentatif pour conclure à la dépendance des deux variables sur les nationalités indiquées (sauf autre Europe = 10 enquêtes)

Pratique du vélo pendant le séjour

Q30 Fréquence vélo pendant séjour

Taux de réponse : **13,3%**

	Nb	
Tous les jours	104	70,7%
Plusieurs fois	32	21,3%
Une seule fois	12	8,0%
Total	148	

Les touristes à vélo ont une fréquence élevée de pratique du vélo pendant leur séjour puisque plus de 70% pratique tous les jours et seulement 8% ont une pratique occasionnelle.

La fréquence est évidemment élevée parmi les itinérants (95% pédalent tous les jours) mais reste importante parmi les touristes en séjours (entre 55 et 65% pratiquent tous les jours).

Les différences sont peu significatives par pays d'origine.

Q30 Fréquence vélo pendant séjour, Q3 profil

	Tous les jours		Plusieurs fois		Une seule fois	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	52	95,4%	3	4,6%	0	0,0%
Loisir	43	54,9%	24	30,4%	11	14,7%
Utilitaire	3	64,6%	1	28,2%	0	7,2%
Sportif	7	62,8%	4	37,2%	0	0,0%

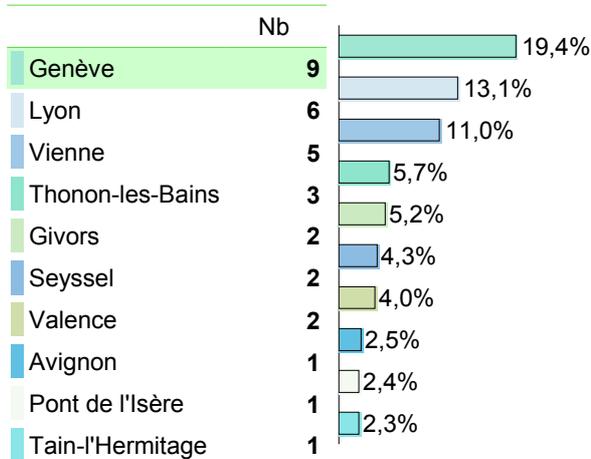
Q30 Fréquence vélo pendant séjour, Pays de résidence?_1

	Tous les jours		Plusieurs fois		Une seule fois	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Hors Europe	2	73,0%	0	9,9%	0	17,2%
Autres Europe	1	78,9%	0	21,1%	0	0,0%
Pays-Bas	5	73,1%	2	26,9%	0	0,0%
Suisse	7	96,6%	0	0,0%	0	3,4%
Grande-Bretagne et Irlande	1	88,6%	0	0,0%	0	11,4%
Allemagne et Autriche	6	62,0%	2	20,0%	2	18,0%
Belgique	3	69,6%	1	22,4%	0	7,9%
France	79	69,9%	25	22,2%	9	7,9%
Europe du sud	1	69,4%	0	30,6%	0	0,0%

Pratique de l'itinérance

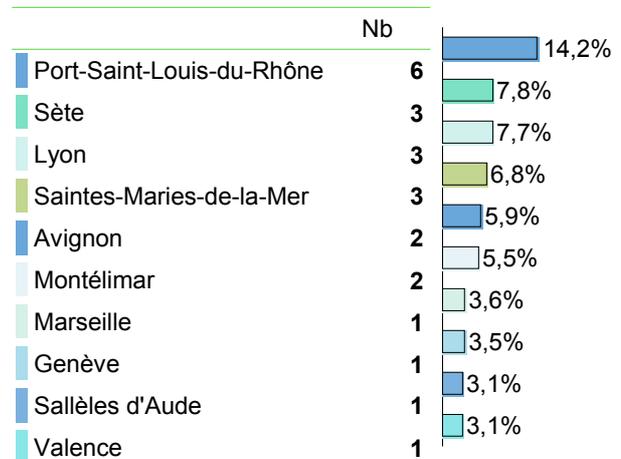
Q32 Départ sur l'itinéraire

Taux de réponse : **4,1%**



Q32 Arrivée sur l'itinéraire

Taux de réponse : **3,7%**



La ViaRhôna connaît un très fort déséquilibre de sens de pratique puisque 90% des itinérants circulent dans le sens nord > sud et moins de 10% dans le sens sud > nord.

Les portes d'entrées et de sortie sont variées mais quelques unes sont néanmoins bien marquées.

Genève, Lyon et Vienne/Givors sont les 3 principales portes d'entrée et couvrent près de 50% des entrées. Une petite partie part de Thonon les Bains. D'autres rentrent sur la ViaRhôna à Pont de l'Isère en provenance de la véloroute de l'Isère depuis Grenoble ou depuis Chanaz en shuntant l'itinéraire officiel par Lyon.

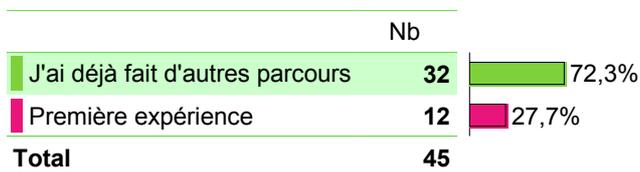
Les deux points de sortie officiels (Port St Louis du Rhône et Sète) représentent 22%. 7% préfèrent aller jusqu'aux Saintes Maries de la Mer. 15% s'arrêtent en cours de route à Valence, Montélimar ou Avignon. Une partie ne parcourt que la section nord de Genève à Lyon.

Dans le sens sud > nord, l'entrée principale est Avignon, les sorties principales sont Lyon et Genève. A noter que certains continuent vers le Canal des Deux Mers et sortent de l'EV8 à Sallèles d'Aude, d'autres continuent jusqu'à Marseille.

Q32B Expérience itinérance

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

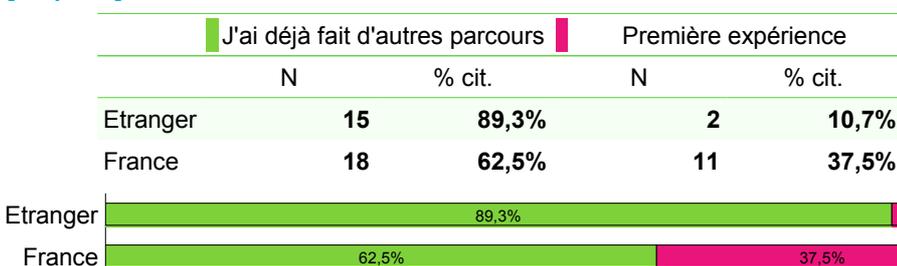
Taux de réponse : **69,2%**



Pour 28% des cyclistes itinérants, il s'agit de la première expérience d'itinérance à vélo, ce qui démontre bien le développement important de la pratique. Ce chiffre est particulièrement élevé parmi les Français avec 38% de primo-itinérance, chiffre très encourageant sur l'évolution du marché.

Q32B Expérience itinérance, Pays regroupé

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"



Q32B Expérience itinérance, EV

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

	J'ai déjà fait d'autres parcours		Première expérience	
	N	% cit.	N	% cit.
EV8 V65 VV	2	95,3%	0	4,7%
ViaRhôna nord	30	71,0%	12	29,0%

EV8 V65 VV	95,3%	4,7%
ViaRhôna nord	71,0%	29,0%

La part de ces primo-itinérants est particulièrement élevée sur la ViaRhôna, itinéraire balisé et quasi terminé dans sa version provisoire mais très faible sur la partie commune avec l'EV8.

Q32B Expérience itinérance, Q38 Age_1

[Q3 profil] Parmi "Itinérant"

	J'ai déjà fait d'autres parcours		Première expérience	
	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 20	0	44,2%	0	55,8%
De 20 à 30	6	59,5%	4	40,5%
De 30 à 40	5	71,8%	2	28,2%
De 40 à 50	4	70,5%	2	29,5%
De 50 à 60	7	75,7%	2	24,3%
De 60 à 70	7	78,7%	2	21,3%
70 et plus	4	94,3%	0	5,7%

Moins de 20	44,2%	55,8%
De 20 à 30	59,5%	40,5%
De 30 à 40	71,8%	28,2%
De 40 à 50	70,5%	29,5%
De 50 à 60	75,7%	24,3%
De 60 à 70	78,7%	21,3%
70 et plus	94,3%	5,7%

Sans surprise, la part de ces primo-itinérants est plus élevée parmi les jeunes que parmi les plus âgés et plus parmi les jeunes Français.

Ce chiffre est également encourageant et le profil des touristes itinérants Français est plus jeune que celui des itinérants étrangers.

Q33 Autres grands itinéraires

Taux de réponse : 96,2%

	Nb	
Non réponse	42	3,8%
Non, jamais	548	49,2%
J'ai déjà parcouru "ViaRhôna"	314	28,2%
J'ai déjà parcouru " La littorale "	33	3,0%
J'ai déjà parcouru " La Méditerranée à vélo "	38	3,4%
J'ai déjà parcouru "Le Canal des 2 mers"	55	4,9%
Autres	236	21,2%
Total	1113	

La moitié des cyclistes interrogés (touristes en séjours et itinérants) n'a jamais parcouru d'autres grands itinéraires. La variété des itinéraires parcourus est importante.

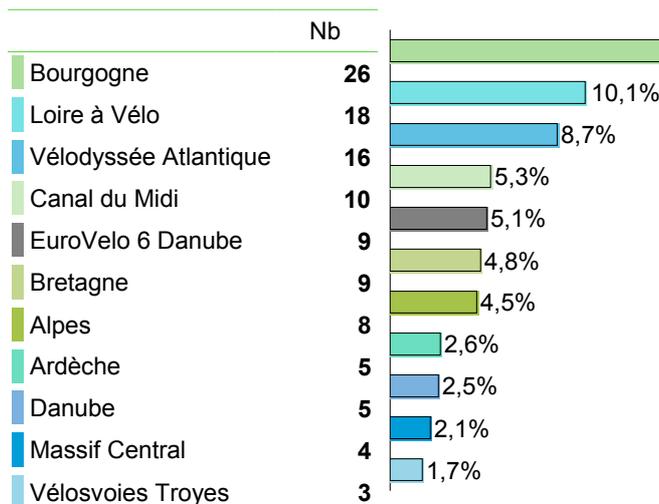
Q33 Autres grands itinéraires, Q3 profil

	Non, jamais		J'ai déjà parcouru "ViaRhôna"		J'ai déjà parcouru " La littorale "		J'ai déjà parcouru " La Méditerranée à vélo "		J'ai déjà parcouru "Le Canal des 2 mers"		Autres	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	18	21,9%	17	21,0%	3	3,1%	4	4,8%	8	9,7%	32	39,5%
Sportif	166	37,6%	141	32,0%	17	3,9%	14	3,1%	19	4,4%	84	19,0%
Loisir	319	50,7%	144	22,9%	12	2,0%	18	2,9%	26	4,1%	109	17,4%
Utilitaire	46	62,9%	12	16,6%	1	0,7%	2	2,2%	2	2,2%	11	15,3%

Itinéraire	Non, jamais	J'ai déjà parcouru "ViaRhôna"	J'ai déjà parcouru " La littorale "	J'ai déjà parcouru " La Méditerranée à vélo "	J'ai déjà parcouru "Le Canal des 2 mers"	Autres
Itinérant	21,9%	21,0%	3,1%	4,8%	9,7%	39,5%
Sportif	37,6%	32,0%	3,9%	3,1%	4,4%	19,0%
Loisir	50,7%	22,9%	2,0%	2,9%	4,1%	17,4%
Utilitaire	62,9%	16,6%	0,7%	2,2%	2,2%	15,3%

Peu de touristes à vélo en séjour ont pratiqué sur d'autres grands itinéraires (30% des sportifs, 25% des loisirs). En revanche, près de 60% des itinérants ont pratiqué sur d'autres itinéraires dont le Canal des Deux Mers (10%), 5% sur la Méditerranée à Vélo et 40% sur une très grande variété d'autres itinéraires.

Taux de réponse : **16,3%**



Parmi les itinéraires les plus cités sortent tous les grands itinéraires Français sur lesquels des efforts d'aménagement, de signalisation et de promotion ont été faits par les collectivités.

En données brutes non redressées viennent la Loire à Vélo (14%), la Vélocyssée (8%), le Canal des Deux Mers (7%), l'EuroVelo 6 (6.5%) et la Bourgogne à Vélo (6.5%), la Bretagne. Le premier site étranger est le Danube, loin derrière avec 2.5% des citations. Le redressement et les extrapolations spatiales et temporelles traduisent les résultats de 2708 enquêtes sur un total de 1.1 M de personnes par an. Certaines questions ont un décalage important entre données brutes et données redressées et extrapolées.

Sur un marché encore émergent, les itinéraires français contribuent à développer le marché plus qu'exacerber une concurrence. Un itinéraire qui n'est pas parcouru cette année, le sera l'année d'après ou dans les 5 ans...

Provenance des pratiquants

	Nb	
Etranger	43	3,9%
France	1059	96,1%
Total	1101	

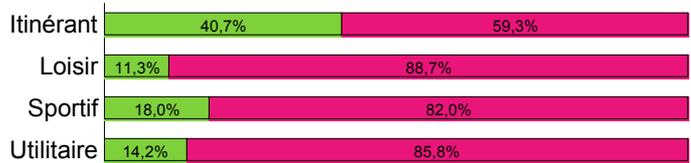


Sur l'ensemble des pratiquants, les cyclistes étrangers ne représentent que 4% des usagers mais 22% des touristes.

Parmi les itinérants, 41% des touristes sont Etrangers. Parmi les touristes loisirs, les Etrangers ne sont que 11%.

Part des touristes étrangers par profils de touristes

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"



Excursionnistes

Taux de réponse : **99,0%**

	Nb	% obs.
Rhône	411	45,4%
Gard	138	15,2%
Hérault	63	7,0%
Drôme	58	6,4%
Isère	51	5,6%
Ardèche	46	5,1%
Ain	42	4,6%
Savoie	24	2,7%
Haute Savoie	24	2,6%
Vaucluse	16	1,8%
Loire	14	1,6%
Bouches du Rhône	13	1,4%

Touristes

Taux de réponse : **78,0%**

	Nb	% obs.
Nord Est	23	15,0%
Rhône	17	10,8%
Gard	15	10,0%
Autres PACA AURA OCC	11	7,0%
Ile de France	11	7,0%
Isère	10	6,5%
Nord Ouest	10	6,4%
Bouches du Rhône	9	6,1%
Drôme	9	6,0%
Haute Savoie	8	5,4%
Loire	6	3,9%
Savoie	5	3,5%
Hérault	4	2,9%
Nouvelle Aquitaine	4	2,4%
Ain	3	2,3%
Ardèche	2	1,6%
Alpes Maritimes	2	1,3%
Vaucluse	2	1,2%
Var	1	0,4%
Alpes de Haute-Provence	0	0,1%

Les principaux départements émetteurs de cyclistes excursionnistes sur la ViaRhôna sont le Rhône (45% des cyclistes), loin devant le Gard, l'Hérault, la Drôme, l'Isère et l'Ardèche. Les départements limitrophes de la ViaRhôna représentent sans surprise 99% du total de la fréquentation française excursionniste.

Les départements limitrophes représentent même 60% de l'ensemble des touristes à vélo.

Nous sommes bien dans une forme de tourisme près de chez soi.

Parmi les autres régions, l'Île de France représente 7% de l'ensemble, le grand nord-ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Normandie, Hauts de France) 6% et la Nouvelle Aquitaine 2,4%.

VIA RHÔNA

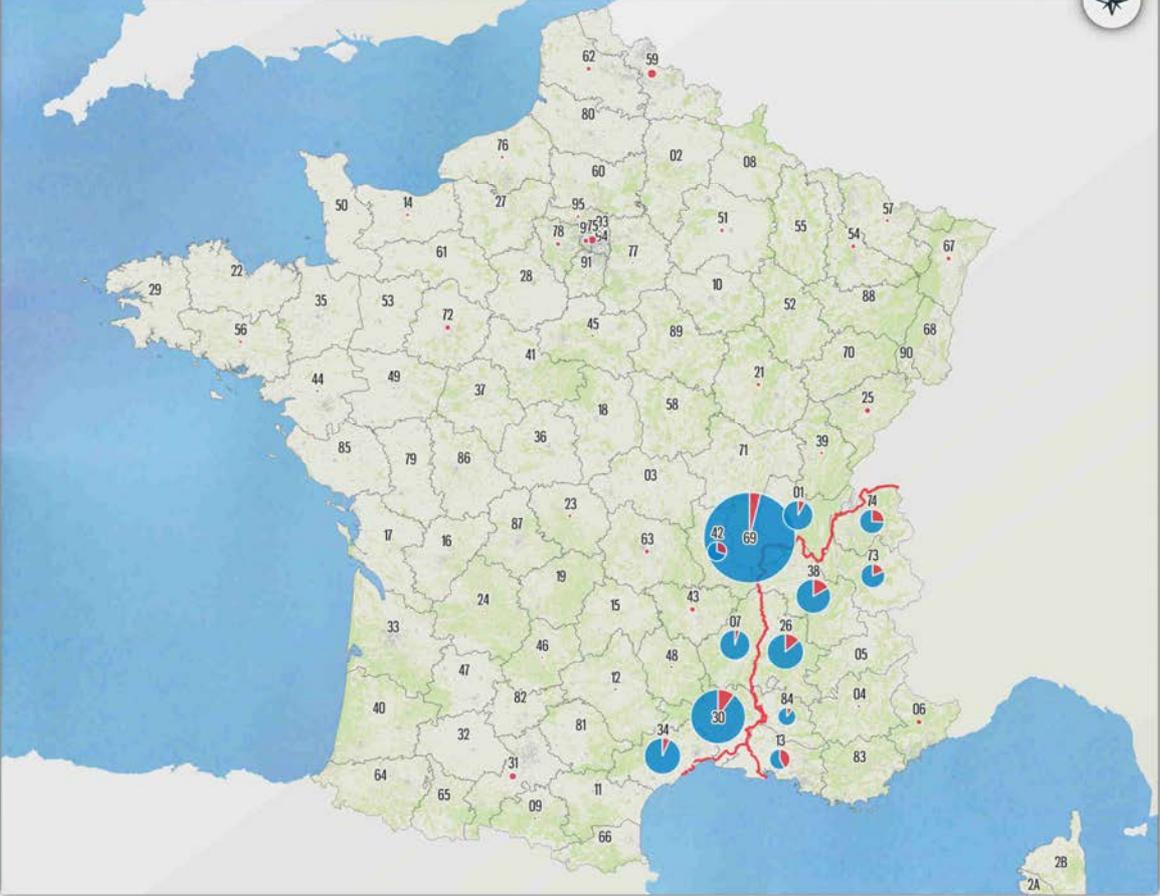
DÉPARTEMENTS DE PROVENANCE DES TOURISTES ET EXCURSIONNISTES



0 116 km

Sources : Région PACA, AF3M, Indigo, OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation : Indigo - Mars 2018



Etranger VR

Taux de réponse : **92,2%**

	Nb	% obs.
Suisse	10	23,3%
Allemagne	10	22,7%
Pays-Bas	8	18,5%
Belgique	6	14,4%
Etats-Unis	2	4,3%
Autriche	2	3,9%
Espagne	1	3,1%
Angleterre	1	2,2%
Nouvelle-Zélande	1	1,4%
Australie	1	1,3%
Luxembourg	0	0,8%
Danemark	0	0,8%
Irlande	0	0,6%
Chili	0	0,5%
Italie	0	0,4%
Irlande du Nord	0	0,4%
Japon	0	0,3%
Ecosse	0	0,3%
Gabon	0	0,2%
Canada	0	0,2%
...	0	0,4%
Total	43	100,0%

Les Suisses sont les étrangers les plus représentés sur la ViaRhôna avec près d'un quart de la clientèle étrangère, devant les Néerlandais, les Allemands et les Belges. Ces quatre premières nationalités représentent 80% des touristes à vélo étrangers.

Les destinations lointaines, principalement les Etats-Unis, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Japon représentent 8% des touristes étrangers.

Q3 profil, Pays de résidence?_1

Etranger VR

	Itinérant	Loisir	Sportif	Total
Allemagne et Autriche	23%	41%	12%	27%
Suisse	27%	14%	20%	23%
Pays-Bas	20%	7%	44%	19%
Belgique	12%	18%	18%	14%
Hors Europe	10%	6%	6%	9%
Autres Europe	5%	9%	0%	5%
Grande-Bretagne et Irlande	3%	5%	0%	3%
Total	100%	100%	100%	

Les Suisses sont plus particulièrement représentés parmi les itinérants, les Allemands parmi les cyclistes loisirs et les sportifs parmi les Néerlandais. Les clientèles hors Europe sont plus représentées parmi les itinérants.

Genre des pratiquants

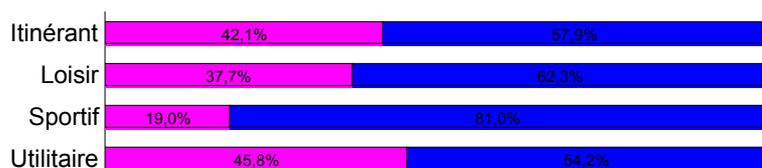
Q37 Homme ou femme

Taux de réponse : **98,3%**

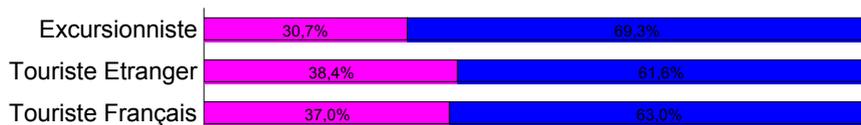
	Nb	
Femme	349	31,9%
Homme	746	68,1%
Total	1094	

68% des répondants sont des hommes mais cela ne signifie pas que les femmes ne représentent que 32% des cyclistes. Les hommes ont juste plus répondu mais nous n'avons pas d'élément permettant de redresser ce critère. Les femmes sont plus représentées parmi les itinérants, les utilisateurs de VAE, les cyclistes étrangers et moins parmi les sportifs.

Q37 Homme ou femme, Q3 profil



Q37 Homme ou femme, Type et provenance



Q37 Homme ou femme, EV

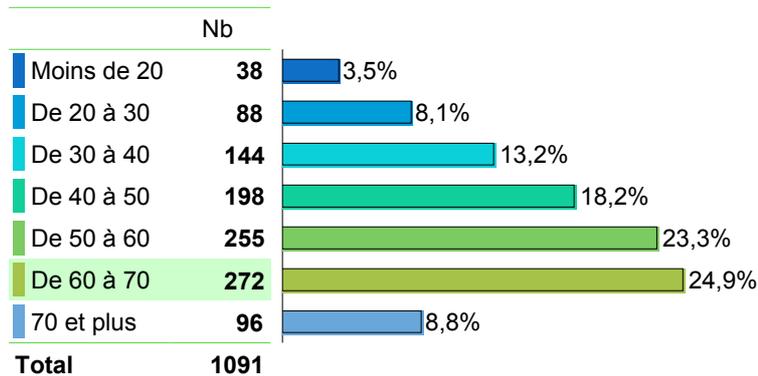


Q37 Homme ou femme, Q1 Vélo ou VAE



Age des pratiquants

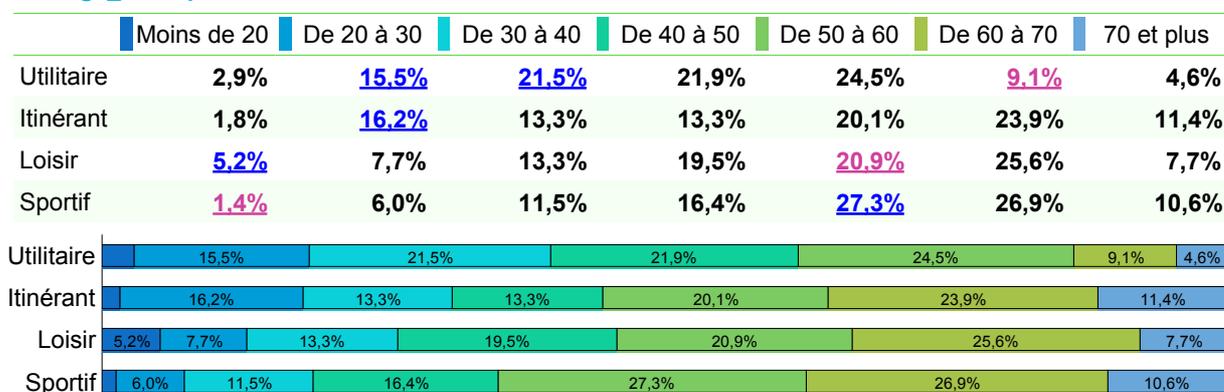
Taux de réponse : **98,0%**



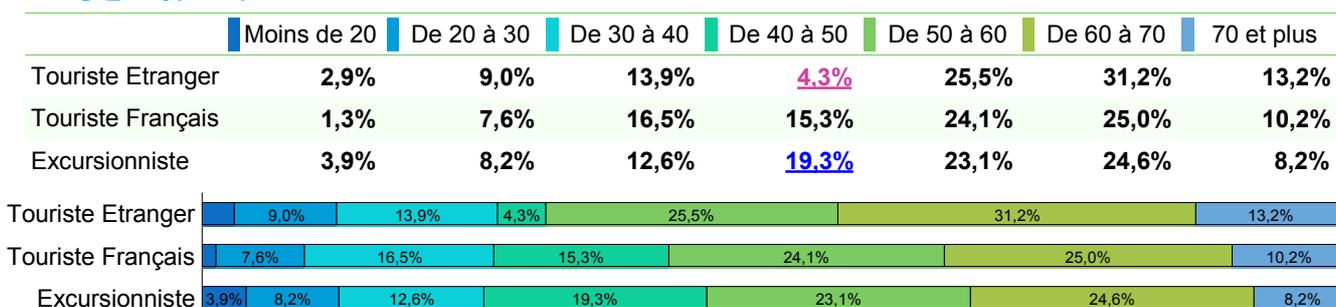
Q38 Age	
Itinérant	49
Loisir	50
Sportif	53
Utilitaire	44
Total	50

L'âge moyen des répondants est de 50 ans. 43 parmi les utilitaires et 53 parmi les sportifs. Dans les comptages manuels, nous avons relevé 6% d'enfants non pris en compte dans l'enquête.

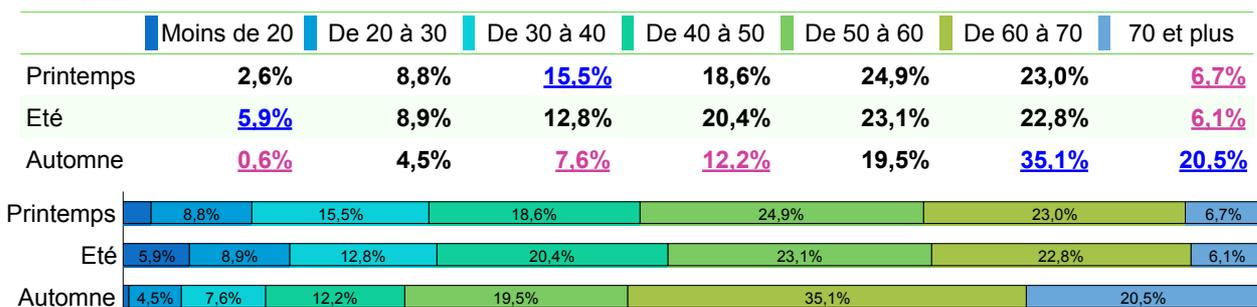
Q38 Age_1, Q3 profil



Q38 Age_1, Type et provenance



Q38 Age_1, Saison



La part des plus de 50 ans est nettement plus élevée parmi les touristes étrangers (70% de plus de 50 ans). Les plus de 60 ans sont nettement plus nombreux à l'automne. Les excursionnistes sont plus jeunes que les touristes.

CSP des pratiquants

Taux de réponse : **98,9%**

	Nb	
Retraité	326	29,6%
Cadre, prof. intell. sup.	319	29,0%
Employé	217	19,7%
Ouvrier	62	5,6%
Profession intermédiaire	61	5,6%
Etudiants et scolaires	55	5,0%
Commerçant, artisan	33	3,0%
Autres	29	2,6%
Total	1101	

Les cadres et les retraités représentent près de 60% de l'ensemble des cyclistes (66% parmi les sportifs), devant les employés.
Les étudiants et scolaires sont peu représentés.

Q39 Profession_1, Q3 profil

	Autres	Commerçant, artisan	Etudiants et scolaires	Profession intermédiaire	Ouvrier	Employé	Cadre, prof. intell. sup.	Retraité
Utilitaire	1,3%	5,2%	6,7%	10,5%	5,9%	21,1%	36,0%	13,2%
Itinérant	3,8%	2,4%	7,6%	11,2%	1,8%	16,3%	28,6%	28,3%
Loisir	2,8%	2,8%	6,1%	5,5%	4,7%	23,3%	25,9%	28,9%
Sportif	2,3%	2,9%	2,5%	3,8%	7,6%	14,6%	32,3%	33,8%

Utilitaire	5,2%	6,7%	10,5%	5,9%	21,1%	36,0%	13,2%
Itinérant	3,8%	7,6%	11,2%	16,3%	28,6%	28,3%	
Loisir	6,1%	5,5%	4,7%	23,3%	25,9%	28,9%	
Sportif	2,9%	3,8%	7,6%	14,6%	32,3%	33,8%	

Q39 Profession_1, Type et provenance

	Autres	Commerçant, artisan	Etudiants et scolaires	Profession intermédiaire	Ouvrier	Employé	Cadre, prof. intell. sup.	Retraité
Excursionniste	2,6%	3,1%	5,2%	5,2%	6,2%	19,6%	29,4%	28,7%
Touriste Etranger	3,6%	1,9%	7,0%	13,9%	3,4%	14,3%	26,1%	29,9%
Touriste Français	2,3%	2,4%	2,8%	5,7%	2,6%	22,5%	27,5%	34,2%

Excursionniste	3,1%	5,2%	5,2%	6,2%	19,6%	29,4%	28,7%
Touriste Etranger	3,6%	7,0%	13,9%	3,4%	14,3%	26,1%	29,9%
Touriste Français	5,7%	22,5%	27,5%	34,2%			

Habitude de pratique du vélo

Q40 Fréquence vélo habituelle

Taux de réponse : **98,5%**

	Nb	
Exceptionnellement	42	3,8%
Moins d'une fois par mois	59	5,4%
Plusieurs fois par mois	335	30,6%
Plusieurs fois par semaine	442	40,3%
Tous les jours ou presque	218	19,9%
Total	1097	

Les touristes à vélo ont une pratique du vélo également importante pendant le reste de l'année. 60% pratiquent régulièrement plusieurs fois par semaine. Peu sont des cyclistes vraiment occasionnels.

Q40 Fréquence vélo habituelle, Q3 profil

	Exceptionnellement	Moins d'une fois par mois	Plusieurs fois par mois	Plusieurs fois par semaine	Tous les jours ou presque
Utilitaire	7,3%	4,8%	17,5%	22,5%	48,0%
Itinérant	6,1%	5,3%	26,5%	34,7%	27,3%
Loisir	5,3%	6,0%	35,5%	36,1%	17,0%
Sportif	0,6%	4,7%	26,2%	50,7%	17,9%

Les cyclistes utilitaires ont logiquement une pratique plus fréquente que les autres. Les itinérants sont plus nombreux à avoir aussi une fréquence de pratique plus élevée. 10 à 12% des utilitaires, itinérants et loisirs sont peu habitués à la pratique du vélo, c'est à eux qu'il faut penser pour améliorer la qualité et la facilité d'usage de la véloroute. Si eux sont satisfaits, tous les usagers le seront probablement.

Q40 Fréquence vélo habituelle, Type et provenance

	Exceptionnellement	Moins d'une fois par mois	Plusieurs fois par mois	Plusieurs fois par semaine	Tous les jours ou presque
Touriste Etranger	3,0%	2,9%	23,0%	37,2%	33,8%
Touriste Français	11,3%	5,9%	31,2%	35,5%	16,1%
Excursionniste	2,6%	5,4%	30,8%	41,3%	19,9%

Les touristes étrangers ont une pratique plus fréquente que les autres.

Niveau de dépenses des excursionnistes

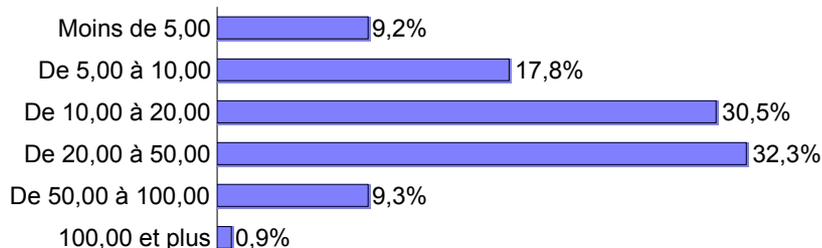
Somme dépense excursion

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Excursionniste"

Taux de réponse : **10,2%**

Moyenne = **20,82** Médiane = **15,00** Ecart-type = **20,92**

Min = **1,00** Max = **200,00**



La moyenne de dépense des excursionnistes qui ont dépensé est de 21 € mais seulement 10% des excursionnistes ont déclaré une dépense.

La dépense moyenne en intégrant ceux qui ne dépensent pas est de 2.10 €/sortie. Ce chiffre varie de 1.58 € pour les loisirs à 2.28 € pour les sportifs

Taux d'excursionnistes ayant dépensé

Somme dépense excursion	Taux
Loisir	7,7%
Sportif	10,6%
Utilitaire	9,3%

Moyenne de ceux qui ont dépensé

Moyenne de l'ensemble

Somme dépense excursion, Q3 profil



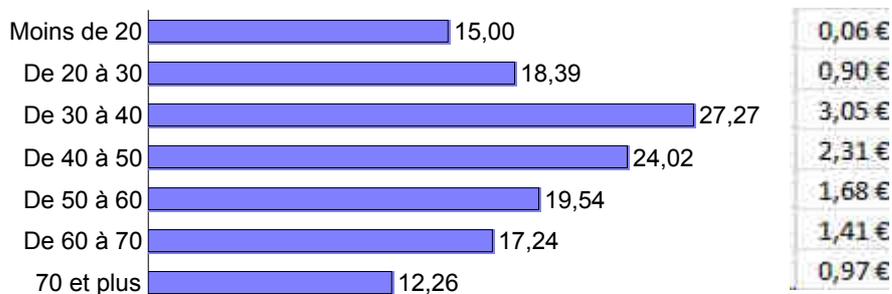
Taux d'excursionnistes ayant dépensé

Somme dépense excursion	Taux
Moins de 20	0,1%
De 20 à 30	4,9%
De 30 à 40	11,2%
De 40 à 50	9,6%
De 50 à 60	8,6%
De 60 à 70	8,2%
70 et plus	7,9%

Moyenne de ceux qui ont dépensé

Moyenne de l'ensemble

Somme dépense excursion, Q38 Age_1

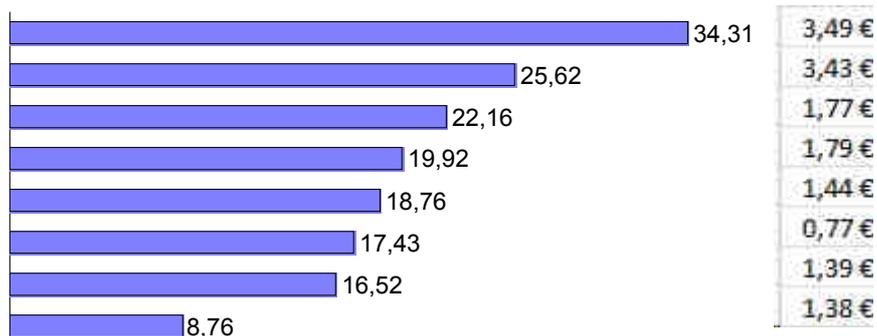


La dépense moyenne est maximale parmi les 30-40 ans (3.05 €), les professions intermédiaires (3.49 €), et minimale pour les plus jeunes (0.06 €) et les plus âgés (0.97 €).

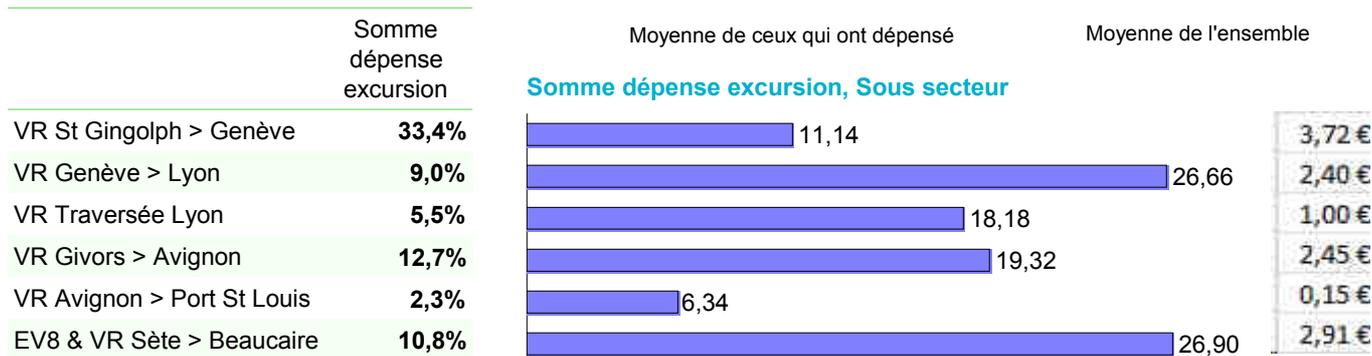
Taux d'excursionnistes ayant dépensé

Somme dépense excursion	Taux
Profession intermédiaire	10,0%
Commerçant, artisan	13,4%
Cadre, prof. intell. sup.	8,0%
Ouvrier	9,0%
Employé	7,7%
Etudiants et scolaires	4,4%
Retraité	8,4%
Autres	15,7%

Somme dépense excursion, Q39 Profession_1



Taux d'excursionnistes ayant dépensé



La dépense moyenne est plus élevée au bord du Léman, sur la section Genève>Lyon et Givors > Avignon mais plus faible dans la traversée de Lyon et surtout sur la section Avignon > Port St Louis où l'absence de cafés, restaurants et commerces limite les occasions de consommation. Ce point est à mettre en rapport avec la forte insatisfaction sur les services sur cette section, notamment parmi les itinérants.

Taux d'excursionnistes ayant dépensé



La dépense moyenne varie également fortement selon la durée de randonnée. Le niveau de dépense moyen global augmente très fortement avec le passage d'une randonnée à la demi-journée (1.5 €) à une randonnée à la journée (plus de 5 €).

Dépenses moyennes par poste

Taux d'excursionnistes ayant dépensé

	Loisir	Sportif	Utilitaire	Total
Alimentation	7,4%	10,3%	6,9%	8,4%
Activité	1,1%	1,4%	1,2%	1,2%
Produits terroir	0,8%	1,3%	0,8%	1,0%
Location vélo	1,3%	1,0%	0,5%	1,1%
Autres	1,1%	1,9%	2,9%	1,5%

Dépense de ceux qui ont dépensé par profil

	Loisir	Sportif	Utilitaire	Total	
Alimentation	16,62	18,22	13,76	17,19	1,44 €
Activité	17,73	3,16	11,72	10,97	0,13 €
Produits terroir	4,37	11,22	8,49	8,03	0,08 €
Location vélo	4,02	0,00	0,00	2,59	0,03 €
Autres	8,28	12,43	19,71	11,67	0,18 €

Taux d'excursionnistes ayant dépensé par âge

	Moins de 30	De 30 à 50	50 et plus	Total
Alimentation	3,6%	10,2%	7,7%	8,0%
Activité	2,0%	1,6%	0,8%	1,2%
Produits terroir	1,8%	1,5%	0,5%	0,9%
Location vélo	2,0%	2,4%	0,2%	1,1%
Autres	1,6%	2,9%	0,6%	1,4%

Dépense de ceux qui ont dépensé par âge

	Moins de 30	De 30 à 50	50 et plus	Total
Alimentation	11,97	21,40	14,06	16,89
Activité	3,03	1,96	26,00	10,97
Produits terroir	3,82	0,00	25,69	8,03
Location vélo	2,29	1,56	9,26	2,59
Autres	0,00	10,10	22,20	11,57

Taux d'excursionnistes ayant dépensé par durée

	Une heure ou deux	Demi journée	La journée	Total
Alimentation	4,6%	7,0%	21,2%	8,4%
Activité	0,5%	1,5%	2,3%	1,2%
Produits terroir	0,5%	1,0%	2,2%	1,0%
Location vélo	1,0%	1,1%	1,8%	1,1%
Autres	1,0%	1,3%	3,6%	1,5%

Dépense de ceux qui ont dépensé par durée

	Une heure ou deux	Demi journée	La journée	Total
Alimentation	15,73	13,37	21,09	17,22
Activité	5,75	19,20	1,10	10,97
Produits terroir	5,36	3,95	13,99	8,03
Location vélo	1,24	5,76	0,00	2,59
Autres	10,18	12,77	11,75	11,67

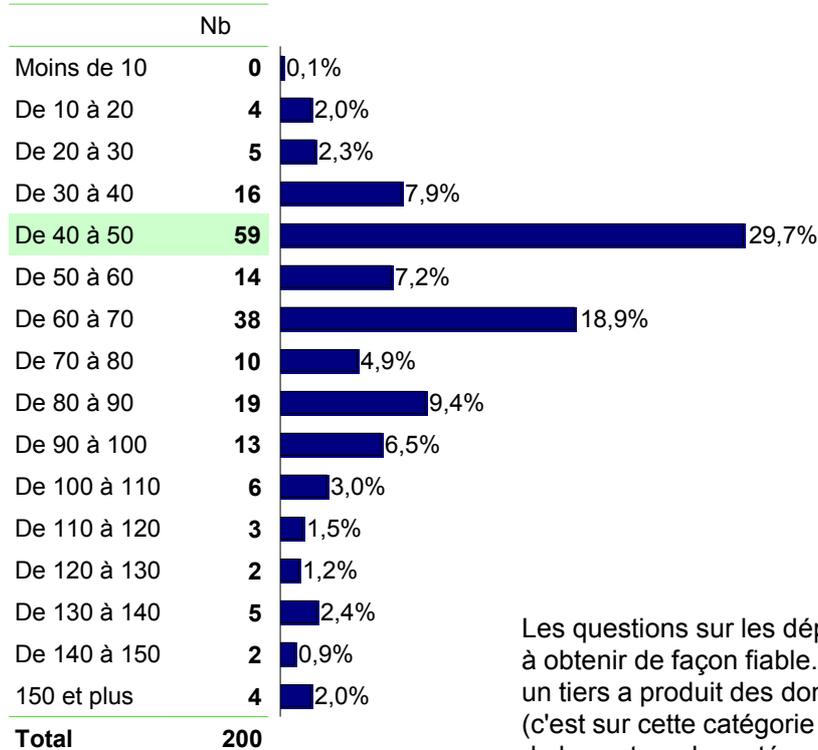
Les dépenses des excursionnistes sont d'abord constituées de dépenses d'alimentation (78%) loin devant les dépenses d'activités (7%), les achats de produit du terroir et les locations de vélo. parmi ceux qui randonnent à la journée, la dépense moyenne globale d'alimentation (en prenant en compte les 79% qui ne dépensent pas), est de plus de 4 € et 21 € pour ceux qui ont dépensé.

Les 30-50 ans sont ceux qui ont les dépenses de restauration les plus élevées et qui sont les plus nombreux à consommer. Les dépenses des plus de 50 ans qui ont dépensé sont élevées (9 à 26 €) mais très peu dépensent.

Niveau de dépenses des touristes

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

Taux de réponse : 100,0%



La moyenne de dépense des touristes est de 66 €, très stable d'un grand itinéraire à un autre mais avec une gamme de dépense des touristes extrêmement large de 5 € à 331 € et une médiane à 60 €.

Près de 30% dépensent entre 40 et 50 €, 27% entre 50 et 70 € mais 11% plus de 100 € et 12% moins de 40 €. Il y en a donc pour toutes les bourses.

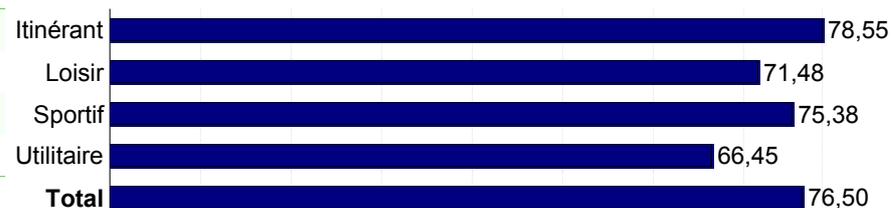
Les questions sur les dépenses sont sur toutes les enquêtes difficiles à obtenir de façon fiable. Sur les 1716 touristes répondant à l'enquête, un tiers a produit des données exploitables, surtout des itinérants (c'est sur cette catégorie que nous avons calculé les moyennes avant de les extrapoler catégorie par catégorie), un tiers n'a pas répondu et un tiers a des informations partiellement exploitables.

Dépenses par jour et par profil

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste" Et [degré d'exploitabilité dépenses] Parmi "Exploitable entièrement"

	Somme des dépenses touristes		
	Moyenne	Médiane	Effectif
Itinérant	78,55	66,63	40
Loisir	71,48	47,79	14
Sportif	75,38	77,63	3
Utilitaire	66,45	21,00	1
Total	76,50	66,62	58

Sur les données exploitables, la moyenne de dépense est de 76.50 €/jour, plus élevée parmi les itinérants, plus faible parmi les utilitaires.



Dépenses par jour et par profil

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

	Somme des dépenses touristes	
	Moyenne	Médiane
Itinérant	73,50	66,70
Loisir	60,75	47,69
Sportif	67,06	66,70
Utilitaire	60,55	51,19
Total	65,67	60,32

Une fois extrapolées les données, la moyenne est de 66 € (ceux qui dépensent moins répondent moins), toujours plus élevée parmi les itinérants.



Somme des dépenses touristes, Pays regroupé
[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

Somme des dépenses touristes			Les Etrangers dépensent 30% de plus que les Français	
	Moyenne	Médiane		
Etranger	80,78	79,73	Etranger	80,78
France	61,13	50,00	France	61,13
Total	65,67	60,32	Total	65,67

Somme des dépenses touristes, EV
[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

Somme des dépenses touristes			La dépense moyenne est plus élevée au nord d'Avignon qu'au sud. Ce phénomène s'explique surtout par la beaucoup plus forte proportion de touristes itinérants à plus forte dépense du fait notamment d'un recours plus élevé à l'hébergement marchand.	
	Moyenne	Médiane		
EV8 V65 VV	62,50	50,00	EV8 V65 VV	62,50
ViaRhôna nord	67,84	66,70	ViaRhôna nord	67,84
Total	65,67	60,32	Total	65,67

Somme des dépenses touristes, Q23 Hébergement_1
[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste"

Somme des dépenses touristes			Le choix de l'hébergement détermine largement le niveau de dépense moyen du cycliste. Ainsi, un cycliste en camping sauvage va dépenser en moyenne 20 € quand un autre choisissant l'hôtel dépensera 126 €	
	Moyenne	Médiane		
Non marchand	42,99	47,28	Non marchand	42,99
Camping	50,32	43,21	Camping	50,32
Autres hébergements marchands	90,24	89,90	Autres hébergements marchands	90,24
Hôtel	126,23	121,86	Hôtel	126,23

Somme des dépenses touristes		
	Moyenne	Médiane
Hôtel	126,23	121,86
Chambre d'hôtes	100,00	89,63
Bateau habitable	98,31	98,76
Autres	95,94	54,63
Gîte ou meublé	95,11	98,92
Airbnb ou équivalent	75,37	54,67
Auberge de jeunesse, gîte d'étape, hébergement de groupe	64,50	54,70
Camping en mobil home (ou tente montée)	55,62	60,32
Camping-car	55,45	42,71
Camping avec votre matériel	48,19	42,73
Résidence secondaire	45,39	47,28
Famille-amis	40,34	35,92
Couchsurfing, Warmshowers, Cyclo-Camping International (CCI)	29,63	13,83
Camping Sauvage	20,00	5,55

Tableau croisé de moyennes

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste" Et [degré d'exploitabilité dépenses] Parmi "Exploitable entièrement"

	Hôtel	Autres marchands	Camping	Non marchand	Total
Q26 Hébergement	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%	96,2%
Q26 Restauration	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Q26 Activités	41,8%	43,5%	38,8%	32,6%	40,9%
Q26 Transports	17,4%	16,1%	21,3%	48,8%	19,6%
Q26 Produits terroir	34,1%	26,5%	34,6%	28,8%	31,1%
Q26 Location vélo	16,9%	27,0%	19,2%	28,8%	22,1%
Q26 Autres dépenses	17,4%	17,6%	26,6%	28,8%	21,5%

Parmi le tiers des répondants sur lesquels nous avons exploité l'ensemble des données de dépense, la quasi totalité des touristes ont des dépenses d'hébergement et de restauration, seulement 41% d'entre eux ont des dépenses de visite, 30% des dépenses de produit du terroir, 22% des dépenses de location de vélo et près de 22% également d'autres dépenses. Dans le calcul du coût moyen journée final, les dépenses de transport en voiture et camping car ont été recalculés aux coûts réels et ramenés au coût par jour et par personne.

Tableau croisé de moyennes

[Q16 Touriste ou excursionniste] Parmi "Touriste" Et [degré d'exploitabilité dépenses] Parmi "Exploitable entièrement"

	Hôtel	Autres marchands	Camping	Non marchand	Total
Q26 Hébergement	63,94	39,09	14,10		33,71
Q26 Restauration	46,64	25,52	20,34	16,13	27,04
Q26 Activités	11,37	14,97	9,04	0,63	11,66
Q26 Transports	2,91	8,70	1,91	6,33	4,65
Q26 Produits terroir	8,75	8,13	6,18	2,23	7,20
Q26 Location vélo	6,23	12,34	0,88	0,00	6,99
Q26 Autres dépenses	8,09	6,52	8,17	4,13	7,43

	Hôtel	Autres marchands	Camping	Non marchand	Ensemble
Hébergement	63,94 €	39,09 €	14,10 €	0,00 €	32,43 €
Restauration	46,64 €	25,52 €	20,34 €	16,13 €	27,04 €
Visites	4,75 €	6,51 €	3,51 €	0,21 €	4,77 €
Produits terroir	0,51 €	1,40 €	0,41 €	3,09 €	0,91 €
Location vélo	2,98 €	2,15 €	2,14 €	0,64 €	0,06 €
Autres	1,05 €	3,33 €	0,17 €	0,00 €	1,54 €

90% des dépenses est constitué de l'hébergement et de la restauration (92% en hôtellerie, entre 80 et 85% pour les autres modes d'hébergement). La location moyenne d'un vélo est de 7 €, ce qui prend en compte à la fois des locations de vélo en libre service (Lyon, Valence, Avignon, Montpellier) très peu chères, des locations à la semaine (moins chères à la journée) mais aussi des locations de VAE à 40 €/jour.

Le coût moyen par personne du camping est de 14 €, de 39 € pour les autres hébergements marchands et 64 € pour l'hôtellerie, ce qui est une moyenne relativement élevée, d'autant que la dépense moyenne en restauration est elle aussi relativement importante parmi ceux qui choisissent l'hôtel (47 €/jour). La part du haut de gamme est surtout élevée parmi les itinérants étrangers, notamment les non-Européens.

Total des dépenses

4 périmètres de dépenses sont à différencier :

1. L'ensemble des dépenses du séjour des cyclistes
2. Les dépenses faites les jours de pratique du vélo
3. Les dépenses faites uniquement sur l'itinéraire
4. L'impact proprement dit en coefficientant la dépense sur l'itinéraire par l'importance du vélo dans le choix du séjour (voir chapitre méthode)

Les valeurs de retombées économiques sont très différentes selon ces approches avec une variation de 11.3 M€ d'impact direct à 42.9 M€ de dépenses pendant le séjour des cyclistes.

Dépenses et impact par sections de l'itinéraire

	Dépense séjour	Dépense jour vélo	Dépense sur itinéraire	Impact de l'itinéraire
VR St Gingolph > Genève	1 699 k€	933 k€	457 k€	343 k€
VR Genève > Lyon	2 942 k€	2 271 k€	1 564 k€	1 440 k€
VR Traversée Lyon	4 347 k€	2 540 k€	1 401 k€	1 003 k€
VR Givors > Avignon	7 548 k€	5 188 k€	4 009 k€	3 545 k€
VR Avignon > Port St Louis	8 395 k€	3 129 k€	1 984 k€	1 350 k€
EV8 & VR Sète > Beaucaire	17 970 k€	8 363 k€	5 658 k€	3 693 k€
Total	42 900 k€	22 425 k€	15 073 k€	11 375 k€

L'impact le plus important est enregistré sur la section Givors > Avignon et sur la section Beaucaire > Sète. Les dépenses les plus élevées du séjour sont enregistrées sur le littoral méditerranéen, ce qui s'explique par une part plus importante des touristes loisirs ayant une fréquence de pratique du vélo un peu plus faible.

Dépenses et impact des excursionnistes et des touristes

	Dépense séjour	Dépense jour vélo	Dépense sur itinéraire	Impact de l'itinéraire
Excursionniste	2 946 k€	2 946 k€	1 934 k€	1 934 k€
Touriste	39 954 k€	19 478 k€	13 139 k€	9 440 k€
Total	42 900 k€	22 425 k€	15 073 k€	11 375 k€

83% des impacts et 93% des dépenses de séjours sont liés aux touristes

Dépenses et impact par typologie de cycliste

	Dépense séjour	Dépense jour vélo	Dépense sur itinéraire	Impact de l'itinéraire
Itinérant	6 740 k€	6 167 k€	4 768 k€	4 467 k€
Loisir	27 277 k€	10 941 k€	7 214 k€	4 517 k€
Sportif	7 828 k€	4 630 k€	2 564 k€	2 050 k€
Utilitaire	1 056 k€	685 k€	527 k€	341 k€
Total	42 900 k€	22 425 k€	15 073 k€	11 375 k€

Les cyclistes itinérants forment 40% des impacts mais les cyclistes loisirs représentent la grande majorité des dépenses sur l'itinéraire (50%), des dépenses les jours de vélo (47%) et des dépenses des séjours avec vélo (63%).

Impact économique en € par km de ceux qui ont dépensé

v=[Dépenses touristes et excursionnistes]/[Q4 KM jour]					
	Moyenne	Médiane	Tx de réponse		
Itinérant/Touriste	1,34	1,00	100,0%	1,34	1,34 € / 1,28 €
Sportif/Touriste	0,88	0,68	100,0%	0,88	0,88 € / 0,62 €
Loisir/Touriste	1,65	1,50	100,0%	1,65	1,65 € / 0,92 €
Utilitaire/Touriste	2,90	1,77	100,0%	2,90	2,90 € / 1,62 €
Sportif/Excursionniste	0,43	0,19	11,3%	0,43	0,05 € / 0,05 €
Loisir/Excursionniste	0,85	0,48	9,3%	0,85	0,08 € / 0,08 €
Utilitaire/Excursionniste	1,82	0,92	10,2%	1,82	0,02 € / 0,02 €

Ramené au kilomètre, la dépense moyenne des cyclistes (calculée sur ceux qui ont dépensé et ceux qui n'ont pas dépensé) varie de 0.02 €/km pour un cycliste utilitaire excursionniste, 0.08 €/km pour un excursionniste loisirs, à 1.34 €/km pour un itinérant, 1.65 € pour un touriste en séjour et 2.90 € pour un touriste utilitaire.

L'impact économique, en prenant en compte l'importance du vélo dans le choix de la destination, est le plus élevé parmi les cyclistes itinérants mais aussi les utilitaires (ils font moins de kilomètres mais le poids du vélo dans le séjour reste néanmoins important).

Dépenses réalisées et impact de l'itinéraire par km d'aménagement

Dépenses et impact par km d'aménagement

	Dépenses par km	Impact par km
VR St Gingolph > Genève	8 k€/km	6 k€/km
VR Genève > Lyon	8 k€/km	8 k€/km
VR Traversée Lyon	24 k€/km	17 k€/km
VR Givors > Avignon	15 k€/km	13 k€/km
VR Avignon > Port St Louis	18 k€/km	12 k€/km
EV8 & VR Sète > Beaucaire	47 k€/km	31 k€/km

Les dépenses des usagers touristes et excursionnistes sur le seul itinéraire varient de 8 à 47 k€/km.

L'impact par km d'aménagement varie de 6 k€ à 31 k€. L'impact le plus élevé est observé sur la partie littorale de l'itinéraire où la part des touristes est très élevée. Sur cette section, le retour sur investissement par km d'aménagement est très rapide.

Externalités de l'itinéraire

Les externalités sont des bénéfices indirects de l'itinéraire sur la société.

Deux types d'externalités ont été calculées :

- L'impact santé à partir de l'impact kilométrique moyen pris en compte dans le modèle de l'OMS (0.9 €/km). Ces bénéfices sont considérables, beaucoup plus importants que les dépenses directes de consommation. Même s'ils gagneraient à être précisés selon le niveau d'activité physique de chaque personne enquêtée et de son âge.
- L'impact environnemental calculé à partir de l'étude ODIT France sur l'économie du vélo en France qui reste limité (0.028 €/km)
- L'impact sur les dépenses de matériel de cycles calculé en prenant un ratio de coût moyen kilométrique de 0.27 €/km (calcul également tiré de l'étude sur l'économie du vélo en France de 2007 et réactualisé avec l'ENTD 2008 : 1.5 Md€ achat de vélos et pièces détachées pour 5.5 Md km) appliqué aux seules personnes résidant dans les 3 régions desservies par les itinéraires.

Externalités de l'itinéraire

Impact santé

Impact environnemental

Impact conso cycles

Sous secteur

	Impact santé	Impact environnemental	Impact conso cycles
VR St Gingolph > Genève	1 930 k€	139 k€	172 k€
VR Genève > Lyon	7 361 k€	532 k€	2 330 k€
VR Traversée Lyon	20 305 k€	1 466 k€	6 504 k€
VR Givors > Avignon	5 819 k€	420 k€	1 788 k€
VR Avignon > Port St Louis	8 082 k€	584 k€	2 450 k€
EV8 & VR Sète > Beaucaire	2 950 k€	213 k€	782 k€
Total	46 447 k€	3 355 k€	14 026 k€

Partie 5 : Comparaisons avec les autres grands itinéraires

Nous avons compilé les enquêtes de l'ensemble des études de fréquentation et d'impact économiques réalisées de 2009 à 2017 réalisées selon la méthode EuroVelo. Certaines portaient sur cyclistes et piétons (Canal des Deux Mers, Bretagne) mais nous avons extrait uniquement les impacts et fréquentations de cyclistes.

Ratios de comparaison avec les autres grands itinéraires

Les grands itinéraires pris en compte

Au total, nous rassemblons 10 grands itinéraires portant sur plus de 100.000 cyclistes observés, 25.000 enquêtes sur 538 jours d'enquêtes, 185 sites d'observations avec l'utilisation de 226 compteurs automatiques :

Itinéraire	Année d'enquête	km itinéraires	Jours d'enquête	Nb de sites	Enquêtes	Nb compteurs	Comptages visuels cyclistes
Tour de Bourgogne	2009	654	65	20	3597	24	14775
Canal des Deux Mers	2010	516	112	16	2642	21	11189
Loire à Vélo (2010)	2010	700	59	16	2790	20	12058
EuroVelo 6	2012	748	48	20	3287	20	12074
Alsace	2013	413	27	9	2764	10	12814
Bretagne	2013	1689	78	23	2813	42	9930
Loire à Vélo (2015)	2015	986	57	30	2513	32	11368
EuroVelo 8	2017	651	23	15	1585	17	9146
V65	2017	443	15	8	827	8	4195
ViaRhôna	2017	803	54	28	2708	32	10687
Ensemble		7603	538	185	25526	226	108236

Enquêtes EuroVelo prises en compte dans l'analyse

Nous avons également rajouté deux autres enquêtes réalisées sur la Dolce Via (Ardèche) et sur la Bidassoa (Espagne) sans la partie extrapolation.

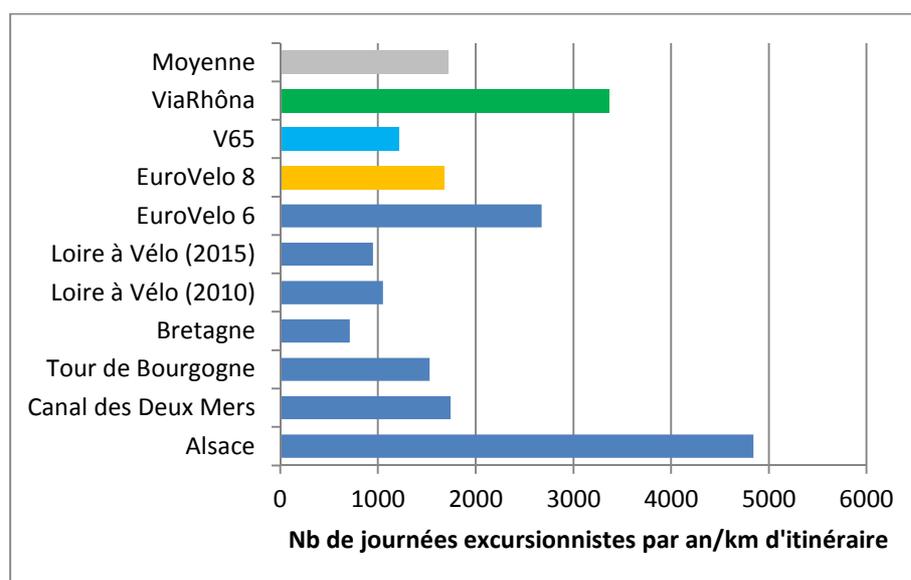
Ramené au linéaire d'itinéraire, la ViaRhôna a bénéficié d'un nombre de jours d'enquêtes dans la moyenne (6.7 jours d'enquête pour 100 km d'itinéraire), l'EV8 et la V65 qui ne sont pas achevées seulement 3.5). Sur le taux d'enquête ramené au nombre de cyclistes comptés manuellement la ViaRhôna est dans la moyenne (24%), l'EV8 et la V65 un peu en dessous (ce qui peut s'expliquer par la part un peu plus élevée de sportifs excursionnistes).

Itinéraire	Année d'enquête	Sorties /an en M	% Touristes à l'année	Sorties /an en M touristes	Sorties /an en M excursionnistes	sorties /an /km itinéraire	sorties touristes /an /km
Tour de Bourgogne	2009	1,000	27%	0,270	0,730	1529	413
Canal des Deux Mers	2010	0,900	32%	0,285	0,615	1744	553
Loire à Vélo (2010)	2010	0,736	46%	0,339	0,397	1051	484
Alsace	2013	2,000	4%	0,080	1,920	4843	194
Bretagne	2013	1,200	24%	0,288	0,912	710	171
Loire à Vélo (2015)	2015	0,935	51%	0,477	0,458	948	484
EuroVelo 6	2012	2,000	27%	0,540	1,460	2674	722
EuroVelo 8	2017	1,092	44%	0,480	0,612	1677	738
V65	2017	0,540	56%	0,302	0,238	1219	683
ViaRhôna	2017	2,700	18%	0,486	2,214	3362	605
Moyenne		13,103	27%	3,548	9,555	1723	467

Enquêtes EuroVelo prises en compte dans l'analyse, nombre de sorties en M/an

La ViaRhôna est l'itinéraire qui accueille le plus grand nombre de cyclistes des différents itinéraires étudiés. Ramené au linéaire d'itinéraire, la ViaRhôna est une de celle qui a le ratio de nombre de sorties/km le plus élevé derrière les itinéraires Alsaciens. Ce chiffre s'explique surtout par la très forte fréquentation excursionniste des traversées de villes, de la traversée de l'agglomération Lyonnaise pour la ViaRhôna et la traversée de Strasbourg pour l'Alsace.

L'EuroVelo 8 est dans la moyenne, la V65 plutôt en dessous.

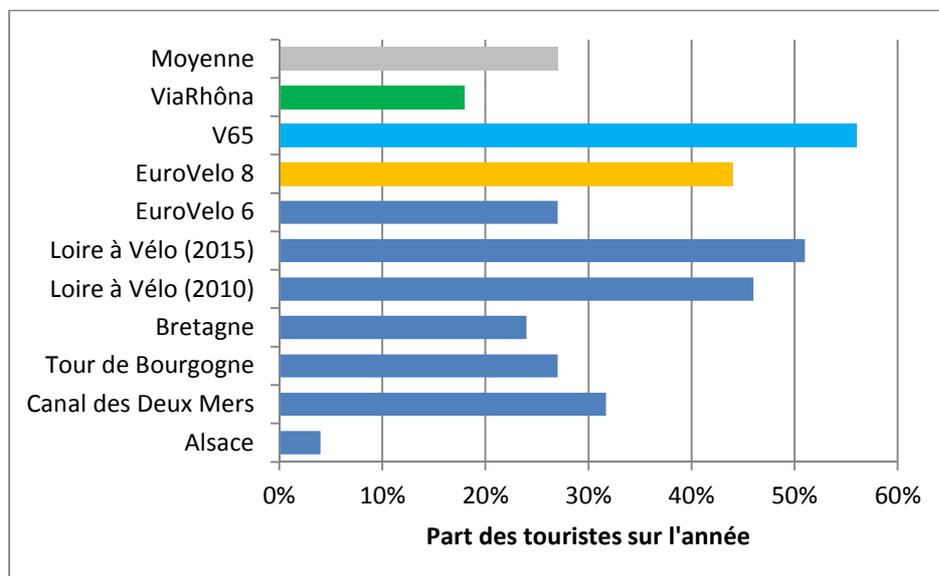


Enquêtes EuroVelo : ratio du nombre de journées d'excursionnistes enregistrées par an par km d'itinéraires pris en compte

Taux de touristes par itinéraire

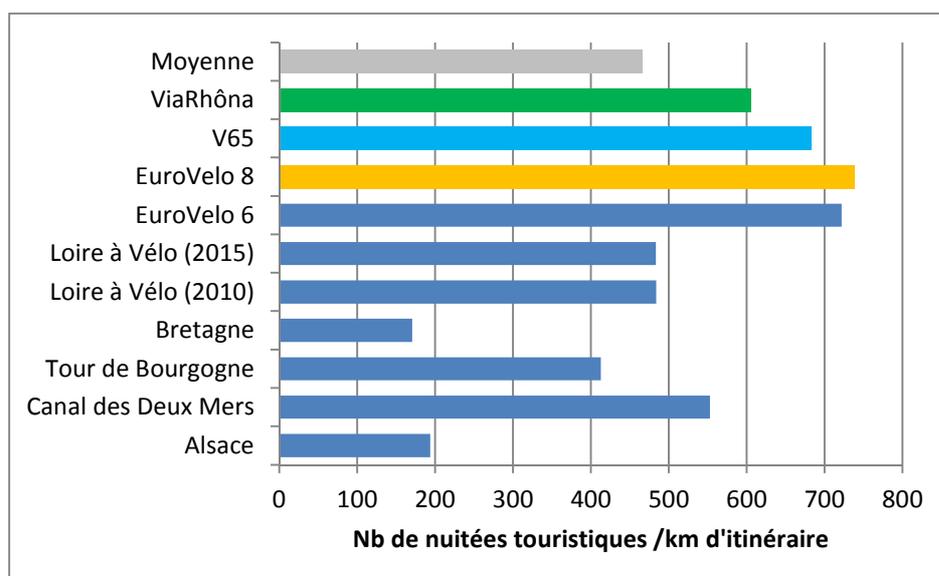
Le taux de touriste recomposé à l'année sur l'ensemble de la fréquentation est particulièrement élevé sur la V65 et dépasse même la Loire à Vélo. Le ratio est également important sur l'EuroVelo 8.

Le contexte littoral avec une très forte densité d'hébergements touristiques génère une très forte part de touristes sur l'ensemble de l'année. Sur la part des touristes, la ViaRhôna a un ratio plutôt bas du fait de la très forte fréquentation utilitaire et loisirs de la traversée de Lyon et d'Avignon.



Enquêtes EuroVelo : ratio du nombre de journées d'excursionnistes enregistrées par an par km d'itinéraires pris en compte

En termes de nuitées touristiques par km d'itinéraire, les 3 itinéraires EV8, V65 et ViaRhôna se placent en tête des itinéraires étudiés.

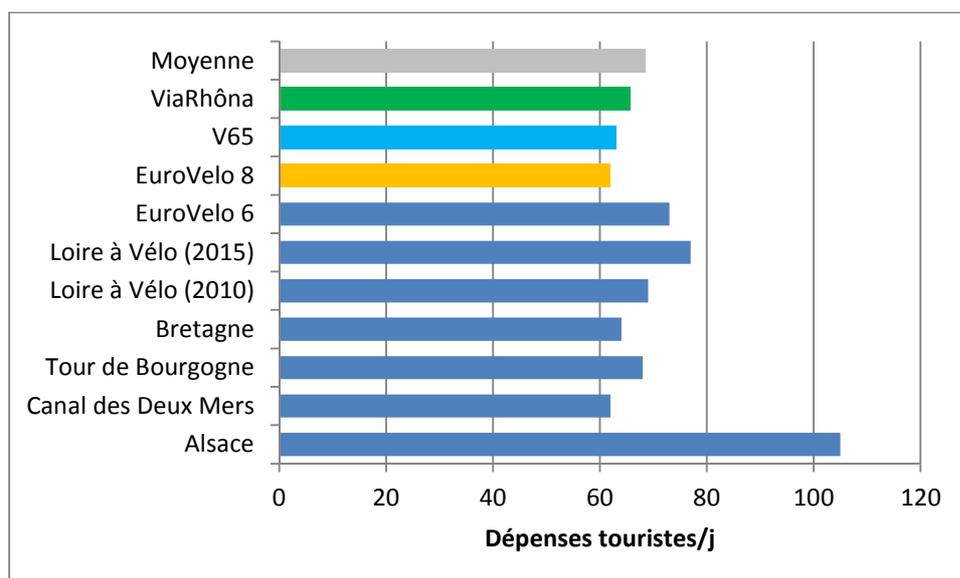


Enquêtes EuroVelo : ratio du nombre de nuitées touristiques enregistrées par an par km d'itinéraires pris en compte

Dépense des touristes par itinéraire

Le montant de dépenses par jour varie peu d'un itinéraire à un autre sauf en Alsace où le poids important de la clientèle Allemande privilégiant l'hôtel est nettement plus important.

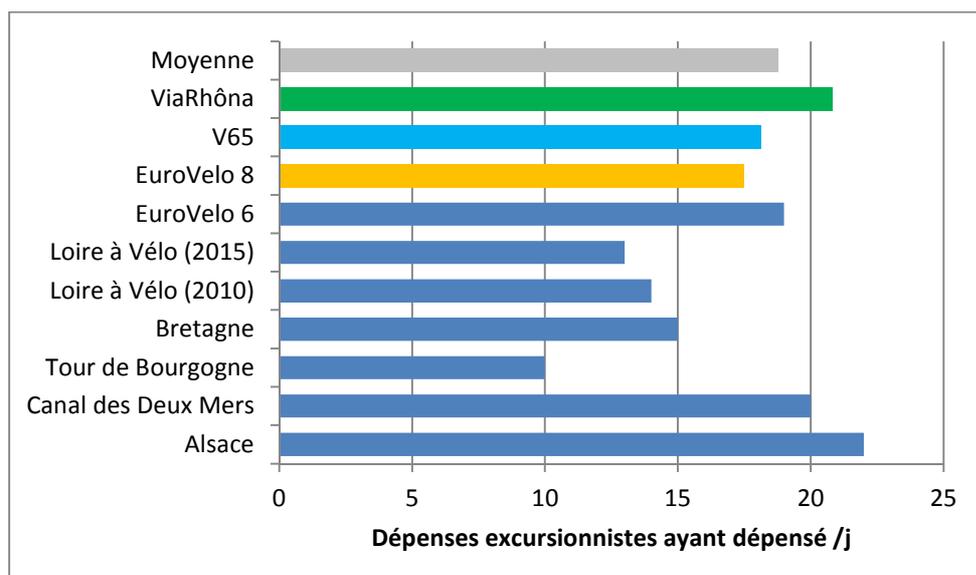
La ViaRhôna, la V65 et l'EV8 se situent dans la moyenne, légèrement en dessous du fait de la part importante du camping sur le littoral.



Enquêtes EuroVelo : dépenses moyenne par jour et par touriste

Dépense des excursionnistes par itinéraire

Le montant de dépense des excursionnistes ayant dépensé varie plus. La ViaRhôna, la V65 et l'EV8 se situent dans la moyenne. Il s'agit pour l'essentiel de dépenses de restauration.

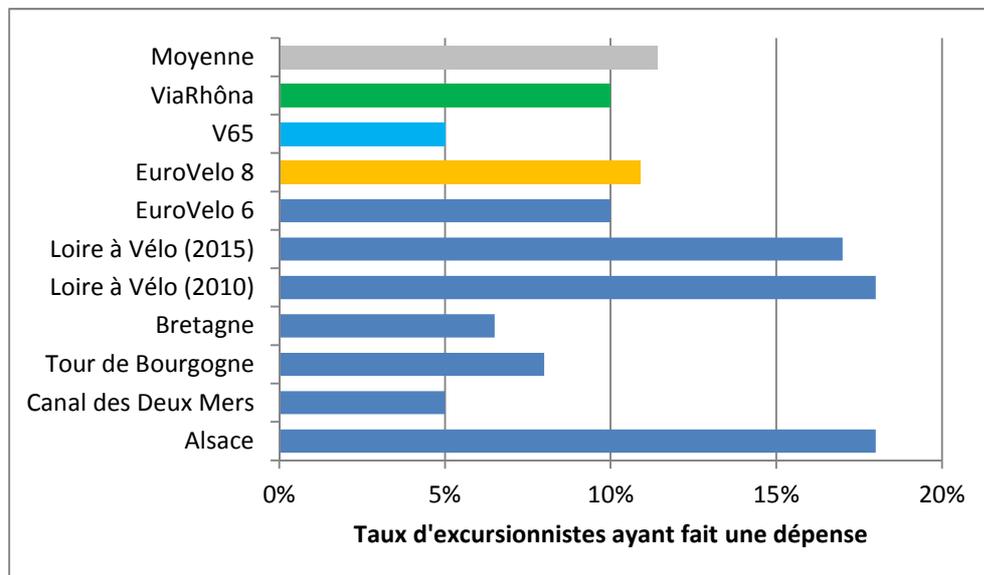


Enquêtes EuroVelo : dépenses moyenne par jour et par excursionniste ayant dépensé

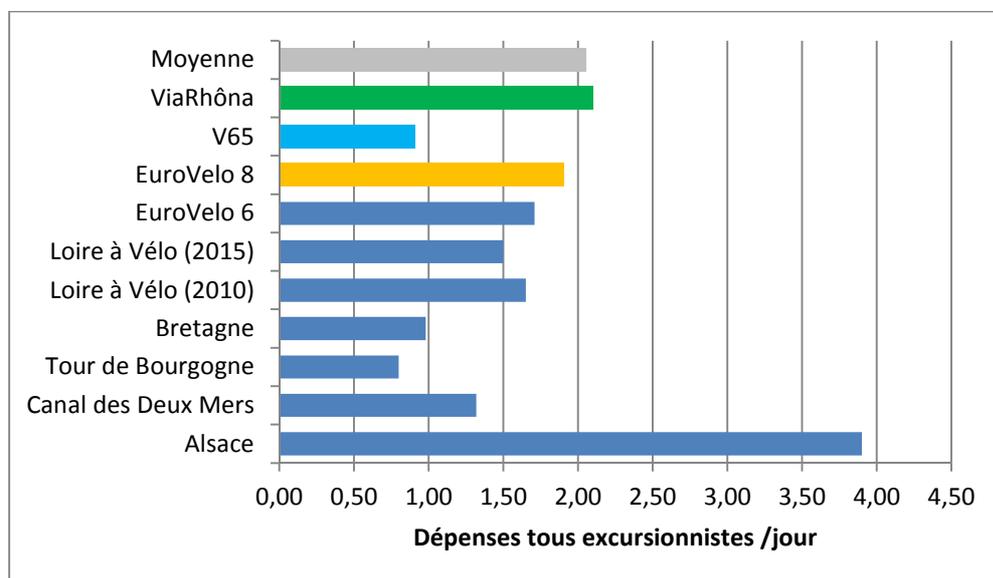
La part des excursionnistes ayant réalisé une dépense varie également beaucoup d'un itinéraire à un autre.

Le taux de personnes ayant dépensé est élevé sur la Loire à Vélo et en Alsace mais reste très faible sur la V65. La ViaRhôna et l'EV8 se situent dans la moyenne avec 1 excursionniste sur 10 déclarant une dépense.

Au final l'impact des excursionnistes est faible avec 2€ de dépense par sortie en moyenne et moins de 1€ sur la V65.



Enquêtes EuroVelo : dépenses moyenne par jour et par excursionniste ayant dépensé



Enquêtes EuroVelo : dépenses moyenne par jour et par excursionniste qu'ils aient ou non dépensé

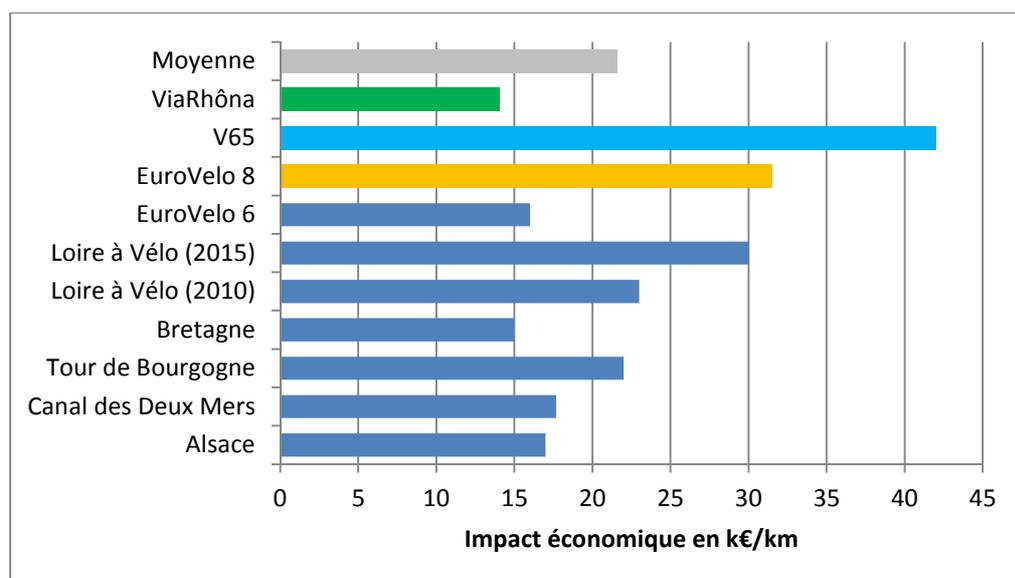
Impact économique des itinéraires

Le montant d'impact (ratio de dépenses réalisées sur le seul itinéraire, coefficienté du poids du vélo et de l'itinéraire dans le choix du séjour, le plus étroit des différents ratios économiques) le plus important est observé sur la Loire à Vélo en 2015 avec 41.7 M€ (pour un investissement initial de 50 M€). Cet impact a quasiment doublé en 5 ans.

Si l'on ramène ces impacts au linéaire d'aménagement, la V65 est l'itinéraire qui bénéficie du ratio le plus élevé malgré un itinéraire inachevé et de nombreuses discontinuités. Il s'explique par la très forte densité d'hébergements touristiques dans un contexte de très forte congestion routière : à n'en pas douter, le retour sur investissement est très important dans tous les secteurs littoraux.

Itinéraire	Année d'enquête	Dépenses M€	Impact M€	retombées /km	Impact/km
Tour de Bourgogne	2009	34,3	14,4	52	22
Loire à Vélo (2010)	2010	24,4	15,3	37	23
Canal des Deux Mers	2010	14,0	9,1	27	18
EuroVelo 6	2012	17,2	12,0	23	16
Alsace	2013	10,7	6,9	24	17
Bretagne	2013	33,5	22,1	23	15
Loire à Vélo (2015)	2015	41,7	29,6	42	30
EuroVelo 8	2017	31,0	20,5	48	31
V65	2017	27,6	17,9	64	42
ViaRhôna	2017	15,1	11,3	19	14
Ensemble		249,5	159,2	34	22

Impact économique des différents itinéraires



Impact économique des différents itinéraires par km

Comparaison des profils des répondants avec d'autres itinéraires

Nous avons compilé plus de 25.000 enquêtes réalisées depuis 2006 avec la méthode EuroVelo sur différents grands itinéraires en France.

Les modalités de redressement ayant sensiblement évolué, les comparaisons ont été réalisées sur les données brutes non redressées et non extrapolées. Elles ne sont donc pas à comparer avec les données redressées de chaque site mais l'exercice permet de comparer les grandes tendances des itinéraires les uns par rapport aux autres.

	Nb	
Alsace	2756	10,8%
Dolce Via	206	0,8%
Bidassoa	261	1,0%
Bretagne	1725	6,8%
Canal des 2 Mers	1870	7,3%
EuroVelo 6	3283	12,9%
EuroVelo 8	1569	6,2%
Loire à Vélo 2010	2790	10,9%
Loire à Vélo 2015	5303	20,8%
Tour de Bourgogne	2875	11,3%
V65	540	2,1%
ViaRhôna	2310	9,1%
Total	25488	

Type_velo, voie verte_1

	Vélo	VAE
Loire à Vélo 2015	95,8%	4,2%
ViaRhôna	93,0%	7,0%
EuroVelo 8	91,1%	8,9%
V65	90,4%	9,6%
Total	93,4%	6,6%

Type_velo, voie verte_1

	Vélo	VAE
Loire à Vélo 2015	94,8%	5,2%
ViaRhôna	91,1%	8,9%
EuroVelo 8	90,8%	9,2%
V65	92,4%	7,6%
Total	92,8%	7,2%

velo_location, voie verte_1

	Vélo personnel	Vélo location	Vélo prêté
Loire à Vélo 2015	90,9%	5,7%	3,4%
ViaRhôna	95,1%	3,2%	1,7%
EuroVelo 8	93,8%	3,7%	2,5%
V65	92,2%	4,6%	3,2%
Total	93,0%	4,3%	2,6%

velo_location, voie verte_1

	Vélo personnel	Vélo location	Vélo prêté
Loire à Vélo 2015	86,3%	9,7%	4,0%
ViaRhôna	91,2%	5,6%	3,1%
EuroVelo 8	88,7%	6,7%	4,6%
V65	83,6%	9,8%	6,7%
Total	87,8%	8,0%	4,1%

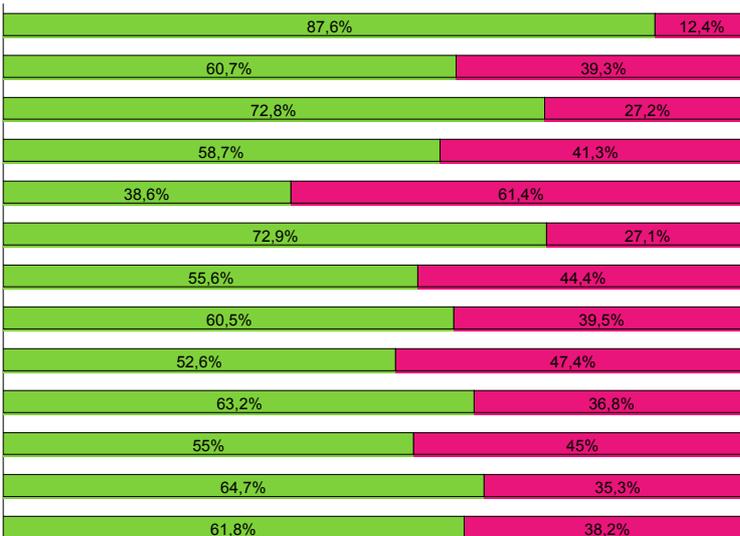
La part des VAE n'est mesurée que depuis 2015 tant elle était marginale avant. Le VAE atteint quasiment 10% sur la V65, 9% sur l'EuroVelo 8 alors qu'il ne représentait que 4.2% sur la Loire à Vélo en 2015.

La location de vélo atteint 8% parmi les touristes, quasiment 10% sur la Loire à Vélo et la V65.

Touristes et excursionnistes

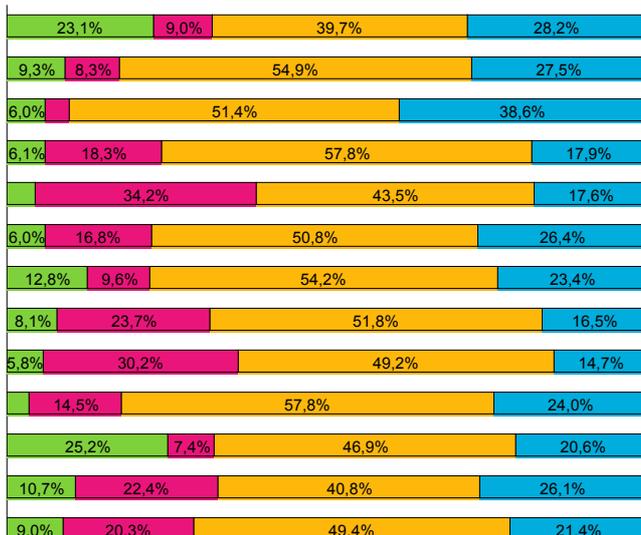
	Excursionniste	Touriste
Alsace	87,6%	12,4%
Dolce Via	60,7%	39,3%
Bidassoa	72,8%	27,2%
Bretagne	58,7%	41,3%
Canal des 2 Mers	38,6%	61,4%
EuroVelo 6	72,9%	27,1%
EuroVelo 8	55,6%	44,4%
Loire à Vélo 2010	60,5%	39,5%
Loire à Vélo 2015	52,6%	47,4%
Tour de Bourgogne	63,2%	36,8%
V65	55,0%	45,0%
ViaRhôna	64,7%	35,3%
Total	61,8%	38,2%

Le taux de touristes sur la ViaRhôna est très proche de la moyenne des autres grands itinéraires. Légèrement supérieur sur l'EV8 et la V65.



Profil des cyclistes

	Utilitaire	Itinérant	Loisir	Sportif
Alsace	23,1%	9,0%	39,7%	28,2%
Dolce Via	9,3%	8,3%	54,9%	27,5%
Bidassoa	6,0%	4,0%	51,4%	38,6%
Bretagne	6,1%	18,3%	57,8%	17,9%
Canal des 2 Mers	4,7%	34,2%	43,5%	17,6%
EuroVelo 6	6,0%	16,8%	50,8%	26,4%
EuroVelo 8	12,8%	9,6%	54,2%	23,4%
Loire à Vélo 2010	8,1%	23,7%	51,8%	16,5%
Loire à Vélo 2015	5,8%	30,2%	49,2%	14,7%
Tour de Bourgogne	3,6%	14,5%	57,8%	24,0%
V65	25,2%	7,4%	46,9%	20,6%
ViaRhôna	10,7%	22,4%	40,8%	26,1%
Total	9,0%	20,3%	49,4%	21,4%



Profil des cyclistes

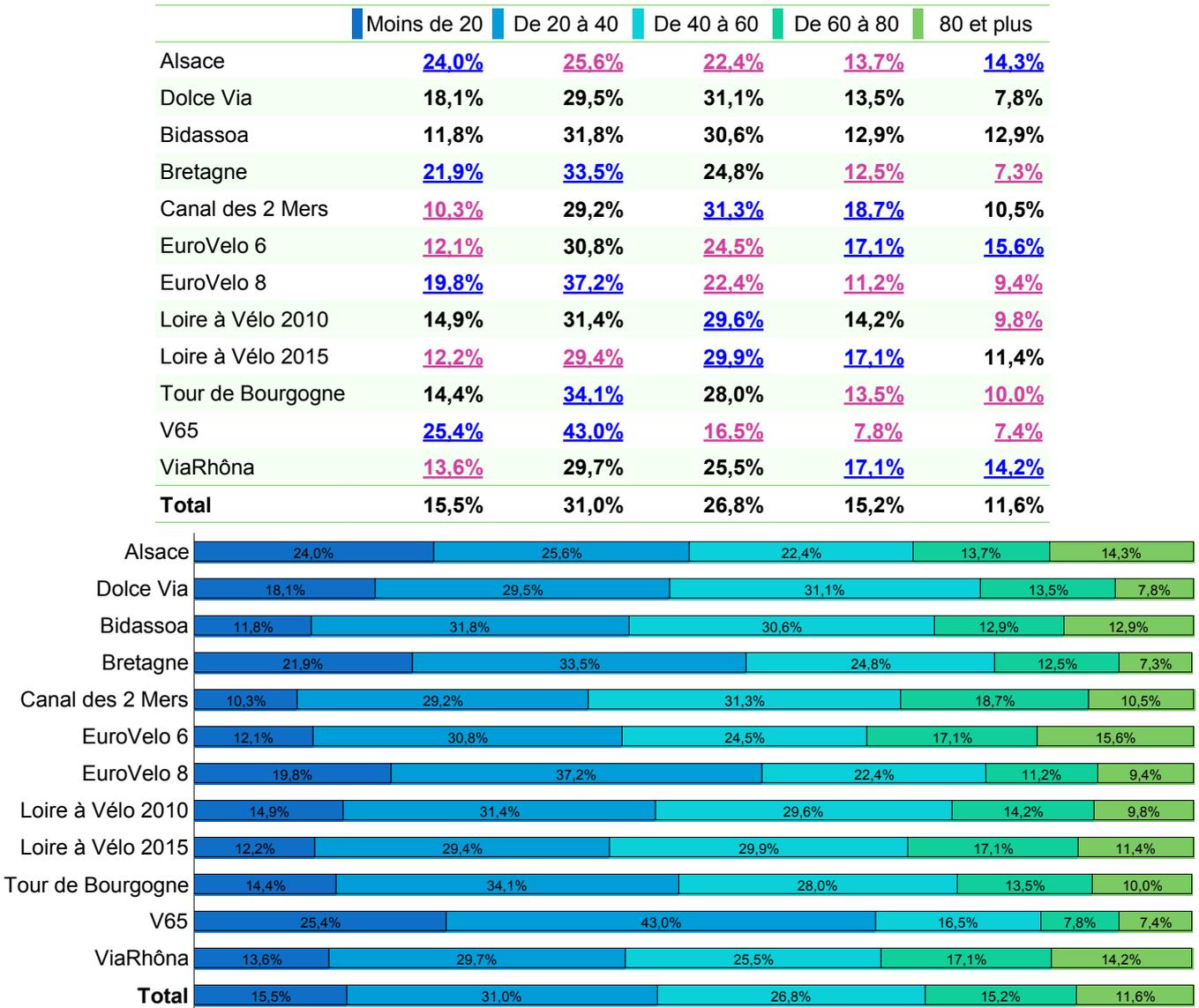
Touristes

	Utilitaire	Itinérant	Loisir	Sportif
Alsace	3,8%	67,4%	11,7%	17,0%
Dolce Via	4,9%	21,0%	58,0%	16,0%
Bidassoa	6,3%	14,3%	46,0%	33,3%
Bretagne	4,4%	41,9%	36,2%	17,4%
Canal des 2 Mers	3,0%	55,0%	31,0%	11,0%
EuroVelo 6	6,7%	20,1%	48,7%	24,5%
EuroVelo 8	10,2%	21,7%	53,9%	14,2%
Loire à Vélo 2010	4,8%	54,8%	29,0%	11,3%
Loire à Vélo 2015	2,6%	63,8%	25,1%	8,5%
Tour de Bourgogne	3,1%	34,4%	45,0%	17,4%
V65	22,2%	16,5%	45,7%	15,6%
ViaRhôna	4,5%	63,4%	23,2%	8,9%
Total	4,7%	48,4%	33,6%	13,2%

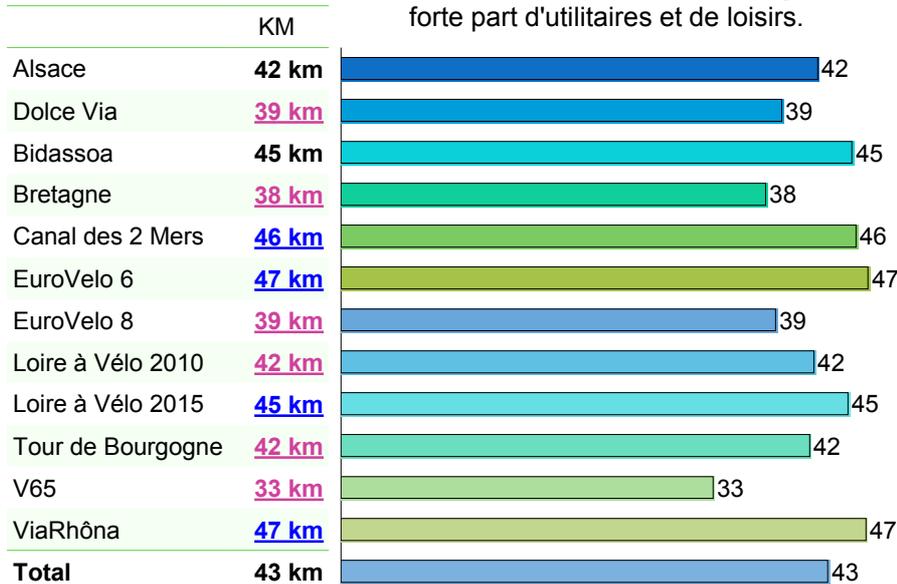
La part des itinérants est très élevée sur la ViaRhôna, faible sur la V65.



Tranches de distances parcourues



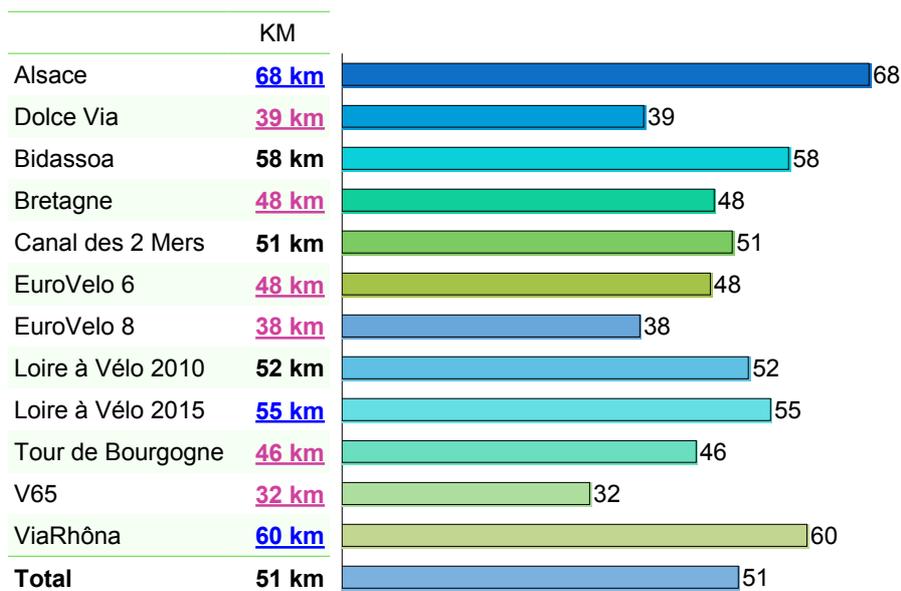
Distance moyenne parcourue



Les distances plus faibles enregistrées sur la V65 s'expliquent par la plus forte part d'utilitaires et de loisirs.

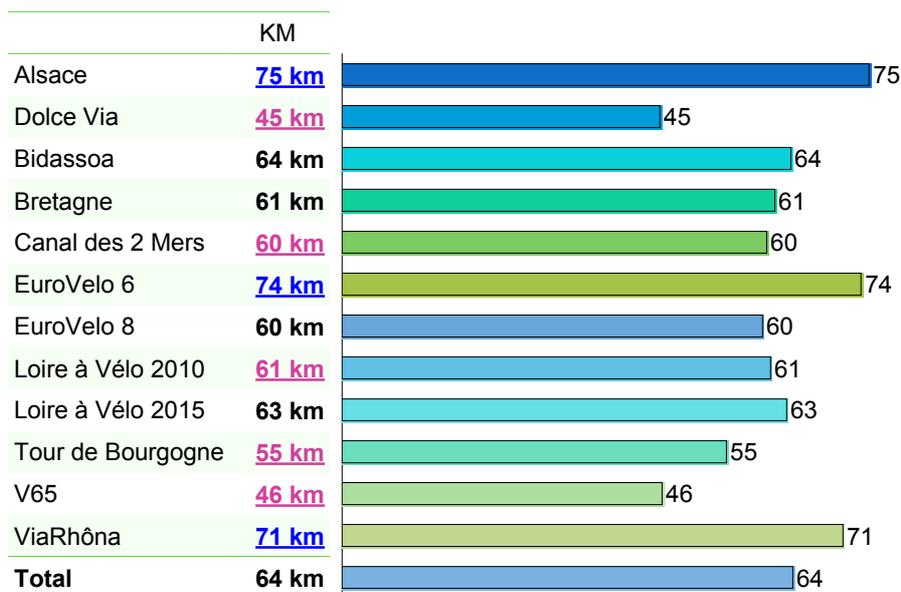
Distance moyenne parcourue

Touristes



Distance moyenne parcourue

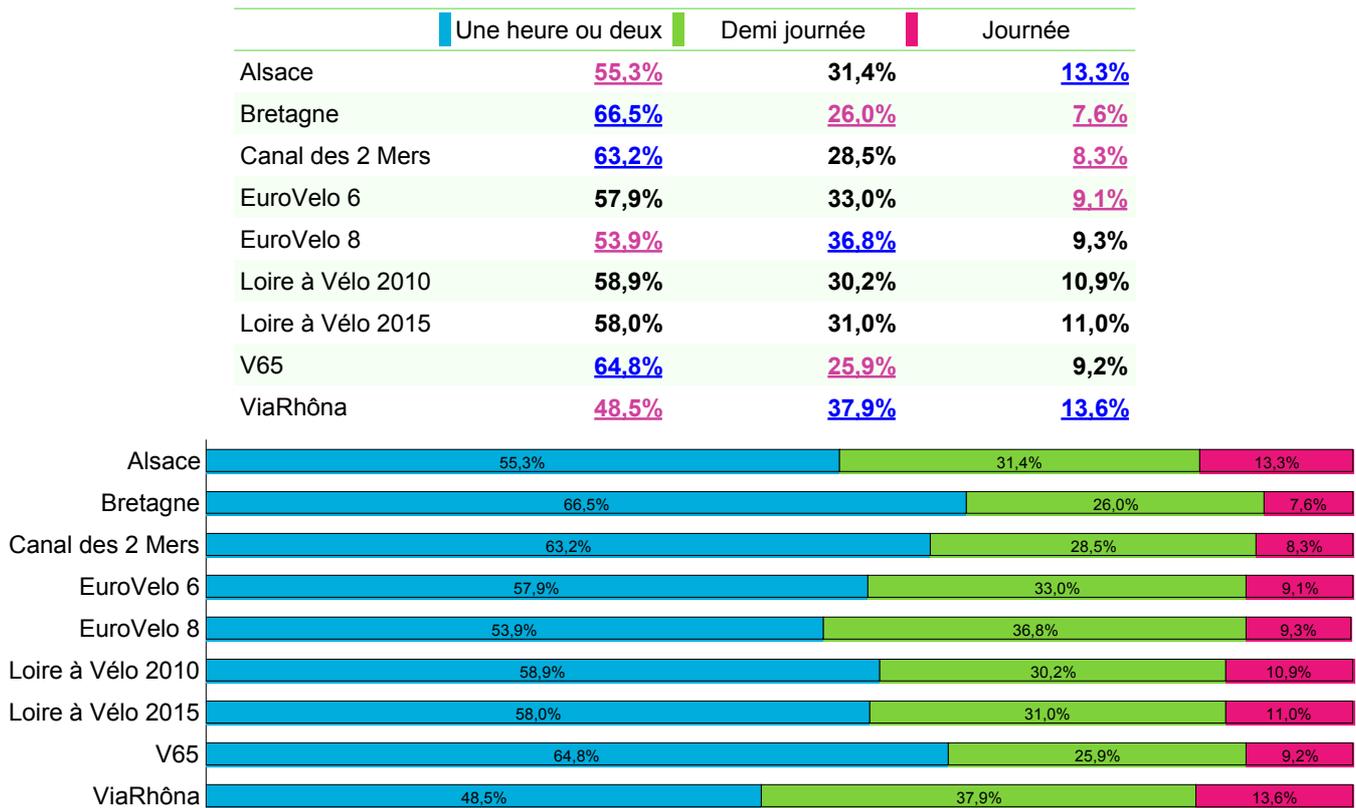
KM itinérants



Sur la ViaRhôna les distances moyennes parcourues par les touristes plus importantes, du fait surtout des itinérants, parcourent comme en Alsace et sur l'EuroVelo 6, des distances importantes. A l'inverse les distances parcourues sur la V65 sont moins importantes du fait de la plus forte part de cyclistes utilitaires et de loisirs.

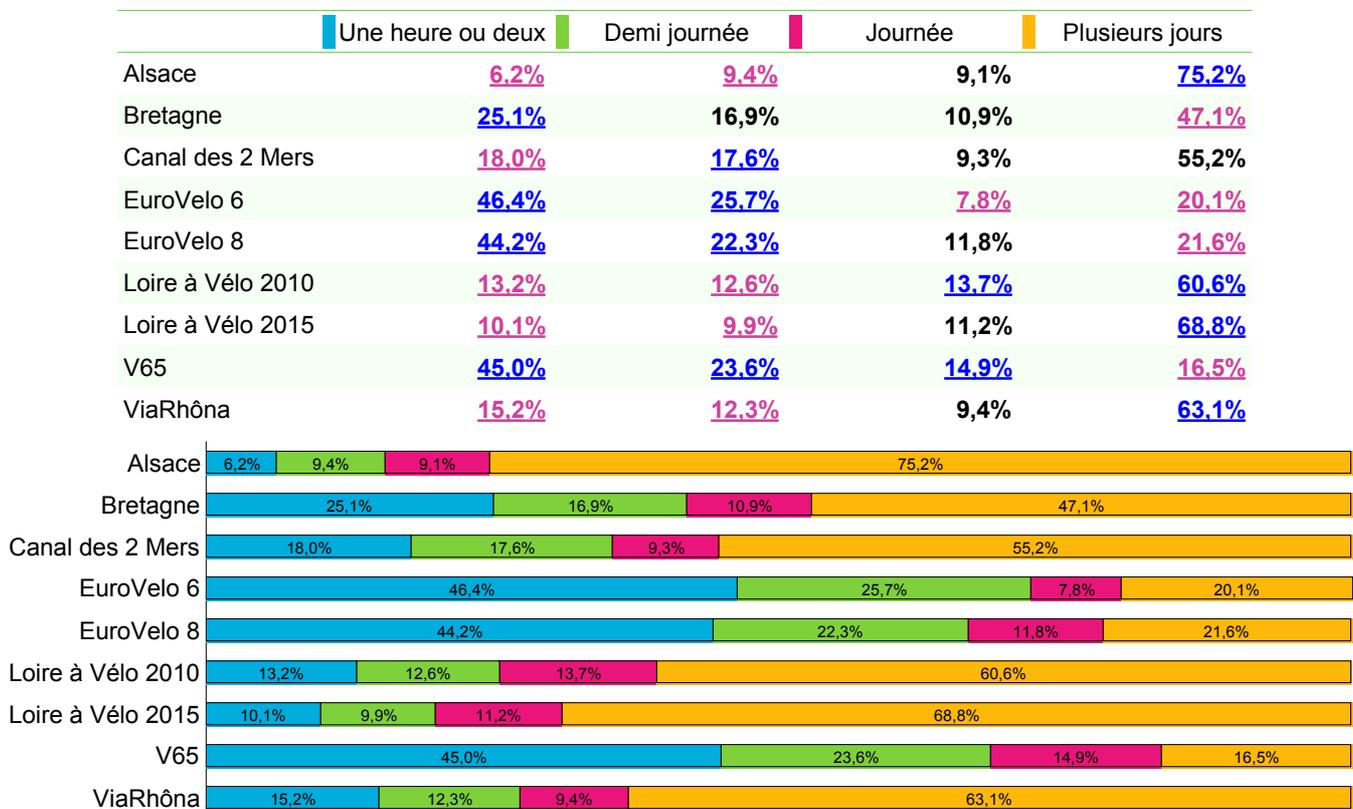
Durée de randonnée

Excursionnistes



Durée de randonnée

Touristes



Sur la ViaRhôna la part des randonnées sur plusieurs jours est majeure parmi les touristes, comme en Alsace, sur la Loire à Vélo et le Canal des Deux Mers. Sur la V65 et l'EV8 en revanche, la part de randonnées courtes est élevée.

Type de groupe Excursionnistes

	Groupe, club, TO	avec des amis	en couple	en famille avec des enfants	en famille sans enfants	seul
Alsace	1,1%	13,8%	23,1%	9,4%	2,1%	50,5%
Bretagne	1,1%	10,7%	22,6%	15,8%	1,7%	48,2%
Canal des 2 Mers	1,8%	17,3%	19,5%	10,3%	2,2%	48,9%
EuroVelo 6	1,7%	12,3%	27,5%	7,5%	2,2%	48,8%
EuroVelo 8	1,3%	11,7%	21,7%	10,1%	1,0%	54,2%
Loire à Vélo 2010	1,5%	15,9%	26,6%	14,4%	2,9%	38,7%
Loire à Vélo 2015	1,2%	15,1%	25,2%	13,5%	2,6%	42,4%
Tour de Bourgogne	2,1%	14,5%	27,0%	12,4%	2,7%	41,2%
V65	1,4%	7,5%	19,0%	8,8%	1,4%	61,9%
ViaRhôna	1,4%	15,8%	23,0%	10,9%	2,1%	46,9%
Total	1,4%	14,1%	24,6%	11,5%	2,3%	46,2%



Type de groupe Touristes



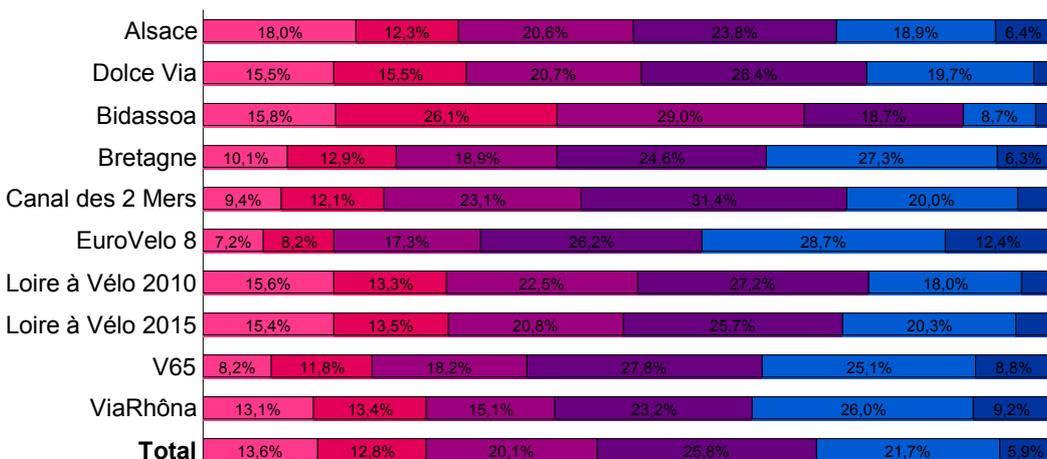
La ViaRhôna et l'EV8 sont proches de la répartition moyenne. En revanche, la part de la pratique solitaire est plus importante sur la V65, parmi les excursionnistes comme parmi les touristes.

Sexe des répondants

	Homme	Femme	
Alsace	1735	983	63,8%
Dolce Via	140	54	72,2%
Bidassoa	174	69	71,6%
Bretagne	1137	540	67,8%
Canal des 2 Mers	1188	639	65,0%
EuroVelo 8	1046	495	67,9%
Loire à Vélo 2010	1814	936	66,0%
Loire à Vélo 2015	3372	1860	64,4%
Tour de Bourgogne	1764	1091	61,8%
V65	374	137	73,2%
ViaRhôna	1472	790	65,1%
Total	14216	7594	65,2%

Tranches d'âge des participants

	Moins de 30	De 30 à 40	De 40 à 50	De 50 à 60	De 60 à 70	70 et plus
Alsace	18,0%	12,3%	20,6%	23,8%	18,9%	6,4%
Dolce Via	15,5%	15,5%	20,7%	26,4%	19,7%	2,1%
Bidassoa	15,8%	26,1%	29,0%	18,7%	8,7%	1,7%
Bretagne	10,1%	12,9%	18,9%	24,6%	27,3%	6,3%
Canal des 2 Mers	9,4%	12,1%	23,1%	31,4%	20,0%	4,0%
EuroVelo 8	7,2%	8,2%	17,3%	26,2%	28,7%	12,4%
Loire à Vélo 2010	15,6%	13,3%	22,5%	27,2%	18,0%	3,4%
Loire à Vélo 2015	15,4%	13,5%	20,8%	25,7%	20,3%	4,2%
V65	8,2%	11,8%	18,2%	27,8%	25,1%	8,8%
ViaRhôna	13,1%	13,4%	15,1%	23,2%	26,0%	9,2%
Total	13,6%	12,8%	20,1%	25,8%	21,7%	5,9%

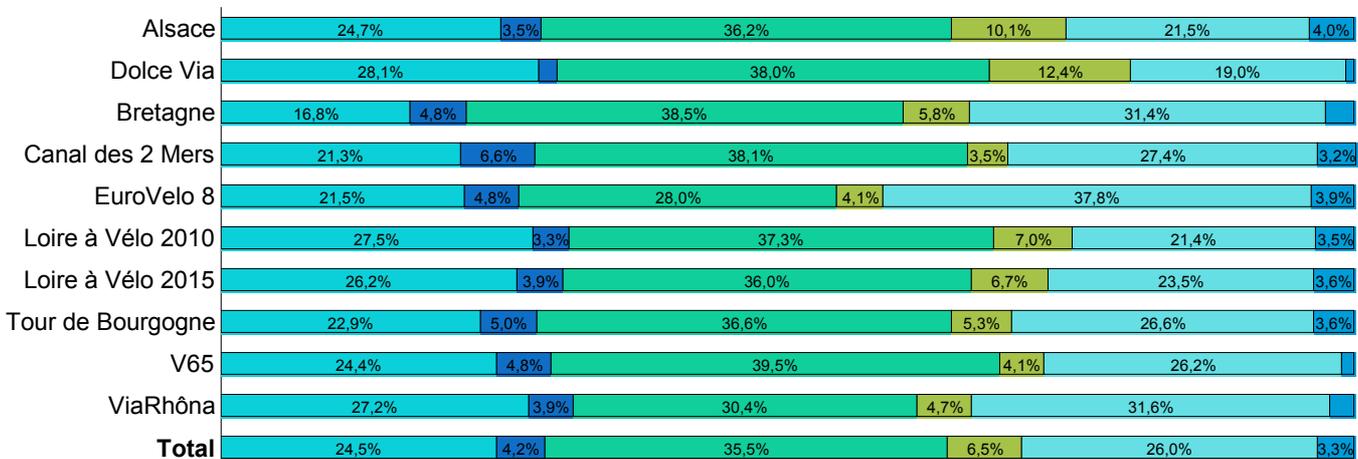


La ViaRhôna et l'EV8 accueillent plus de personnes âgées de plus de 60 ans que la moyenne des autres itinéraires. L'EV8 a plutôt moins de jeunes et la ViaRhôna moins de 40-60 ans.

Catégories socio-professionnelles

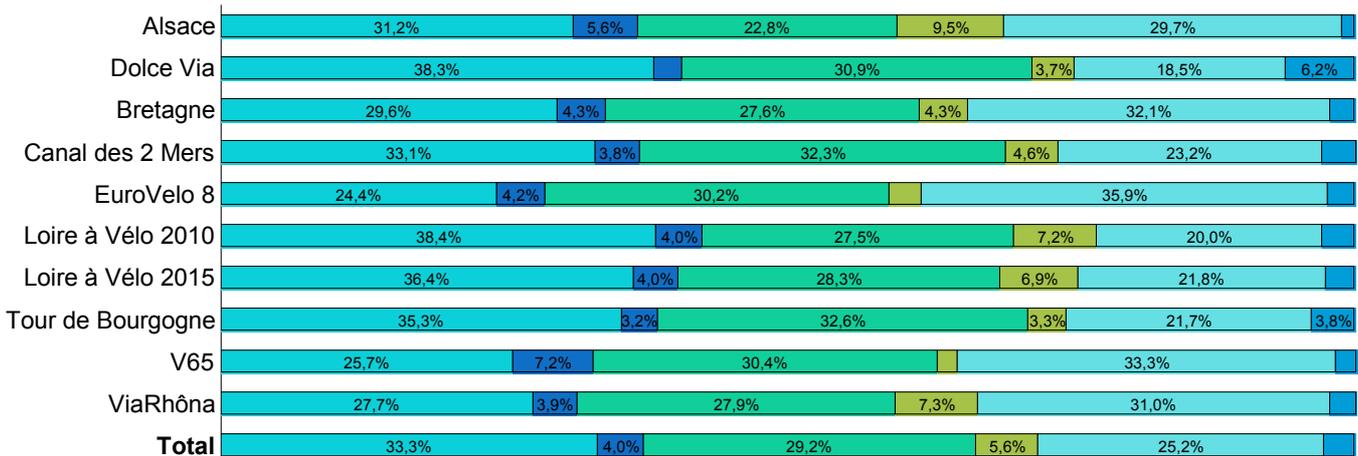
Excursionnistes

	cadres	commerçant, artisan, agriculteur	autres actifs	étudiants, scolaires	retraité	autre+inactifs
Alsace	24,7%	3,5%	36,2%	10,1%	21,5%	4,0%
Dolce Via	28,1%	1,7%	38,0%	12,4%	19,0%	0,8%
Bretagne	16,8%	4,8%	38,5%	5,8%	31,4%	2,6%
Canal des 2 Mers	21,3%	6,6%	38,1%	3,5%	27,4%	3,2%
EuroVelo 8	21,5%	4,8%	28,0%	4,1%	37,8%	3,9%
Loire à Vélo 2010	27,5%	3,3%	37,3%	7,0%	21,4%	3,5%
Loire à Vélo 2015	26,2%	3,9%	36,0%	6,7%	23,5%	3,6%
Tour de Bourgogne	22,9%	5,0%	36,6%	5,3%	26,6%	3,6%
V65	24,4%	4,8%	39,5%	4,1%	26,2%	1,1%
ViaRhôna	27,2%	3,9%	30,4%	4,7%	31,6%	2,2%
Total	24,5%	4,2%	35,5%	6,5%	26,0%	3,3%



Catégories socio-professionnelles

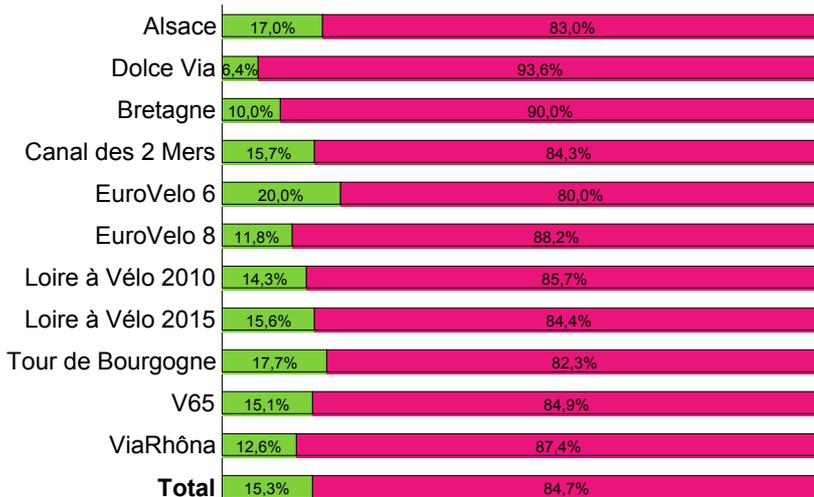
Touristes



Parmi les excursionnistes, la ViaRhôna accueille plus de cadres et de retraités et moins d'autres actifs. L'EV8 accueille beaucoup plus de retraités.

Provenance des cyclistes

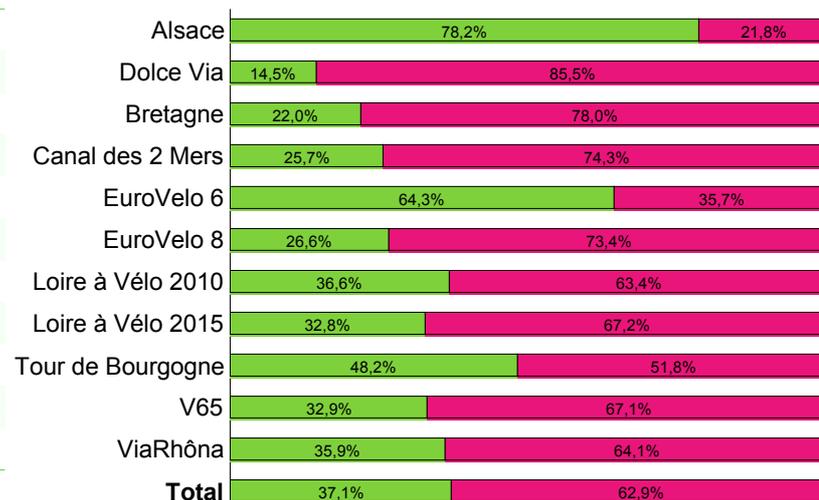
	Etrangers	France
Alsace	17,0%	83,0%
Dolce Via	6,4%	93,6%
Bretagne	10,0%	90,0%
Canal des 2 Mers	15,7%	84,3%
EuroVelo 6	20,0%	80,0%
EuroVelo 8	11,8%	88,2%
Loire à Vélo 2010	14,3%	85,7%
Loire à Vélo 2015	15,6%	84,4%
Tour de Bourgogne	17,7%	82,3%
V65	15,1%	84,9%
ViaRhôna	12,6%	87,4%
Total	15,3%	84,7%



Provenance des cyclistes

Touristes

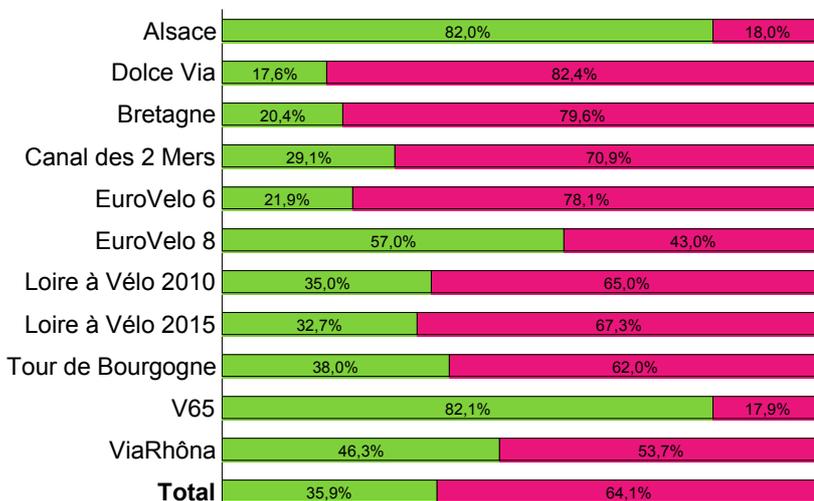
	Etrangers	France
Alsace	78,2%	21,8%
Dolce Via	14,5%	85,5%
Bretagne	22,0%	78,0%
Canal des 2 Mers	25,7%	74,3%
EuroVelo 6	64,3%	35,7%
EuroVelo 8	26,6%	73,4%
Loire à Vélo 2010	36,6%	63,4%
Loire à Vélo 2015	32,8%	67,2%
Tour de Bourgogne	48,2%	51,8%
V65	32,9%	67,1%
ViaRhôna	35,9%	64,1%
Total	37,1%	62,9%



Provenance des cyclistes

Itinérants

	Etrangers	France
Alsace	82,0%	18,0%
Dolce Via	17,6%	82,4%
Bretagne	20,4%	79,6%
Canal des 2 Mers	29,1%	70,9%
EuroVelo 6	21,9%	78,1%
EuroVelo 8	57,0%	43,0%
Loire à Vélo 2010	35,0%	65,0%
Loire à Vélo 2015	32,7%	67,3%
Tour de Bourgogne	38,0%	62,0%
V65	82,1%	17,9%
ViaRhôna	46,3%	53,7%
Total	35,9%	64,1%



La part des étrangers est très élevée parmi les itinérants sur la V65 et l'EV8. Le nombre d'itinérant y est par ailleurs faible.

Provenance des cyclistes

Touristes en séjour

	Allemagne	Suisse et Autriche	Grande-Bretagne et Irlande	Pays-Bas	Belgique	Europe du Sud	Autres Europe	Hors Europe
Alsace	36,9%	9,2%	4,6%	16,9%	4,6%	0,0%	4,6%	23,1%
Bretagne	20,4%	4,3%	37,6%	10,8%	19,4%	4,3%	1,1%	2,2%
EuroVelo 6	33,1%	20,5%	8,3%	16,3%	5,9%	0,8%	2,9%	12,3%
EuroVelo 8	10,1%	12,1%	21,2%	18,2%	27,3%	3,0%	1,0%	7,1%
Loire à Vélo 2015	11,1%	6,4%	18,5%	28,5%	18,1%	4,7%	3,4%	9,4%
V65	17,0%	14,9%	8,5%	21,3%	23,4%	12,8%	0,0%	2,1%
ViaRhôna	18,9%	26,4%	9,4%	17,0%	13,2%	5,7%	1,9%	7,5%
Total	22,1%	13,5%	15,0%	19,8%	13,8%	3,2%	2,6%	10,0%



Provenance des cyclistes

Itinérants

	Allemagne	Suisse et Autriche	Grande-Bretagne et Irlande	Pays-Bas	Belgique	Europe du Sud	Autres Europe	Hors Europe
Alsace	50,2%	20,4%	4,0%	7,5%	0,0%	0,5%	6,0%	11,4%
Bretagne	10,9%	6,3%	43,8%	21,9%	6,3%	1,6%	1,6%	7,8%
EuroVelo 6	37,8%	18,9%	9,9%	12,6%	8,1%	0,9%	2,7%	9,0%
EuroVelo 8	16,5%	7,1%	21,2%	9,4%	24,7%	9,4%	2,4%	9,4%
Loire à Vélo 2015	25,7%	15,5%	12,9%	12,3%	6,9%	8,4%	3,3%	15,0%
V65	18,8%	12,5%	9,4%	34,4%	3,1%	9,4%	9,4%	3,1%
ViaRhôna	27,4%	27,8%	3,8%	19,2%	9,8%	2,1%	2,1%	7,7%
Total	29,5%	17,8%	11,5%	13,7%	7,5%	5,0%	3,4%	11,5%



Les Allemands et les Suisses sont très nombreux sur la ViaRhôna (comme sur l'EV6 et en Alsace).

Les Néerlandais sont proportionnellement plus représentés sur la V65.

Les Belges et les Anglais sont significativement plus nombreux sur l'EV8.

Les différences ne sont pas majeures entre itinérants et touristes en séjour, même si les Belges sont moins fréquents en itinérance..



VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

Itinéraires

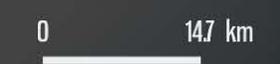
- EV8
- Via Venaissia
- V65
- ViaRhona

Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

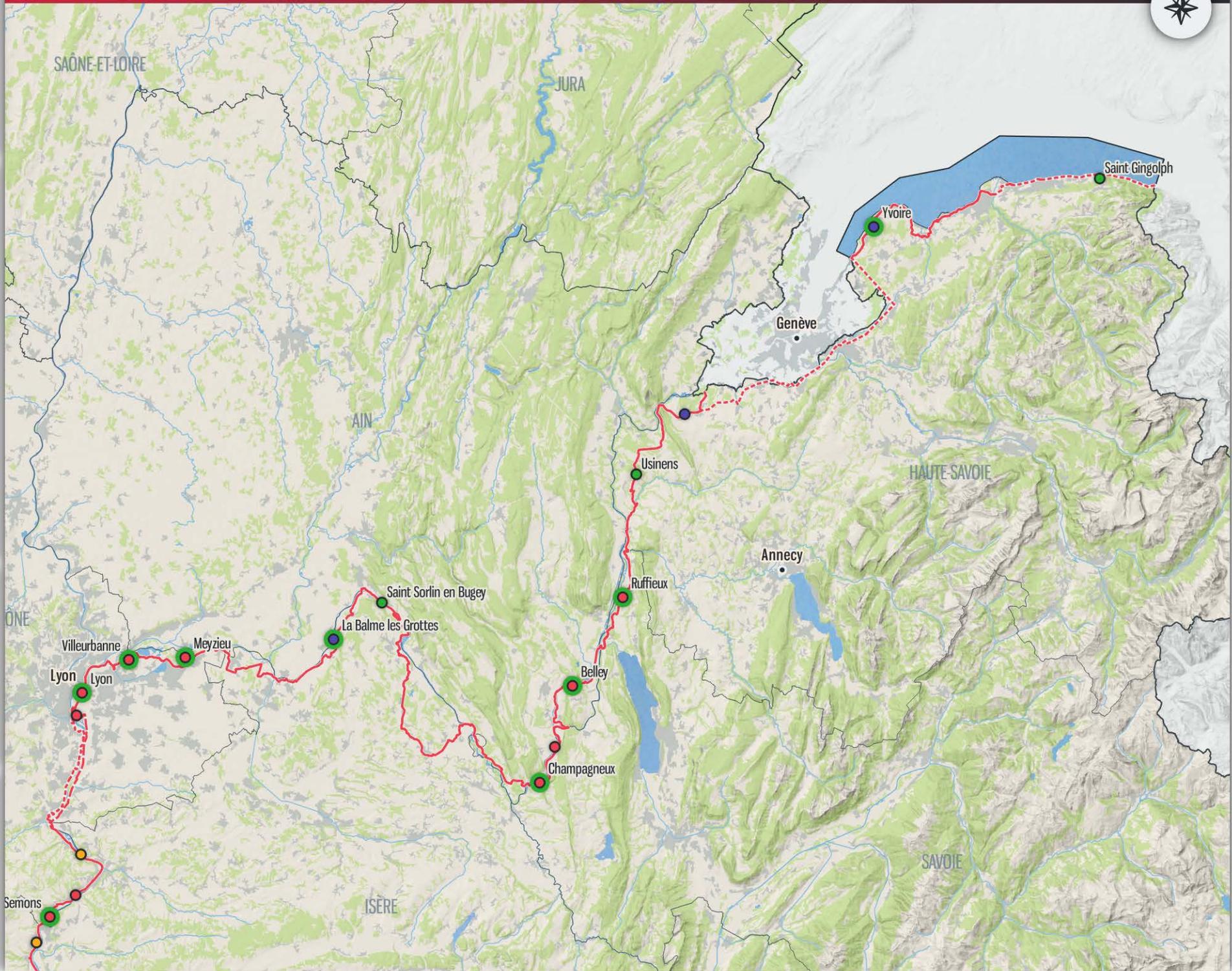
Comptages et enquêtes

- Comptage automatique
- Comptage automatique sans données
- Comptage ponctuel
- Enquête sans comptage
- Enquête + comptage



Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



FRÉQUENTATION TOTALE



VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

Itinéraires

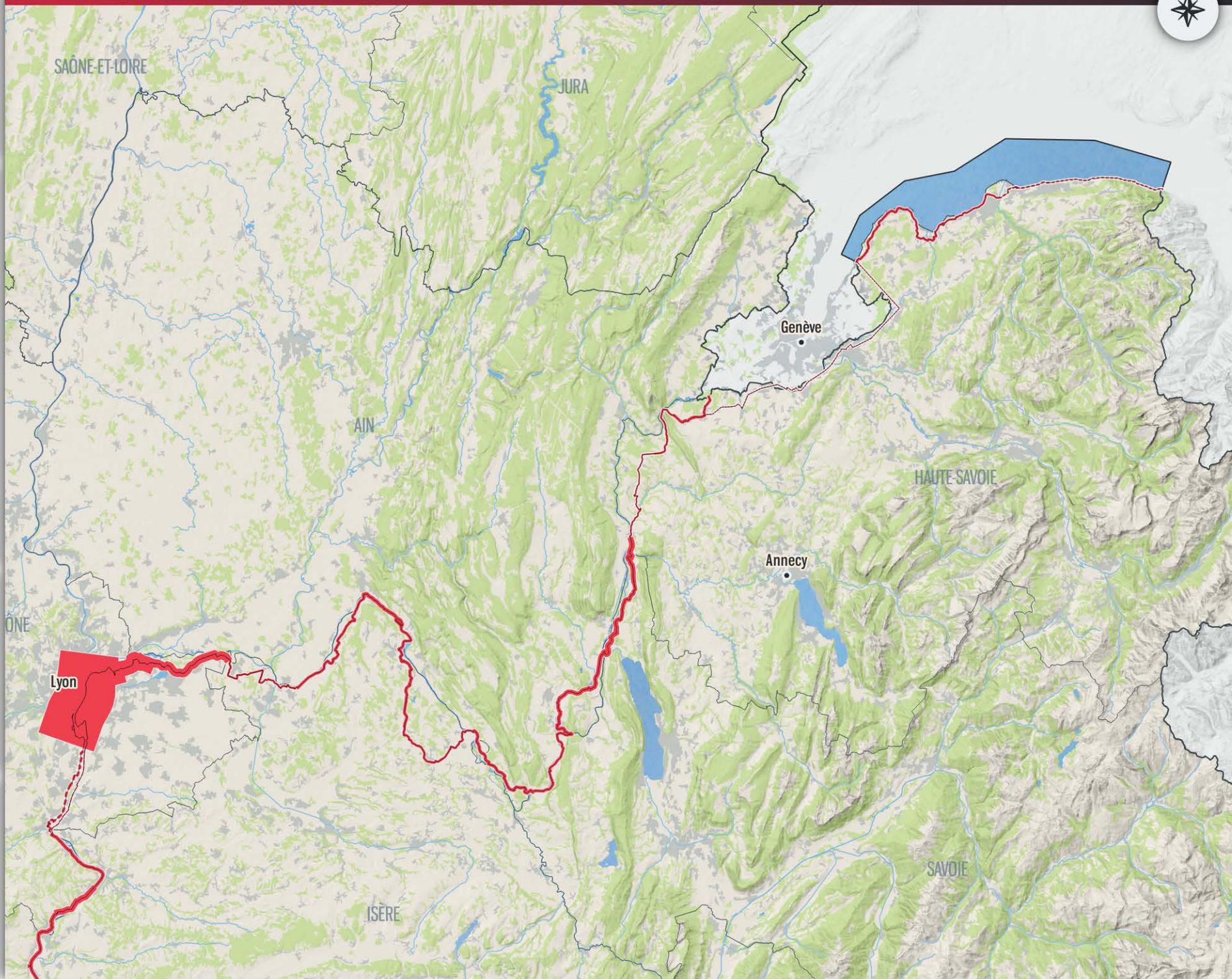
- EV8
- V65
- Via Venaissia
- Via Rhona

Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

Fréquentation par segment

- 10 000
- 100 000
- 500 000
- 1 100 000



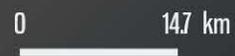
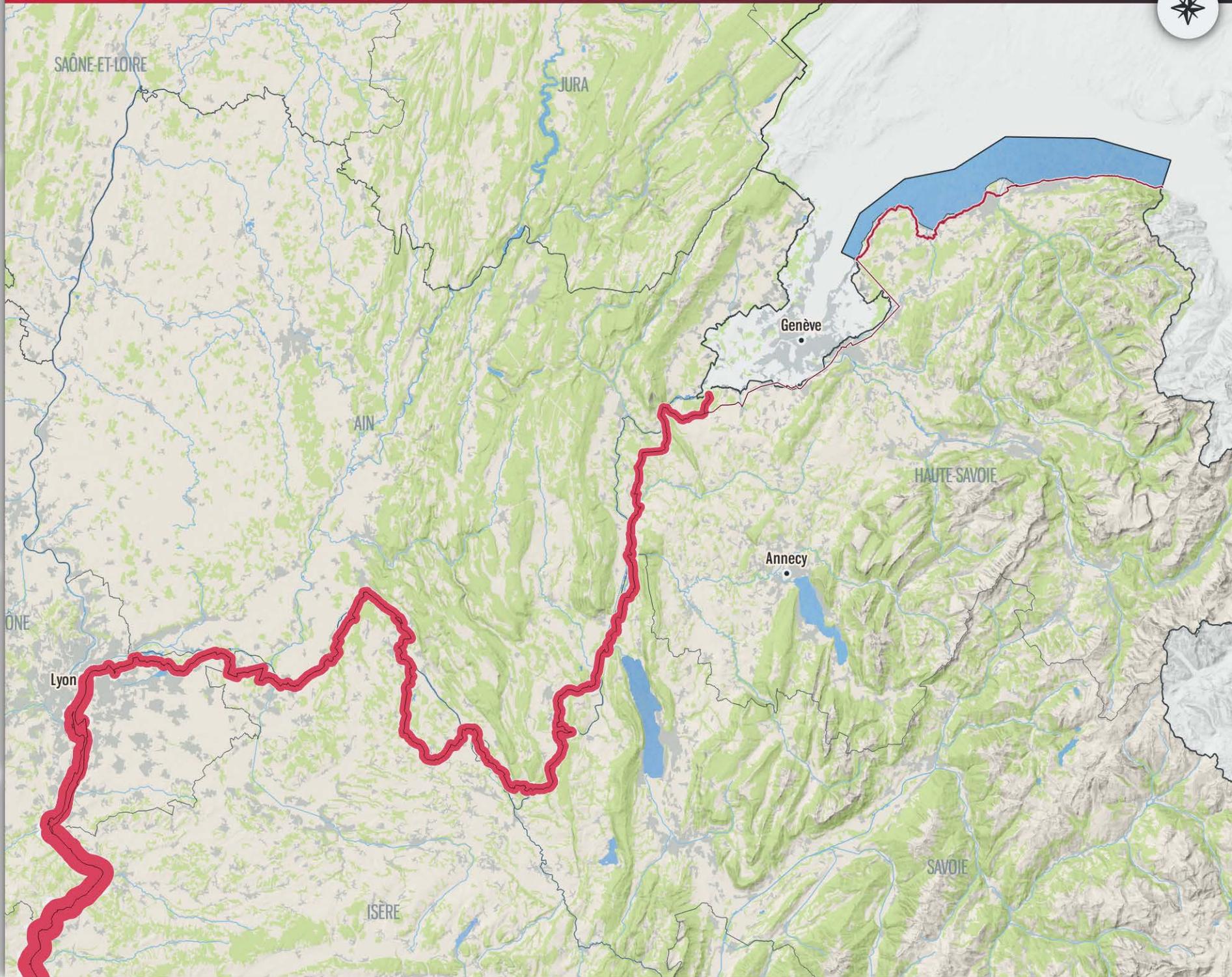
Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

Fréquentation itinérante



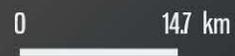
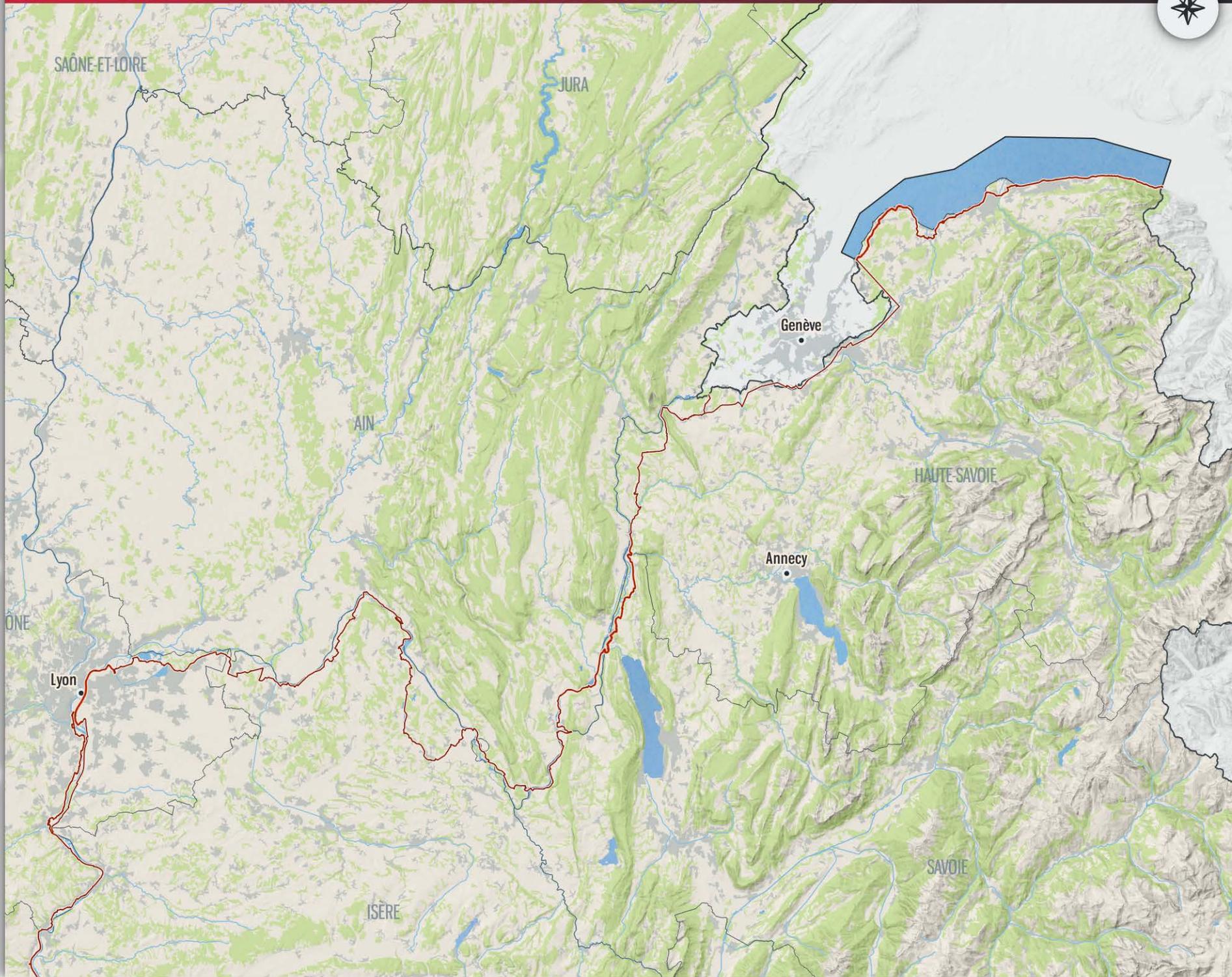
Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

Fréquentation des
touristes non itinérants



Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

TAUX ET POTENTIEL DE TOURISTES

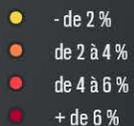


VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

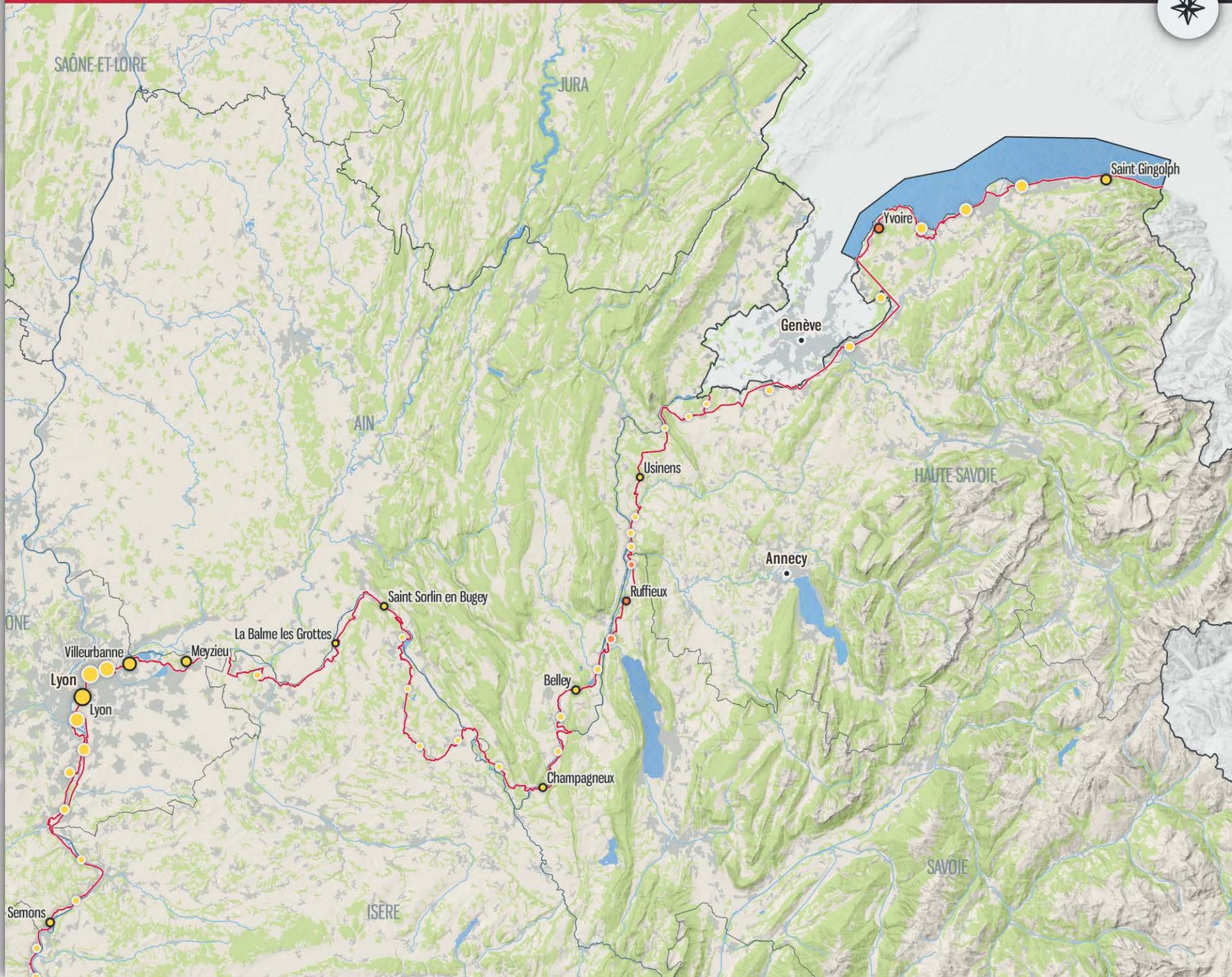
Potentiel de touristes



Taux



Type de donnée



0 14.7 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

ITINÉRAIRES RÉGION AURA

Itinéraires

- EV8
- Via Venaissia
- V65
- ViaRhona

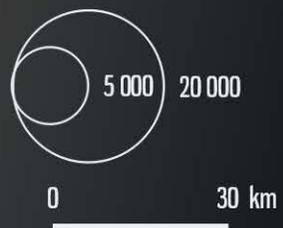
Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

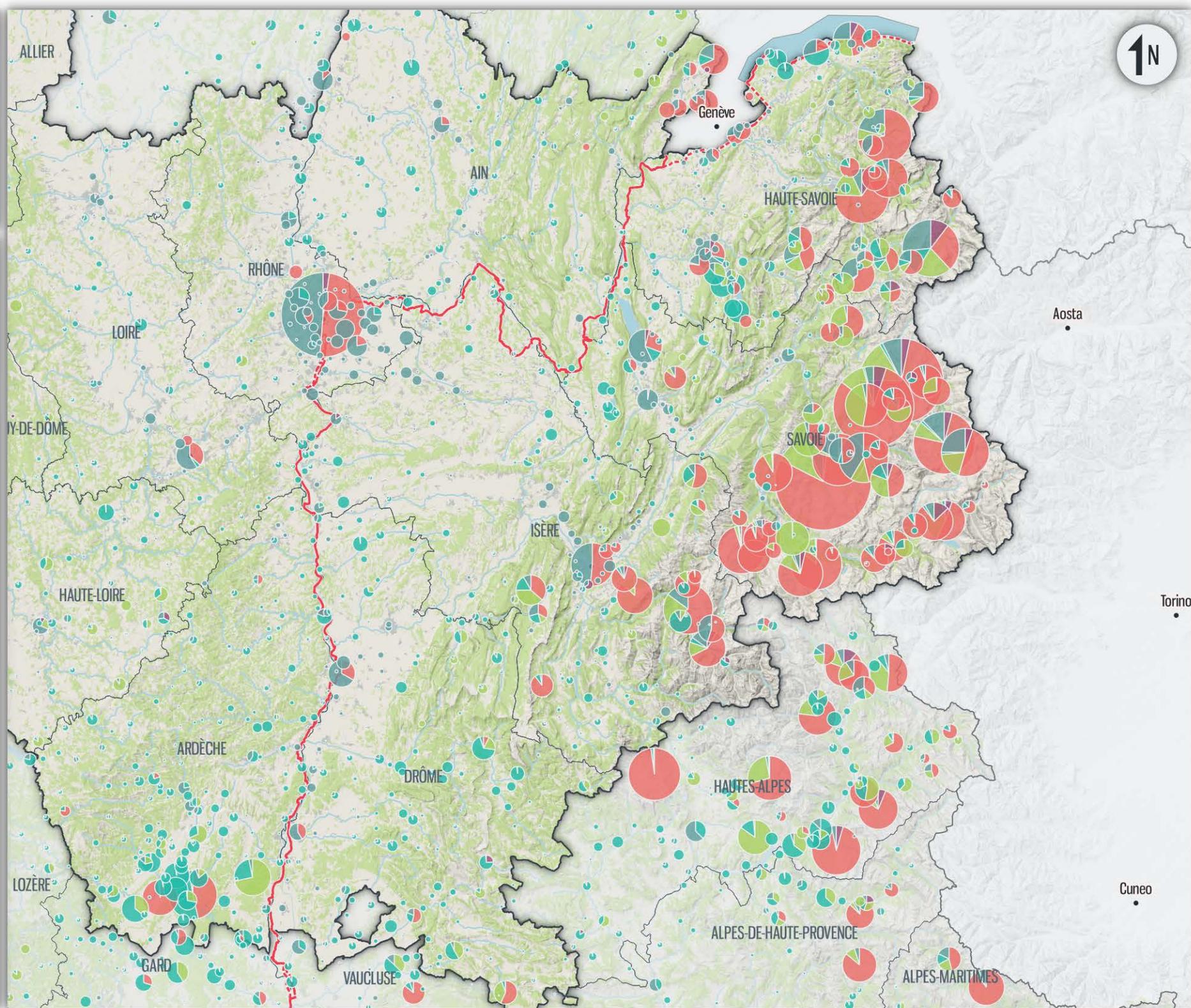
Hébergements touristiques

- Hôtels
- Camping
- Villages vacances
- Résidences de tourisme
- Auberges de jeunesse ou Centre sportif

Nombre



Sources : Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018



ITINÉRAIRES & POPULATION RÉGION AURA

Légende

Itinéraires

- Tracés réalisés
- - - Continuités provisoires
- · · · · Projets

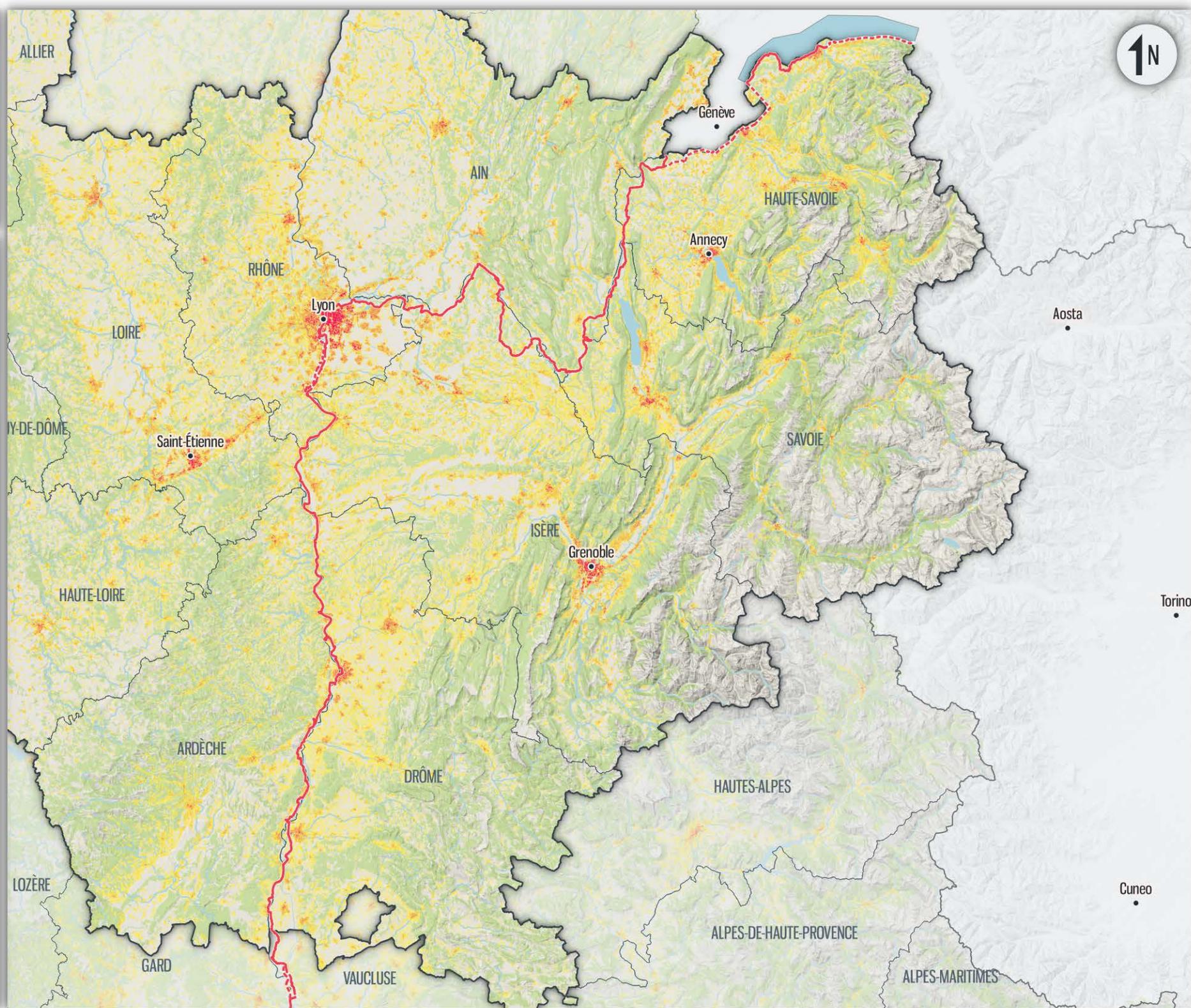
Population

(par maille de 200m)

- de 20
- 20 - 100
- 100 - 300
- 300 - 500
- + de 500

0 30 km

Sources :
INSEE 2012, Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018

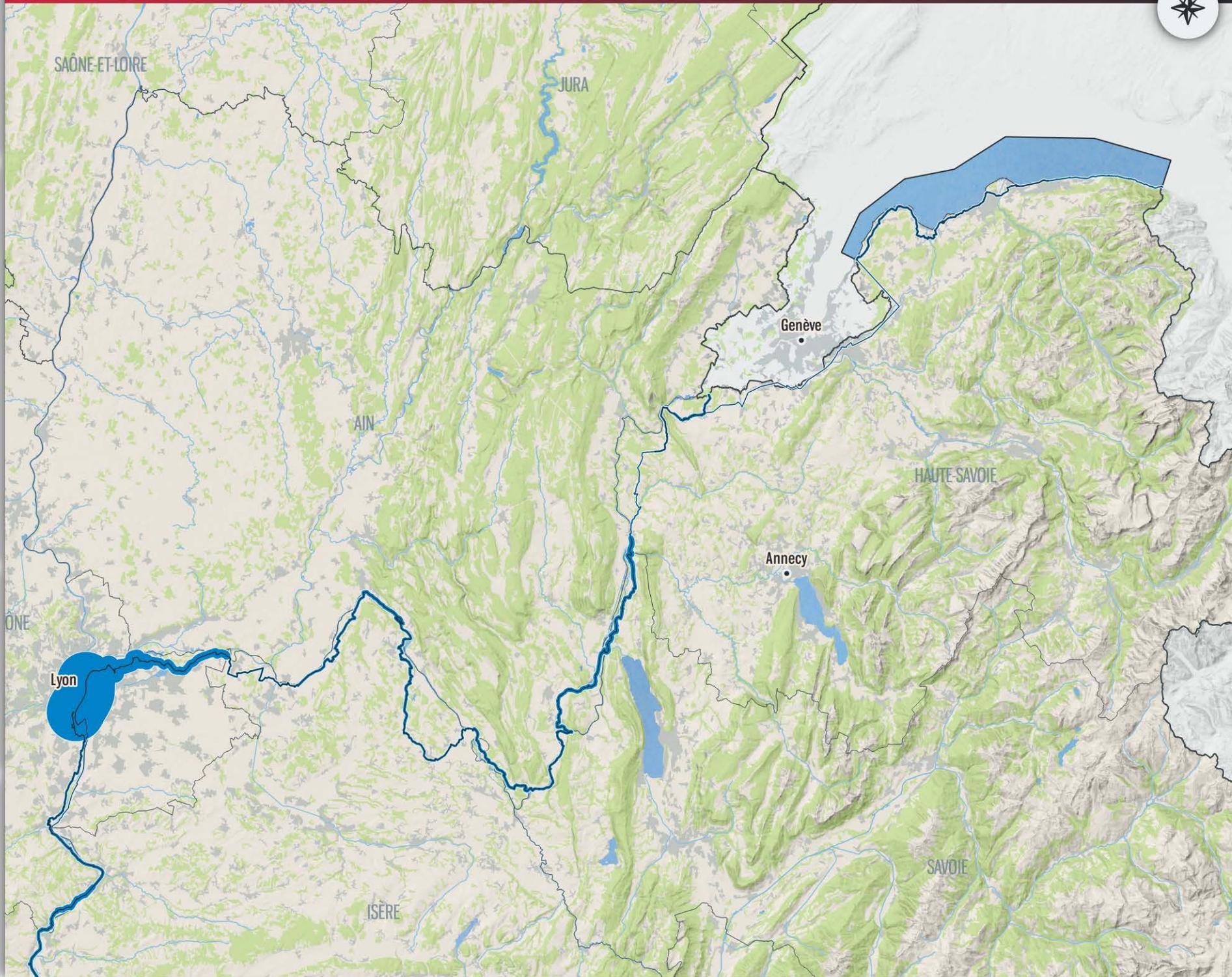


FRÉQUENTATION DES EXCURSIONNISTES



VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

Fréquentation par segment



0 14.7 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

TAUX ET POTENTIEL D'EXCURSIONNISTES

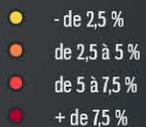


VIA RHÔNA HAUT-RHÔNE DE GENÈVE - LYON

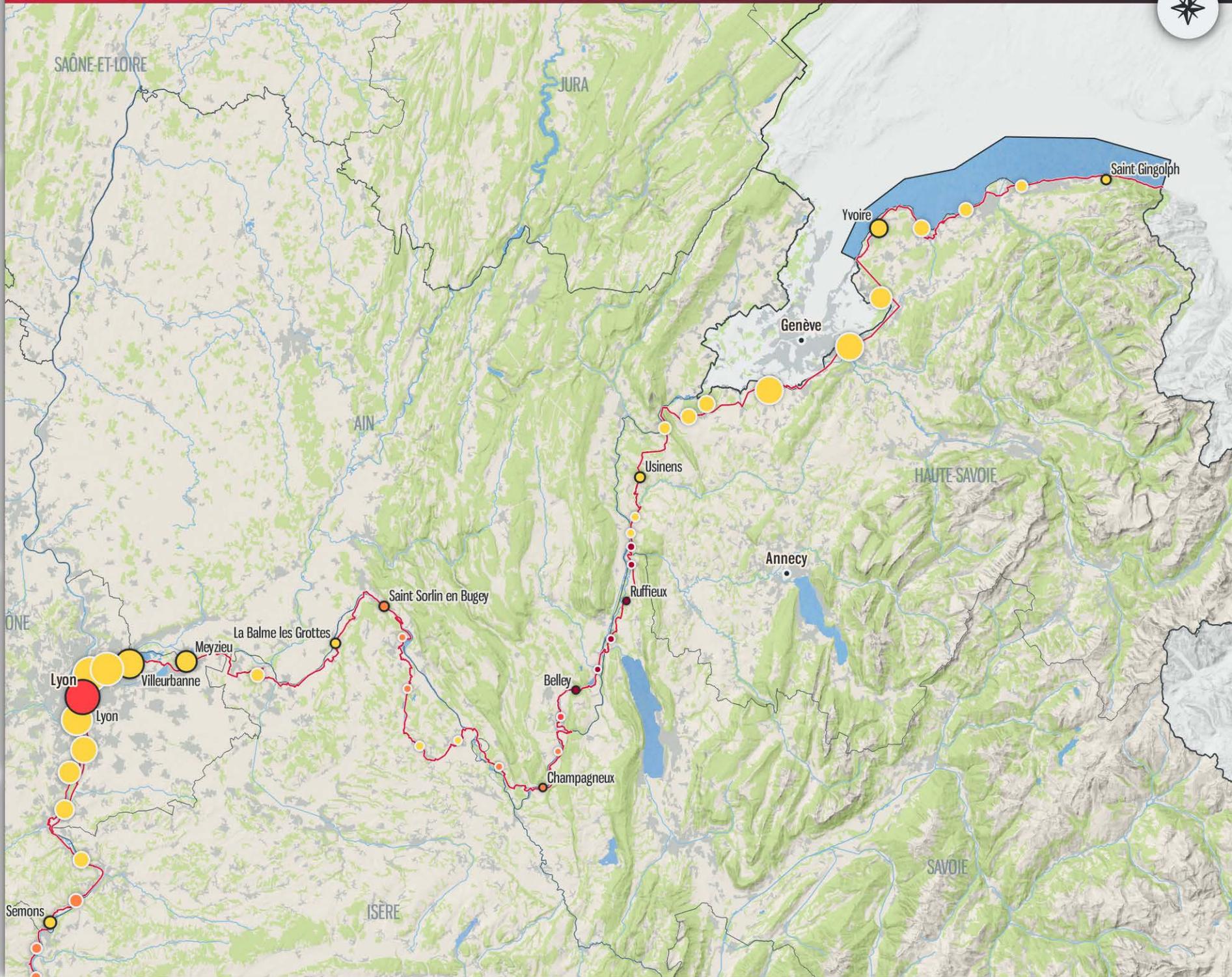
Potentiel d'excursionnistes



Taux



Type de donnée



0 14.7 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

TYPOLOGIE COMMUNALE RÉGION AURA

Légende

Itinéraires

- EV8
- V65
- Via Venaissia
- ViaRhona

Tracés

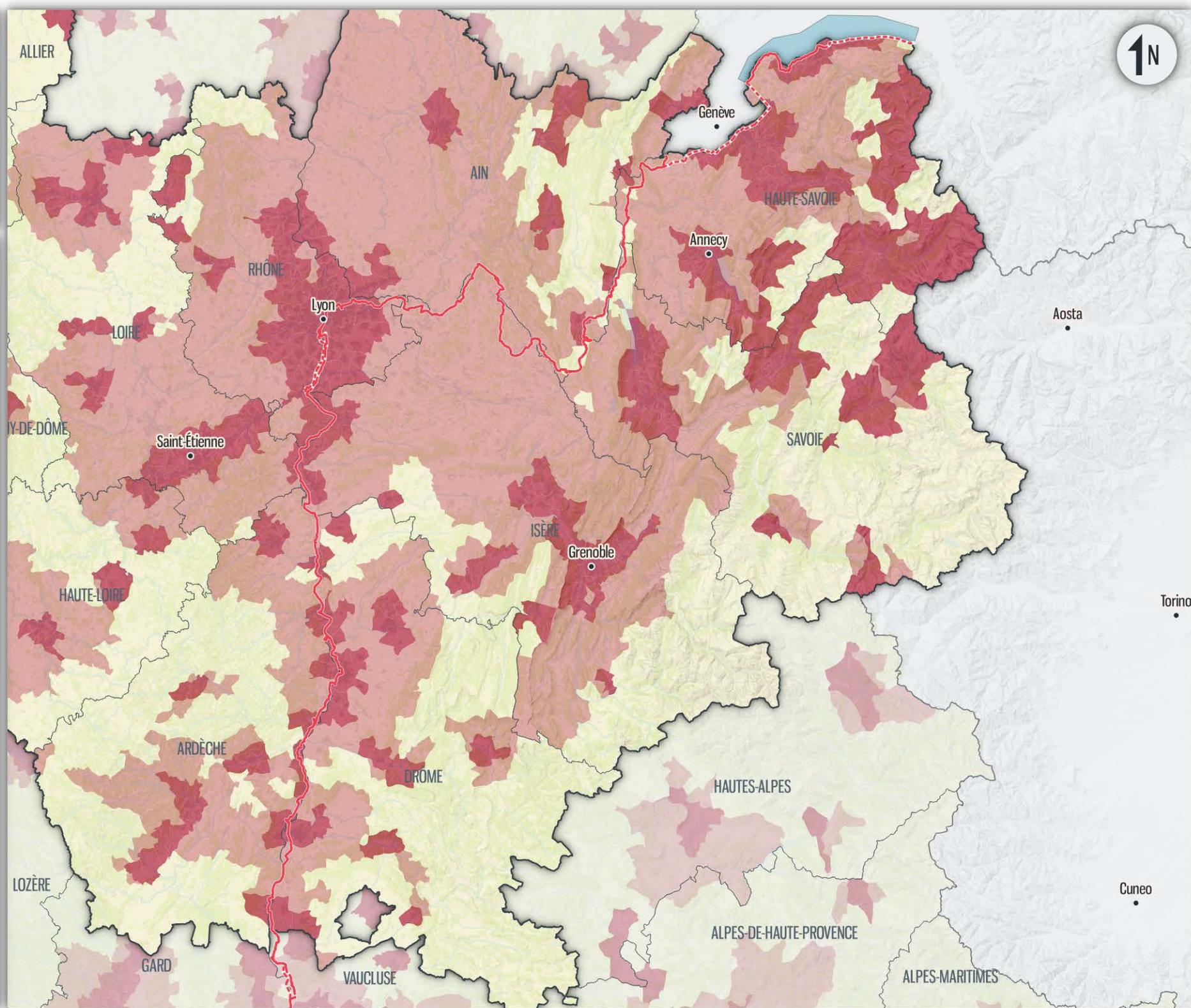
- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

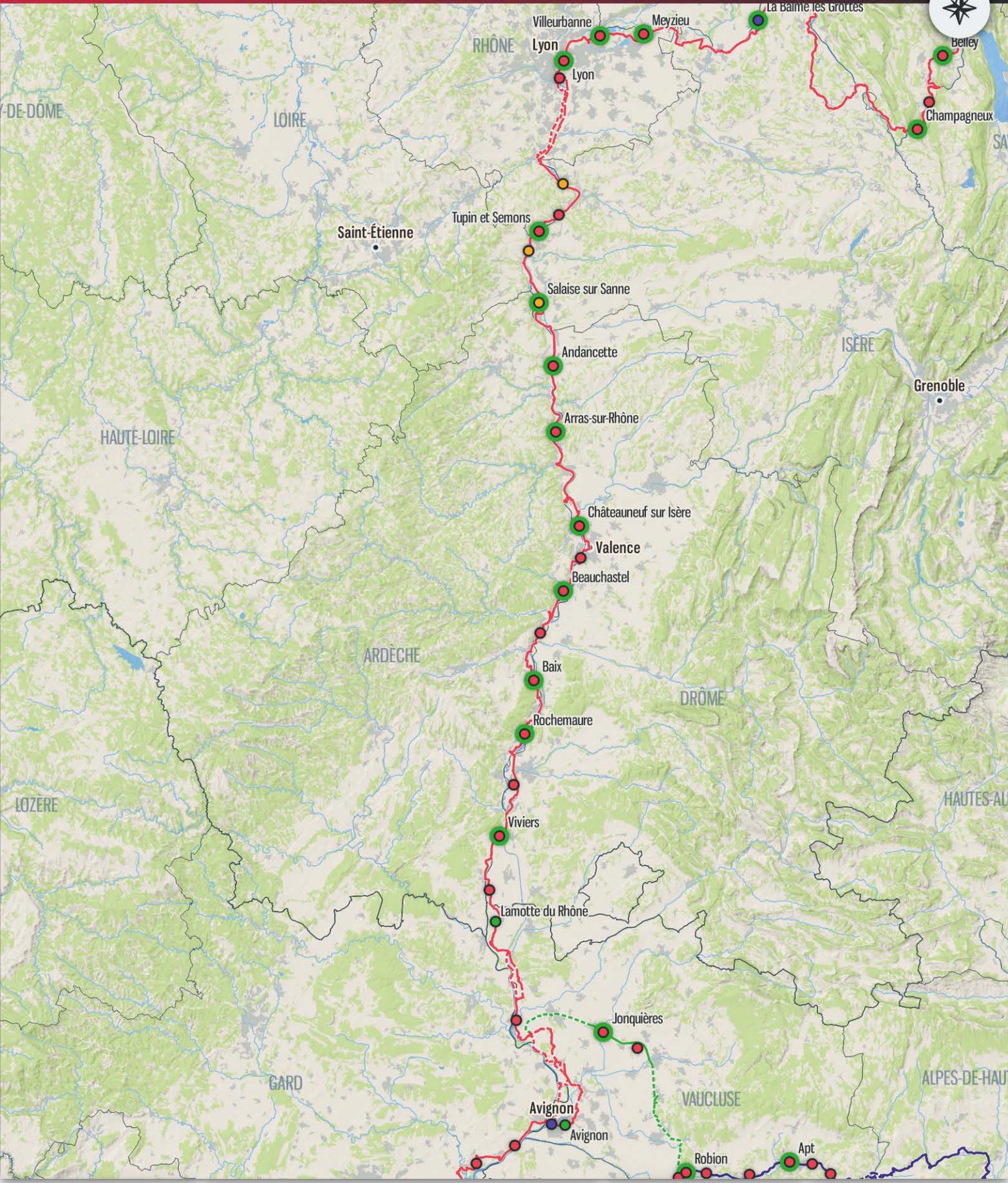
Typologie communale

- Pôle urbain
- Couronne périurbaine
- Espace rural

0 30 km

Sources :
INSEE 2017, Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018





VIA RHÔNA LYON - AVIGNON

Itinéraires

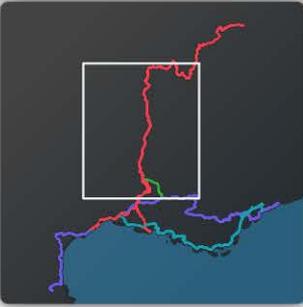
- EV8
- V65
- Via Venaissia
- ViaRhona

Tracés

- Tracés réalisés
- - Continuités provisoires
- - - Projets

Comptages et enquêtes

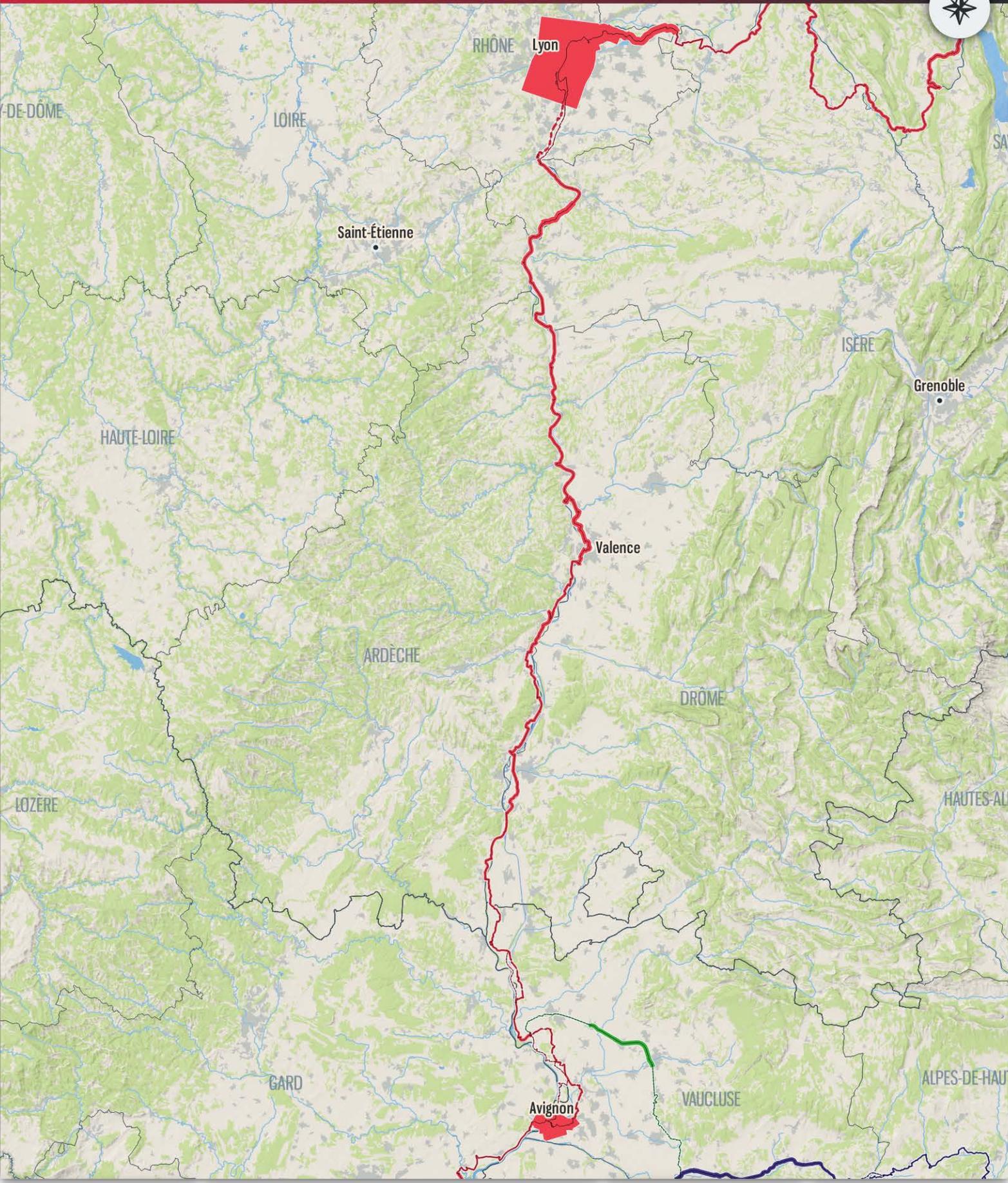
- Comptage automatique
- Comptage automatique sans données
- Comptage ponctuel
- Enquête sans comptage
- Enquête + comptage



0 — 19 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo, OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



VIA RHÔNA LYON - AVIGNON

Itinéraires

- EV8
- V65
- Via Venaissia
- ViaRhona

Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

Fréquentation par segment

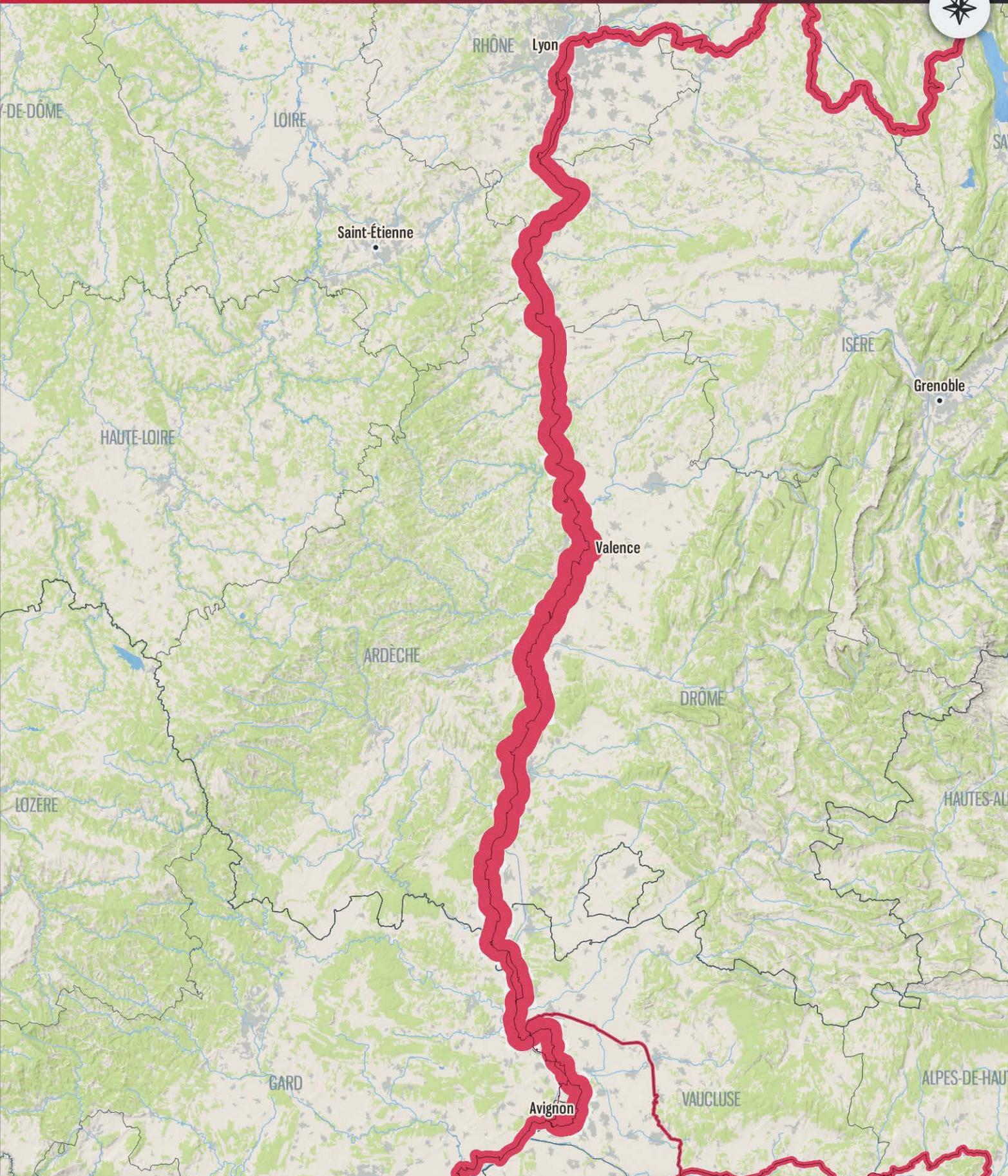
- 10 000
- 100 000
- 500 000
- 1 100 000



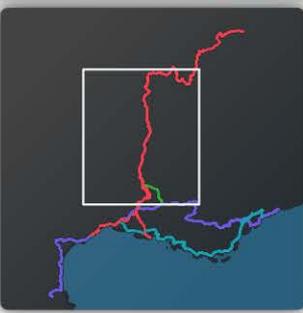
0 19 km

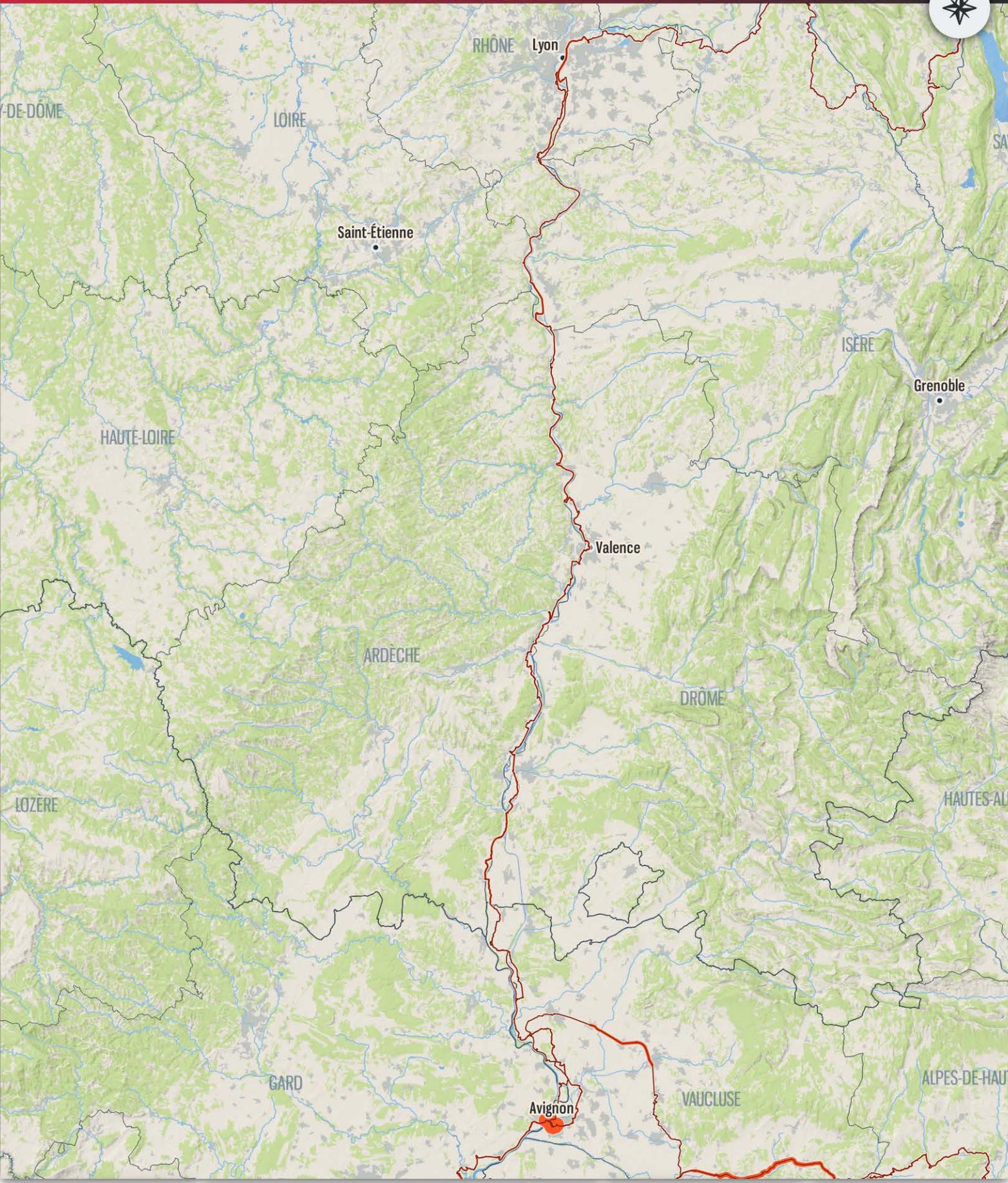
Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



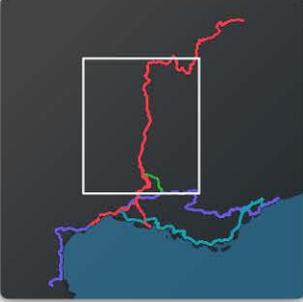
VIA RHÔNA LYON - AVIGNON





VIA RHÔNA LYON - AVIGNON

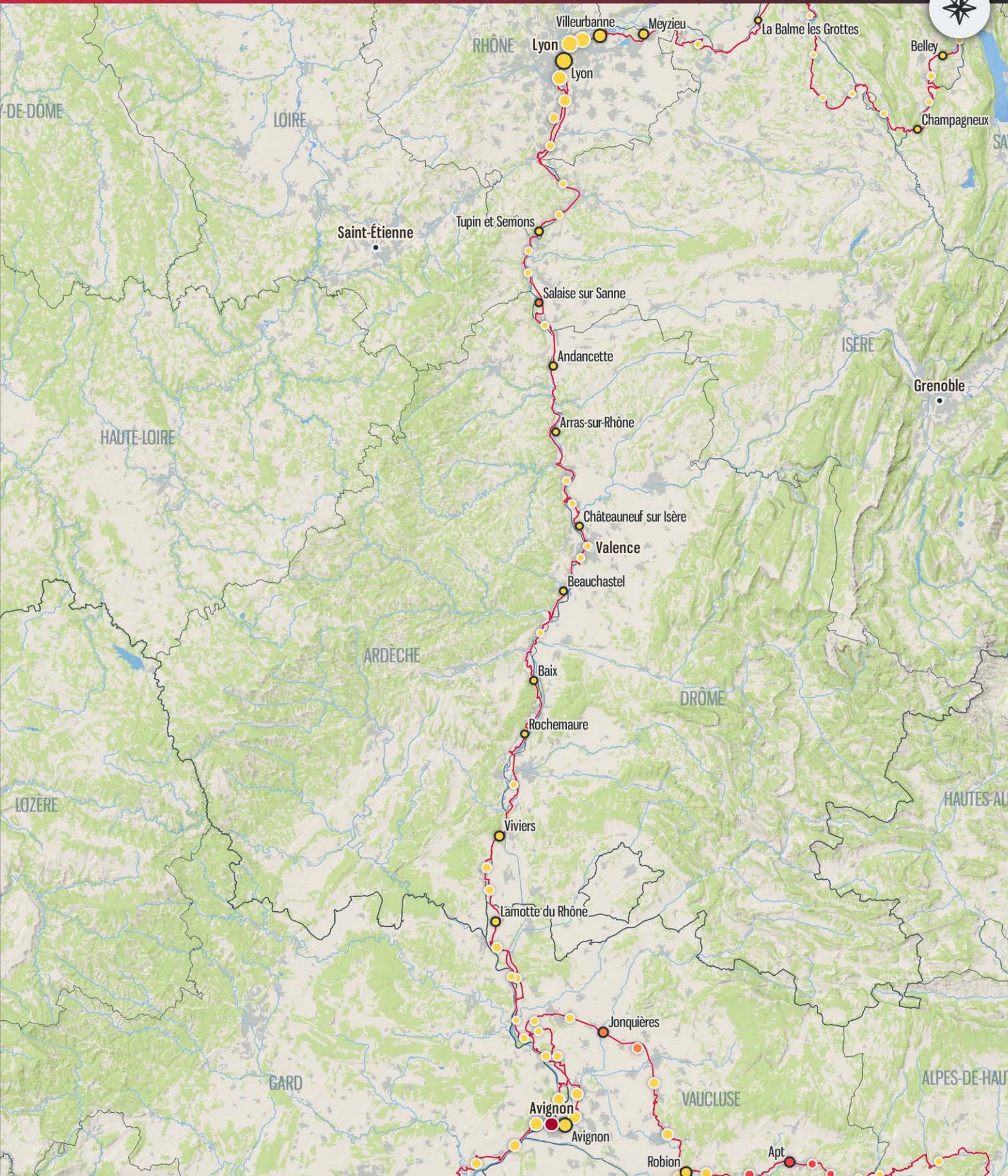
Fréquentation des
touristes non itinérants



0 19 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



VIA RHÔNA LYON - AVIGNON

Potentiel de touristes

- 20000
- 40000
- 60000
- 67000

Taux

- - de 2 %
- de 2 à 4 %
- de 4 à 6 %
- + de 6 %

Type de donnée

- Donnée observée



0 19 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

ITINÉRAIRES RÉGION AURA

Itinéraires

- EV8
- Via Venaissia
- V65
- ViaRhona

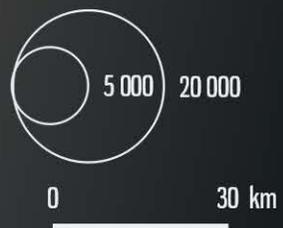
Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

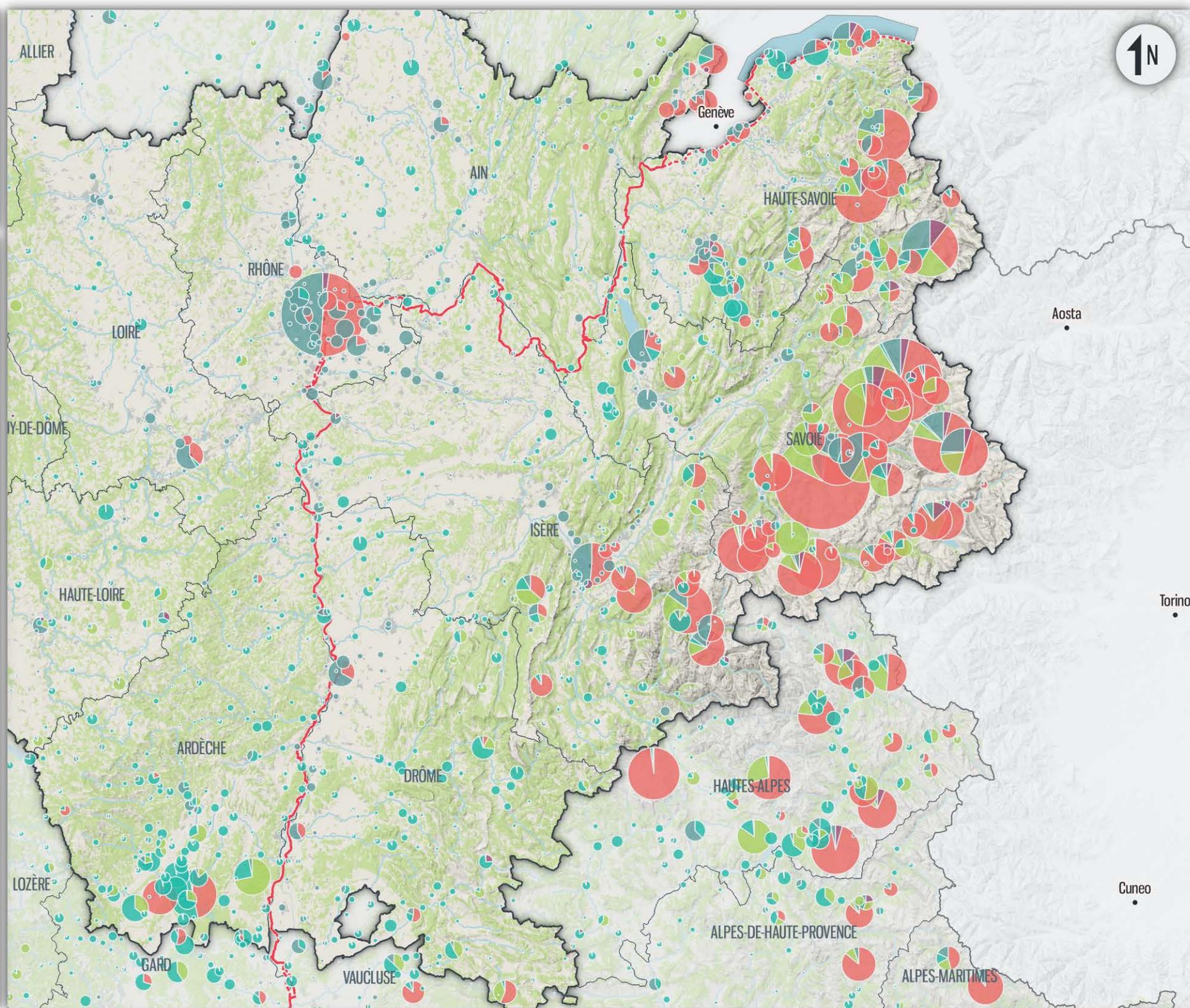
Hébergements touristiques

- Hôtels
- Camping
- Villages vacances
- Résidences de tourisme
- Auberges de jeunesse ou Centre sportif

Nombre



Sources : Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018



ITINÉRAIRES & POPULATION RÉGION AURA

Légende

Itinéraires

- Tracés réalisés
- - - Continuités provisoires
- · · · · Projets

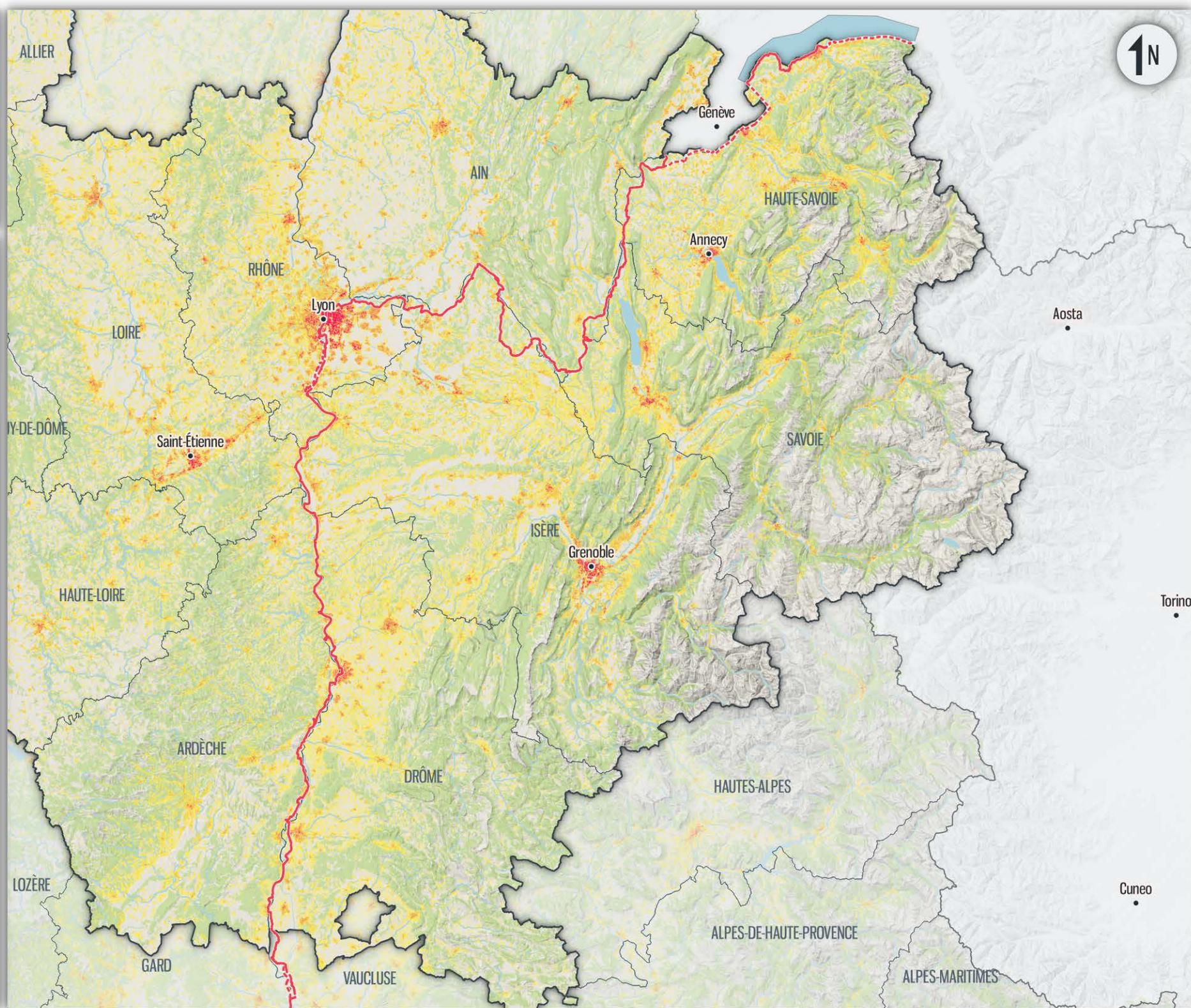
Population

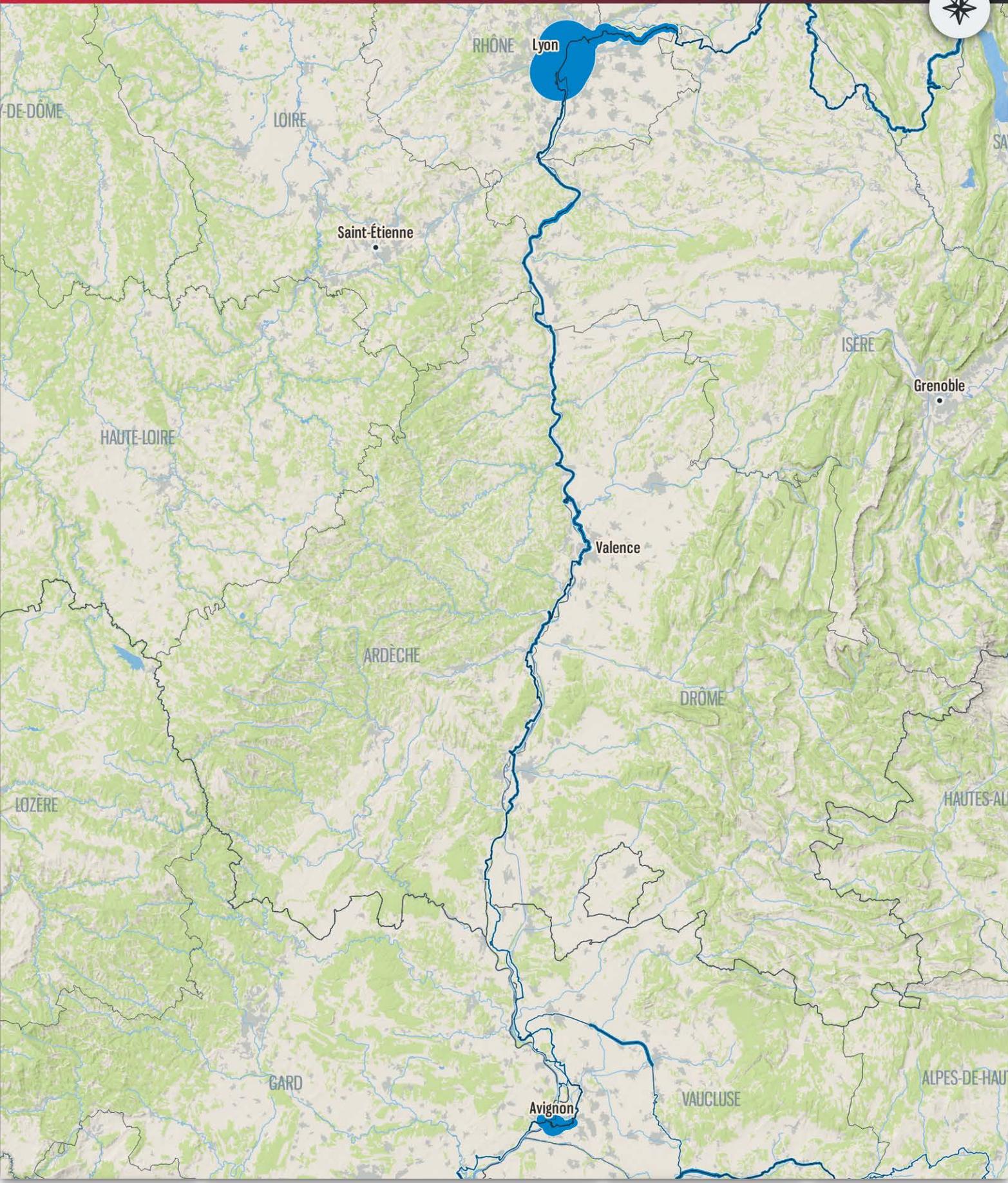
(par maille de 200m)

- de 20
- 20 - 100
- 100 - 300
- 300 - 500
- + de 500

0 30 km

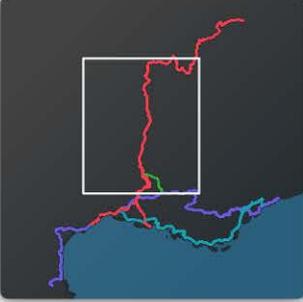
Sources :
INSEE 2012, Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018





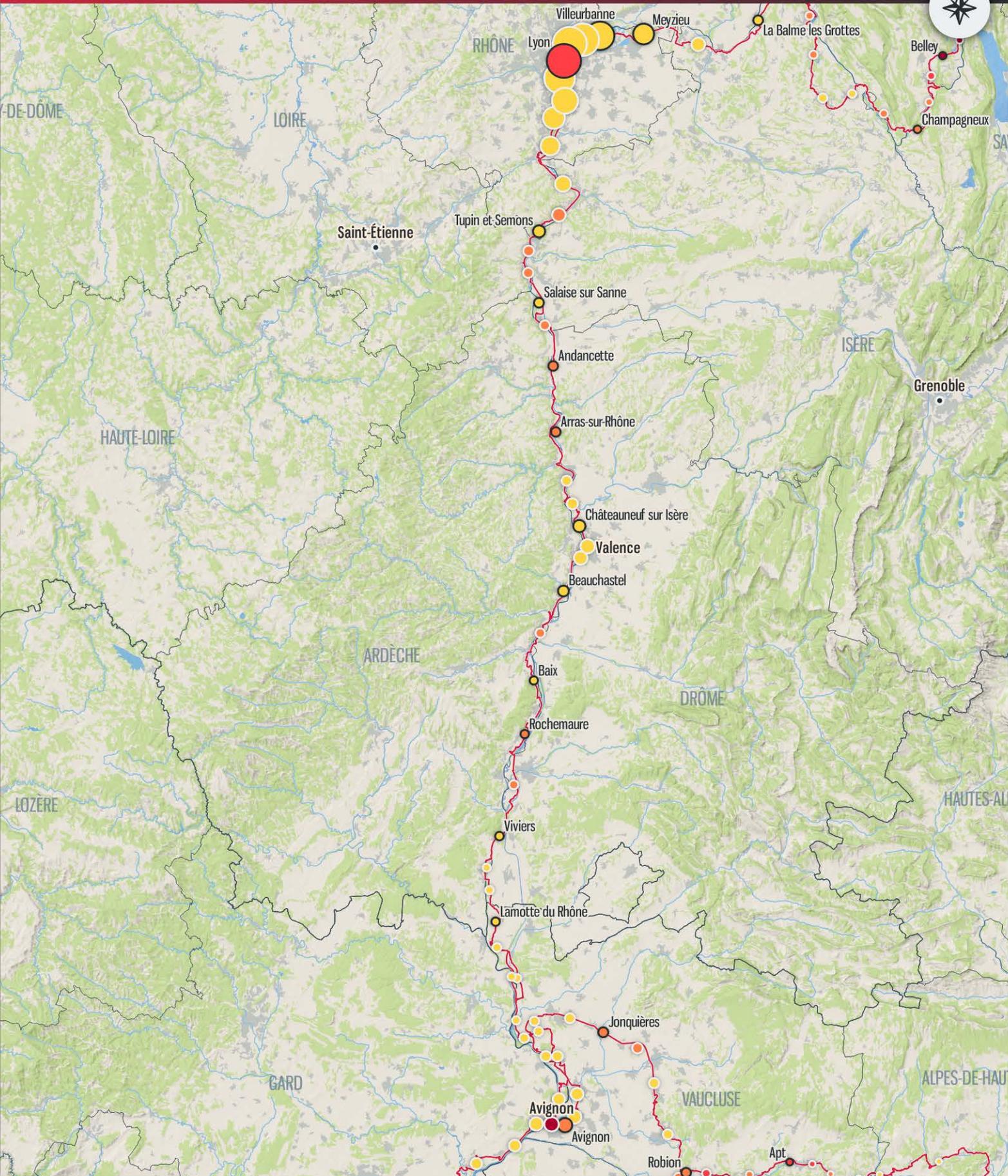
VIA RHÔNA LYON - AVIGNON

Fréquentation par segment



Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



VIA RHÔNA LYON - AVIGNON



0 19 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

TYPOLOGIE COMMUNALE RÉGION AURA

Légende

Itinéraires

- EV8
- V65
- Via Venaissia
- ViaRhona

Tracés

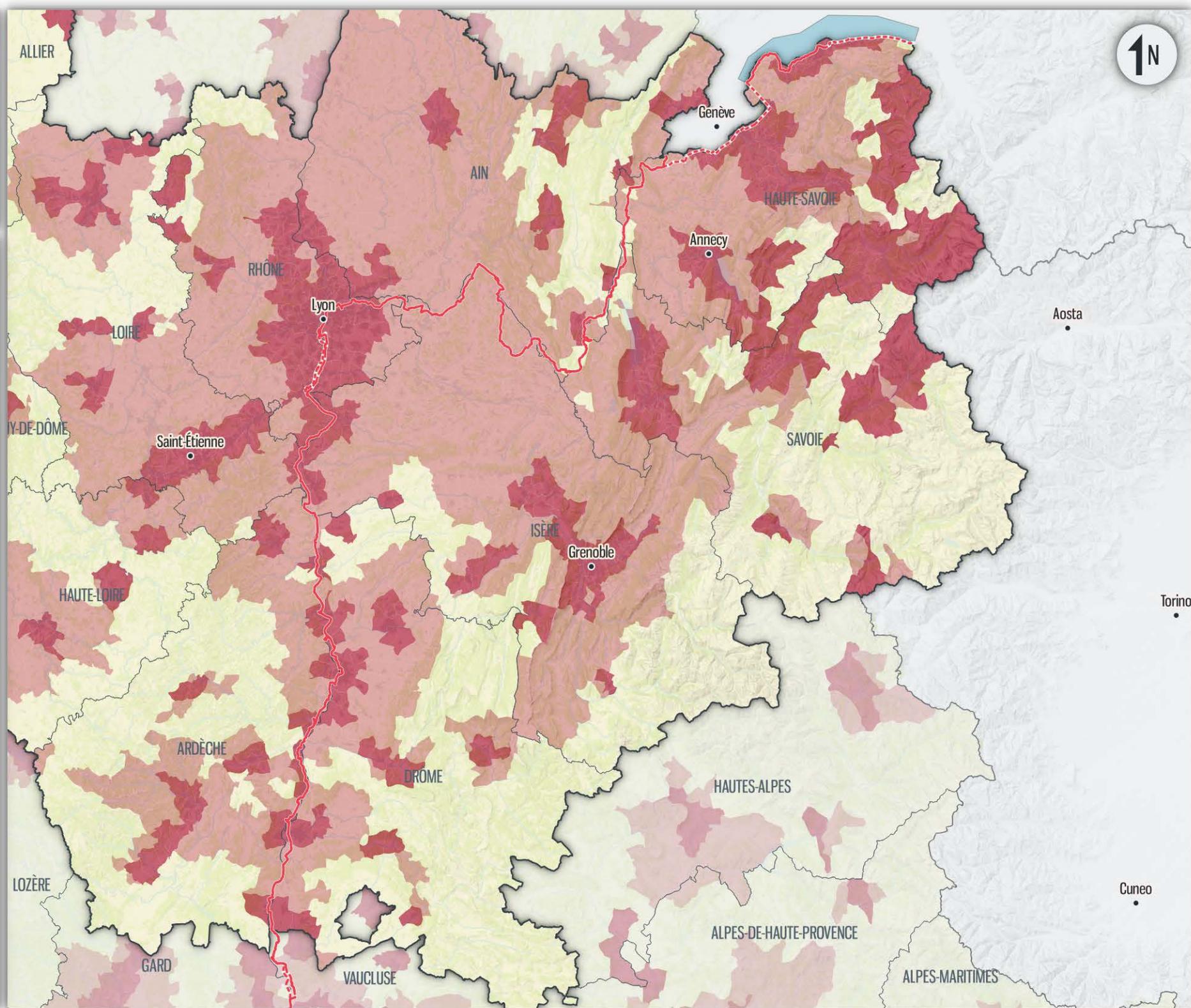
- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

Typologie communale

- Pôle urbain
- Couronne périurbaine
- Espace rural

0 30 km

Sources :
INSEE 2017, Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018



EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

ENQUÊTES ET COMPTEURS



Itinéraires

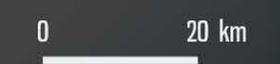
- EV8
- Via Venaissia
- V65
- ViaRhona

Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

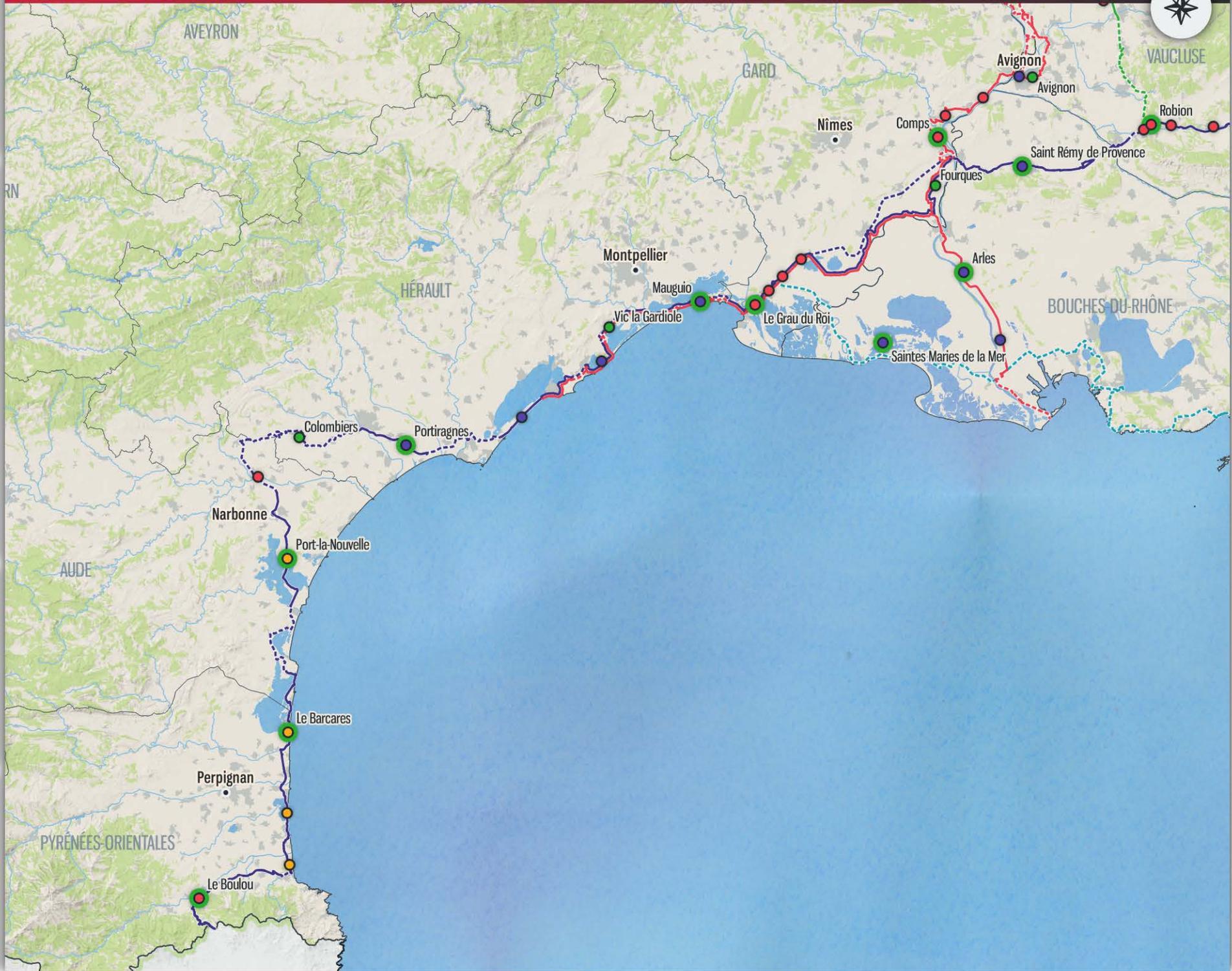
Comptages et enquêtes

- Comptage automatique
- Comptage automatique sans données
- Comptage ponctuel
- Enquête sans comptage
- Enquête + comptage



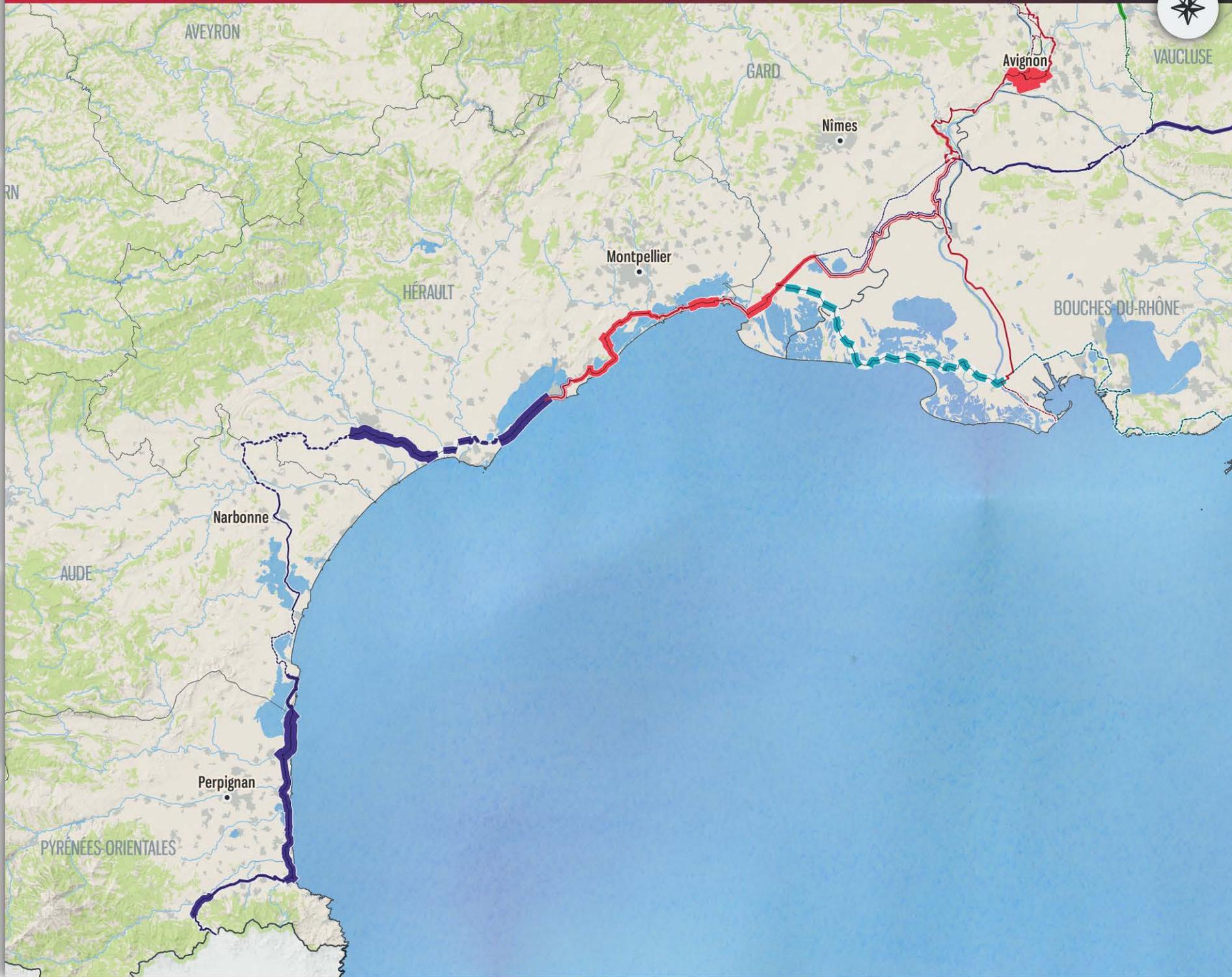
Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

FRÉQUENTATION TOTALE



Itinéraires

- EV8
- Via Venaissia
- V65
- Via Rhona

Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

Fréquentation par segment

- 10 000
- 100 000
- 500 000
- 1 100 000



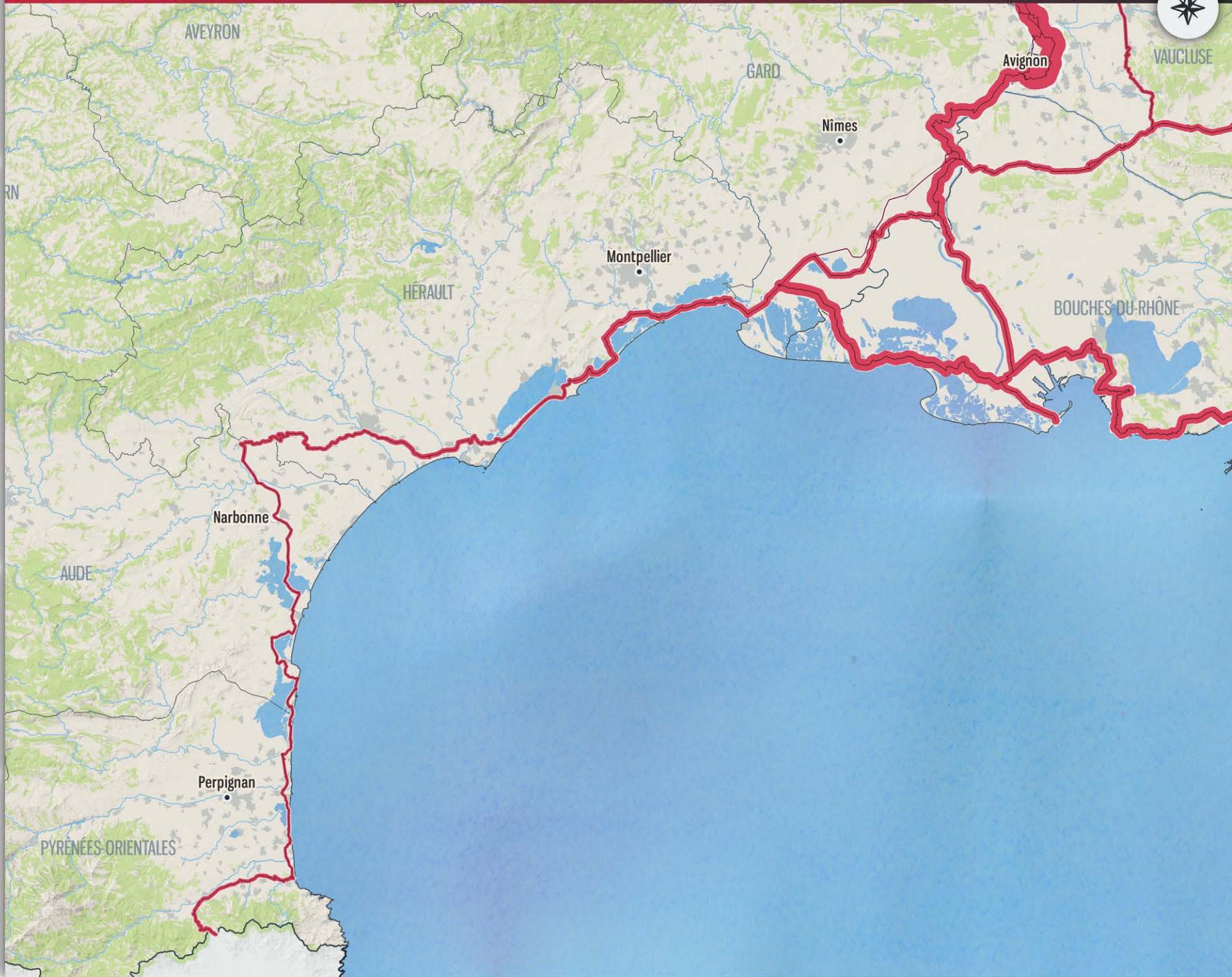
0 20 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

FRÉQUENTATION ITINÉRANTE



Fréquentation itinérante



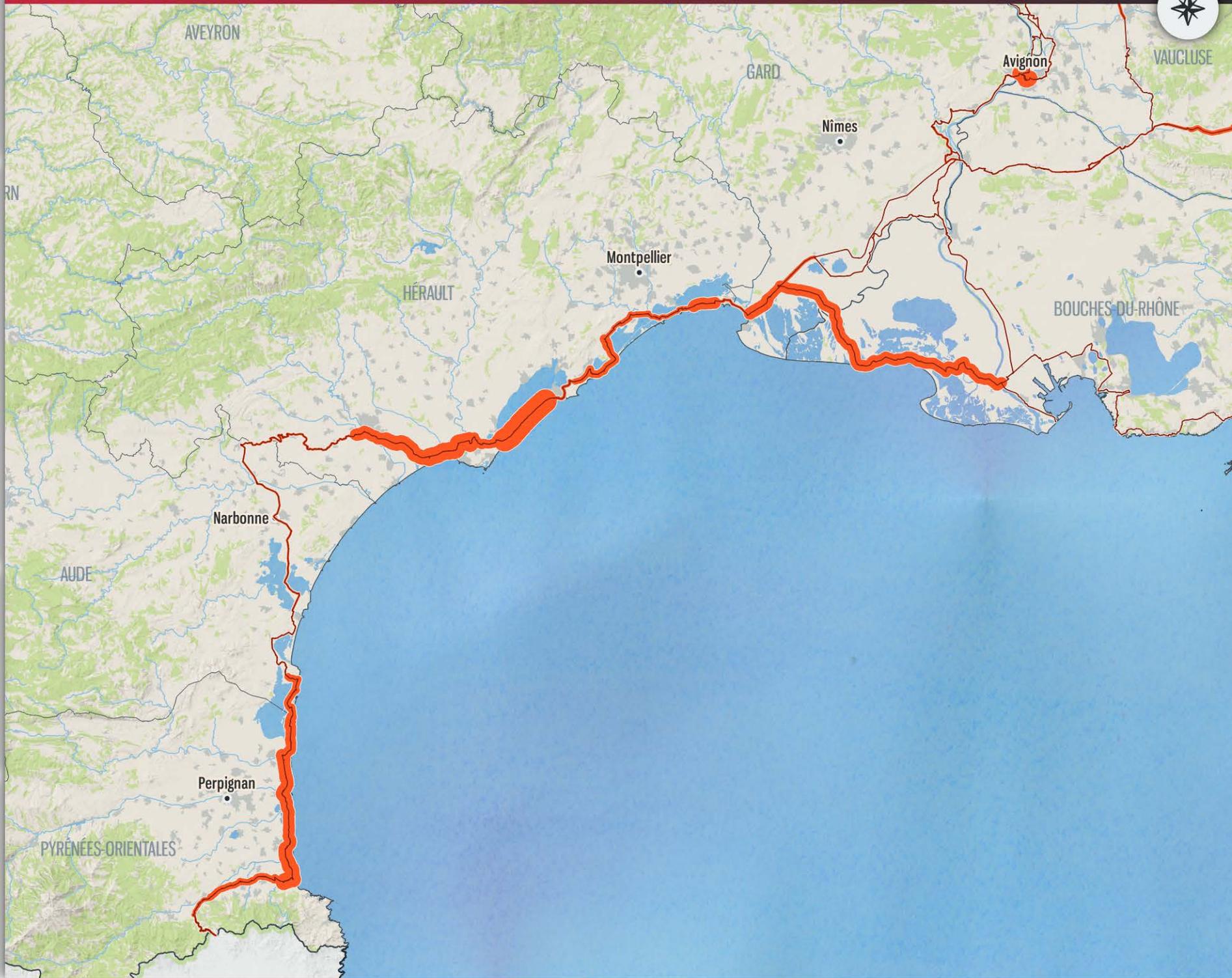
0 20 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

FRÉQUENTATION TOURISTIQUE



Fréquentation des
touristes non itinérants



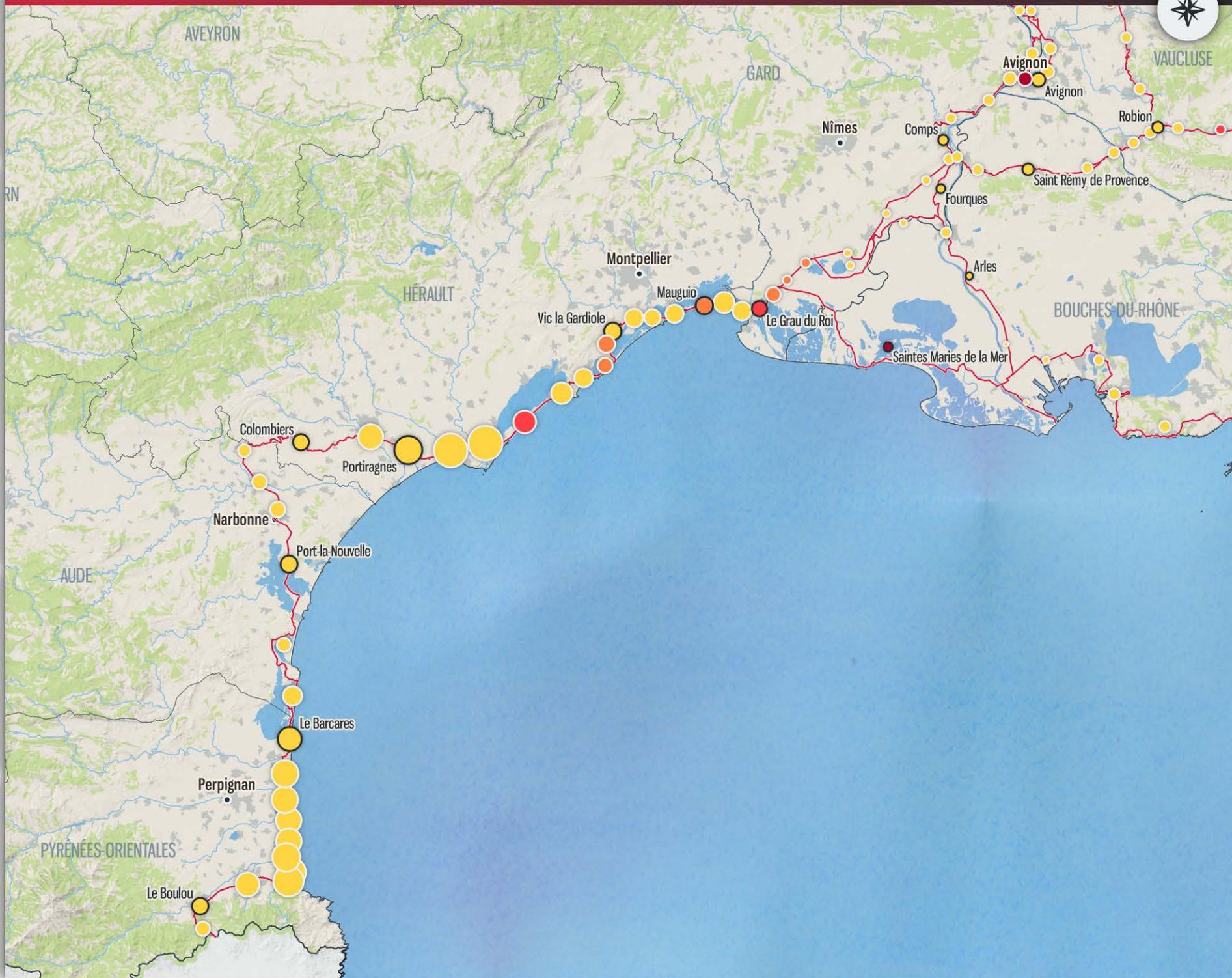
0 20 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

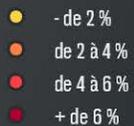
Taux et potentiel de touristes



Potentiel de touristes



Taux



Type de donnée



0 20 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

ITINÉRAIRES RÉGION OCCITANIE

Itinéraires

- EV8
- Via Venaisia
- V65
- Viarhona

Tracés

- Tracés réalisés
- Continuités provisoires
- Projets

Hébergements touristiques

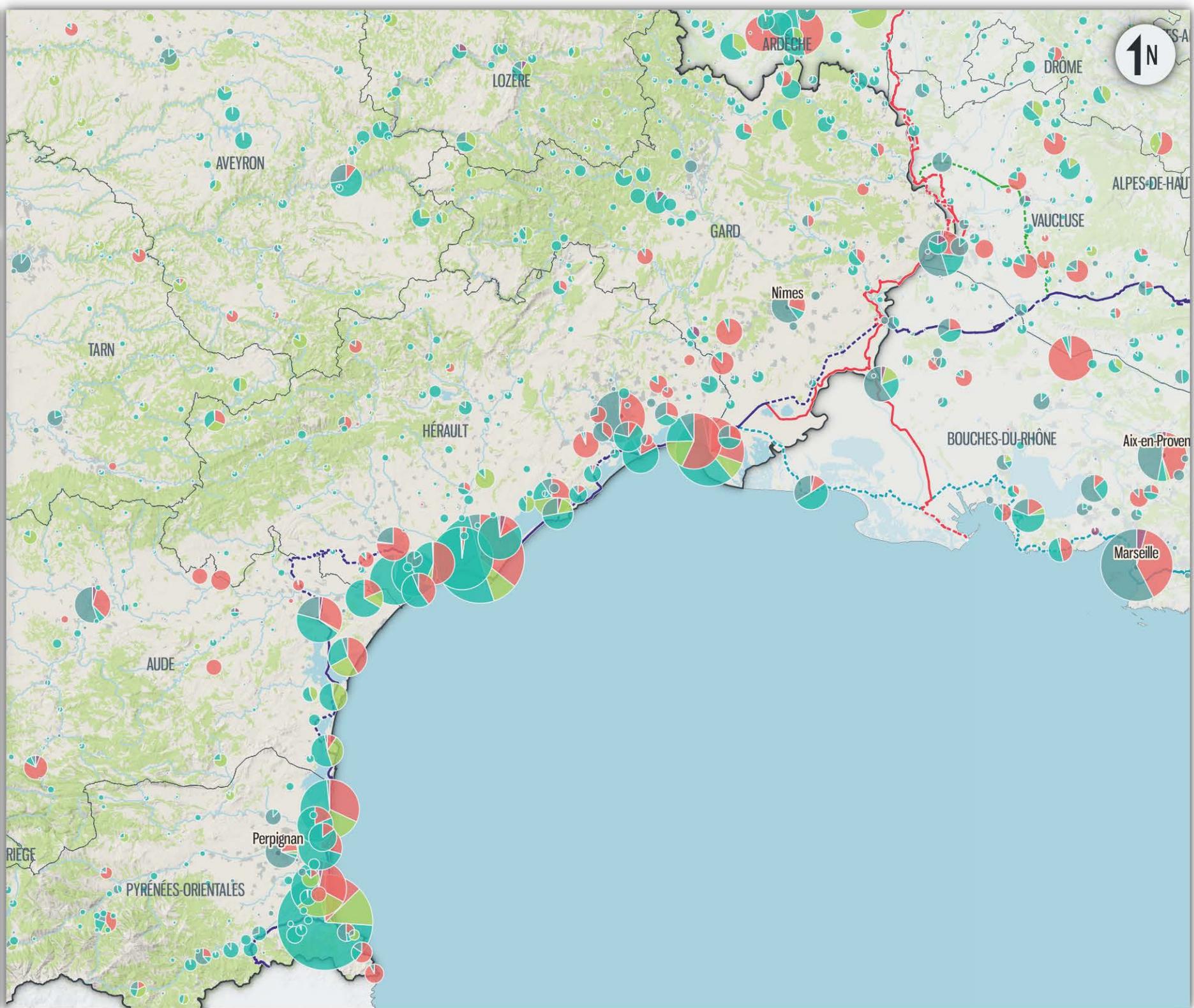
- Hôtels
- Camping
- Villages vacances
- Résidences de tourisme
- Auberges de jeunesse ou Centre sportif

Nombre



0 20 km

Sources : Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018



ITINÉRAIRES & POPULATION OCCITANIE

Légende

Itinéraires

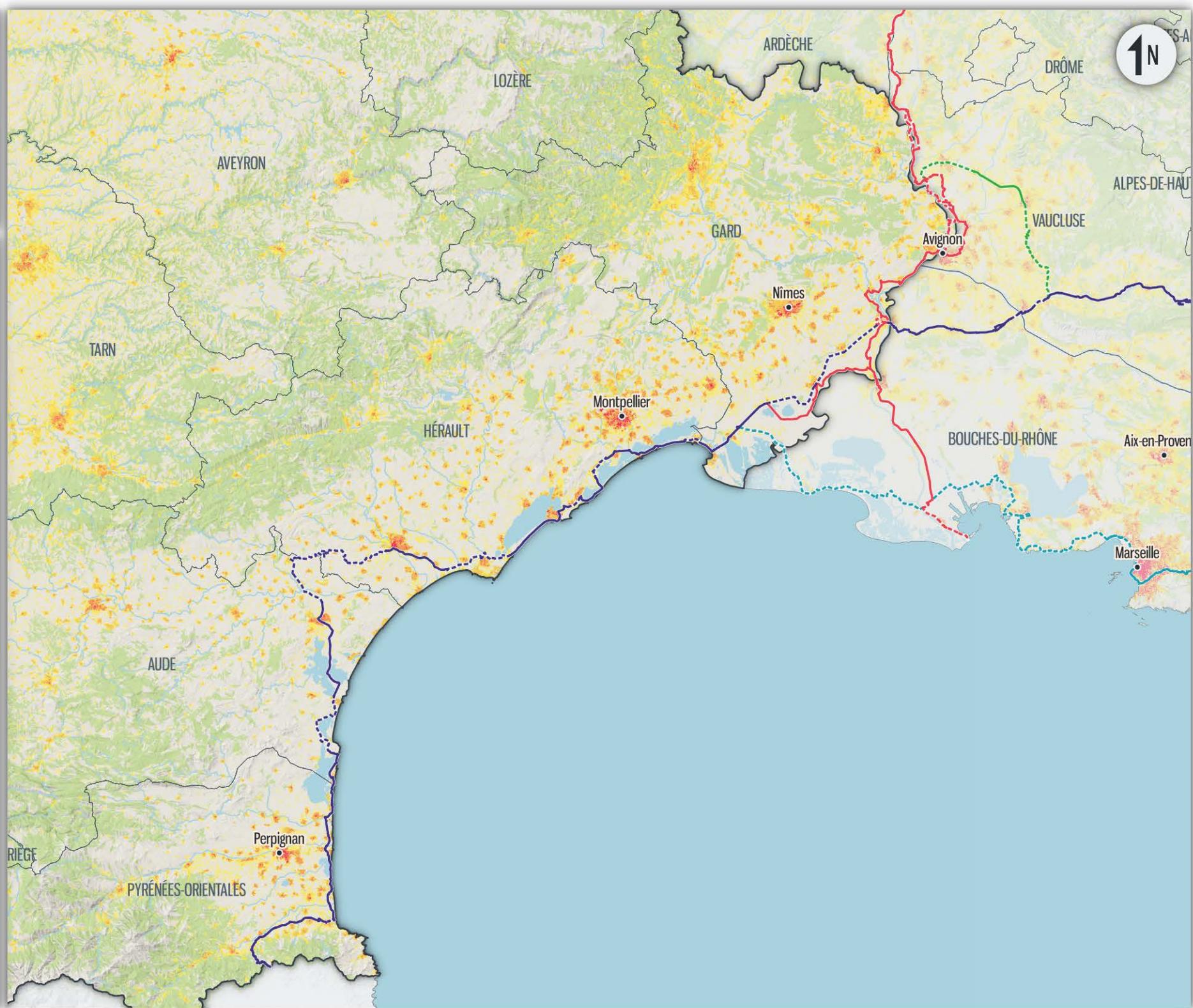
- Tracés réalisés
- - - Continuités provisoires
- · · · · Projets

Population (par maille de 200m)

- de 20
- 20 - 100
- 100 - 300
- 300 - 500
- + de 500

0 20 km

Sources :
INSEE 2012, Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018



EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

FRÉQUENTATION DES EXCURSIONNISTES



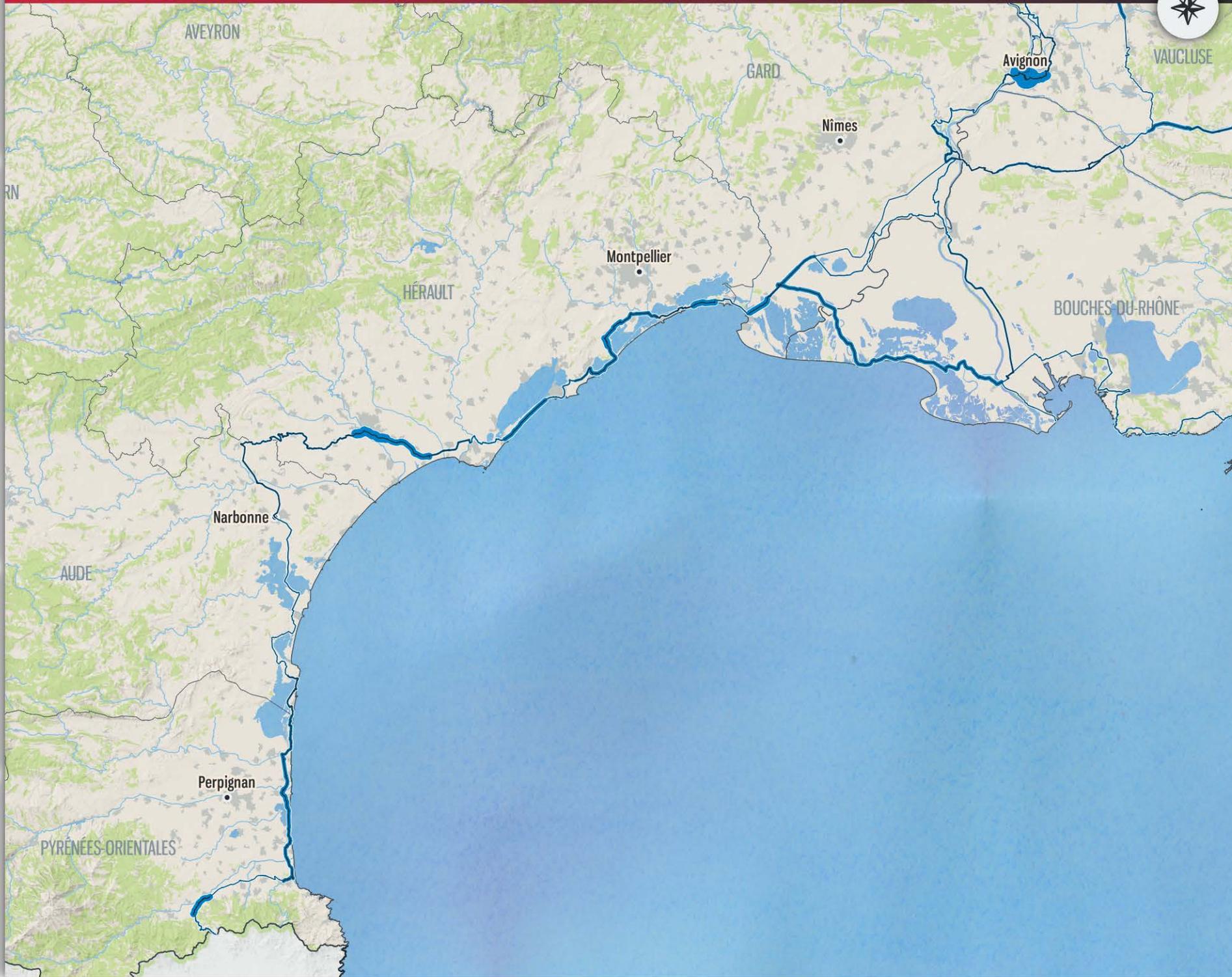
Fréquentation par segment



0 20 km

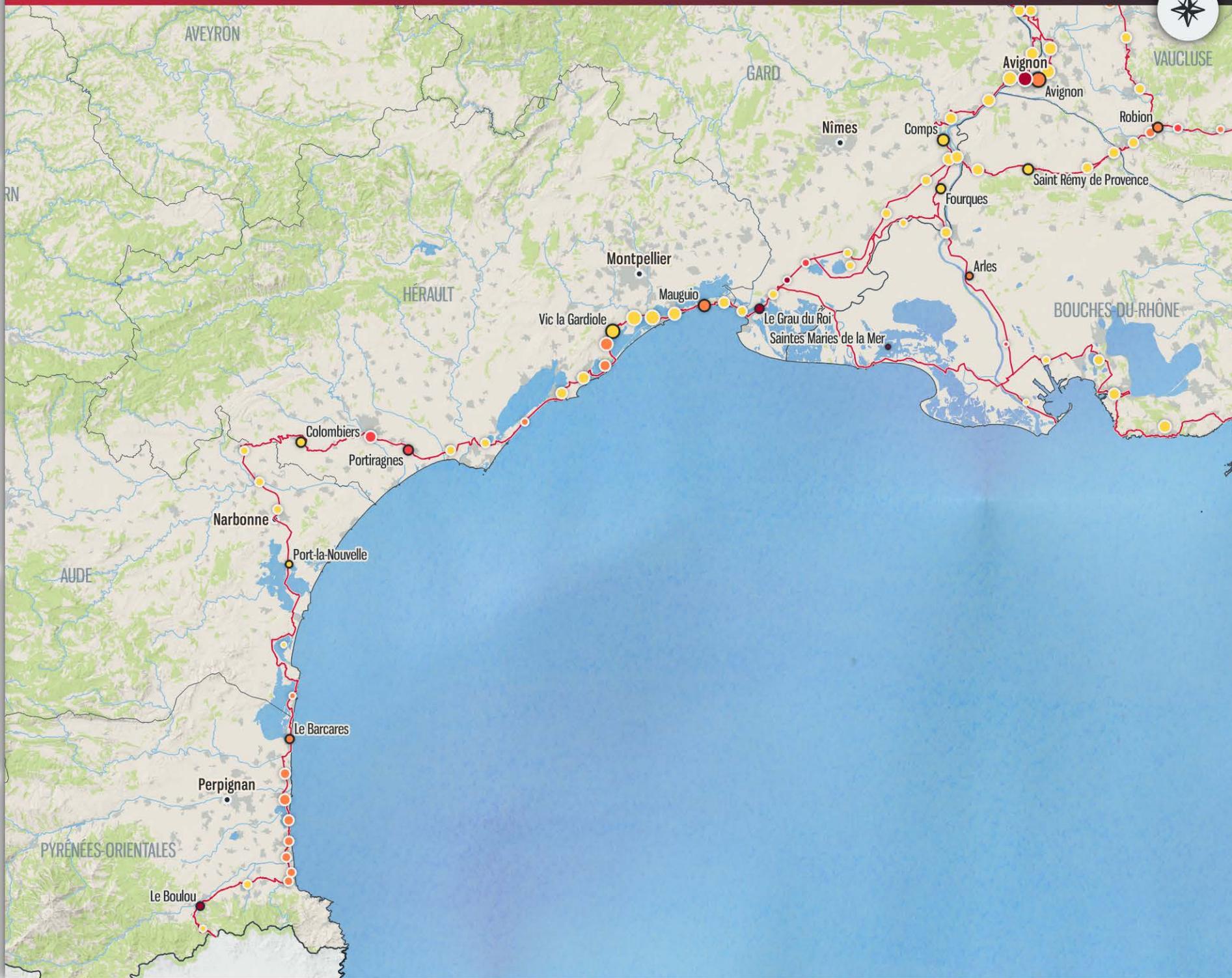
Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018



EV8, V65 & VIA VENAISSIA AVIGNON - ESPAGNE

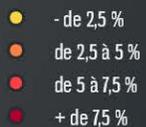
TAUX ET POTENTIEL D'EXCURSIONNISTES



Potentiel d'excursionnistes



Taux



Type de donnée



0 20 km

Sources :
Région PACA, AF3V, Inddigo,
OpenStreetMap.org, Eurostat

Réalisation :
Inddigo - Mars 2018

TYPOLOGIE COMMUNALE RÉGION OCCITANIE

Légende

Itinéraires

- EV8
- V65
- Via Venaissia
- ViaRhona

Tracés

- Tracés réalisés
- - - Continuités provisoires
- · · · · Projets

Typologie communale

- Pôle urbain
- Couronne périurbaine
- Espace rural

0 20 km

Sources :
INSEE 2017, Région PACA, AF3V,
OpenStreetMap.org, UE MNE
Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Janvier 2018

