



**Auvergne
Rhône-Alpes**
Tourisme



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



VIARHÔNA

Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques

Juillet 2023



www.inddigo.com



TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| TABLE DES MATIERES..... | 2 |
| 1 INTRODUCTION | 5 |
| 2 PARTIE 1 : CADRE METHODOLOGIQUE | 6 |
| 2.1.1 PHASE 1 : PREPARATION DE DECEMBRE 2021 A FEVRIER 2022 | 7 |
| 2.1.2 PHASE 2 : ENQUETE DE MARS A NOVEMBRE 2022 | 7 |
| 2.1.3 PHASE 3 : TRAITEMENTS ET ANALYSES DE JANVIER à MARS 2023 | 8 |
| 2.1.4 LEXIQUE DES TERMES UTILISÉS DANS L'ETUDE | 8 |
| 2.2 ETAT DU DISPOSITIF DE COMPTAGES..... | 9 |
| 2.2.1 Localisation des dispositifs de comptage | 9 |
| 2.3 ANALYSE SUCCINCTE DES FREQUENTATIONS..... | 10 |
| 2.3.1 Fréquentation moyenne annuelle par site (en passage de cyclistes) | 11 |
| 2.3.2 Pratique de l'itinérance..... | 17 |
| 2.3.3 Touristes en séjour | 19 |
| 2.3.4 Excursionnistes | 21 |
| 2.3.5 Saisonnalité de la pratique..... | 23 |
| 2.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET REDRESSEMENT | 24 |
| 2.4.1 Comptages manuels..... | 24 |
| 2.4.2 Redressement..... | 27 |
| 3 RESULTATS DE L'ENQUETE 2022 | 28 |
| 3.1 CADRAGE..... | 29 |
| 3.1.1 Profil des cyclistes | 29 |
| 3.1.2 Les types de pratique (catégorie) | 31 |
| 3.1.3 Q35 - Répartition par classe d'âge | 33 |
| 3.1.4 Répartition par genre..... | 35 |
| 3.1.5 Q37 - Répartition par CSP..... | 36 |
| 3.1.6 Q38 - Répartition par revenu..... | 39 |
| 3.1.7 Q39 - Pratique du vélo durant la belle saison | 41 |
| 3.2 DESCRIPTION DE LA PRATIQUE DE LA JOURNEE..... | 42 |
| 3.2.1 Q1 - Type de vélos utilisés..... | 42 |
| 3.2.2 Mode de possession des vélos | 44 |
| 3.2.3 Type de sortie (durée de la sortie)..... | 46 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.2.4 | Q5 - Format de la sortie (boucle et aller-retour) | 47 |
| 3.2.5 | Nombre de km parcourus à la journée [km sortie corrigé] | 49 |
| 3.2.6 | Q8 - Composition du groupe | 52 |
| 3.2.7 | Q9 - Présence des enfants | 54 |
| 3.2.8 | Mode d'accès à la randonnée du jour | 56 |
| 3.2.9 | Distance d'accès à l'itinéraire | 58 |
| 3.2.10 | Activités pratiquées durant la randonnée | 60 |
| 3.2.11 | Q13 - Préparation de la randonnée | 65 |
| 3.2.12 | Orientation durant la randonnée | 67 |
| 3.3 | NIVEAU DE SATISFACTION | 68 |
| 3.3.1 | Q15 - Satisfaction | 68 |
| 3.4 | LES PRATIQUES DES TOURISTES EN SEJOUR | 69 |
| 3.4.1 | Origine | 69 |
| 3.4.2 | Q18 - Durée moyenne du séjour | 72 |
| 3.4.3 | Modes d'hébergement | 74 |
| 3.4.4 | Importance de la marque accueil vélo | 77 |
| 3.4.5 | Importance du vélo dans le choix du séjour | 78 |
| 3.4.6 | Fréquence de la pratique du vélo durant le séjour | 79 |
| 3.4.7 | Q28 - Mode de transports pour rejoindre la région | 81 |
| 3.5 | LA PRATIQUE DES ITINERANTS | 82 |
| 3.5.1 | Origine | 82 |
| 3.5.2 | Typologie des itinérants | 83 |
| 3.5.3 | Pratique d'autres itinéraires | 84 |
| 3.6 | LES EXCURSIONNISTES | 84 |
| 3.6.1 | Origine | 84 |
| 3.7 | LES DEPENSES JOURNALIERES | 86 |
| 3.7.1 | Les dépenses des Touristes | 86 |
| 3.7.2 | Les dépenses des excursionnistes | 87 |
| 3.8 | RECOMPOSITION DES DEPENSES ET DES IMPACTS | 88 |
| 3.8.1 | Distances totales parcourues par catégorie de cyclistes | 88 |
| 3.8.2 | Calcul du nombre de personnes et de passages | 88 |
| 3.9 | LES DIFFERENTS NIVEAUX D'IMPACT ET DE RETOMBEEES | 89 |
| 3.9.1 | Impacts économique directs | 89 |
| 3.9.2 | Les retombées de la fréquentation | 91 |
| 3.9.3 | Impacts économiques indirects et induits | 92 |
| 3.9.4 | Répartition de la fréquentation et de l'impact par département et région | 93 |
| 4 | PARTIE 4 : COMPARAISON ENTRE ITINERAIRES | 96 |

| | | |
|-------|---|-----------|
| 4.1 | RATIOS DE COMPARAISON AVEC LES AUTRES GRANDS ITINERAIRES | 96 |
| 4.1.1 | Comparaison avec Via Rhôna, Grand Est, Voie bleue, Loire à vélo, 2015-2017 et 2022..... | 96 |
| 4.1.2 | Distances parcourues pendant la randonnée..... | 97 |
| 5 | SYNTHESE | 99 |

1 INTRODUCTION

Les Régions Auvergne Rhône-Alpes et PACA se sont engagées de longue date dans la structuration, la promotion, et l'évaluation de l'itinéraire cyclable ViaRhôna.

A l'image de la démarche engagée en 2015, les deux maîtres d'ouvrage ont souhaité faire un point en 2022 sur la fréquentation et l'impact économique de l'itinéraire.

Les partenaires ont fait le choix de s'appuyer sur la méthode @EVA-VÉLO, qui détaille et simplifie la méthode EuroVelo 6 élaborée en 2006 pour évaluer la Véloroute des Fleuves et utilisée depuis par des dizaines d'autres territoires.

Depuis sa publication en 2021, @EVA-VÉLO constitue la méthode standardisée par laquelle les études de retombées établiront progressivement le poids économique national et européen du tourisme à vélo, permettant d'analyser et comparer d'une façon homogène la performance en matière de fréquentation et retombées économiques des véloroutes.

En reprenant la méthode @EVA-VÉLO, les partenaires souhaitent pouvoir disposer de données fiables, comparables dans le temps et dans l'espace, pour l'itinéraire.

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 les itinéraires de ViaRhôna concernés.

Cette étude vise 4 objectifs principaux :

1. Mesurer l'efficacité de la dépense publique,
2. Suivre la rentabilité de l'investissement,
3. Confirmer les orientations stratégiques et leurs réalisations,
4. 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 ViaRhôna.

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

- Quelle est la fréquentation de l'itinéraire ?
- Quel est l'impact sur la pratique de loisirs de proximité et la mobilité au quotidien des résidents ?
- 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, autres dépenses, 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.

2 PARTIE 1 : CADRE METHODOLOGIQUE

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.

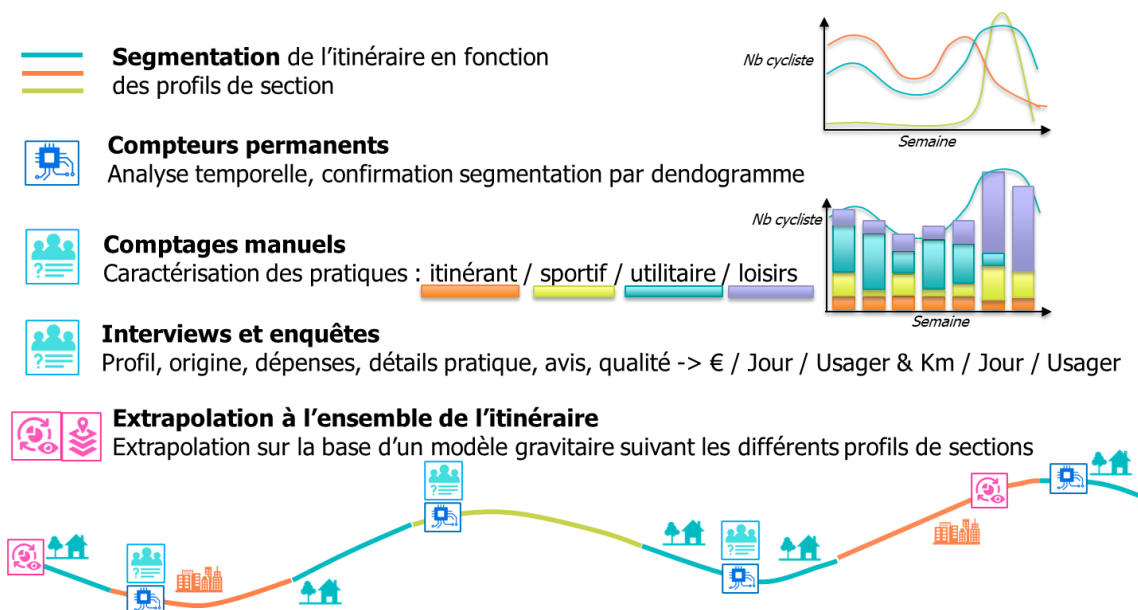
L'approche par l'offre est intéressante dans la mesure où elle permet de bien comprendre les mécanismes d'impact de l'activité sur les acteurs économiques. Elle est en revanche très difficile à mettre en œuvre dans la mesure où les taux de réponse sont souvent limités, notamment en saison auprès des 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.

La méthode Eva-Vélo suit cette deuxième approche. Pour reconstituer la pratique, intégrer la saisonnalité, l'ensemble de la méthode est structuré autour d'un réseau important de compteurs permanents sur l'ensemble de l'itinéraire.

Chaque journée d'enquête est à considérer comme un échantillonnage d'une journée sur un type de compteur, distinguant de manière exhaustive les différents profils de cyclistes et de piétons passant au droit du compteur.

Les données agrégées sur l'ensemble de la saison, sur différentes typologies de compteurs sont ensuite reconstituées à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire en s'appuyant sur une modélisation gravitaire des émissions de cyclistes (basée sur les aires de chalandise de l'itinéraire par la population



pour les excursionnistes, par l'offre de lits touristiques pour les touristes).

2.1.1 PHASE 1 : PREPARATION DE DECEMBRE 2021 A FEVRIER 2022

La méthode utilisée (basée sur une approche par la demande) dans cette étude reprend les recommandations du guide @EVA-VÉLO :

- Découper les itinéraires en sections homogènes, analyser les caractéristiques de ces sections : type de voie (voies-vertes, véloroutes, 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 excursionnistes, pratique des touristes en séjour, pratique itinérante.

2.1.2 PHASE 2 : ENQUETE DE MARS A NOVEMBRE 2022

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 : déterminer les ratios de fréquentation par segment de cyclistes et par section.
- Au total : 58 jours d'observation sur 31 points d'enquête
- 17520 personnes observées dont 12125 Cyclistes (vs 10687 en 2017)

- Au total : 1804 enquêtes ont été réalisées sur 49 jours et sur 31 points d'enquête.
- Compte tenu qu'une personne répond généralement pour un groupe de personnes, elles représentent de fait 3629 personnes.

2.1.3 PHASE 3 : TRAITEMENTS ET ANALYSES DE JANVIER A MARS 2023

Les données ont ensuite été vérifiées, analysées, redressées et extrapolées au début de 2023.

- 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.

Une première analyse des données redressées a été présentée aux partenaires des deux Régions le 10 mai 2023.

2.1.4 LEXIQUE DES TERMES UTILISÉS DANS L'ETUDE

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.

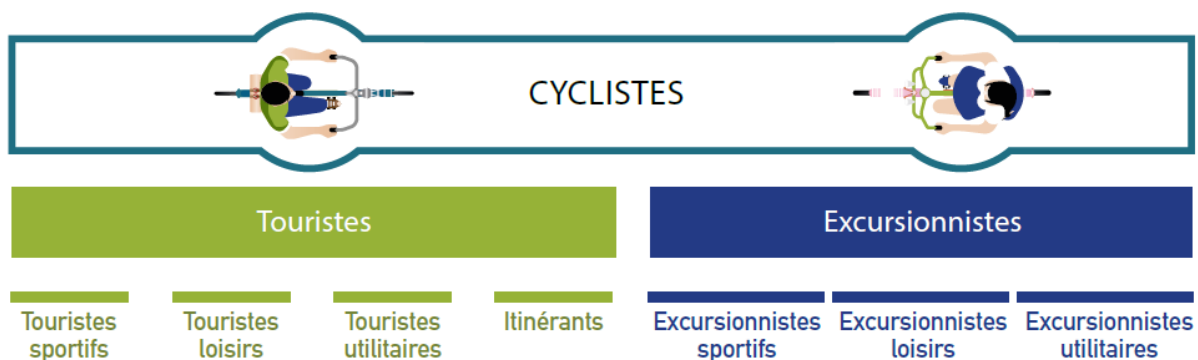
Cycliste sportif : cycliste, touriste ou excursionniste, utilisant un équipement particulier (vélo de route, cuissard, chaussures à cale...), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées par sortie (+ de 50 km).

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, résident ou non, utilisant le vélo pour un motif autre que promenade, par exemple achats, démarches, travail.... Il y a un biais de représentativité sur cette catégorie, les enquêtes et les batonnages démarrant le matin à partir de 9h, un volume important de cycliste utilitaire sont déjà passé. Les analyses sont donc à prendre avec beaucoup de précautions.

Cycliste loisirs : 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.



Impact économique : agrégation des dépenses réalisées localement par les cyclistes sur les kilomètres parcourus sur ViaRhôna (antennes et variantes comprises) uniquement les jours où ils ont randonné. Il s'agit donc d'une vision minimaliste des impacts (voir schéma p.89).

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, sur les sections de ViaRhôna à Vélo comme sur des sections hors itinéraire lors de pratiques en boucle (voir schéma p.89).

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.

2.2 ETAT DU DISPOSITIF DE COMPTAGES

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.

2.2.1 LOCALISATION DES DISPOSITIFS DE COMPTAGE

Au total, 44 compteurs automatiques ont été posés sur ViaRhôna de façon permanente et 3 en ponctuel par Inddigo.

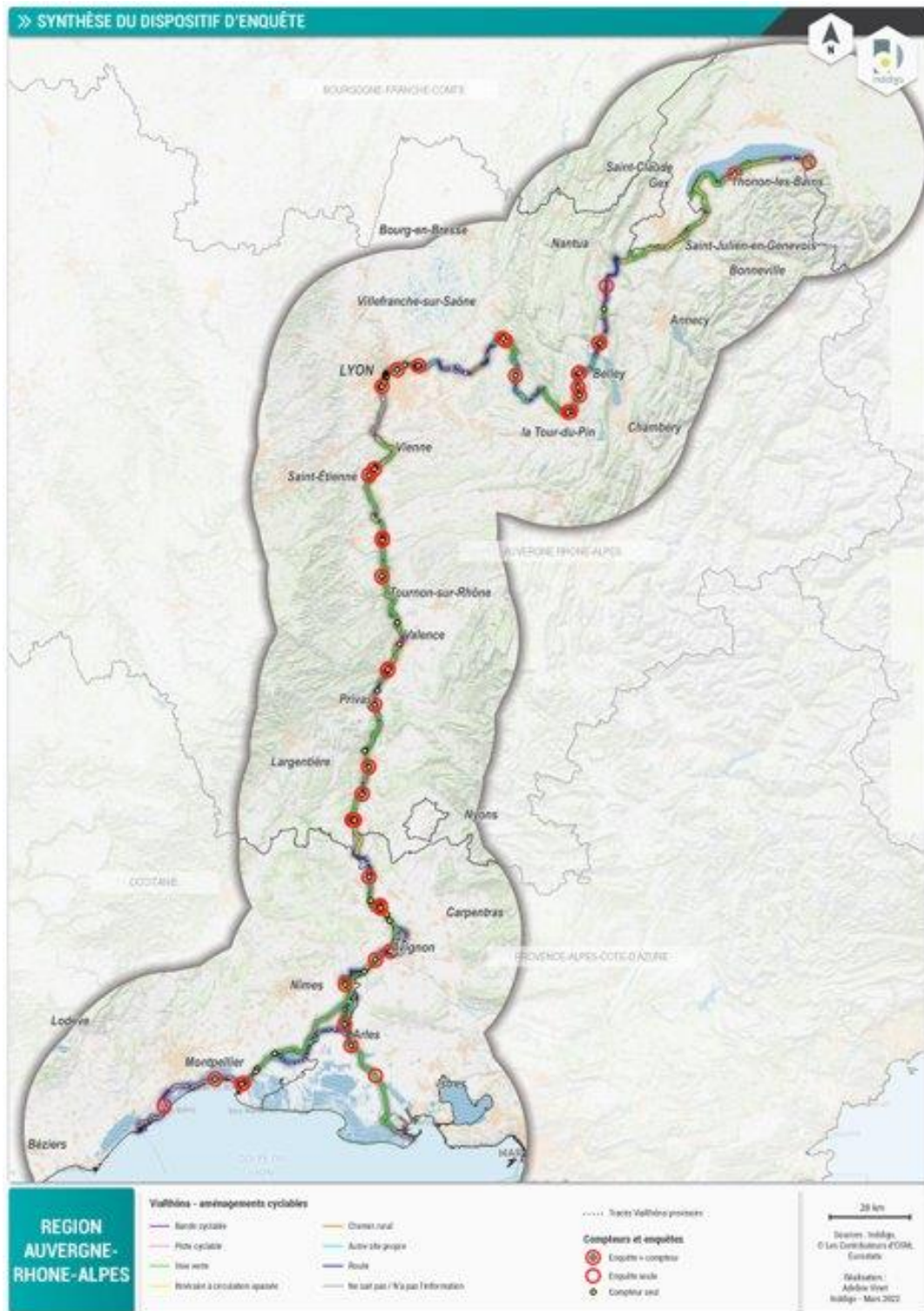


Figure 1: Implantation des compteurs automatiques et des lieux d'enquêtes combinés ou isolés en 2022

2.3 ANALYSE SUCCINCTE DES FREQUENTATIONS

Les résultats de fréquentation sont décrits par année, type de cyclistes, et sites. Pour plus de lisibilité et être comparables, ces données sont redressées à partir des comptages réalisés sur le terrain et des différentiels avec les compteurs automatiques.

2.3.1 FREQUENTATION MOYENNE ANNUELLE PAR SITE (EN PASSAGE DE CYCLISTES)

La fréquentation moyenne redressée sur les différents compteurs par site est de 102 000 passages par an soit à peu près 279 cyclistes par jour.

Elle varie cependant de façon très importante d'un site à un autre avec une fréquentation considérable :

- sur le Pont Raymond Barre à Lyon avec plus d'1 million de passages dont la très grande majorité est composée de pratiquants utilitaires quotidiens
- à Avignon, sur le pont Daladier avec plus de 500 000 passages essentiellement (95%) des excursionnistes
- ou au Grau du Roi avec plus de 235 000 passages.

Et une fréquentation modeste sur la variante des ouches du Rhône, avec environ 5000 cyclistes par an après Arles.

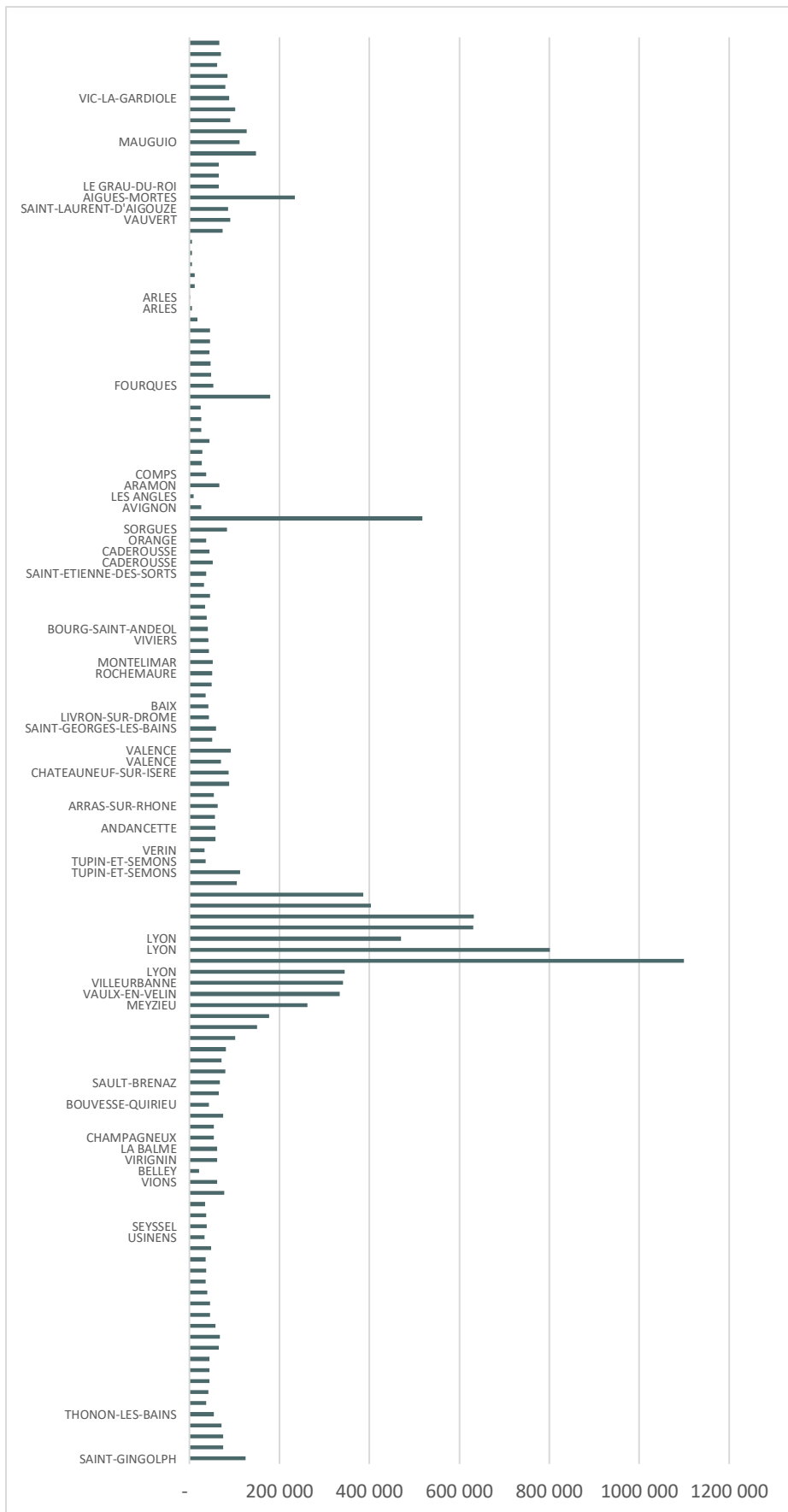


Figure 2 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) en passages à partir des enquêtes sur les différents segments d'analyse – les sections sans nom sont les sections extrapolées à partir du modèle gravitaire

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, Valence et d'Avignon est constituée d'une **fréquentation utilitaire ou excursionniste de loisirs**. Cette pratique reste importante dans la plupart des autres secteurs, à l'exception des cœurs d'itinéraires, plus marqués par les autres pratiques.
- La **pratique itinérante** est clairement marquée sur le tronçon central de ViaRhôna, de Lyon à Avignon. Elle reste présente au départ du Léman, et jusqu'à la méditerranée, mais dans des proportions plus faibles.
- La **pratique touristique en séjour** varie également très fortement d'un secteur à un autre et reste très concentrée sur certains secteurs : Autour du lac Léman, dans la Chautagne, Au nord de Valence, autour d'Avignon, dans les stations balnéaires d'Aigues mortes et du Grau du Roi

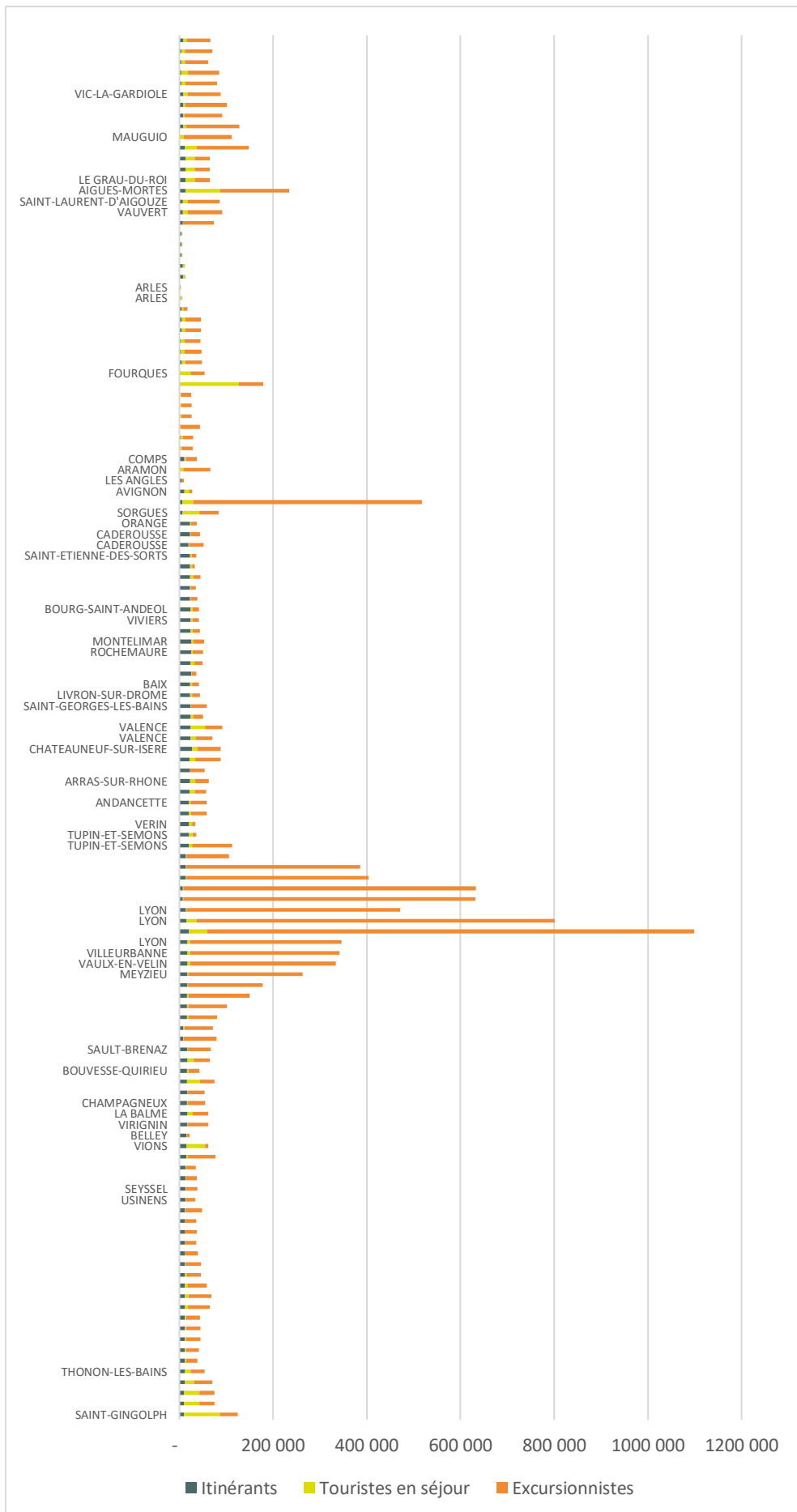


Figure 3 Fréquentation annuelle extrapolée et reconstituée à partir du modèle gravitaire (2022) par type de cyclistes sur les différents segments d'analyse (en passages)

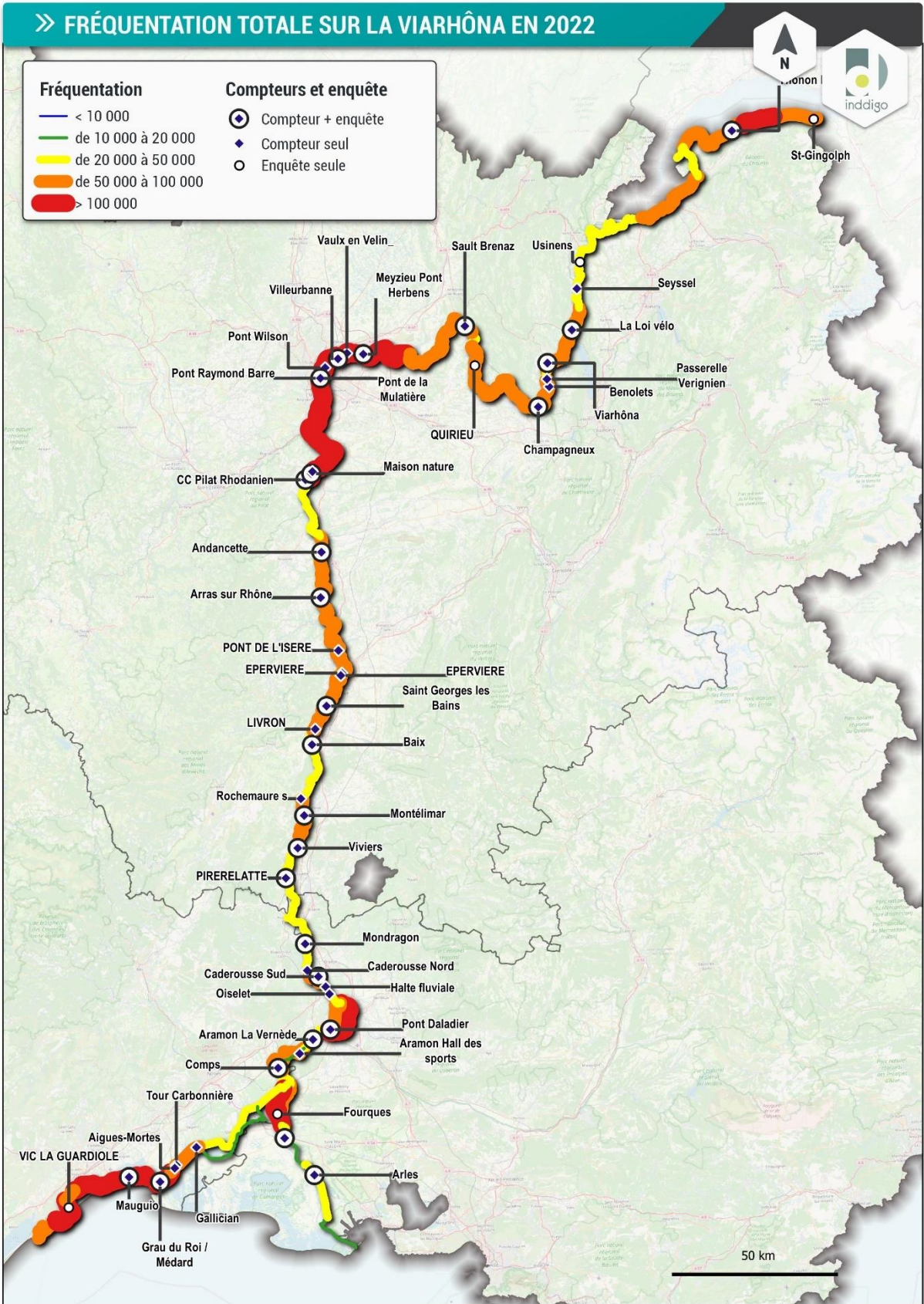


Figure 4 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) sur les différents segments d'analyse (en passages)

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

2.3.2 PRATIQUE DE L'ITINERANCE

Les fréquentations de plus de 20 à 25 000 passages d'itinérants enregistrées entre Lyon et Avignon se situent à un niveau très élevé, proche de celui de Loire à Vélo entre Tours et Saumur.

Ces volumes sont très importants, à titre de comparaison, on retrouve sur les autres itinéraires les pics rencontrés à Strasbourg (croisement de plusieurs grands itinéraires européens) et le canal du Midi entre Béziers et Toulouse sont autour de 13 000 à 15 000 itinérants. Même l'amont de ViaRhôna entre Thonon et Lyon se situe au niveau des fréquentations les plus élevées du Canal du Midi et juste derrière Strasbourg.

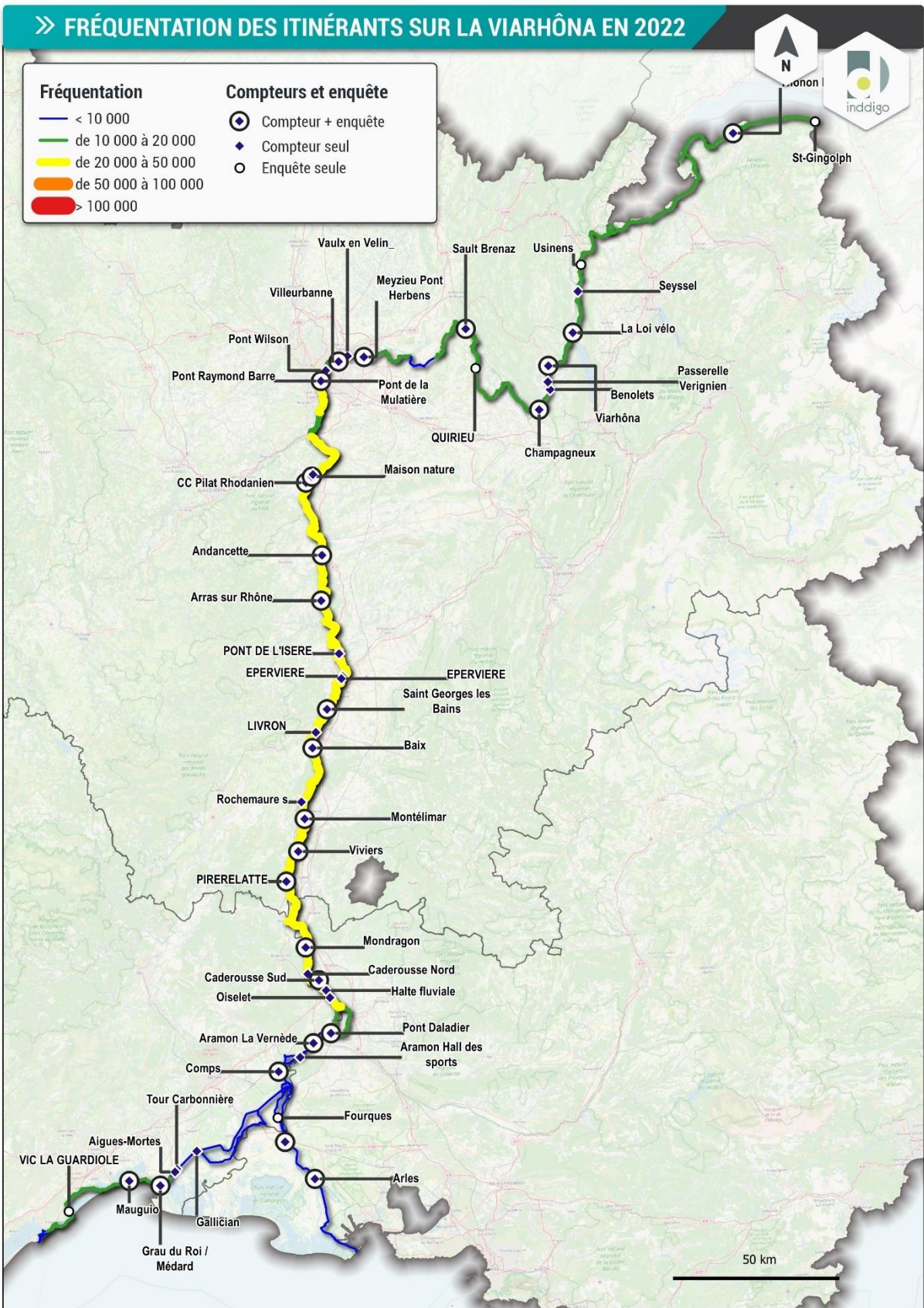


Figure 5 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) des itinérants sur les différents segments d'analyse (en passages)

La carte montre bien l'importance de la fréquentation itinérante sur la section centrale. La fréquentation itinérante a de plus très fortement progressé entre 2017 et 2022.

La section Lyon Avignon reste la plus importante mais la pratique augmente aussi entre Léman et Lyon.

2.3.3 TOURISTES EN SEJOUR

La fréquentation annuelle des touristes en séjour de ViaRhôna est dans la moyenne d'autres itinéraires étudiés comme la Bourgogne, au-dessus de l'Alsace mais en dessous des sites littoraux à très forte densité touristique comme en Vendée, en Bretagne (Quiberon).

La carte et le graphique montrent les très importantes différences de fréquentation des touristes en séjour : des concentrations importantes autour du lac Léman et à Fourques, mais aussi autour d'Avignon.

Cette fréquentation est aussi relativement plus faible à proximité de Lyon malgré une offre très importante de lits touristiques. Le tourisme à vélo de court séjour à proximité n'a pas encore été développé. On retrouve cette caractéristique sur d'autres itinéraires.

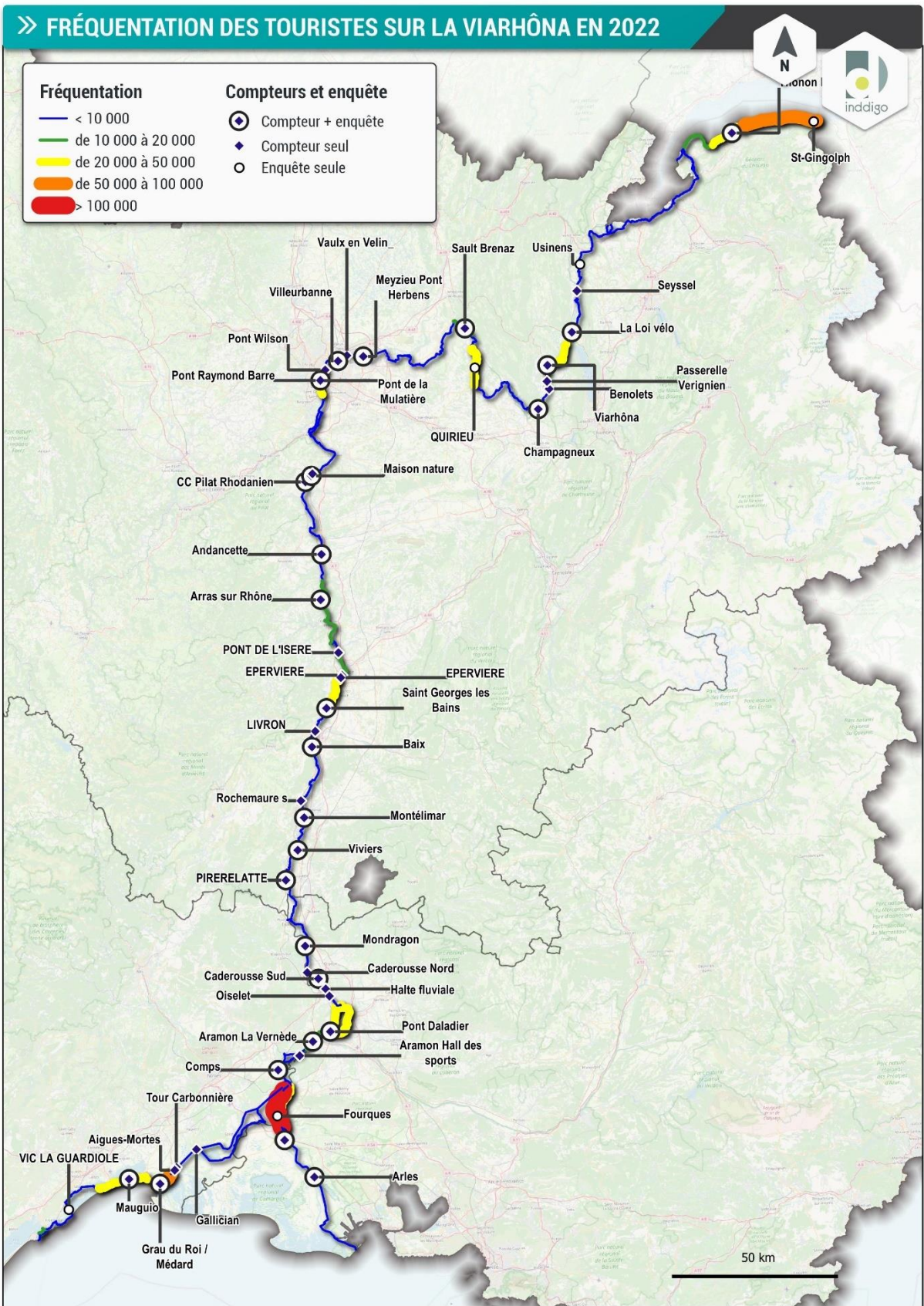


Figure 6 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) des touristes à vélo en séjour par sections (en passages)

2.3.4 EXCURSIONNISTES

La fréquentation excursionniste est vraiment très marquée autour de Lyon, Avignon, et Montpellier. Elle est bien plus forte que sur Loire à Vélo, à Tours ou à Orléans, et se situe au niveau de celle observée en Alsace à proximité de l'agglomération de Strasbourg par exemple.

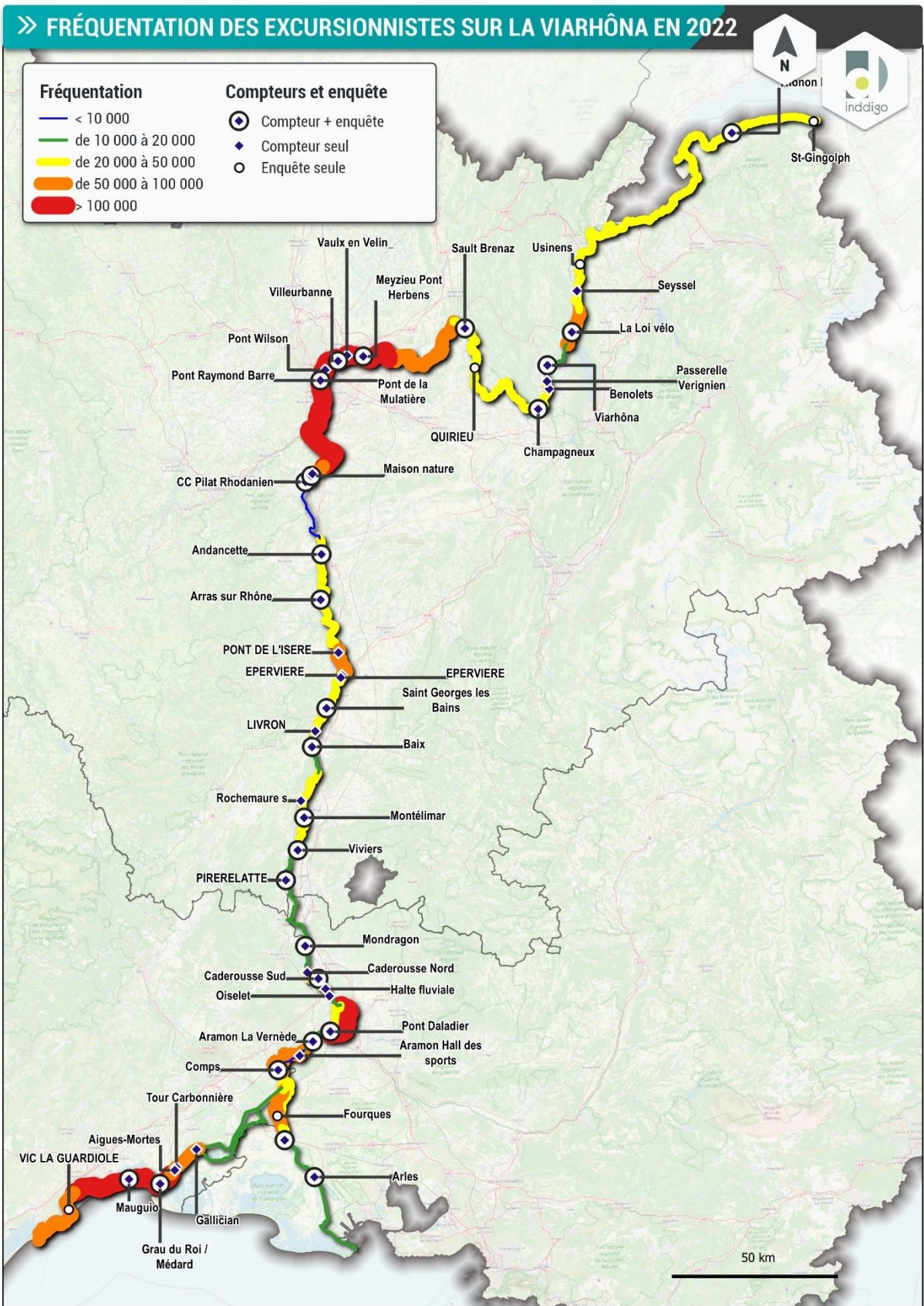
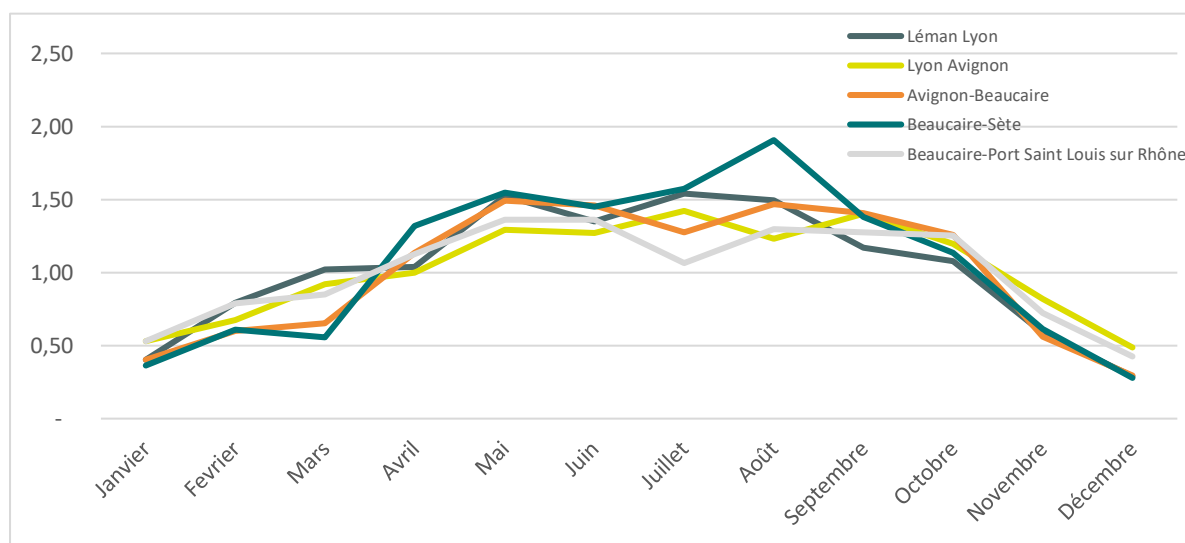


Figure 7 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) pour les excursionnistes par sections (en passages)

2.3.5 SAISONNALITE DE LA PRATIQUE

Evolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes du parcours



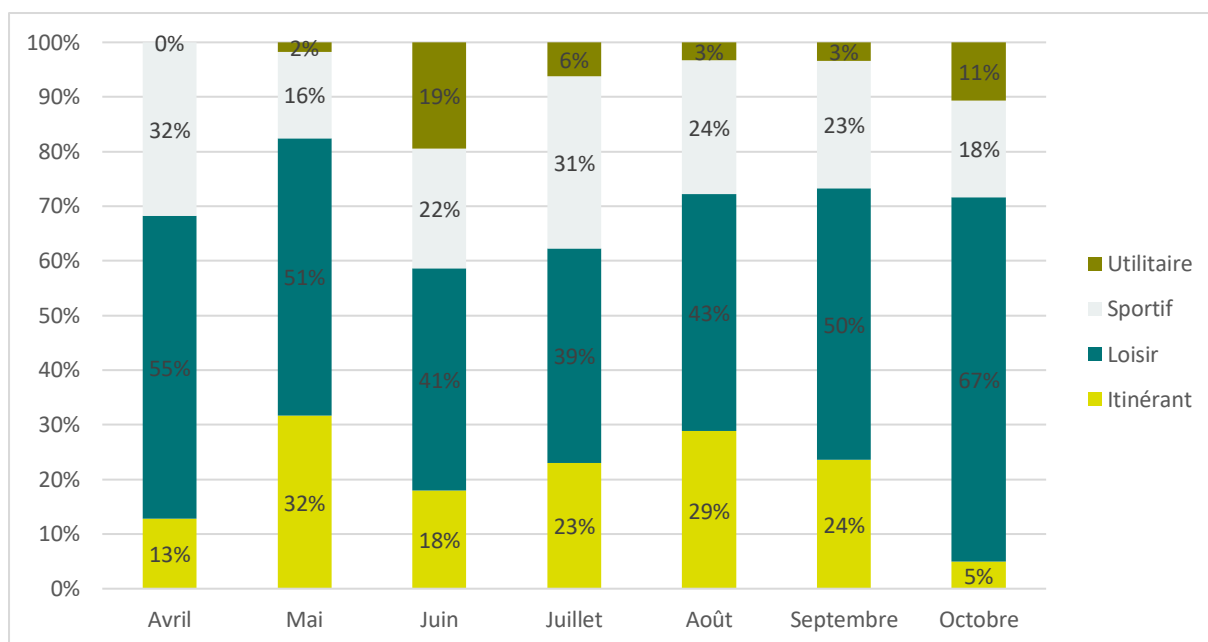
Évolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes de la Via Rhôna (échelle : variation moyenne journalière par mois à la moyenne journalière annuelle = 1)

Les courbes suivent des tendances globalement très similaires avec :

- Une pointe en juillet/août représentant entre 1.3 et 2 fois la moyenne mensuelle sur l'ensemble de l'année, notamment sur la section Beaucaire à Sète.
- Une fréquentation moyenne hivernale très basse et très homogène.
- Une fréquentation en hausse sur tout le printemps, jusqu'à mois d'octobre.

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

- Une pointe estivale un peu plus marquée sur la section Beaucaire à Sète.
- Une pratique de printemps (avril, mai, juin) un peu plus marquée sur la section Beaucaire, mais également sur les sections Léman-Lyon et Avignon Beaucaire.



Répartition des cyclistes observés par type sur les sites d'enquête en 2022

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

- Les sportifs représentent une part très importante de la fréquentation, représentant environ 1/4 des cyclistes empruntant la Via Rhôna durant la période enquêtée.
- La part des itinérants est logiquement plus importante en période estivale (juillet à septembre), mais également pendant les ailes de saison, avec un pic au mois de mai.
- Les autres formes de pratiques, notamment la pratique de loisirs sont plus stables le long de l'année, représentant environ 50% des cyclistes empruntant la Via Rhôna durant la période enquêtée.
- La part des utilitaires est sous-représentée, avec une moyenne de 8% des cyclistes sur la période enquêtée. Il est possible que certains cyclistes ayant été classés en loisirs, puissent être plutôt des cyclistes réalisant des déplacements quotidiens ou utilitaires, ce qui pourrait expliquer en partie cette sous-représentation.

2.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET REDRESSEMENT

Le dispositif d'enquêtes et de comptages s'appuie sur le protocole Eva-Vélo.

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.

2.4.1 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, enfants... se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances faibles (<50 km).
- Les non-cyclistes : piétons, joggers, rollers, trottinettes, fauteuil roulant, 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, personnes handicapées en vélo |
| | Non cyclistes | Enfants autres | Enfant sur siège ou dans une remorque, poussette |
| | | PMR | Personnes handicapées physique en fauteuil |
| | | Rollers | Portant des rollers |
| | | Autres | Skate, Ski-roues, trottinettes |
| Autres usagers de ViaRhôna | Piétons | Personnes à pied | |
| | Joggers | | |
| | Cavaliers | Personnes à cheval | |
| Usagers de ViaRhôna 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 :

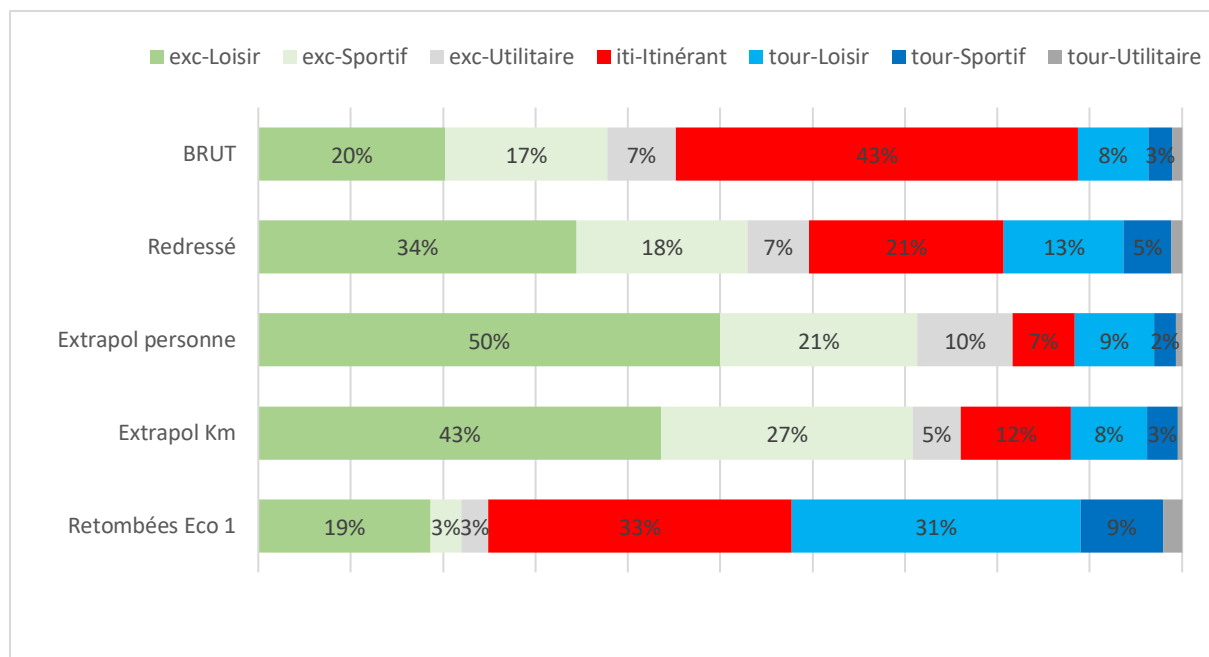
Les touristes : cyclistes passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal en distinguant touristes en séjour et les itinérants.

Les excursionnistes : cyclistes randonnant à la journée ou moins, hébergés la nuit d'avant et d'après la randonnée dans leur domicile principal.

Ils permettent le redressement de l'enquête sur la journée.

2.4.2 REDRESSEMENT

L'utilisation de la méthodologie et des outils Eva Scan permet de bénéficier des résultats suivants :



Le tableau précédent doit être lu de la façon suivante :

1797 questionnaires bruts ont été collectés en 2022 durant l'ensemble des journées d'enquêtes parmi eux 43% étaient des itinérants.

Les données redressées sur les 12125 **cyclistes observés** circulant sur l'itinéraire le jour de l'enquête permettent de redresser l'échantillon en ajustant notamment les répondants suivant la taille des groupes, les groupes de loisirs sont souvent plus nombreux que les autres d'où le passage de 20% à 34% des excursionnistes de loisirs. Les itinérants et les touristes en séjour ont tendance à s'arrêter plus facilement d'où la diminution de leur représentativité par rapport à la partie excursionniste.

Le **nombre de cyclistes extrapolés à l'année**, correspond au nombre de cyclistes circulant strictement sur l'itinéraire. Il est issu d'une extrapolation des pratiques via le modèle gravitaire et d'un traitement de la saisonnalité. Le total correspond à 2,613 millions de cyclistes. C'est ce nombre et cette variable qui sert de variable de référence pour l'ensemble des analyses.

La part des itinérants et des touristes en séjour diminue du fait de la saisonnalité principalement.

Le nombre de passages correspond à une estimation issue de la recombinaison du nombre de personnes effectivement passées sur ViaRhôna quel que soit leur parcours. Il intègre le nombre des passages réalisés par exemple dans le cadre d'une « boucle », incluant une partie du parcours sur ViaRhôna.

Le volume s'élève à 2 865 millions de passages de cycliste circulant tout ou partie sur l'itinéraire.

Si pour chacune de ses valeurs on peut observer une bonne stabilité du modèle de répartition entre les différentes catégories de cyclistes, il est normal de constater que le volume de dépense moyen par

catégorie est lui totalement déséquilibré, ce qui est normal au regard des dépenses moyennes par catégorie.

Les retombées de niveau 2 sont un des 4 niveaux d'évaluation économique. C'est le niveau généralement utilisé pour comparer les itinéraires entre eux. Il s'élève pour ViaRhôna en 2022 à 43 millions d'euros.

3 RESULTATS DE L'ENQUETE 2022

Les 1804 enquêtes ont été réalisées sur 49 jours et sur 31 points d'enquête. Compte tenu qu'une personne répond généralement pour un groupe de personnes, elles représentent de fait 3629 personnes. L'enquête a été redressée pour correspondre aux points de passages journaliers de chaque compteur associé à un point d'enquête, les résultats sont donc présentés pour la plupart des analyses sur les données redressées, qui correspondent à 2 613 184 personnes.

| DONNÉES | 2022 | 2015 |
|---------------------------------|--------|------|
| Nombre enquêtes | 2K | 2K |
| Nombre de sites | 31 | 25 |
| Nombre de jours | 49 | 49 |
| Nombre de personnes uniques | 4K | 5K |
| Nombre de personnes extrapolées | 2,613K | 931K |

L'enquête de 2015 porte sensiblement sur le même nombre de jours d'enquête, 49 en 2015, 49 en 2022 et sur un nombre de personnes uniques supérieures. Soit une hausse de 20% qui témoigne de manière indirecte de la hausse de la fréquentation.

3.1 CADRAGE

3.1.1 PROFIL DES CYCLISTES

3.1.1.1 Profil des cyclistes et comparaison avec 2017

| RÉPARTITION DES PROFILS DE CYCLISTES PAR ANNÉE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|----------|----------|-------------------|-------------|----------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Excursionniste | 813K | 87% | | 2M | 81% | |
| Touriste | 59K | 6% | | 304K | 12% | |
| Itinérant | 60K | 6% | | 183K | 7% | |
| Total | — | — | — | 2 613K | 100% | — |

¹ Sur 2102 Obs. ² Sur 1868 Obs.

En 2015 et 2022, trois constats peuvent être fait :

- D'une part l'ensemble des catégories a très fortement augmenté en volume, le volume de pratique de chaque catégorie a pratiquement triplé ;
- C'est surtout sur la pratique du tourisme que l'augmentation a été très importante x5. De fait la part du tourisme en séjour est passé de 6% de la pratique à 12% de la pratique sur la période ;
- Le tourisme itinérant augmente fortement en volume mais reste constant en proportion.

3.1.1.2 Profil des cyclistes par tronçons

| RÉPARTITION DES PROFILS DE CYCLISTES PAR TRONÇONS | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEAUCAIRE-SÈTE ³ | | | LYON - AVIGNON ⁴ | | | SUISSE-LYON ⁵ | | |
|---|--------------------------------|----------|----------|---|-------------|----------|-----------------------------|-------------|----------|-----------------------------|-------------|----------|--------------------------|-------------|----------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Excursionniste | 26K | 73% | | 50K | 39% | | 241K | 79% | | 1M | 89% | | 470K | 74% | |
| Touriste | 6K | 17% | | 76K | 59% | | 49K | 16% | | 83K | 5% | | 90K | 14% | |
| Itinérant | 4K | 10% | | 3K | 2% | | 16K | 5% | | 88K | 6% | | 72K | 11% | |
| Total | — | — | — | 130K | 100% | — | 306K | 100% | — | 1 511K | 100% | — | 631K | 100% | — |

¹ Sur 47 Obs. ² Sur 91 Obs. ³ Sur 159 Obs. ⁴ Sur 936 Obs. ⁵ Sur 635 Obs.

La lecture de ce tableau nécessite un point de vigilance, les longueurs des tronçons ne sont pas équivalentes.

Le tronçon Lyon-Avignon est le tronçon le plus fréquenté, bénéficiant à la fois d'une forte fréquentation excursionniste, mais aussi d'une très forte pratique touristique et itinérante.

Il est important de constater que la pratique itinérante est comprise entre 2 et 11% pour l'ensemble des tronçons. C'est le tronçon entre la Suisse et Lyon qui accueille proportionnellement le plus d'itinérants (11%).

La pratique touristique est homogène en valeur absolue sur tout le parcours (autour de 80 000 personnes), mais avec des baisses sur Baucaire Sète et Avignon Beaucaire.

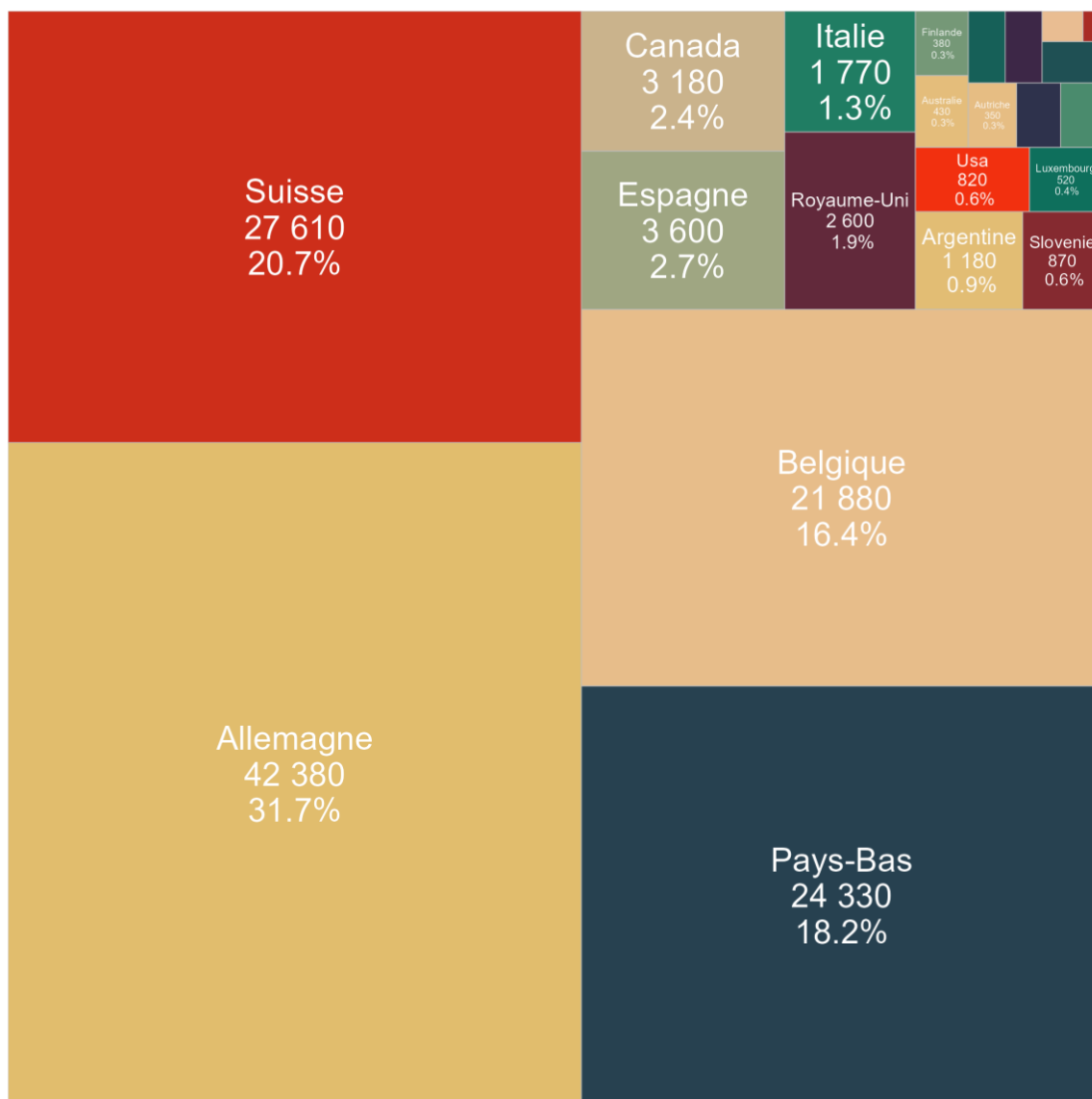
3.1.1.3 Profil des cyclistes France/Etranger

| PROFIL FRANCE VS ETRANGER | ETRANGER ¹ | | | FRANCE ² | | |
|---------------------------|-----------------------|-------|------|---------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Excursionniste | 3K | 2% | | 2M | 86% | |
| Touriste | 68K | 51% | | 231K | 10% | |
| Itinérant | 62K | 47% | | 113K | 5% | |
| Total | — | 134K | 100% | — | 2 393K | 100% |

¹ Sur 366 Obs. ² Sur 1451 Obs.

La pratique excursionniste est exclusivement française. Cela représente 86% des Français sur ViaRhôna.

Avec 5% de touristes itinérants, les Français sont sous-représentés dans la pratique itinérante.

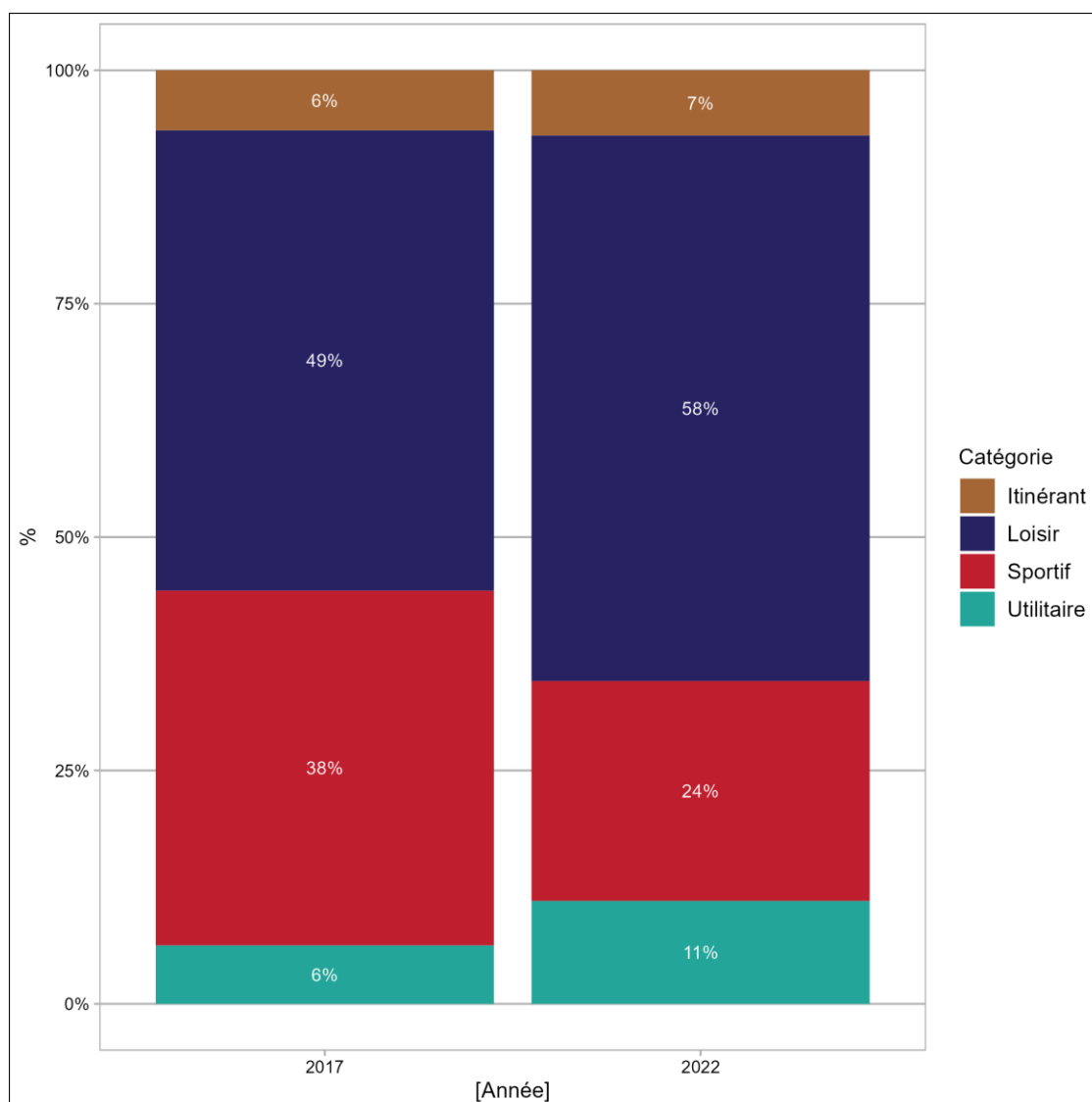


Parmi les étrangers, les Allemands sont très largement représentés : 43 000 cyclistes. Les suisses et les Néerlandais suivent

3.1.2 LES TYPES DE PRATIQUE (CATEGORIE)

Le type de pratique : utilitaire, sportif, itinérant ou loisirs est communément appelé Catégorie dans le plan de traitement de l'enquête.

3.1.2.1 Répartition par catégorie



Entre 2017 et 2022, on note une augmentation de la pratique de loisirs de près de 9 points au détriment de la pratique sportive principalement. Les pratiques utilitaires et itinérantes étant relativement constantes, mais cela ne doit pas faire oublier qu'en volume en revanche les volumes de pratique triplent.

3.1.2.2 Catégorie de cycliste par profil

| CATÉGORIES DE CYCLISTES PAR PROFILS | ITINÉRANT ¹ | | | EXCURSIONNISTE ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | | |
|-------------------------------------|------------------------|-------|------|-----------------------------|--------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Loisir | 0 | 0% | | 1M | 61% | | 223K | 74% | | 2M | 58% | | |
| Sportif | 0 | 0% | | 553K | 26% | | 63K | 21% | | 616K | 24% | | |
| Utilitaire | 0 | 0% | | 270K | 13% | | 18K | 6% | | 288K | 11% | | |
| Itinérant | 183K | 100% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 183K | 7% | | |
| Total | — | 183K | 100% | — | 2 127K | 100% | — | 304K | 100% | — | 2 613K | 100% | — |

¹ Sur 845 Obs. ² Sur 820 Obs. ³ Sur 203 Obs. ⁴ Sur 1868 Obs.

La répartition des cyclistes est sensiblement équivalente entre les excursionnistes et les touristes en séjour. La très grande majorité pratique le vélo pour le loisir entre 61 et 74%, les autres étant plutôt des cyclistes sportifs, pour 21% à 26% d'entre eux.

La pratique utilitaire reste sous-représentée, elle est en fait très localisée sur l'itinéraire sur les grandes agglomérations mais s'estompe rapidement sur les sections plus rurales.

3.1.2.3 Catégorie de cycliste par tronçons

| CATÉGORIES DE CYCLISTES PAR TRONÇONS | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEUCAIRE-SÈTE ³ | | | LÉMAN-LYON ⁴ | | | LYON - AVIGNON ⁵ | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------|------|--|-------|------|----------------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|-----------------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Loisir | 21K | 58% | | 107K | 83% | | 198K | 65% | | 315K | 50% | | 886K | 59% | | |
| Sportif | 10K | 27% | | 17K | 13% | | 72K | 24% | | 219K | 35% | | 298K | 20% | | |
| Utilitaire | 2K | 5% | | 2K | 2% | | 20K | 7% | | 25K | 4% | | 238K | 16% | | |
| Itinérant | 4K | 10% | | 3K | 2% | | 16K | 5% | | 72K | 11% | | 88K | 6% | | |
| Total | — | 36K | 100% | — | 130K | 100% | — | 306K | 100% | — | 631K | 100% | — | 1,511K | 100% | — |

¹ Sur 47 Obs. ² Sur 91 Obs. ³ Sur 159 Obs. ⁴ Sur 635 Obs. ⁵ Sur 936 Obs.

La pratique est légèrement hétérogène sur l'ensemble de l'itinéraire, on note quelques différences intéressantes.

La pratique de loisirs est prédominante sur l'ensemble de l'itinéraire. Le poids des itinérants est cependant très important sur la partie nord de l'itinéraire, du Léman à Avignon.

Les pratiques utilitaires sont significatives aux abords de l'agglomération Lyonnaise 16% au lieu de 5% en moyenne.

On note une part de la pratique sportive importante sur le tronçon entre Léman et Lyon liée probablement à une pratique locale forte du vélo sportif, et au niveau de confort et sécurité important de l'itinéraire pour relier des cols par exemple.

3.1.3 Q35 - REPARTITION PAR CLASSE D'ÂGE

Le nombre de moins de 20 ans n'est pas significatif dans la mesure où le questionnaire ne demande que l'âge du répondant.

3.1.3.1 Comparaison classe d'âge 2017 - 2022

| ÂGE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--------------|-------------------|-----------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| <20 | 38K | 4% | | 57K | 2% | |
| 20 à 29 | 93K | 10% | | 155K | 6% | |
| 30 à 39 | 122K | 13% | | 406K | 16% | |
| 40 à 49 | 188K | 21% | | 523K | 21% | |
| 50 à 59 | 212K | 23% | | 632K | 26% | |
| 60 à 69 | 203K | 22% | | 515K | 21% | |
| 70 et + | 58K | 6% | | 190K | 8% | |
| Total | — | 914K 100% | — | 2 478K | 100% | — |

¹ Sur 2057 Obs. ² Sur 1792 Obs.

La répartition des cyclistes par classe d'âge a peu évolué entre les deux périodes.

3.1.3.2 Classe d'âge par profil

2022

| AGE | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|--------------|-----------------------------|-------------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| <20 | 28K | 1% | | 5K | 3% | | 24K | 8% | | 57K | 2% | |
| 20 à 29 | 89K | 4% | | 33K | 19% | | 34K | 11% | | 155K | 6% | |
| 30 à 39 | 349K | 17% | | 34K | 19% | | 23K | 8% | | 406K | 16% | |
| 40 à 49 | 442K | 22% | | 37K | 21% | | 44K | 15% | | 523K | 21% | |
| 50 à 59 | 545K | 27% | | 30K | 17% | | 57K | 19% | | 632K | 26% | |
| 60 à 69 | 397K | 20% | | 29K | 17% | | 88K | 30% | | 515K | 21% | |
| 70 et + | 160K | 8% | | 5K | 3% | | 25K | 8% | | 190K | 8% | |
| Total | — | 2 010K 100% | — | 174K | 100% | — | 294K | 100% | — | 2 478K | 100% | — |

¹ Sur 774 Obs. ² Sur 820 Obs. ³ Sur 198 Obs. ⁴ Sur 1792 Obs.

On peut noter que la **pratique itinérante mobilise un public légèrement plus jeune** 59% des répondants ayant entre 20 et 50 ans contre 43% en moyenne. Les 20-29 ans représentent 19% des répondants contre 6% en moyenne.

3.1.4 REPARTITION PAR GENRE

3.1.4.1 Comparaison 2017 - 2022

| GENRE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--------------|-------------------|-------|------|-------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Femme | 291K | 32% | | 2M | 65% | |
| Homme | 624K | 68% | | 874K | 35% | |
| Total | — | 915K | 100% | — | 2 487K | 100% |

¹ Sur 2058 Obs. ² Sur 1806 Obs.

Comme pour la classe d'âge, cette approche ne rend compte que du genre du répondant et doit donc être appréciée avec précaution.

Il y a une évolution sensible de la proportion de femmes. Elles représentent 2/3 des cyclistes sur ViaRhôna alors que les proportions étaient inverses en 2017. Cette part a aussi augmenté sur les autres itinéraires mais dans des proportions moins marquées (5 points sur Loire à Vélo).

3.1.4.2 Genre par profil

2022





















| GENRE | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|--------------|-----------------------------|--------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Femme | 1M | 68% | | 103K | 59% | | 134K | 45% | | 2M | 65% | |
| Homme | 638K | 32% | | 72K | 41% | | 164K | 55% | | 874K | 35% | |
| Total | — | 2 014K | 100% | — | 175K | 100% | — | 298K | 100% | — | 2 487K | 100% |

¹ Sur 782 Obs. ² Sur 824 Obs. ³ Sur 200 Obs. ⁴ Sur 1806 Obs.

On note une sur représentation des femmes « répondantes » chez les excursionnistes.

3.1.5 Q37 - REPARTITION PAR CSP

3.1.5.1 Comparaison 2017 - 2022

| CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|---------------------------------|-------------------|-----------|---|-------------------|-------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Cadre | 279K | 30% |  | 861K | 35% |  |
| Retraité | 265K | 29% |  | 674K | 27% |  |
| Employés | 179K | 19% |  | 360K | 15% |  |
| Profession intermédiaire | 52K | 6% |  | 156K | 6% |  |
| Commerçant, artisan, chef dent | 24K | 3% |  | 132K | 5% |  |
| Etudiant | 21K | 2% |  | 103K | 4% |  |
| Ouvrier | 51K | 6% |  | 61K | 2% |  |
| Autre | 29K | 3% |  | 37K | 2% |  |
| Inactif | 18K | 2% |  | 69K | 3% |  |
| Agriculteur | 2K | 0% |  | 8K | 0% |  |
| Total | — | 921K 100% | — | 2 461K 100% | — | — |

¹ Sur 2068 Obs. ² Sur 1813 Obs.

La proportion de cadre a augmenté de 5 points et la part des employés baissée de 4. Ce qui est plutôt en phase avec l'évolution de la population française. La part des retraités reste stable, comme pour les étudiants.

3.1.5.2 CSP par profil

2022

| CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|---------------------------------|-----------------------------|--------|--------|------------------------|--------|------|-----------------------|--------|--------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Cadre | 727K | 37% | | 59K | 33% | | 75K | 25% | | 861K | 35% | |
| Retraité | 546K | 28% | | 33K | 19% | | 95K | 32% | | 674K | 27% | |
| Employés | 267K | 13% | | 34K | 19% | | 58K | 19% | | 360K | 15% | |
| Profession intermédiaire | 122K | 6% | | 17K | 10% | | 18K | 6% | | 156K | 6% | |
| Commerçant, artisan, chef dent | 112K | 6% | | 10K | 6% | | 10K | 3% | | 132K | 5% | |
| Etudiant | 58K | 3% | | 11K | 6% | | 34K | 11% | | 103K | 4% | |
| Ouvrier | 55K | 3% | | 2K | 1% | | 4K | 1% | | 61K | 2% | |
| Autre | 29K | 1% | | 5K | 3% | | 3K | 1% | | 37K | 2% | |
| Inactif | 61K | 3% | | 6K | 3% | | 2K | 1% | | 69K | 3% | |
| Agriculteur | 6K | 0% | | 669 | 0% | | 648 | 0% | | 8K | 0% | |
| Total | — | 1 982K | 100% — | 178K | 100% — | 301K | 100% — | 2 461K | 100% — | | | |

¹ Sur 782 Obs. ² Sur 829 Obs. ³ Sur 202 Obs. ⁴ Sur 1813 Obs.

Il y a une très nette surreprésentation des cadres dans les pratiquants du vélo au détriment des ouvriers, des étudiants, et des professions libérales par rapport aux statistiques nationales.

Le taux de cadre est de 35% contre 9% de la population de plus de 15 ans.

Par profil, le schéma est relativement constant entre itinérants et excursionnistes. Il y a une démarcation nette au niveau des touristes : le taux de cadre est de 10 pts inférieurs à la moyenne avec une surreprésentation des retraités et des étudiants.

3.1.5.3 CSP par catégorie

2022

| CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | TOTAL ⁵ | | | |
|---------------------------------|------------------------|-------|------|---------------------|--------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|--------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Cadre | 59K | 33% | | 508K | 35% | | 171K | 29% | | 123K | 47% | | 861K | 35% | | |
| Retraité | 33K | 19% | | 443K | 31% | | 176K | 30% | | 22K | 8% | | 674K | 27% | | |
| Employés | 34K | 19% | | 176K | 12% | | 118K | 20% | | 32K | 12% | | 360K | 15% | | |
| Profession intermédiaire | 17K | 10% | | 88K | 6% | | 20K | 3% | | 31K | 12% | | 156K | 6% | | |
| Commerçant, artisan, chef dent | 10K | 6% | | 81K | 6% | | 28K | 5% | | 12K | 5% | | 132K | 5% | | |
| Etudiant | 11K | 6% | | 62K | 4% | | 19K | 3% | | 11K | 4% | | 103K | 4% | | |
| Ouvrier | 2K | 1% | | 30K | 2% | | 8K | 1% | | 20K | 8% | | 61K | 2% | | |
| Autre | 5K | 3% | | 17K | 1% | | 14K | 2% | | 2K | 1% | | 37K | 2% | | |
| Inactif | 6K | 3% | | 21K | 1% | | 34K | 6% | | 9K | 3% | | 69K | 3% | | |
| Agriculteur | 669 | 0% | | 7K | 0% | | 381 | 0% | | 0 | 0% | | 8K | 0% | | |
| Total | — | 178K | 100% | — | 1 432K | 100% | — | 588K | 100% | — | 262K | 100% | — | 2 461K | 100% | — |

¹ Sur 829 Obs. ² Sur 494 Obs. ³ Sur 346 Obs. ⁴ Sur 144 Obs. ⁵ Sur 1813 Obs.

Par catégorie, les analyses sont sensiblement équivalentes. On peut noter le profil très atypique des cyclistes utilitaires très fortement représentés par des cadres ce qui s'explique probablement par le développement de cette pratique aux abords des grands pôles urbains.

3.1.6 Q38 - REPARTITION PAR REVENU

3.1.6.1 Année 2022

2022

| | | 2022 ¹ | | |
|------------------------------|------|-------------------|------|---|
| REVENU NET MENSUEL PAR FOYER | N | % (N) | PRCT | |
| < 1.5K | 120K | 8% | | |
| 1.5k à 2k | 226K | 16% | | |
| 2k à 3k | 296K | 20% | | |
| 3k à 4k | 320K | 22% | | |
| 4k à 5k | 186K | 13% | | |
| 5k à 10k | 272K | 19% | | |
| 10k et + | 31K | 2% | | |
| Total | — | 1 451K | 100% | — |

¹ Sur 1102 Obs.

Le taux de répondants sur les données de revenu est faible (la moitié des répondants). Près d'un quart des répondants dispose d'un revenu net mensuel situé entre 3 000 et 4 000 € par mois et 19% de 5 à 10 000€, ce qui est nettement supérieur au revenu moyen des ménages français.

Cela s'explique certainement par la surreprésentation des cadres dans les pratiquants du vélo, et par le niveau des salaires de la Métropole de Lyon, et de la proximité de la Suisse.

3.1.6.2 Revenu par profil

2022

| REVENU NET MENSUEL PAR FOYER | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | | |
|------------------------------|-----------------------------|--------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| < 1.5K | 83K | 7% | | 11K | 10% | | 26K | 17% | | 120K | 8% | | |
| 1.5k à 2k | 185K | 16% | | 16K | 14% | | 26K | 17% | | 226K | 16% | | |
| 2k à 3k | 253K | 21% | | 20K | 18% | | 24K | 16% | | 296K | 20% | | |
| 3k à 4k | 278K | 23% | | 16K | 14% | | 26K | 17% | | 320K | 22% | | |
| 4k à 5k | 142K | 12% | | 25K | 23% | | 18K | 12% | | 186K | 13% | | |
| 5k à 10k | 227K | 19% | | 14K | 13% | | 31K | 20% | | 272K | 19% | | |
| 10k et + | 23K | 2% | | 7K | 6% | | 762 | 1% | | 31K | 2% | | |
| Total | — | 1 191K | 100% | — | 110K | 100% | — | 150K | 100% | — | 1 451K | 100% | — |

¹ Sur 456 Obs. ² Sur 537 Obs. ³ Sur 109 Obs. ⁴ Sur 1102 Obs.

Par profil, on peut noter que les faibles niveaux de revenus sont légèrement plus représentés chez les touristes que parmi les excursionnistes: 34% des touristes indiquent un revenu net mensuel de moins de 2 000 euros par mois contre 23% des itinérants ou des excursionnistes.

Cela s'explique par le fait que si le tourisme en vallée du Rhône est plus accessible que d'autres destinations. La répartition est différente sur d'autres itinéraires comme Loire à Vélo qui constituent des destinations touristiques plus honorées.

3.1.6.3 Revenu par catégorie

2022

| REVENU NET MENSUEL PAR FOYER | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | TOTAL ⁵ | | | |
|------------------------------|------------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|--------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| < 1.5K | 11K | 10% | | 61K | 7% | | 29K | 9% | | 18K | 9% | | 120K | 8% | | |
| 1.5k à 2k | 16K | 14% | | 105K | 13% | | 69K | 22% | | 37K | 18% | | 226K | 16% | | |
| 2k à 3k | 20K | 18% | | 165K | 20% | | 57K | 18% | | 54K | 27% | | 296K | 20% | | |
| 3k à 4k | 16K | 14% | | 185K | 22% | | 80K | 25% | | 39K | 19% | | 320K | 22% | | |
| 4k à 5k | 25K | 23% | | 89K | 11% | | 43K | 14% | | 29K | 14% | | 186K | 13% | | |
| 5k à 10k | 14K | 13% | | 204K | 25% | | 32K | 10% | | 22K | 11% | | 272K | 19% | | |
| 10k et + | 7K | 6% | | 16K | 2% | | 6K | 2% | | 2K | 1% | | 31K | 2% | | |
| Total | — | 110K | 100% | — | 824K | 100% | — | 315K | 100% | — | 201K | 100% | — | 1 451K | 100% | — |

¹ Sur 537 Obs. ² Sur 269 Obs. ³ Sur 196 Obs. ⁴ Sur 100 Obs. ⁵ Sur 1102 Obs.

C'est en pratique Loisir et itinérante qu'on retrouve les niveaux de salaires les plus élevés avec 42% et 38%.

3.1.7 Q39 - PRATIQUE DU VELO DURANT LA BELLE SAISON

3.1.7.1 Comparaison 2017 - 2022

| FRÉQUENCE DE LA PRATIQUE DU VÉLO PENDANT LA BELLE SAISON | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Exceptionnellement | 35K | 4% | | 59K | 2% | |
| Moins d'une fois par mois | 50K | 5% | | 77K | 3% | |
| Plusieurs fois par mois | 287K | 31% | | 567K | 23% | |
| Plusieurs fois par semaine | 361K | 39% | | 903K | 37% | |
| Tous les jours ou presque | 182K | 20% | | 849K | 35% | |
| Total | — | — | — | 2 455K | 100% | — |

¹ Sur 2063 Obs. ² Sur 1802 Obs.

On constate une forte augmentation de la part des cyclistes qui pratiquent tous les jours ou presque.

3.1.7.2 Pratique du vélo à l'année par profil

2022

| FRÉQUENCE DE LA PRATIQUE DU VÉLO PENDANT LA BELLE SAISON | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|--|-----------------------------|-------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Exceptionnellement | 32K | 2% | | 7K | 4% | | 19K | 6% | | 59K | 2% | |
| Moins d'une fois par mois | 65K | 3% | | 6K | 3% | | 6K | 2% | | 77K | 3% | |
| Plusieurs fois par mois | 429K | 22% | | 44K | 25% | | 94K | 31% | | 567K | 23% | |
| Plusieurs fois par semaine | 752K | 38% | | 58K | 33% | | 92K | 30% | | 903K | 37% | |
| Tous les jours ou presque | 699K | 35% | | 60K | 34% | | 91K | 30% | | 849K | 35% | |
| Total | — | — | — | 1 976K | 100% | — | 175K | 100% | — | 304K | 100% | — |

¹ Sur 776 Obs. ² Sur 823 Obs. ³ Sur 203 Obs. ⁴ Sur 1802 Obs.

Le fait de pratiquer le vélo à la belle saison est commun entre tous les profils de pratique. On peut noter que le vélo tourisme en séjour est pratiqué par des cyclistes légèrement moins assidus. Le taux de pratique quotidienne étant de 30% au lieu de 35%. Ce différentiel se reportant sur une hausse de la pratique hebdomadaire et mensuel, le taux d'usage inférieur à une fois par mois étant commun à tous les profils.

3.1.7.3 Pratique du vélo à l'année par catégorie

2022

| FRÉQUENCE DE LA PRATIQUE DU VÉLO PENDANT LA BELLE SAISON | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | |
|--|------------------------|-------|------|---------------------|--------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Exceptionnellement | 7K | 4% | | 49K | 3% | | 2K | 0% | | 384 | 0% | | |
| Moins d'une fois par mois | 6K | 3% | | 51K | 4% | | 17K | 3% | | 3K | 1% | | |
| Plusieurs fois par mois | 44K | 25% | | 336K | 24% | | 172K | 29% | | 15K | 6% | | |
| Plusieurs fois par semaine | 58K | 33% | | 489K | 34% | | 267K | 45% | | 88K | 33% | | |
| Tous les jours ou presque | 60K | 34% | | 501K | 35% | | 129K | 22% | | 160K | 60% | | |
| Total | — | 175K | 100% | — | 1 426K | 100% | — | 588K | 100% | — | 266K | 100% | — |

¹ Sur 823 Obs. ² Sur 489 Obs. ³ Sur 346 Obs. ⁴ Sur 144 Obs.

C'est assez logiquement la pratique utilitaire qui compte le plus de cyclistes réguliers. Les autres catégories restent cependant très actives, ce qui souligne le lien entre la pratique sur ViaRhôna et la pratique régulière hors saison...

3.2 DESCRIPTION DE LA PRATIQUE DE LA JOURNÉE

3.2.1 Q1 - TYPE DE VELOS UTILISES

3.2.1.1 Proportion de vélo à assistance électrique parmi les vélos

2022

| TYPE DE VÉLO UTILISÉ | 2022 ¹ | | | |
|----------------------|-------------------|-------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | |
| Musculaire | 3K | 78% | | |
| VAE | 784 | 22% | | |
| Total | — | 4K | 100% | — |

¹ Sur 2065 Obs.

22% des vélos utilisés sont des VAE. C'est 17 points de plus qu'en 2017. La pratique s'est démocratisée et devrait continuer à encore progresser.

3.2.1.2 Type de vélo par profil

2022

| TYPE DE VÉLO UTILISÉ | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|----------------------|-----------------------------|-------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Musculaire | 992 | 75% | | 1K | 82% | | 282 | 68% | | 3K | 78% | |
| VAE | 326 | 25% | | 325 | 18% | | 133 | 32% | | 784 | 22% | |
| Total | — | 1K | 100% | — | 2K | 100% | — | 415 | 100% | — | 4K | 100% |

¹ Sur 883 Obs. ² Sur 957 Obs. ³ Sur 225 Obs. ⁴ Sur 2065 Obs.

Par profil, la proportion de VAE chez les touristes est particulièrement marquée, 32% de VAE, soit un vélo sur trois contre 18% pour les itinérants (1 vélo sur 5)

3.2.1.3 Type de vélo par catégorie

2022

| TYPE DE VÉLO UTILISÉ | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | |
|----------------------|------------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Musculaire | 1K | 82% | | 716 | 70% | | 410 | 81% | | 148 | 74% | |
| VAE | 325 | 18% | | 311 | 30% | | 97 | 19% | | 51 | 26% | |
| Total | — | 2K | 100% | — | 1K | 100% | — | 507 | 100% | — | 199 | 100% |

¹ Sur 957 Obs. ² Sur 571 Obs. ³ Sur 379 Obs. ⁴ Sur 158 Obs.

Par catégorie, la proportion de VAE est surtout importante pour les vélos loisirs à hauteur de 30%.

Il y a aussi une pratique chez les sportifs, notamment pour les accompagnants, qui s'est démocratisée.

3.2.1.4 Type de vélo par tronçons

2022

| TYPE DE VÉLO UTILISÉ | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEAUCAIRE-SÈTE ³ | | | LÉMAN-LYON ⁴ | | | LYON - AVIGNON ⁵ | | |
|----------------------|--------------------------------|-------|------|---|-------|------|-----------------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|-----------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Musculaire | 51 | 50% | | 164 | 83% | | 197 | 71% | | 888 | 79% | | 1K | 79% | |
| VAE | 50 | 50% | | 33 | 17% | | 82 | 29% | | 243 | 21% | | 376 | 21% | |
| Total | — | 101 | 100% | — | 197 | 100% | — | 279 | 100% | — | 1K | 100% | — | 2K | 100% |

¹ Sur 54 Obs. ² Sur 100 Obs. ³ Sur 168 Obs. ⁴ Sur 713 Obs. ⁵ Sur 1030 Obs.

Sur les tronçons, la proportion de VAE est relativement stable, si ce n'est sur Avignon-Beaucaire (1 vélo sur 2), mais basé sur un faible nombre d'observation.

3.2.1.5 Type de vélo France / Etranger

2022

| TYPE DE VÉLO UTILISÉ | ETRANGER ¹ | | | FRANCE ² | | |
|----------------------|-----------------------|----------|------|---------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Musculaire | 576 | 78% | | 2K | 78% | |
| VAE | 166 | 22% | | 588 | 22% | |
| Total | — | 742 100% | — | 3K | 100% | — |

¹ Sur 407 Obs. ² Sur 1599 Obs.

La proportion de VAE est strictement identique entre les français et les étrangers.

3.2.2 MODE DE POSSESSION DES VELOS

3.2.2.1 Mode de possession des vélos 2022 - 2017

Les données sur la possession de vélo ne sont pas extrapolées. Il s'agit d'un déclaratif en volume de la part des usagers qui ne peut pas être redressés.

| PROVENANCE VÉLO | MUSCULAIRE ¹ | | | VAE ² | | | TOTAL ³ | | |
|-----------------|-------------------------|---------|------|------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Location | 135 | 5% | | 68 | 9% | | 203 | 6% | |
| Vélo personnel | 3K | 93% | | 699 | 89% | | 3K | 92% | |
| Vélo prêté | 55 | 2% | | 17 | 2% | | 72 | 2% | |
| Total | — | 3K 100% | — | 784 | 100% | — | 4K | 100% | — |

¹ Sur 1559 Obs. ² Sur 506 Obs. ³ Sur 2065 Obs.

6% des cyclistes ont recours à la location, contre 3% en 2017. La proportion a doublé pour augmenter d'autant l'activité des loueurs.

9% pour les utilisateurs de VAE.

Sur d'autres itinéraires comme Loire à Vélo, la part des vélos en location est de 11%

3.2.2.2 Mode de possession par catégorie

2022

| MODE DE POSSESSION DU VÉLO | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | |
|----------------------------|------------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Location | 103 | 6% | | 82 | 8% | | 9 | 2% | | 9 | 5% | |
| Vélo personnel | 2K | 92% | | 925 | 90% | | 494 | 97% | | 186 | 93% | |
| Vélo prêté | 44 | 2% | | 20 | 2% | | 4 | 1% | | 4 | 2% | |
| Total | — | 2K | 100% | — | 1K | 100% | — | 507 | 100% | — | 199 | 100% |

¹ Sur 957 Obs. ² Sur 571 Obs. ³ Sur 379 Obs. ⁴ Sur 158 Obs.

Le recours à la location est faible chez les sportifs et plus élevé pour les loisirs. La proximité des loueurs par rapport à l'itinéraire pour des pratiques à la journée est donc importante.

3.2.2.3 Mode de possession par tronçons

2022

| MODE DE POSSESSION DU VÉLO | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEUCAIRE-SÈTE ³ | | | LÉMAN-LYON ⁴ | | | LYON - AVIGNON ⁵ | | |
|----------------------------|--------------------------------|-------|------|--|-------|------|----------------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|-----------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Location | 4 | 4% | | 14 | 7% | | 30 | 11% | | 24 | 2% | | 131 | 7% | |
| Vélo personnel | 95 | 94% | | 177 | 90% | | 243 | 87% | | 1K | 96% | | 2K | 91% | |
| Vélo prêté | 2 | 2% | | 6 | 3% | | 6 | 2% | | 23 | 2% | | 35 | 2% | |
| Total | — | 101 | 100% | — | 197 | 100% | — | 279 | 100% | — | 1K | 100% | — | 2K | 100% |









¹ Sur 54 Obs. ² Sur 100 Obs. ³ Sur 168 Obs. ⁴ Sur 713 Obs. ⁵ Sur 1030 Obs.

La part de la location de vélo est plus importante sur le tronçon Beaucaire-Sète. Mais en valeur absolue, c'est sur Lyon-Avignon que le nombre est le plus important.

Le recours à la location semble directement corrélée à la présence de loueurs sur un tronçon.

3.2.3 TYPE DE SORTIE (DUREE DE LA SORTIE)

3.2.3.1 Comparaison 2017 - 2022

| DURÉE DE LA RANDONNÉE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|------------------------|-------------------|-------|---|-------------------|--------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Pour une heure ou deux | 359K | 39% |  | 1M | 46% |  |
| A la demi-journée | 359K | 39% |  | 762K | 29% |  |
| A la journée | 152K | 16% |  | 460K | 18% |  |
| Sur plusieurs jours | 60K | 6% |  | 203K | 8% |  |
| Total | — | 930K | 100% | — | 2 613K | 100% |

















¹ Sur 2097 Obs. ² Sur 1868 Obs.

Le type de sortie a évolué. Les sorties à la demi-journée ont baissé au profit des autres durées, et notamment les plus courtes : pour une heure ou deux.

Cette évolution peut possiblement s'expliquer par les conditions météo, avec de nombreux jours de canicules sur la saison, et qui ont limité le temps de l'activité vélo au profit d'autres activités.

3.2.3.2 Type de sortie par profil

2022

| DURÉE DE LA RANDONNÉE | EXCURSIONNISTE ¹ | | | TOURISTE ² | | | ITINÉRANT ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|------------------------|-----------------------------|--------|---|-----------------------|-------|---|------------------------|-------|---|--------------------|--------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Pour une heure ou deux | 1M | 51% |  | 96K | 31% |  | 0 | 0% |  | 1M | 46% |  |
| A la demi-journée | 649K | 31% |  | 113K | 37% |  | 0 | 0% |  | 762K | 29% |  |
| A la journée | 363K | 17% |  | 95K | 31% |  | 843 | 0% |  | 460K | 18% |  |
| Sur plusieurs jours | 21K | 1% |  | 0 | 0% |  | 182K | 100% |  | 203K | 8% |  |
| Total | — | 2 127K | 100% | — | 304K | 100% | — | 183K | 100% | — | 2 613K | 100% |

¹ Sur 820 Obs. ² Sur 203 Obs. ³ Sur 845 Obs. ⁴ Sur 1868 Obs.

La question sur le type de sortie confirme bien le comportement des différents profils de cyclistes.

Pour les excursionnistes, on peut distinguer une pratique forte des déplacements de courte durée.

La répartition des touristes se ventile plus, avec 31% des sorties à la journée.

L'analyse par catégorie et par tronçons n'apporte pas de constats significatifs.

3.2.3.3 Type de sortie France / Etranger

2022

| DURÉE DE LA RANDONNÉE | ETRANGER ¹ | | | FRANCE ² | | | TOTAL ³ | | |
|------------------------|-----------------------|-------|------|---------------------|--------|------|--------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Pour une heure ou deux | 14K | 10% | | 1M | 48% | | 1M | 46% | |
| A la demi-journée | 31K | 23% | | 710K | 30% | | 741K | 29% | |
| A la journée | 26K | 20% | | 422K | 18% | | 448K | 18% | |
| Sur plusieurs jours | 62K | 47% | | 118K | 5% | | 180K | 7% | |
| Total | – | 134K | 100% | – | 2 393K | 100% | – | 2 527K | 100% |

¹ Sur 366 Obs. ² Sur 1451 Obs. ³ Sur 1817 Obs.

Assez logiquement et parce que la pratique excursionniste et utilitaire est exclusivement française. Les Français sont les cyclistes qui ont les activités les plus courtes (48%) contre 10% pour les pays étrangers.

3.2.4 Q5 - FORMAT DE LA SORTIE (BOUCLE ET ALLER-RETOUR)

3.2.4.1 Comparaison 2017 - 2022

| TYPE DE RANDONNÉE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aller retour | 314K | 34% | | 801K | 72% | |
| Boucle | 511K | 56% | | 168K | 15% | |
| Aller simple ou retour par un autre moyen de transport | 0 | 0% | | 139K | 13% | |
| Aller simple avec retour par un autre moyen de transport | 92K | 10% | | 0 | 0% | |
| Total | – | 917K | 100% | – | 1 108K | 100% |

¹ Sur 2074 Obs. ² Sur 1089 Obs.

Les formats de sorties ont évolué en 7 ans. La pratique en aller-retour s'est considérablement développée.

3.2.4.2 Format de la sortie et profil

2022

| TYPE DE RANDONNÉE | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|--|-----------------------------|-------------|----------|------------------------|-------------|----------|-----------------------|-------------|----------|--------------------|-------------|----------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aller retour | 656K | 78% | | 14K | 15% | | 132K | 78% | | 801K | 72% | |
| Boucle | 134K | 16% | | 7K | 7% | | 27K | 16% | | 168K | 15% | |
| Aller simple ou retour par un autre moyen de transport | 55K | 7% | | 73K | 78% | | 11K | 7% | | 139K | 13% | |
| Total | 845K | 100% | — | 93K | 100% | — | 169K | 100% | — | 1 108K | 100% | — |

¹ Sur 460 Obs. ² Sur 494 Obs. ³ Sur 135 Obs. ⁴ Sur 1089 Obs.

La grande majorité des itinérants (78%) pratique l'itinéraire dans un seul sens ce qui est assez logique.

Touristes et excursionnistes se situent à un niveau très élevé (78%) d'aller-retour. Ce haut-niveau peut s'expliquer par le besoin de sécurité et de confort apporté par l'itinéraire, afin d'éviter le réseau routier ou une topographie trop accidentée lors des canicules. Ces niveaux sont supérieurs à ceux de Loire à Vélo par exemple (60%).

3.2.4.3 Format de la sortie par catégorie

2022

| TYPE DE RANDONNÉE | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | TOTAL ⁵ | | |
|--|------------------------|-------------|----------|---------------------|-------------|----------|----------------------|-------------|----------|-------------------------|-------------|----------|--------------------|-------------|----------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aller retour | 14K | 15% | | 465K | 79% | | 176K | 68% | | 147K | 86% | | 801K | 72% | |
| Boucle | 7K | 7% | | 82K | 14% | | 62K | 24% | | 17K | 10% | | 168K | 15% | |
| Aller simple ou retour par un autre moyen de transport | 73K | 78% | | 38K | 6% | | 21K | 8% | | 8K | 5% | | 139K | 13% | |
| Total | 93K | 100% | — | 585K | 100% | — | 259K | 100% | — | 171K | 100% | — | 1 108K | 100% | — |

¹ Sur 494 Obs. ² Sur 294 Obs. ³ Sur 206 Obs. ⁴ Sur 95 Obs. ⁵ Sur 1089 Obs.

Les comportements des catégories de pratique sont très marqués sur le type de randonnée. Les itinérants pratiquent en aller simple (78%), les utilitaires font principalement des allers-retours (86%), les autres cyclistes sportifs et loisirs sont plus diversifiés mais sortent principalement en aller-retour.

3.2.4.4 Format de la sortie par tronçons

2022

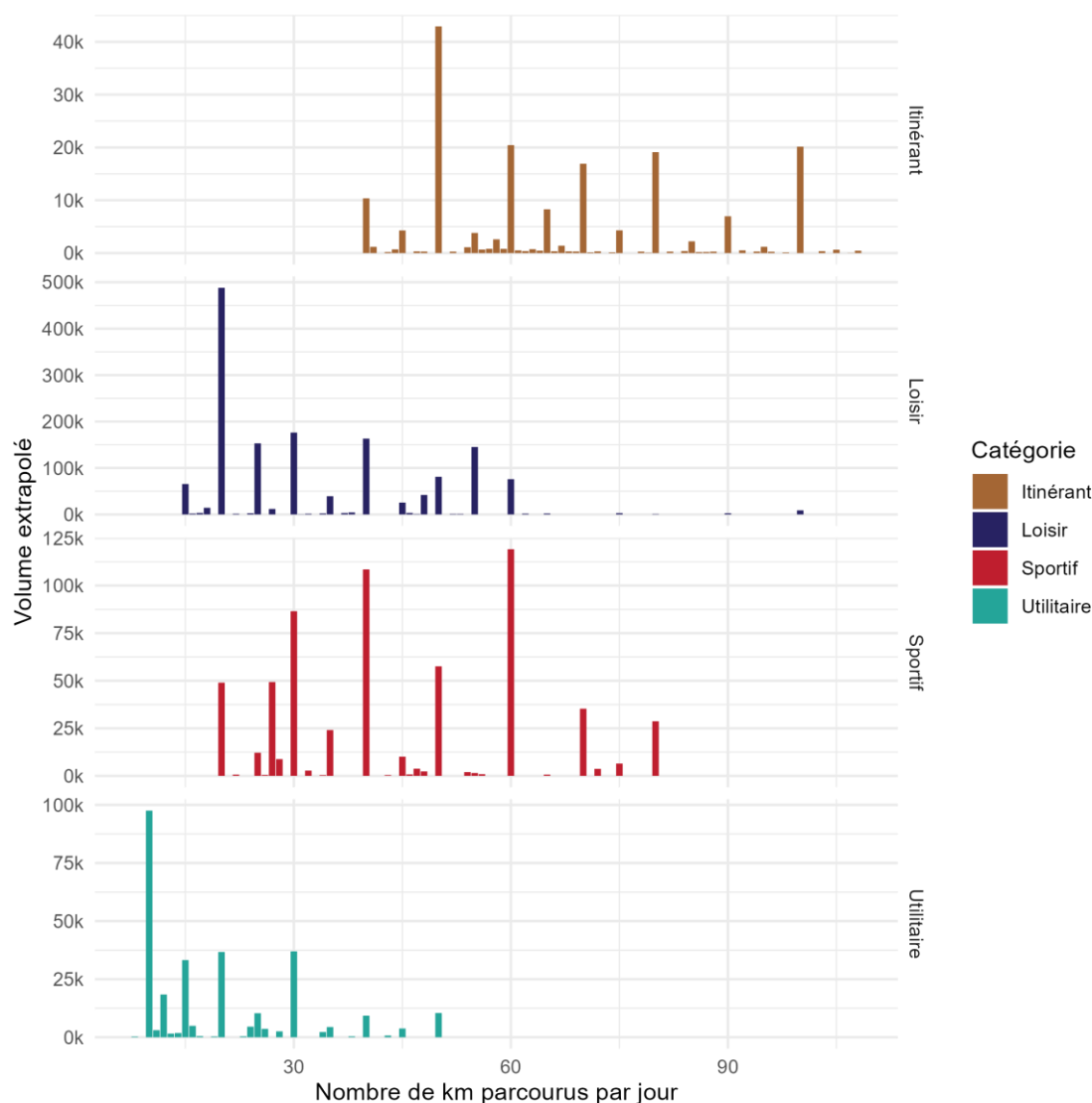
| TYPE DE RANDONNÉE | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEAUCAIRE-SÈTE ³ | | | LÉMAN-LYON ⁴ | | | LYON - AVIGNON ⁵ | | | TOTAL ⁶ | | |
|-------------------|--------------------------------|-------------|----------|---|-------------|----------|-----------------------------|-------------|----------|-------------------------|-------------|----------|-----------------------------|-------------|----------|--------------------|-------------|----------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aller retour | 3K | 43% | | 57K | 60% | | 117K | 80% | | 172K | 66% | | 452K | 75% | | 801K | 72% | |
| Aller simple | 450 | 6% | | 16K | 17% | | 10K | 7% | | 34K | 13% | | 79K | 13% | | 139K | 13% | |
| Boucle | 4K | 51% | | 22K | 23% | | 20K | 13% | | 53K | 21% | | 70K | 12% | | 168K | 15% | |
| Total | 7K | 100% | — | 94K | 100% | — | 146K | 100% | — | 259K | 100% | — | 601K | 100% | — | 1,108K | 100% | — |

¹ Sur 18 Obs. ² Sur 70 Obs. ³ Sur 115 Obs. ⁴ Sur 370 Obs. ⁵ Sur 516 Obs. ⁶ Sur 1089 Obs.

Partout la pratique en aller-retour est majoritaire. L'exception se situe sur le secteur Avignon-Beaucaire avec une majorité de parcours en Boucle, mais basé sur un faible nombre d'observations.

3.2.5 NOMBRE DE KM PARCOURUS A LA JOURNEE [KM SORTIE CORRIGE]

3.2.5.1 Nombre de km parcourus



L'analyse des km parcourus par catégorie montre les spécificités de chaque pratique du vélo.

Les itinérants – histogramme marron - parcourent systématiquement des sorties supérieures à 30km avec une concentration des pratiques entre 30 et 50km et un pic d'étapes autour de 80 km.

Les pratiques de loisirs – histogramme bleue - sont inférieures à 60 km (attention c'est aussi un retraitement @Eva-Vélo pour distinguer les profils loisirs des profils sportifs). 1 pic se distingue, les sorties courtes autour de 20 km et ensuite des sorties autour de 25 à 60 km.

Pour la pratique sportive, trois pics sont observables à 30, 40 et 60 km. On observe peu de distances supérieures, alors aux sur d'autres itinéraires, elles restent marquées. Possiblement aussi à cause des fortes chaleurs constatées en 2022.

La pratique utilitaire – histogramme vert - est courte à très courte, un grand nombre de cycliste ne parcourant qu'une dizaine de km.

3.2.5.2 Km moyens 2022 - 2017

| DISTANCE PARCOURUE EN KM | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--------------------------|-------------------|-----------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| <10 | 60K | 6% | | 98K | 4% | |
| 10 à 19 | 164K | 18% | | 722K | 28% | |
| 20 à 29 | 195K | 21% | | 561K | 21% | |
| 30 à 39 | 139K | 15% | | 376K | 14% | |
| 40 à 59 | 221K | 24% | | 670K | 26% | |
| 60 à 79 | 96K | 10% | | 136K | 5% | |
| 80 à 99 | 37K | 4% | | 44K | 2% | |
| 100 et + | 18K | 2% | | 5K | 0% | |
| Total | — | 931K 100% | — | 2 613K 100% | — | — |

¹ Sur 2102 Obs. ² Sur 1868 Obs.

Sur l'évolution des km parcourus on note plutôt une diminution des pratiques des cyclistes, avec la plus forte proportion de distances de 40 à 59 km en 2017 contre 10 à 19 km en 2022.

Cette baisse des distances peut encore s'expliquer par la météo mais aussi par l'évolution du public. En valeur absolue, on retrouve une stabilisation du public sur les grandes distances et une baisse sur les distances supérieures à 100km (18k à 5k).

3.2.5.3 Km moyen par profil

| PROFIL | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR |
|----------------|---------------------------|
| Excursionniste | 34 |
| Itinérant | 67 |
| Touriste | 36 |

L'analyse par profil apporte peu d'information. La pratique itinérante homogène donne une distance moyenne de 67 km par jour (58 sur Loire à Vélo). Les pratiques excursionnistes et touristiques plus

hétérogènes et incluant des pratiques sportives ou utilitaires ont une moyenne plus faible mais comparables à d'autres itinéraires.

3.2.5.4 Km moyen par catégorie

| CATÉGORIE | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR |
|------------|---------------------------|
| Itinérant | 67 |
| Loisir | 33 |
| Sportif | 44 |
| Utilitaire | 19 |

L'analyse par catégorie de pratique est plus intéressante, on retrouve bien les pratiques importantes des itinérants (67 km) et des sportifs (44km).

La distance des itinérants est stable par rapport à 2017 (65km). Elle se situe dans la moyenne des autres itinéraires. Loire à Vélo faisant office d'exception avec des distances inférieures (58km)

La pratique sportive a diminué entre 2017 (57km) et 2022. Là encore les conditions météo peuvent possiblement expliquer cette baisse. Ou alors possiblement un biais par rapport aux horaires des enquêtes qui ont pu être réalisées en décalage par rapport aux horaires des sportifs aux distances plus longues et qui fréquentaient ViaRhôna tôt le matin.

L'analyse par tronçon n'apporte pas de complément d'information.

3.2.5.5 Km moyen VAE/Musculaire

2022

| TYPE DE VÉLO | <10 ¹ | | | 10 À 19 ² | | | 20 À 29 ³ | | | 30 À 39 ⁴ | | | 40 À 59 ⁵ | | | 60 À 79 ⁶ | | | 80 À 99 ⁷ | | | N | |
|--------------|------------------|-------|------|----------------------|-------------------|------|----------------------|-------------------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------------------|------|----------------------|-------|------|----------------------|------|------|----|-----|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | | | | | |
| musc | 136K | 96% | | 1M | 87% | | 2M | 91% | | 484K | 68% | | 1M | 75% | | 174K | 68% | | 131K | 82% | | 9K | |
| vae | 5K | 4% | | 215K | 13% | | 239K | 9% | | 232K | 32% | | 352K | 25% | | 80K | 32% | | 29K | 18% | | 2K | |
| Total | — | 141K | 100% | — | ¹ 675K | 100% | — | ² 573K | 100% | — | 716K | 100% | — | ¹ 400K | 100% | — | 254K | 100% | — | 159K | 100% | — | 11K |

¹ Sur 47 Obs. ² Sur 233 Obs. ³ Sur 267 Obs. ⁴ Sur 231 Obs. ⁵ Sur 684 Obs. ⁶ Sur 329 Obs. ⁷ Sur 41 Obs. ⁸ Sur 2065 Obs.

La part des VAE est supérieure dans les distances intermédiaires à longues. Plus d'1/4 des 30-79km.

3.2.6 Q8 - COMPOSITION DU GROUPE

3.2.6.1 Comparaison 2017 - 2022

2017

| 2017 ¹ | | | |
|-----------------------------|------|-------|--------|
| TYPE DE GROUPE | N | % (N) | PRCT |
| seul | 273K | 29% | |
| en groupe | 260K | 28% | |
| en couple | 221K | 24% | |
| En famille avec des enfants | 147K | 16% | |
| En famille sans enfant | 28K | 3% | |
| Autres | 340 | 0% | |
| Total | — | 929K | 100% — |

¹ Sur 2098 Obs.

2022¹

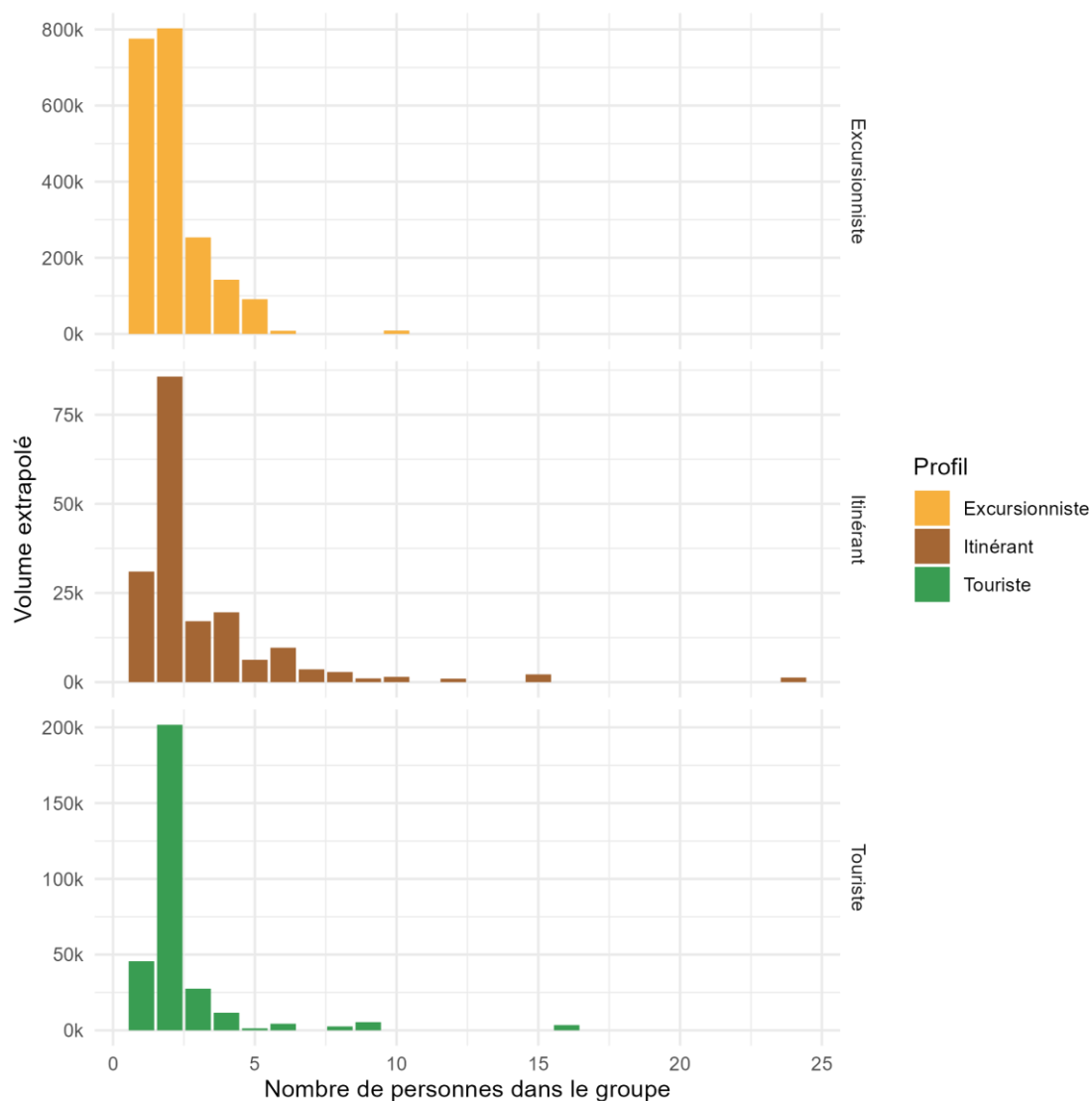
| 2022 ¹ | | | |
|-------------------|------|--------|--------|
| TYPE DE GROUPE | N | % (N) | PRCT |
| en groupe | 973K | 37% | |
| seul | 849K | 32% | |
| en couple | 792K | 30% | |
| Total | — | 2 613K | 100% — |

¹ Sur 1868 Obs.

Les traitements de 2017 n'étaient pas exactement équivalents à 2022.

Les types de groupes seul et en couple ont légèrement progressé au détriment des groupes et familles. Mais en valeur absolue, toutes les typologies ont considérablement augmenté.

3.2.6.2 Composition du groupe par profil



Taille moyenne du groupe par profil

| [PROFIL] | MOYENNE | MEDIANE | ECART-TYPE |
|----------------|---------|---------|------------|
| Excursionniste | 1.7 | 1 | 1.5 |
| Itinérant | 2.2 | 2 | 1.6 |
| Touriste | 2.1 | 2 | 1.4 |

Les excursionnistes concentrent les plus petits nombres de personnes. La pratique itinérante et touristique se pratique majoritairement à plusieurs. Les groupes itinérants sont les plus importants

3.2.6.3 Composition du groupe par catégorie

| TYPE DE GROUPE | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | |
|----------------|------------------------|-------|------|---------------------|--------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| en groupe | 91K | 50% | | 699K | 46% | | 121K | 20% | | 62K | 22% | |
| seul | 31K | 17% | | 281K | 18% | | 330K | 54% | | 206K | 72% | |
| en couple | 61K | 33% | | 547K | 36% | | 165K | 27% | | 19K | 7% | |
| Total | — | 183K | 100% | — | 1 527K | 100% | — | 616K | 100% | — | 288K | 100% |

¹ Sur 845 Obs. ² Sur 509 Obs. ³ Sur 361 Obs. ⁴ Sur 153 Obs.

Taille moyenne du groupe par catégorie

| CATÉGORIE | MOYENNE | MEDIANE | ECART-TYPE |
|------------|---------|---------|------------|
| Itinérant | 2.2 | 2 | 1.6 |
| Loisir | 2.1 | 2 | 1.9 |
| Sportif | 1.4 | 1 | 0.8 |
| Utilitaire | 1.4 | 1 | 0.8 |

Les pratiques de loisir et itinérantes se font à plusieurs et avec une forte part de couples ; alors que les sportifs et utilitaires sont plutôt en solo.

3.2.7 Q9 - PRESENCE DES ENFANTS

3.2.7.1 Proportion de groupe avec enfants

| PROPORTION D'ENFANTS DANS LES GROUPES | 2022 ¹ | | | TOTAL ¹ | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------|------|--------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| groupe avec enfants | 415K | 24% | | 415K | 24% | |
| groupe sans enfant | 1M | 76% | | 1M | 76% | |
| Total | — | 1 765K | 100% | — | 1 765K | 100% |

¹ Sur 1095 Obs.

La question a été reformulée en 2022 permettant d'avoir une analyse pour chaque groupe du nombre d'enfants. La part est similaire aux autres itinéraires.

En 2017, 16% du total était en famille avec enfants. On peut estimer que la part a donc baissé.

3.2.7.2 Proportion de groupe avec enfants par profil

| PROPORTION D'ENFANTS DANS LES GROUPES | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|--------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| groupe avec enfants | 358K | 26% | | 34K | 22% | | 24K | 9% | | 415K | 24% | |
| groupe sans enfant | 997K | 74% | | 118K | 78% | | 234K | 91% | | 1M | 76% | |
| Total | — | 1 355K | 100% | — | 152K | 100% | — | 258K | 100% | — | 1 765K | 100% |

¹ Sur 358 Obs. ² Sur 585 Obs. ³ Sur 152 Obs. ⁴ Sur 1095 Obs.

La présence des enfants est plus importante chez les excursionnistes (26%) que parmi les itinérants (22%) et les touristes (9%).

3.2.7.3 Proportion de groupe avec enfants par catégorie

| PROPORTION D'ENFANTS DANS LES GROUPES | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | TOTAL ⁵ | | |
|---------------------------------------|------------------------|-------|------|---------------------|--------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|--------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| groupe avec enfants | 34K | 22% | | 314K | 25% | | 41K | 14% | | 27K | 33% | | 415K | 24% | |
| groupe sans enfant | 118K | 78% | | 932K | 75% | | 245K | 86% | | 55K | 67% | | 1M | 76% | |
| Total | — | 152K | 100% | — | 1 246K | 100% | — | 285K | 100% | — | 82K | 100% | — | 1 765K | 100% |

¹ Sur 585 Obs. ² Sur 350 Obs. ³ Sur 123 Obs. ⁴ Sur 37 Obs. ⁵ Sur 1095 Obs.

C'est sur la pratique de loisir que l'on retrouve assez logiquement le plus d'enfants, 25% des groupes de loisir ont des enfants. La pratique sportive est plus faible.

22% des groupes d'itinérants ont des enfants ce qui est intéressant et en phase avec d'autres itinéraires qui voient se développer ce type de groupes.

3.2.7.4 Proportion de groupe avec enfants France / Etranger

| PROPORTION D'ENFANTS DANS LES GROUPES | ETRANGER ¹ | | | FRANCE ² | | | TOTAL ³ | | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------|------|---------------------|--------|------|--------------------|--------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| groupe avec enfants | 7K | 6% | | 403K | 25% | | 409K | 24% | |
| groupe sans enfant | 106K | 94% | | 1M | 75% | | 1M | 76% | |
| Total | — | 113K | 100% | — | 1 580K | 100% | — | 1 693K | 100% |

¹ Sur 254 Obs. ² Sur 810 Obs. ³ Sur 1064 Obs.

La présence d'enfants étant plutôt orientée sur la pratique excursionniste et de loisirs c'est assez logiquement sur la pratique française que la proportion d'enfants est la plus importante.

3.2.8 MODE D'ACCÈS A LA RANDONNÉE DU JOUR

3.2.8.1 Comparaison 2017 - 2022

| MODE D'ACCÈS À L'ITINÉRAIRE LE JOUR DE L'ENQUÊTE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aucun | 627K | 68% | | 2M | 71% | |
| Voiture | 248K | 27% | | 528K | 20% | |
| Train | 23K | 2% | | 116K | 4% | |
| Autocar, bateau, bus | 12K | 1% | | 47K | 2% | |
| Camping_car | 0 | 0% | | 52K | 2% | |
| Bus | 8K | 1% | | 28K | 1% | |
| Total | — | — | — | 2 657K | 100% | — |

¹ Sur 2067 Obs. ² Sur 1908 Obs.

Le mode d'accès le jour de l'enquête précise le mode d'accès au départ de la randonnée du jour. Il se distingue du mode d'accès à la région qui concerne l'accès des touristes ou des itinérants à leur lieu de vacances ou d'itinérance.

Entre 2017 et 2022, les pratiques sont plutôt constantes. 70% des cyclistes n'utilisent aucun autre mode de transports pour commencer leur randonnée, ils partent à **vélo** de leur lieu de résidence ou de leur hébergement touristique.

La baisse de la part d'accès en voiture s'est ventilée sur une augmentation de la part Train et Camping-Car.

3.2.8.2 Mode d'accès à la randonnée du jour par profil

2022

| MODE D'ACCÈS À L'ITINÉRAIRE LE JOUR DE L'ENQUÊTE | EXCURSIONNISTE ¹ | | | ITINÉRANT ² | | | TOURISTE ³ | | | TOTAL ⁴ | | |
|--|-----------------------------|-------|------|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Autocar, bateau, bus | 6K | 0% | | 4K | 2% | | 11K | 4% | | 22K | 1% | |
| Aucun | 2M | 75% | | 116K | 61% | | 171K | 53% | | 2M | 71% | |
| Autres | 23K | 1% | | 474 | 0% | | 1K | 0% | | 25K | 1% | |
| Bus | 16K | 1% | | 145 | 0% | | 12K | 4% | | 28K | 1% | |
| Camping_car | 4K | 0% | | 2K | 1% | | 47K | 14% | | 52K | 2% | |
| Train | 55K | 3% | | 44K | 23% | | 17K | 5% | | 116K | 4% | |
| Voiture | 443K | 21% | | 23K | 12% | | 63K | 19% | | 528K | 20% | |
| Total | — | — | — | 189K | 100% | — | 322K | 100% | — | 2 657K | 100% | — |

¹ Sur 831 Obs. ² Sur 871 Obs. ³ Sur 206 Obs. ⁴ Sur 1908 Obs.

L'excursionnisme reste une pratique de proximité, 75% des cyclistes n'utilisent aucun mode de déplacement pour rejoindre l'itinéraire, ce qui signifie qu'ils sont dans une pratique essentiellement locale et proche de leur domicile. Ils utilisent ensuite principalement la voiture pour rejoindre l'itinéraire, seuls 3% déclarent utiliser le train qui pourrait permettre des aller-retours sur l'itinéraire.

Les itinérants assez logiquement s'ils sont au milieu de leur itinérance repartent de leur hébergement à vélo (61%). On peut considérer que les 23% d'itinérants prenant le train correspondent soit à une arrivée sur l'itinéraire, soit à un saut de puce pour sauter une étape. Pour les 12% d'accès en voiture, il peut s'agir de personnes commençant leur itinérance le jour de l'enquête.

Les touristes sont moins focalisés sur une pratique proche de leur lieu d'hébergement. Ils ne sont que 53% à être parti directement de leur lieu de résidence à vélo pour leur randonnée à la journée. La voiture et le camping-car sont alors les modes privilégiés (19% des répondants et 14%).

3.2.8.3 Mode d'accès à la randonnée du jour par catégorie

2022

| MODE D'ACCÈS À L'ITINÉRAIRE LE JOUR DE L'ENQUÊTE | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | |
|--|------------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Autocar, bateau, bus | 4K | 2% | | 17K | 1% | | 0 | 0% | | 275 | 0% | |
| Aucun | 116K | 61% | | 1M | 70% | | 464K | 74% | | 225K | 76% | |
| Autres | 474 | 0% | | 1K | 0% | | 11K | 2% | | 13K | 4% | |
| Bus | 145 | 0% | | 10K | 1% | | 8K | 1% | | 10K | 3% | |
| Camping_car | 2K | 1% | | 29K | 2% | | 21K | 3% | | 0 | 0% | |
| Train | 44K | 23% | | 39K | 3% | | 16K | 3% | | 17K | 6% | |
| Voiture | 23K | 12% | | 368K | 24% | | 106K | 17% | | 32K | 11% | |
| Total | — | | | 1 546K | 100% | — | 626K | 100% | — | 297K | 100% | — |

¹ Sur 871 Obs. ² Sur 515 Obs. ³ Sur 367 Obs. ⁴ Sur 155 Obs.

Par catégorie, c'est la pratique de loisirs qui implique la plus grande utilisation de la voiture pour se rendre au point de départ de la randonnée 24%.

3.2.8.4 Mode d'accès à la randonnée du jour par tronçons

2022

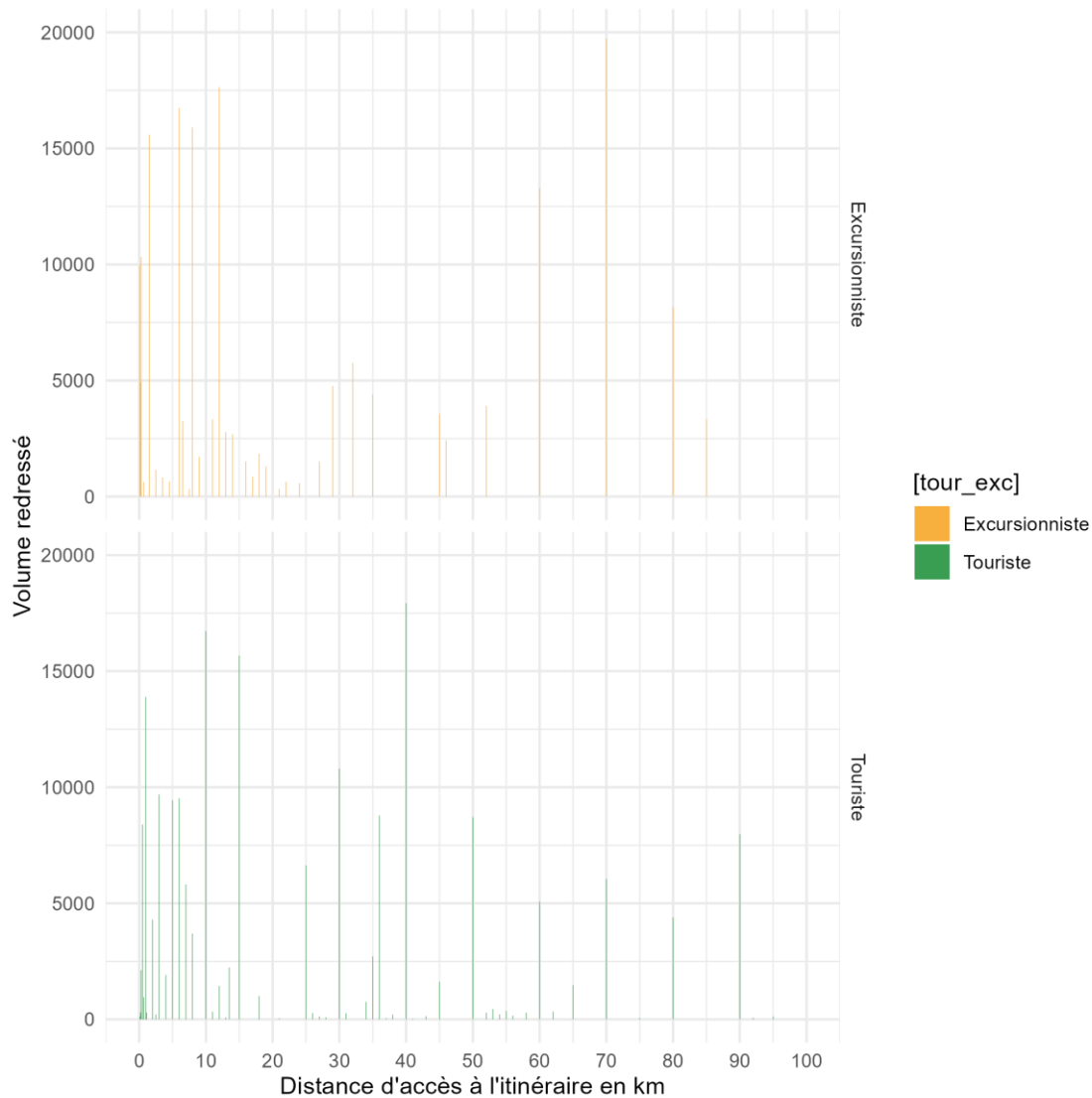
| MODE D'ACCÈS À L'ITINÉRAIRE LE JOUR DE L'ENQUÊTE | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEAUCAIRE-SÈTE ³ | | | LÉMAN-LYON ⁴ | | | LYON - AVIGNON ⁵ | | |
|--|--------------------------------|-------|------|---|-------|------|-----------------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|-----------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Autocar, bateau, bus | 1K | 4% | | 7K | 5% | | 0 | 0% | | 6K | 1% | | 8K | 0% | |
| Aucun | 9K | 25% | | 84K | 58% | | 220K | 72% | | 448K | 70% | | 1M | 73% | |
| Autres | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 25K | 2% | |
| Bus | 0 | 0% | | 7K | 5% | | 0 | 0% | | 4K | 1% | | 18K | 1% | |
| Camping_car | 2K | 5% | | 15K | 10% | | 715 | 0% | | 26K | 4% | | 9K | 1% | |
| Train | 10K | 28% | | 11K | 7% | | 5K | 2% | | 25K | 4% | | 66K | 4% | |
| Voiture | 14K | 39% | | 21K | 14% | | 81K | 26% | | 131K | 20% | | 281K | 18% | |
| Total | — | | | 143K | 100% | — | 306K | 100% | — | 639K | 100% | — | 1,533K | 100% | — |

¹ Sur 48 Obs. ² Sur 97 Obs. ³ Sur 160 Obs. ⁴ Sur 649 Obs. ⁵ Sur 954 Obs.

L'analyse par tronçon est à nuancer compte tenu du faible nombre d'observations sur le tronçon Avignon-Beaucaire.

3.2.9 DISTANCE D'ACCES A L'ITINERAIRE

3.2.9.1 Distance d'accès à l'itinéraire du jour



La majorité des cyclistes n'ayant aucun mode de déplacement, on note un grand pic de pratique de zéro à 10 km. Cela confirme la pratique de proximité des excursionnistes.

On note aussi une part importante de touristes en séjour et d'excursionnistes qui s'éloignent de l'itinéraire. C'est cohérent et corrélé avec le fait qu'une part de ces profils utilise la voiture pour rejoindre l'itinéraire.

3.2.9.2 Distance moyenne d'accès par catégorie

| CATÉGORIE | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR |
|------------|---------------------------|
| Itinérant | 17 |
| Loisir | 14 |
| Sportif | 9 |
| Utilitaire | 9 |

Les itinérants peuvent s'éloigner jusqu'à 17 km en moyenne de l'itinéraire pour trouver un hébergement. La zone de chalandise de ViaRhôna est intéressante car les cyclistes Loisir parcourent 14km avant de rejoindre l'itinéraire. Ce qui peut signifier que ViaRhôna bénéficie d'une bonne notoriété. Cette distance est de 8km en comparaison sur Loire à Vélo.

3.2.10 ACTIVITES PRATIQUEES DURANT LA RANDONNEE

3.2.10.1 Comparaison 2017 - 2022

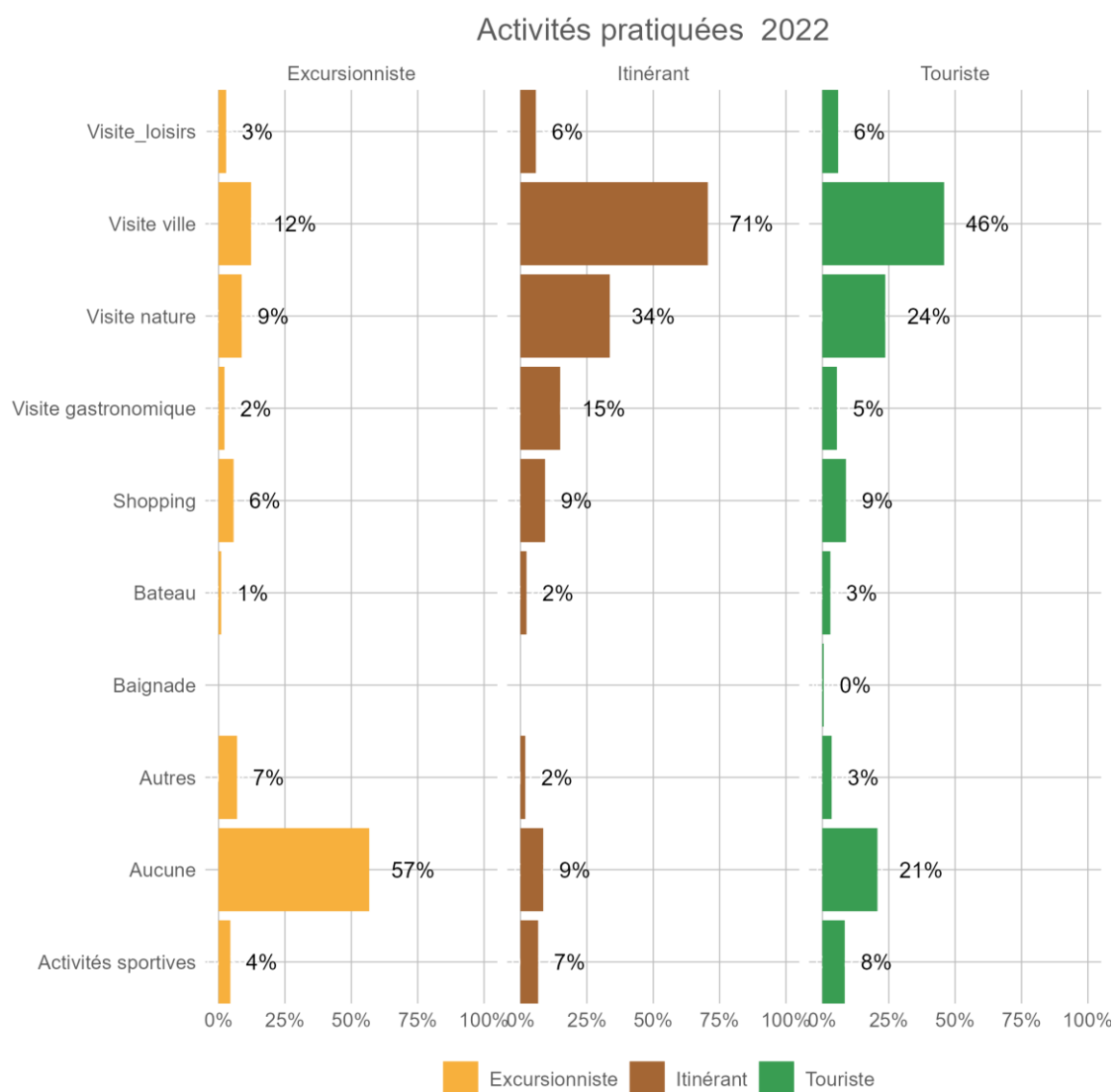
| ACTIVITÉ PRATIQUÉE | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | | |
|----------------------|-------------------|--------|------|-------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Activités sportives | 25K | 2% | | 113K | 4% | | |
| Aucune | 625K | 56% | █ | 1M | 43% | █ | |
| Autres | 64K | 6% | | 270K | 10% | █ | |
| Baignade | 99K | 9% | █ | 971 | 0% | | |
| Bateau | 4K | 0% | | 27K | 1% | | |
| Manifestation | 16K | 1% | | 0 | 0% | | |
| Restaurant | 69K | 6% | █ | 0 | 0% | | |
| Shopping | 26K | 2% | | 102K | 4% | █ | |
| Visite gastronomique | 18K | 2% | | 88K | 3% | █ | |
| Visite loisir | 0 | 0% | | 88K | 3% | █ | |
| Visite nature | 49K | 4% | █ | 349K | 13% | █ | |
| Visite ville | 91K | 8% | █ | 526K | 19% | █ | |
| Visite_partrimoine | 32K | 3% | | 0 | 0% | | |
| Total | — | 1 117K | 100% | — | 2 740K | 100% | — |

¹ Sur 2993 Obs. ² Sur 2374 Obs.

La comparaison 2017 / 2022 est difficile compte tenu de la modification des items proposés.

On peut simplement retenir qu'en 2017, une majorité n'effectuait aucune activité (56%) alors qu'en 2022, cette part est passée à 43%. C'est une baisse de 13 points. Les visites nature et ville ont particulièrement augmenté.

3.2.10.2 Activités pratiquées durant la randonnée par profil



Il y a plusieurs réponses possibles.

Tous les itinérants (93%) pratiquent une activité durant leur randonnée, la pratique itinérante est donc bien une activité de découverte du territoire à vélo.

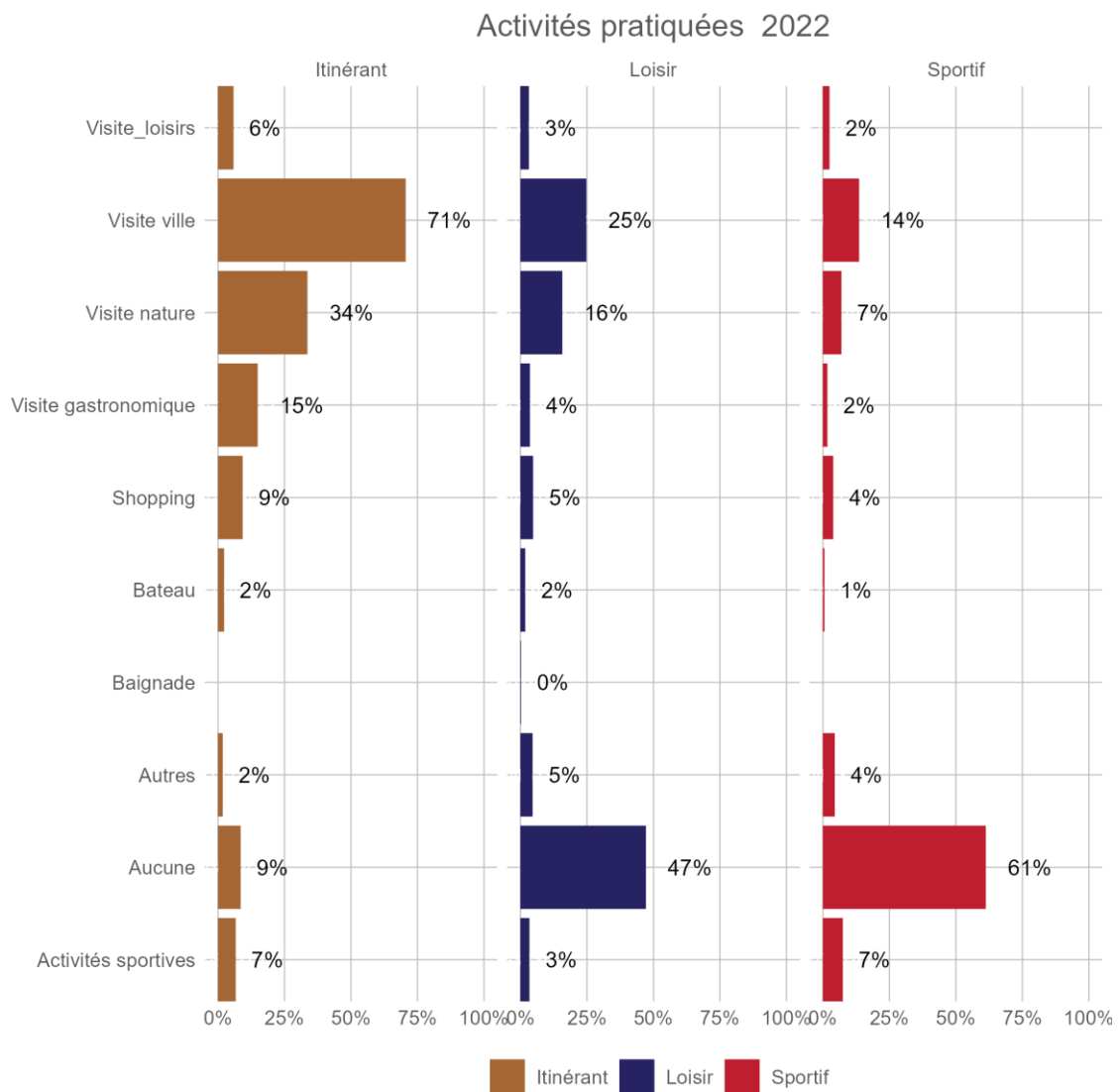
C'est aussi le cas des touristes en séjour : 79% réalisent une activité durant leur randonnée.

Plus proches, les excursionnistes peuvent réaliser des sorties strictement pour faire du vélo, notamment dans le cadre d'une pratique utilitaire.

La majorité des activités sont des activités gratuites (visite ville et nature). Il faut toutefois remarquer que les itinérants réalisent des activités susceptibles de générer des dépenses (visite gastronomique, visite patrimoine).

La question concernant la baignade semble ne pas avoir fonctionné. Mais la part reste très élevée et a probablement été intégrée aux visites nature.

3.2.10.3 Activités pratiquées durant la randonnée par catégorie



Les sportifs pratiquent moins d'activité alors que les itinérants restent à un niveau élevé.

3.2.10.4 Activités pratiquées durant la randonnée par tronçons

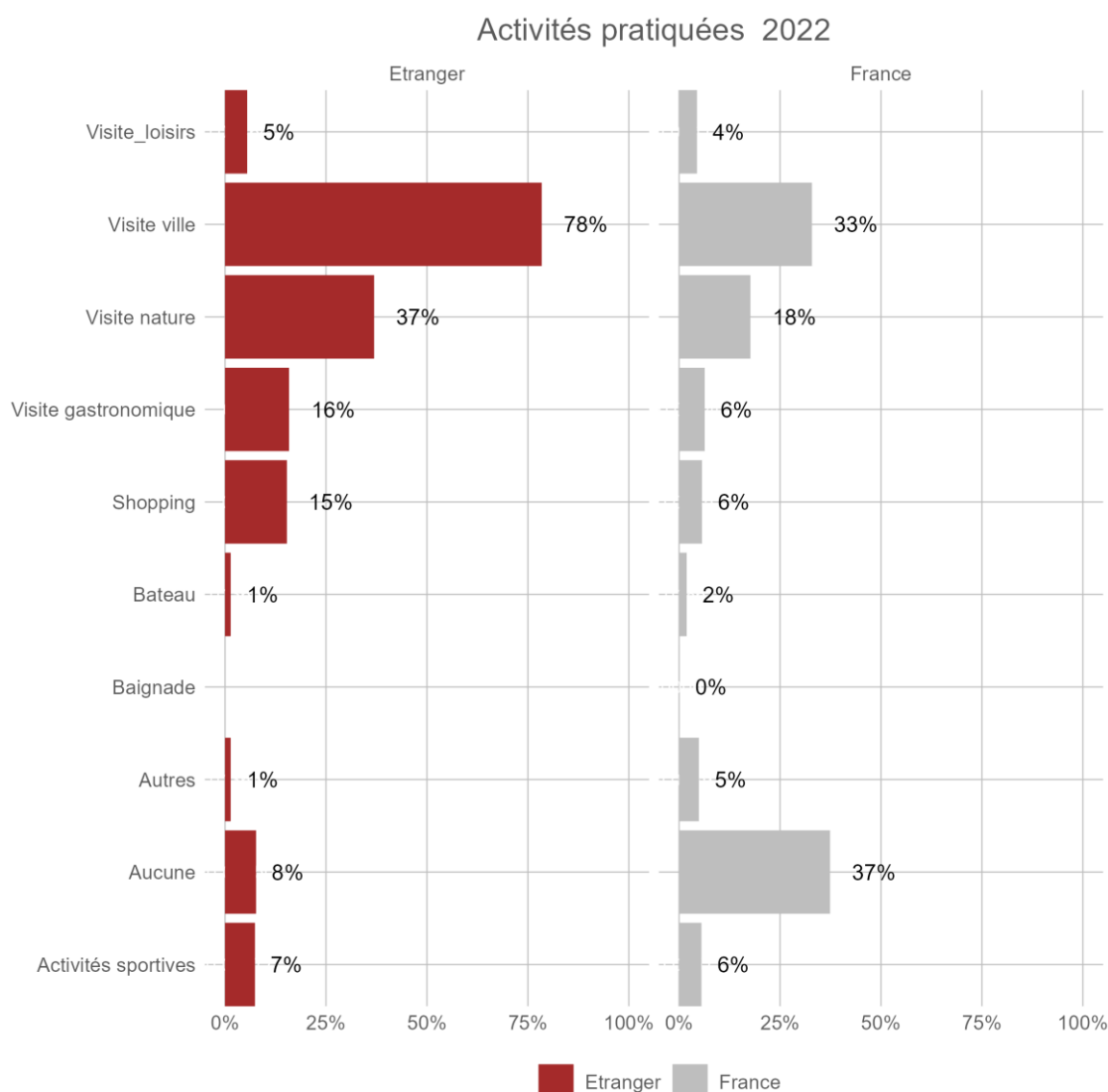
2022

| ACTIVITÉ PRATIQUÉE | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | BEAUCAIRE-SÈTE ³ | | | LÉMAN-LYON ⁴ | | | LYON - AVIGNON ⁵ | | | |
|----------------------|--------------------------------|-------|------|---|-------|------|-----------------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|-----------------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Activités sportives | 543 | 1% | | 209 | 0% | | 5K | 2% | | 20K | 3% | | 88K | 6% | | |
| Aucune | 8K | 21% | █ | 28K | 18% | █ | 118K | 37% | █ | 336K | 51% | █ | 686K | 44% | █ | |
| Autres | 1K | 3% | | 4K | 3% | | 4K | 1% | | 21K | 3% | | 240K | 15% | █ | |
| Baignade | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 971 | 0% | | |
| Bateau | 54 | 0% | | 66 | 0% | | 1K | 0% | | 11K | 2% | | 14K | 1% | | |
| Shopping | 1K | 3% | | 3K | 2% | | 14K | 4% | █ | 22K | 3% | | 61K | 4% | █ | |
| Visite gastronomique | 747 | 2% | | 4K | 2% | | 32K | 10% | █ | 19K | 3% | | 33K | 2% | | |
| Visite loisir | 107 | 0% | | 3K | 2% | | 10K | 3% | █ | 30K | 5% | █ | 45K | 3% | █ | |
| Visite nature | 11K | 28% | █ | 30K | 19% | █ | 63K | 20% | █ | 80K | 12% | █ | 166K | 11% | █ | |
| Visite ville | 15K | 41% | █ | 84K | 54% | █ | 69K | 22% | █ | 116K | 18% | █ | 240K | 15% | █ | |
| Total | — | 38K | 100% | — | 158K | 100% | — | 316K | 100% | — | 656K | 100% | — | 1,573K | 100% | — |

¹ Sur 73 Obs. ² Sur 135 Obs. ³ Sur 204 Obs. ⁴ Sur 717 Obs. ⁵ Sur 1245 Obs.

En nuancant compte tenu du faible nombre de réponses sur certains tronçons, on note tout de même des différences marquées qui s'expliquent plutôt par les polarités de profils d'utilisateurs des tronçons.

3.2.10.5 Activités pratiquées durant la randonnée France / Etranger



Les cyclistes étrangers pratiquent beaucoup plus d'activités et notamment des activités avec dépenses : visites gastronomiques et shopping.

3.2.10.6 Motivation de la randonnée par catégorie

| MOTIVATION POUR L'ACTIVITÉ | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | |
|---|------------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Cette activité est le but de ma randonnée | 20K | 12% | | 332K | 42% | | 130K | 52% | | 135K | 66% | |
| Je fais cette activité à l'occasion de ma randonnée | 144K | 88% | | 459K | 58% | | 121K | 48% | | 69K | 34% | |
| Total | — | 164K | 100% | — | 790K | 100% | — | 251K | 100% | — | 205K | 100% |

¹ Sur 762 Obs. ² Sur 264 Obs. ³ Sur 138 Obs. ⁴ Sur 107 Obs.

Sans surprise 2/3 des utilitaires n'utilisent leur vélo que comme un mode de transport pour accéder à une activité, une destination. A l'inverse, les Itinérants et sportifs sont plus des 2/3 à considérer que c'est le vélo lui-même le centre de l'activité. Les personnes qui pratiquent dans le cadre de leurs loisirs ont une approche plus partagée.

3.2.11 Q13 - PREPARATION DE LA RANDONNEE

3.2.11.1 Moyen de préparation - Comparaison 2017 - 2022

Comparaison entre 2022 et 2017

| POUR VOUS DIRIGER ET VOUS INFORMER EN AMONT DE LA RANDONNÉE VOUS UTILISEZ : | 2022 ¹ | | | 2017 ² | | |
|---|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Agence de voyage | 4K | 0% | | 0 | 0% | |
| Application | 363K | 9% | | 60K | 6% | |
| Autre site internet | 125K | 3% | | 0 | 0% | |
| Autres | 88K | 2% | | 0 | 0% | |
| Bouche à oreille | 193K | 5% | | 97K | 9% | |
| Brochure | 64K | 2% | | 21K | 2% | |
| Carte | 425K | 11% | | 80K | 8% | |
| Conseil | 48K | 1% | | 11K | 1% | |
| Guide touristique | 65K | 2% | | 24K | 2% | |
| Office du tourisme | 202K | 5% | | 27K | 3% | |
| Pas besoin | 1M | 35% | | 600K | 58% | |
| Site internet France Vélo Tourisme | 443K | 11% | | 0 | 0% | |
| Site internet Itinéraire | 443K | 11% | | 88K | 8% | |
| Topo-guide | 102K | 3% | | 35K | 3% | |
| Total | — | | | 3 925K | 100% | — |

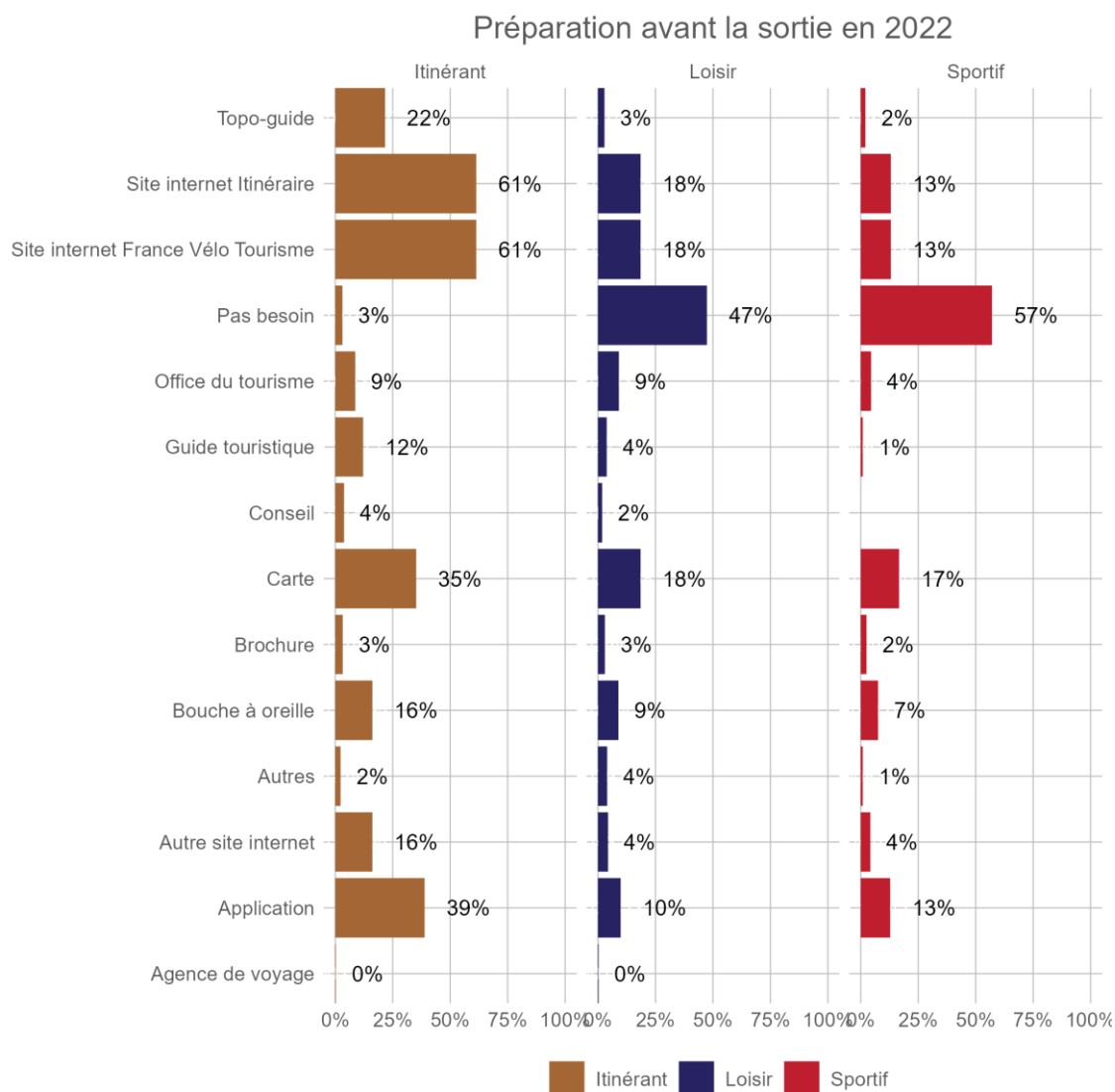
¹ Sur 3860 Obs. ² Sur 2710 Obs.

Certains items n'étaient pas dans l'enquête en 2017 et sont donc à zéro (Site Internet France vélo tourisme par exemple).

Le besoin de préparation est devenu majoritaire et se situe à 65% il était minoritaire à 42% en 2017.

L'utilisation des outils papier (brochure, guide, carte) reste important avec aussi une augmentation du numérique : sites internet et applications sont à plus de 30%.

3.2.11.2 Moyen de préparation par catégorie



97% des itinérants préparent leur randonnée. Pour ce faire ils sont 61% à utiliser le site web ViaRhôna et 39% à utiliser une application (Google, GéoVélo, Komoot,...).

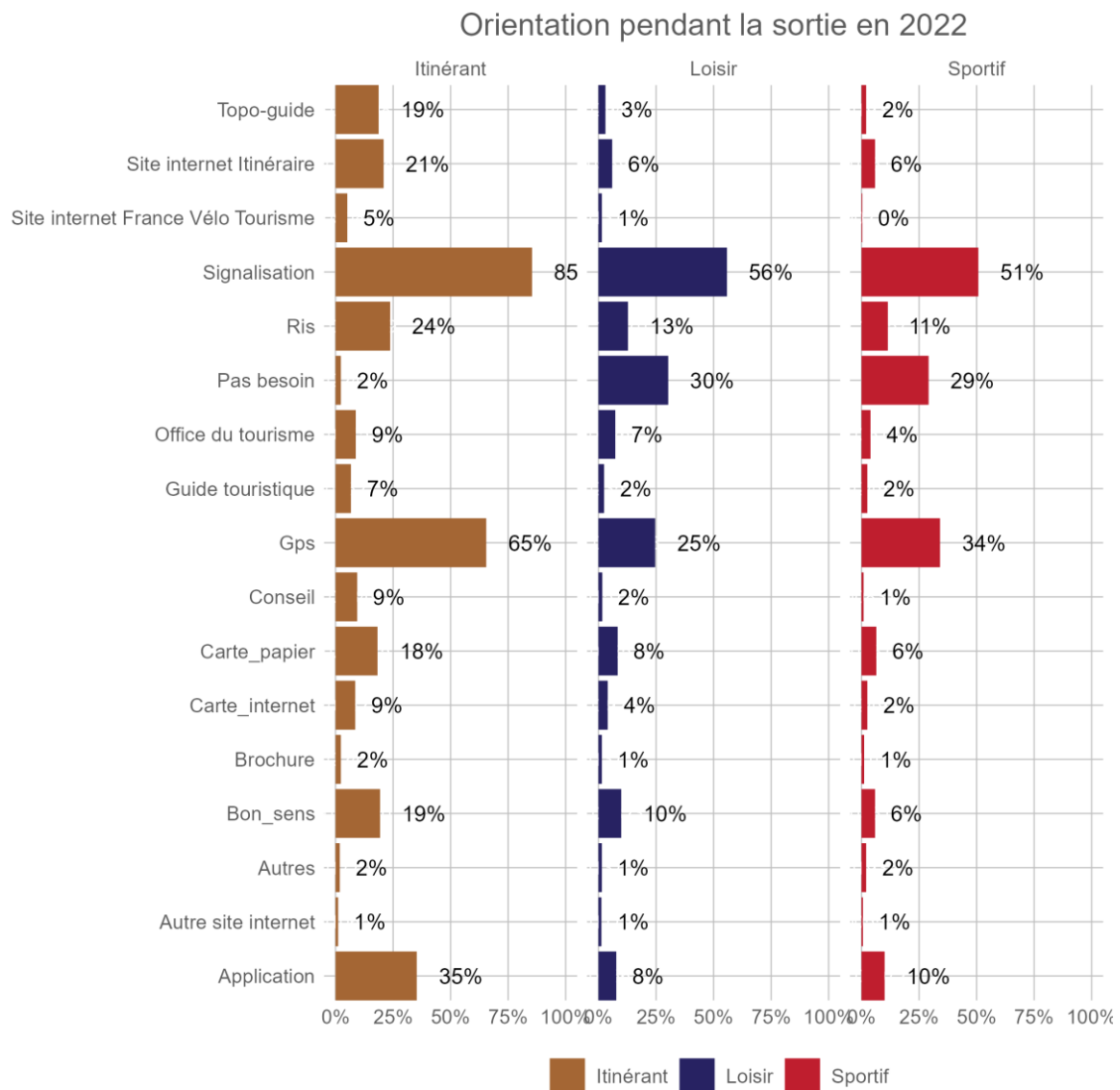
La carte reste importante pour 35% des itinérants. La distinction carte numérique ou papier n’a pas été posée.

Pour les usagers de loisirs, 1 cycliste sur 2 organise sa randonnée avant de venir. Principalement à l’aide des cartes et des sites web.

Les sportifs pratiquent plus spontanément mais utilisent les mêmes outils.

3.2.12 ORIENTATION DURANT LA RANDONNEE

3.2.12.1 Orientation par catégorie



60% des cyclistes utilisent la signalisation pour s’orienter. Si on l’exclut les personnes indiquant n’avoir besoin d’aucun élément, c’est 8 cyclistes sur 10 qui malgré les applications et autres outils, déclarent s’appuyer sur la signalisation pour s’orienter.

85% des itinérants utilisent la signalisation pour s’orienter durant leur randonnée. C’est plus faible pour les sportifs et les loisirs (1/2).

Le GPS et les applis d’orientation sont ensuite fortement utilisés pour compléter l’aide à l’orientation. 65% des itinérants utilisent un GPS, 35% une application d’orientation en complément ou à la place.

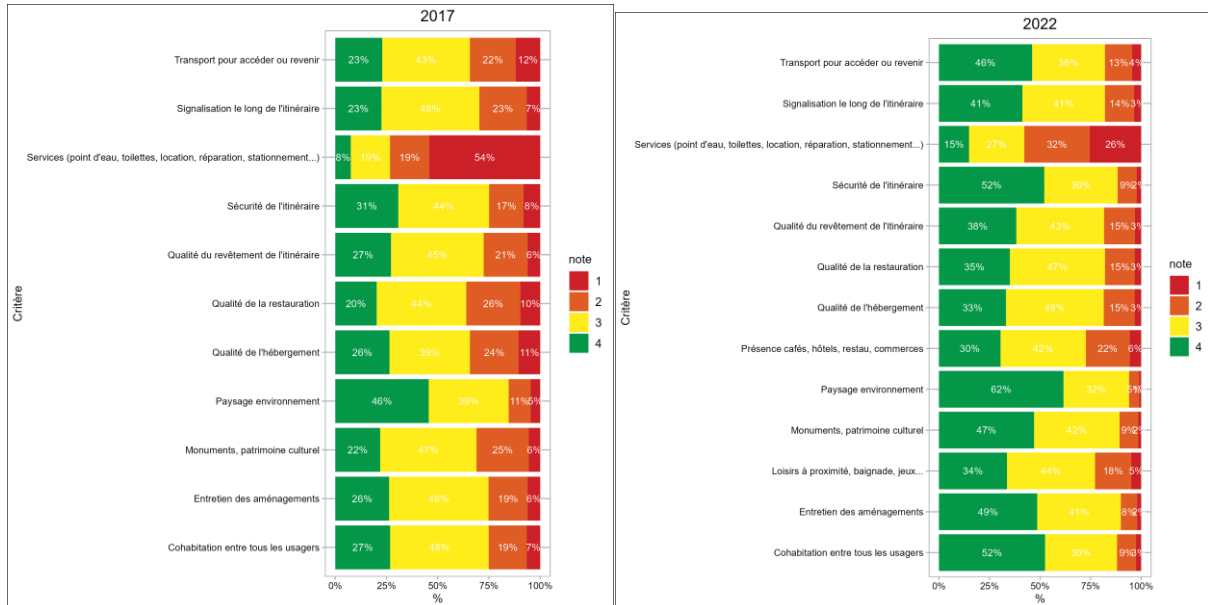
Le GPS est par ailleurs utilisé par 1 cycliste sur 3 pour les autres usages.

La carte papier sur le terrain est nettement moins utilisée.

3.3 NIVEAU DE SATISFACTION

3.3.1 Q15 - SATISFACTION

3.3.1.1 Note moyenne -2022



On constate entre 2017 et 2022 une légère augmentation de la satisfaction concernant l'infrastructure : du revêtement, de la signalisation, de l'entretien... et par ailleurs, une stabilisation des autres données

On note aussi une amélioration de la satisfaction des services mais encore un potentiel pour s'améliorer... peut-être par une meilleure information ?

3.3.1.2 Note moyenne par catégorie

| CRITÈRE | ITINÉRANT ¹ | | LOISIR ¹ | | SPORTIF ¹ | | UTILITAIRE ¹ | |
|---|------------------------|------|---------------------|------|----------------------|------|-------------------------|------|
| | N | PRCT | N | PRCT | N | PRCT | N | PRCT |
| Cohabitation entre tous les usagers | 3.6 | | 3.3 | | 3.1 | | 2.9 | |
| Entretien des aménagements | 3.5 | | 3.4 | | 3.2 | | 3.2 | |
| Loisirs à proximité, baignade, jeux... | 3.0 | | 3.1 | | 3.1 | | 3.2 | |
| Monuments, patrimoine culturel | 3.4 | | 3.3 | | 3.2 | | 3.4 | |
| Paysage environnement | 3.5 | | 3.6 | | 3.5 | | 3.6 | |
| Présence cafés, hôtels, restau, commerces | 2.9 | | 3.0 | | 3.0 | | 3.1 | |
| Qualité de l'hébergement | 3.2 | | 3.1 | | 2.9 | | 2.8 | |
| Qualité de la restauration | 3.2 | | 3.1 | | 3.0 | | 3.1 | |
| Qualité du revêtement de l'itinéraire | 3.3 | | 3.2 | | 3.0 | | 3.0 | |
| Sécurité de l'itinéraire | 3.4 | | 3.4 | | 3.3 | | 3.2 | |
| Services (point d'eau, toilettes, location, réparation, stationnement...) | 2.3 | | 2.4 | | 2.3 | | 2.2 | |
| Signalisation le long de l'itinéraire | 3.2 | | 3.3 | | 3.2 | | 3.0 | |
| Transport pour accéder ou revenir | 3.2 | | 3.3 | | 3.3 | | 3.1 | |
| Total | – | | 42 | – | 41 | – | 40 | – |

¹ Sur 13 Obs.

On note une satisfaction assez homogène quelles que soient les catégories.

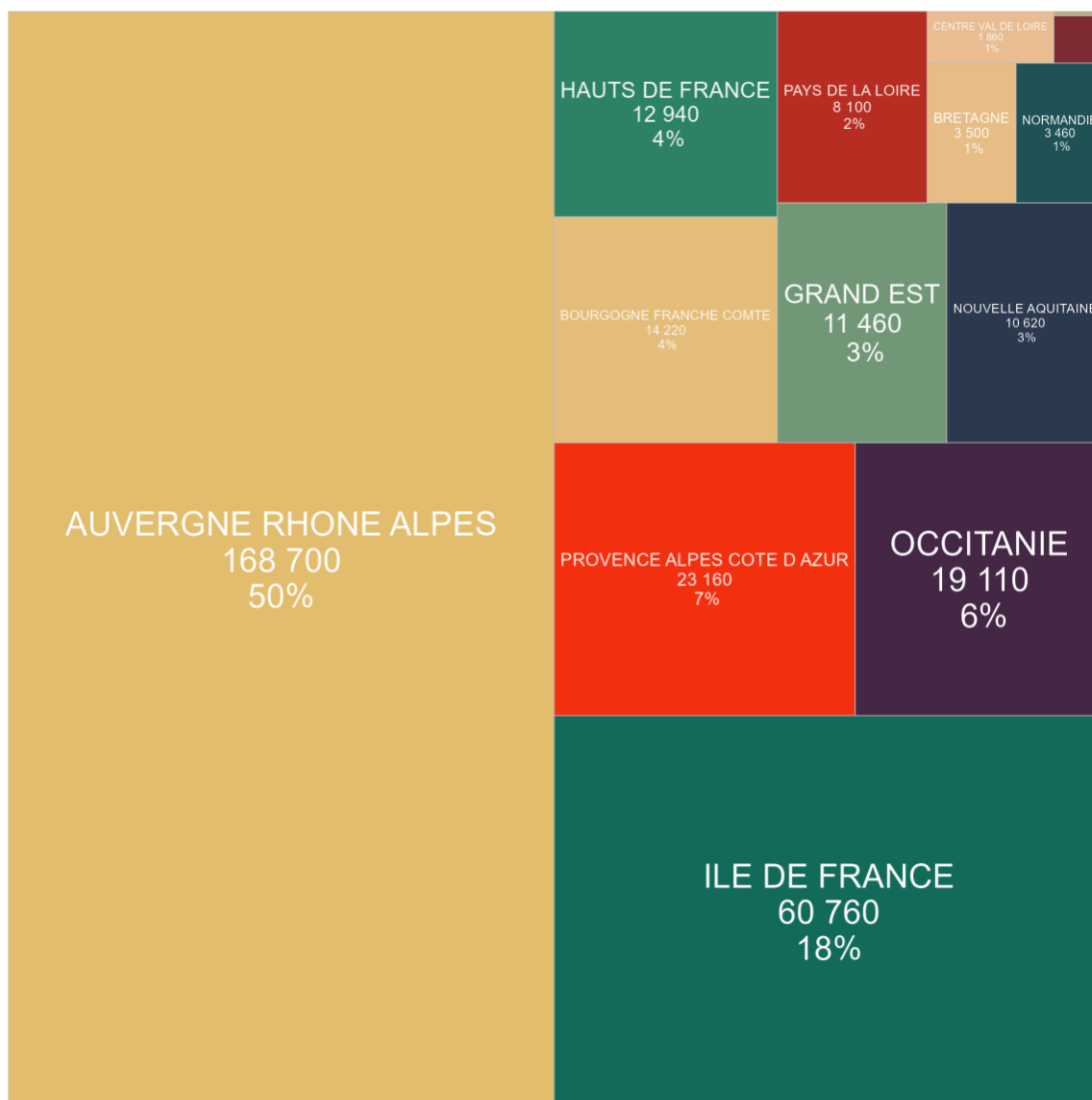
Les utilitaires et les sportifs (40 pts) sont légèrement moins satisfaits que les itinérants (42) et loisirs (41).

3.4 LES PRATIQUES DES TOURISTES EN SEJOUR

3.4.1 ORIGINE

Parmi les touristes ont note une répartition de 25% d'étrangers et 75% de français. Stable par rapport à 2017.

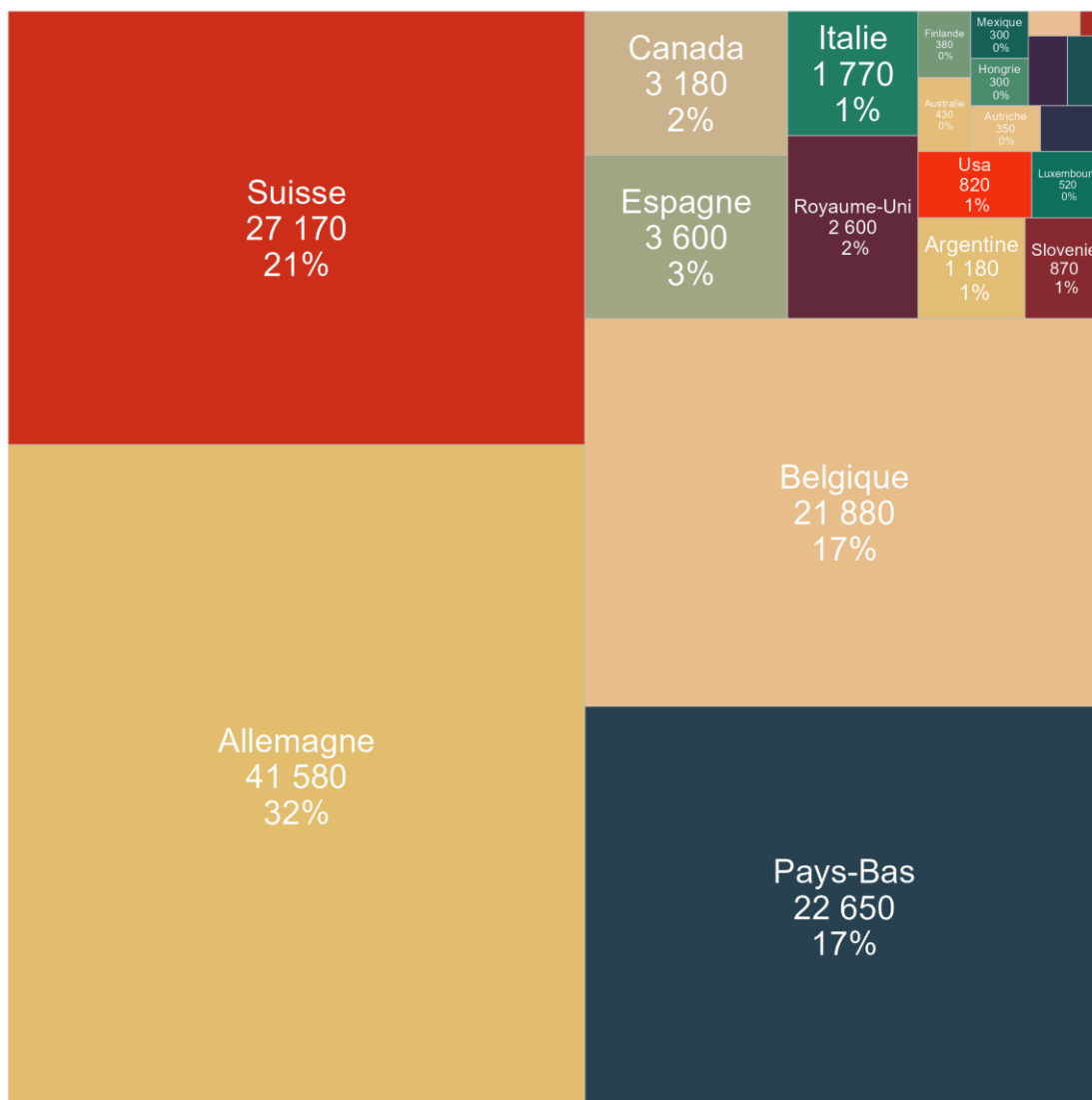
3.4.1.1 Touristes - Région d'origine



La part des touristes Rhônalpins est passée de 75% en 2017 à 50% en 2022. La région Ile de France devient la deuxième région de provenance des touristes, devant PACA et Occitanie.

Cette évolution dans la représentation des touristes franciliens peut s'expliquer par l'augmentation de la pratique utilitaire dans cette région, qui entraîne aussi une pratique pendant les séjours.

3.4.1.2 Etrangers - Pays d'origine



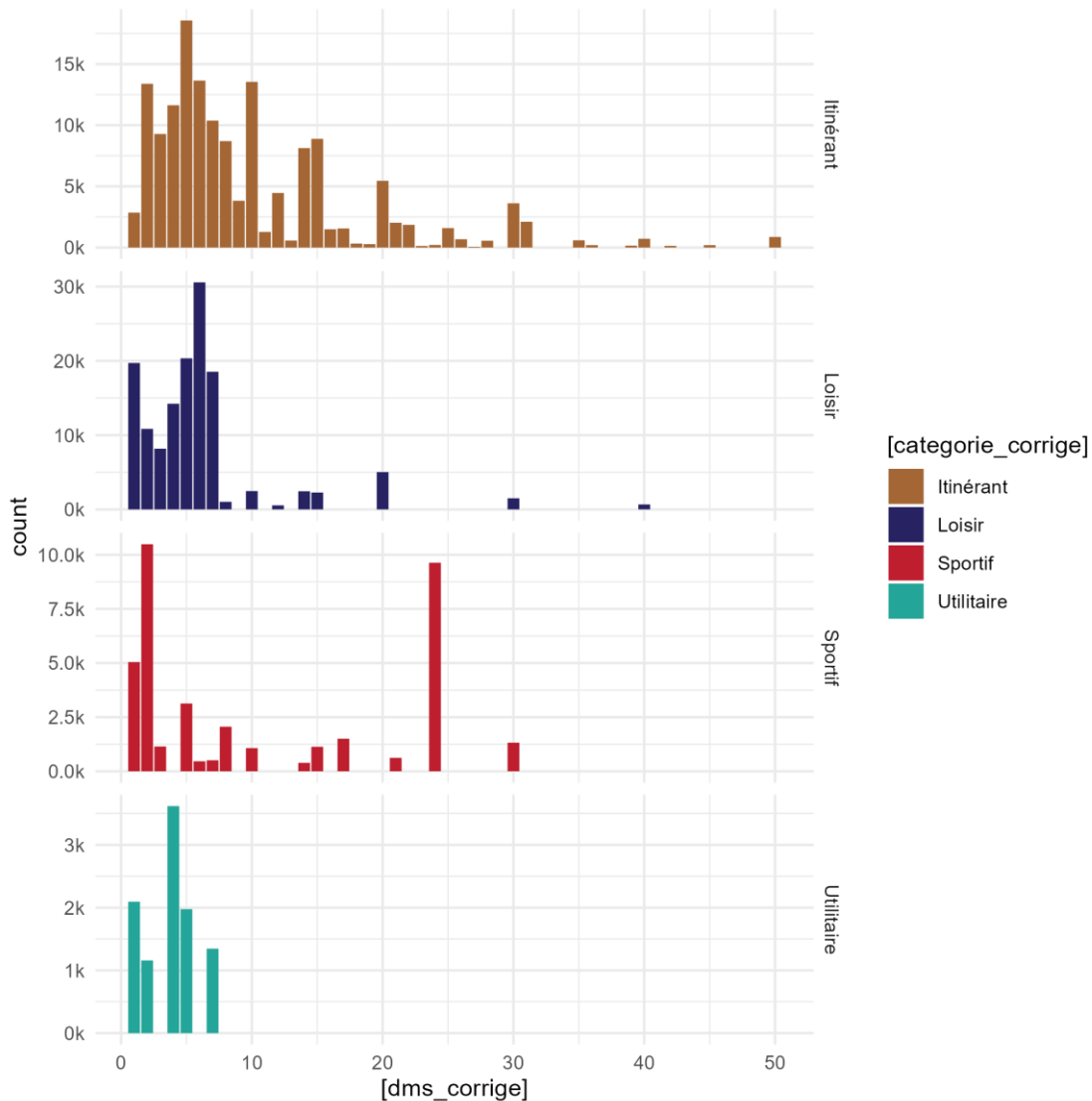
Parmi les étrangers, on constate une augmentation des touristes belges et une baisse des touristes hollandais et américains par rapport à 2017.

L'Allemagne reste le premier pays émetteur et la suisse, par sa proximité avec l'itinéraire, le second.

La crise sanitaire n'a donc pas impacté durablement la pratique étrangère puisqu'elle a augmenté en volume. Toutefois les extra-européens et notamment les Américains sont pratiquement absents de la session 2022 et ce sur l'ensemble des itinéraires français étudiés en 2022.

3.4.2 Q18 - DUREE MOYENNE DU SEJOUR

3.4.2.1 Durée Moyenne de Séjour (DMS)



On filtre ici à des durées <= à 100 jours

L'analyse graphique des durées de séjour permet de constater l'importance des séjours de courte et moyenne durée. Pour la pratique de loisirs, la majorité des séjours portent sur 6 jours.

En itinérance, la pratique est relativement équilibrée jusqu'à 6 jours. On remarque également un pic de 10 à 12 jours qui correspond au temps moyen permettant de parcourir une bonne partie de l'itinéraire.

3.4.2.2 Moyenne des durées de séjour par catégorie

| | MOYENNE | MEDIANE | ECART-TYPE |
|------------|---------|---------|------------|
| Itinérant | 17.6 | 9.0 | 37.4 |
| Loisir | 6.2 | 4.0 | 6.7 |
| Sportif | 11.7 | 6.5 | 16.0 |
| Utilitaire | 4.4 | 5.0 | 2.4 |

Les moyennes sont difficiles à analyser dans la mesure où certains séjours déclarés sont particulièrement longs. L'analyse des médianes est alors plus intéressante

























Les séjours en itinérance sont en médiane à 9 jours, ce qui, rapporté à la distance moyenne, représente un parcours de l'ordre de 600 km.

Les séjours loisirs et sportifs sont plus courts, entre 4 et 6 jours, sur des longs week-ends ou à la semaine ce qui est cohérent avec les régions d'origine des touristes.

La question pour l'utilitaire n'est pas pertinente dans la mesure où l'usage du vélo n'est pas déterminant dans le séjour et différents types de comportements peuvent se cacher derrière cette catégorie.

3.4.2.3 Moyenne des durées de séjour par catégorie

2022

| DURÉE DU SÉJOUR | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | |
|-----------------|------------------------|-------|---|---------------------|-------|---|----------------------|-------|---|-------------------------|-------|---|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| <4 | 37K | 23% |  | 53K | 38% |  | 17K | 43% |  | 7K | 67% |  | |
| 5 à 7 | 43K | 27% |  | 69K | 50% |  | 4K | 11% |  | 3K | 33% |  | |
| 8 à 11 | 27K | 17% |  | 3K | 3% |  | 3K | 8% |  | 0 | 0% |  | |
| 12 à 16 | 24K | 15% |  | 5K | 4% |  | 2K | 4% |  | 0 | 0% |  | |
| 16 à 30 | 18K | 11% |  | 7K | 5% |  | 13K | 34% |  | 0 | 0% |  | |
| 30 et + | 12K | 7% |  | 668 | 0% |  | 124 | 0% |  | 0 | 0% |  | |
| Total | — | 160K | 100% | — | 138K | 100% | — | 39K | 100% | — | 10K | 100% | — |

¹ Sur 748 Obs. ² Sur 83 Obs. ³ Sur 28 Obs. ⁴ Sur 9 Obs.

Le graphique par classe confirme l'analyse précédente. Les séjours itinérants sont globalement plus longs que les séjours de loisirs ou les séjours sportifs. A noter un probable biais dans les 28 observations de touristes sportifs. Le court séjour restant théoriquement majoritaire avec ce public.

L'analyse utilitaire n'est pas représentative, 9 répondants

3.4.3 MODES D'HEBERGEMENT

3.4.3.1 Modes d'hébergement - Comparaison 2017 - 2022

| MODE D'HEBERGEMENT | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|---|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Camping en tente | 27K | 31% | | 110K | 27% | |
| famille, amis | 10K | 12% | | 76K | 18% | |
| Hôtel | 11K | 12% | | 54K | 13% | |
| Gîte ou meublé | 18K | 20% | | 39K | 9% | |
| Camping-car | 6K | 7% | | 38K | 9% | |
| Chambre dhôtes | 9K | 10% | | 28K | 7% | |
| Camping en location (mobil home) | 826 | 1% | | 23K | 6% | |
| Autres | 551 | 1% | | 21K | 5% | |
| Camping sauvage | 0 | 0% | | 15K | 4% | |
| Résidence secondaire | 2K | 3% | | 5K | 1% | |
| hospitalité non lucrative (warmshower...) | 1K | 1% | | 1K | 0% | |
| Auberge de jeunesse | 1K | 2% | | 1K | 0% | |
| Bateau habitable | 383 | 0% | | 715 | 0% | |
| Total | — | — | — | 412K | 100% | — |

¹ Sur 554 Obs. ² Sur 972 Obs.

On constate quelques éléments entre 2017 et 2022 :

- La part du camping en tente qui reste élevée mais en baisse
- La baisse des locations en gîte ou meublé
- L'augmentation du Camping-Car

3.4.3.2 Mode d'hébergement par catégorie

2022

| MODE D'HÉBERGEMENT | ITINÉRANT ¹ | | | SPORTIF ² | | | LOISIR ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | TOTAL ⁵ | | |
|--|------------------------|-------|------|----------------------|-------|------|---------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Non marchand | 20K | 11% | | 29K | 57% | | 81K | 48% | | 4K | 32% | | 135K | 33% | |
| Campings | 90K | 50% | | 10K | 19% | | 25K | 15% | | 8K | 63% | | 133K | 32% | |
| Hôtels/Chambres d'hôtes | 53K | 29% | | 10K | 20% | | 19K | 11% | | 0 | 0% | | 82K | 20% | |
| Hébergements locatifs | 10K | 6% | | 294 | 1% | | 28K | 17% | | 652 | 5% | | 40K | 10% | |
| Autres | 5K | 3% | | 1K | 2% | | 15K | 9% | | 0 | 0% | | 21K | 5% | |
| Auberges de jeunesse, gîtes d'étapes, de groupes | 353 | 0% | | 721 | 1% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 1K | 0% | |
| Total | — | | | 179K | 100% | — | 51K | 100% | — | 170K | 100% | — | 12K | 100% | — |

¹ Sur 831 Obs. ² Sur 31 Obs. ³ Sur 98 Obs. ⁴ Sur 12 Obs. ⁵ Sur 972 Obs.

La pratique utilitaire n'est pas significative elle ne porte que sur 12 questionnaires.

Les pratiques de loisirs et sportives sont très orientées vers de l'hébergement non marchand qui génère moins de retombées économiques.

3.4.3.3 Mode d'hébergement par tronçons

2022

| MODE D'HÉBERGEMENT | AVIGNON-BEAUCAIRE ¹ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ² | | | LYON - AVIGNON ³ | | | BEAUCAIRE-SÈTE ⁴ | | | LÉMAN-LYON ⁵ | | | TOTAL ⁶ | | |
|--|--------------------------------|-------|------|---|-------|------|-----------------------------|-------|------|-----------------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Non marchand | 2K | 21% | | 33K | 61% | | 26K | 17% | | 14K | 27% | | 60K | 41% | | 135K | 33% | |
| Campings | 616 | 7% | | 6K | 11% | | 63K | 42% | | 18K | 36% | | 45K | 30% | | 133K | 32% | |
| Hôtels/Chambres d'hôtes | 4K | 38% | | 1K | 2% | | 41K | 28% | | 12K | 22% | | 24K | 16% | | 82K | 20% | |
| Hébergements locatifs | 2K | 20% | | 14K | 25% | | 14K | 10% | | 6K | 11% | | 4K | 3% | | 40K | 10% | |
| Autres | 1K | 14% | | 0 | 0% | | 3K | 2% | | 2K | 4% | | 15K | 10% | | 21K | 5% | |
| Auberges de jeunesse, gîtes d'étapes, de groupes | 30 | 0% | | 121 | 0% | | 923 | 1% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 1K | 0% | |
| Total | — | | | 9K | 100% | — | 54K | 100% | — | 148K | 100% | — | 52K | 100% | — | 149K | 100% | — |

¹ Sur 35 Obs. ² Sur 75 Obs. ³ Sur 525 Obs. ⁴ Sur 97 Obs. ⁵ Sur 240 Obs. ⁶ Sur 972 Obs.

L'analyse par tronçon ne permet de dégager des conclusions majeures.

Le pic hôtelier se situe au niveau de la section Avignon Beaucaire mais basé sur un faible nombre d'observations.

3.4.3.4 Mode d'hébergement France / Etranger

2022

| MODE D'HÉBERGEMENT | ETRANGER ¹ | | | FRANCE ² | | | TOTAL ³ | | |
|--|-----------------------|-------|------|---------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Non marchand | 34K | 30% | | 100K | 34% | | 134K | 33% | |
| Campings | 39K | 35% | | 88K | 30% | | 127K | 31% | |
| Hôtels/Chambres d'hôtes | 30K | 27% | | 50K | 17% | | 80K | 20% | |
| Hébergements locatifs | 5K | 5% | | 34K | 12% | | 39K | 10% | |
| Autres | 3K | 3% | | 18K | 6% | | 21K | 5% | |
| Auberges de jeunesse, gîtes d'étapes, de groupes | 263 | 0% | | 811 | 0% | | 1K | 0% | |
| Total | – | | | 112K | 100% | – | 292K | 100% | – |

¹ Sur 343 Obs. ² Sur 611 Obs. ³ Sur 954 Obs.

Les étrangers ont plus recours que les Français à des hébergements marchands hôteliers ou campings.

3.4.3.5 Mode d'hébergement par classe de durée moyenne de séjour (DMS)

2022

| MODE D'HÉBERGEMENT | <4 ¹ | | | 5 À 7 ² | | | 12 À 16 ³ | | | 16 À 30 ⁴ | | | 8 À 11 ⁵ | | | 30 ET + ⁶ | | | TOTAL ⁷ | | | | | |
|--|-----------------|-------|------|--------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | | | |
| Campings | 32K | 29% | | 28K | 24% | | 16K | 53% | | 15K | 41% | | 16K | 48% | | 7K | 56% | | 115K | 33% | | | | |
| Non marchand | 43K | 38% | | 34K | 29% | | 4K | 12% | | 14K | 38% | | 4K | 13% | | 4K | 31% | | 103K | 30% | | | | |
| Hôtels/Chambres d'hôtes | 22K | 19% | | 25K | 21% | | 7K | 23% | | 7K | 18% | | 12K | 35% | | 979 | 8% | | 73K | 21% | | | | |
| Hébergements locatifs | 7K | 6% | | 21K | 18% | | 3K | 9% | | 310 | 1% | | 1K | 4% | | 447 | 4% | | 33K | 10% | | | | |
| Autres | 8K | 7% | | 10K | 8% | | 683 | 2% | | 850 | 2% | | 182 | 1% | | 124 | 1% | | 20K | 6% | | | | |
| Auberges de jeunesse, gîtes d'étapes, de groupes | 721 | 1% | | 60 | 0% | | 133 | 0% | | 130 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 1K | 0% | | | | |
| Total | – | | | 113K | 100% | – | 118K | 100% | – | 30K | 100% | – | 37K | 100% | – | 34K | 100% | – | 12K | 100% | – | 346K | 100% | – |

¹ Sur 217 Obs. ² Sur 199 Obs. ³ Sur 120 Obs. ⁴ Sur 115 Obs. ⁵ Sur 139 Obs. ⁶ Sur 74 Obs. ⁷ Sur 864 Obs.

L'analyse par durée de séjour permet de mettre en évidence assez logiquement que plus le séjour se prolonge plus les hébergements accessibles (camping) et les hébergements gratuits sont sollicités.

L'hébergement gratuit est fort pour les courts séjours (accueil le week-end chez des amis), puis il diminue et remonte à partir de plus de 15j. C'est alors essentiellement du camping-car ??? et anecdotiquement du camping sauvage.

3.4.4 IMPORTANCE DE LA MARQUE ACCUEIL VELO

3.4.4.1 Importance de la marque accueil vélo - Comparaison 2017 - 2022

| IMPORTANCE DU LABEL ACCUEIL VÉLO DANS LE CHOIX D'HÉBERGEMENTS OU DE SERVICES : | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Très importante | 18K | 16% | | 68K | 14% | |
| Assez importante | 26K | 23% | | 109K | 23% | |
| Peu importante | 12K | 11% | | 55K | 11% | |
| Pas du tout importante | 7K | 6% | | 27K | 6% | |
| Ne connais pas cette marque | 52K | 45% | | 222K | 46% | |
| Total | — | | | 115K | 100% | — |

¹ Sur 697 Obs. ² Sur 1041 Obs.

L'importance de la connaissance de la marque Accueil Vélo semble se stabiliser entre 2015 et 2022. Mais en valeur absolue, 2,5x plus de personnes en ont connaissance.

3.4.4.2 Importance de la marque accueil vélo par profil

2022

| IMPORTANCE DU LABEL ACCUEIL VÉLO DANS LE CHOIX D'HÉBERGEMENTS OU DE SERVICES : | ITINÉRANT ¹ | | | TOURISTE ² | | | TOTAL ³ | | |
|--|------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Très importante | 26K | 14% | | 43K | 14% | | 68K | 14% | |
| Assez importante | 51K | 28% | | 58K | 19% | | 109K | 23% | |
| Peu importante | 28K | 16% | | 26K | 9% | | 55K | 11% | |
| Pas du tout importante | 16K | 9% | | 12K | 4% | | 27K | 6% | |
| Ne connais pas cette marque | 61K | 34% | | 161K | 54% | | 222K | 46% | |
| Total | — | | | 182K | 100% | — | 300K | 100% | — |

¹ Sur 840 Obs. ² Sur 201 Obs. ³ Sur 1041 Obs.

La marque cible bien son usage, elle est connue principalement des itinérants pour qui elle est importante.

3.4.5 IMPORTANCE DU VELO DANS LE CHOIX DU SEJOUR

3.4.5.1 Importance de faire du vélo dans le choix du séjour

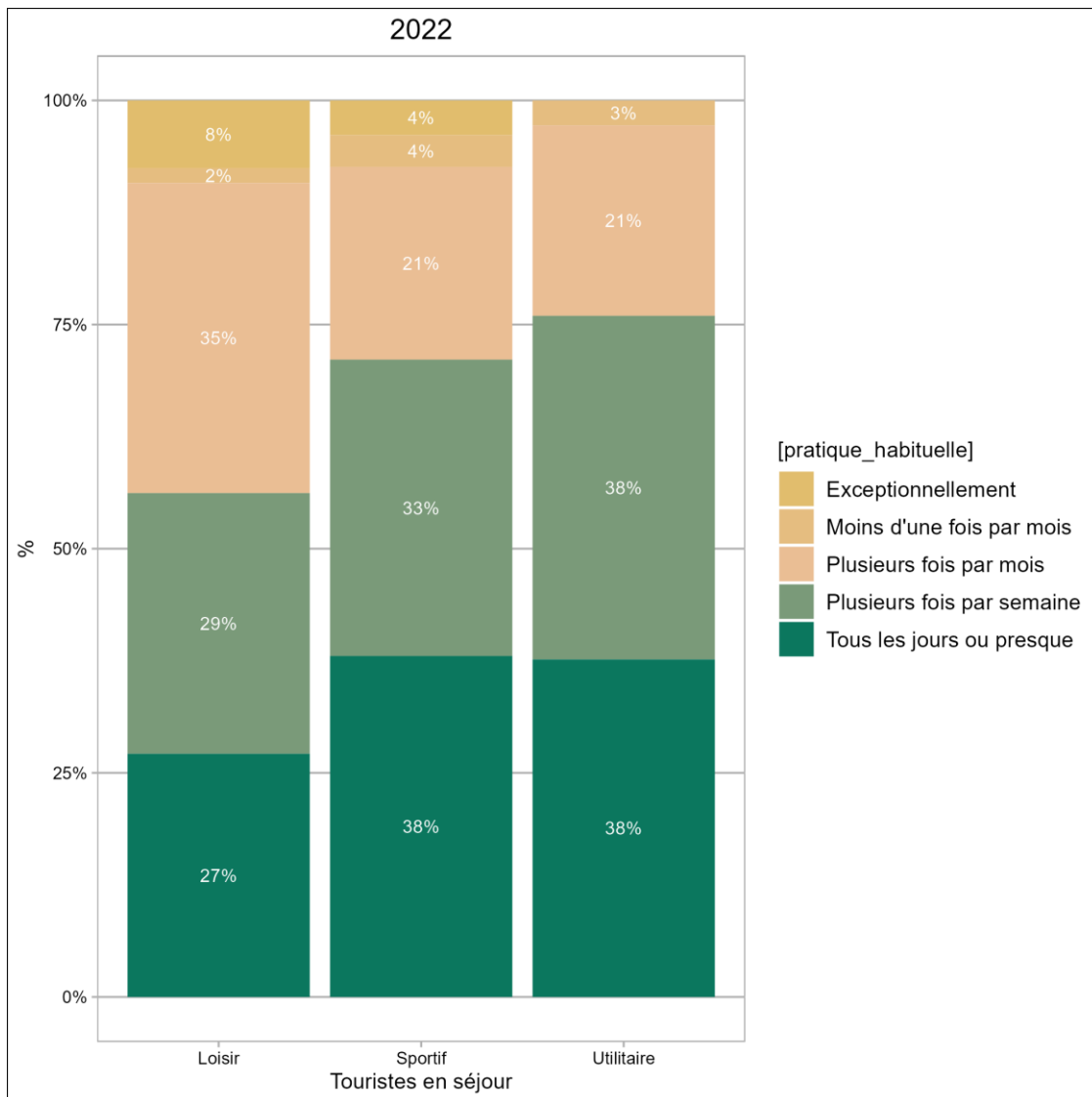
| IMPORTANCE DU VÉLO DANS LE CHOIX DU SÉJOUR | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Très importante | 50K | 61% | | 264K | 68% | |
| Assez importante | 21K | 25% | | 50K | 13% | |
| Peu importante | 6K | 7% | | 39K | 10% | |
| Pas importante | 6K | 7% | | 38K | 10% | |
| Total | — | — | — | 391K | 100% | — |

¹ Sur 536 Obs. ² Sur 952 Obs.

Pour les touristes en séjour, le vélo est plus important qu'en 2017. Le vélo, et ViaRhôna en particulier, sont donc un élément déterminant de le choix de la destination de vacances de ces touristes en séjour.

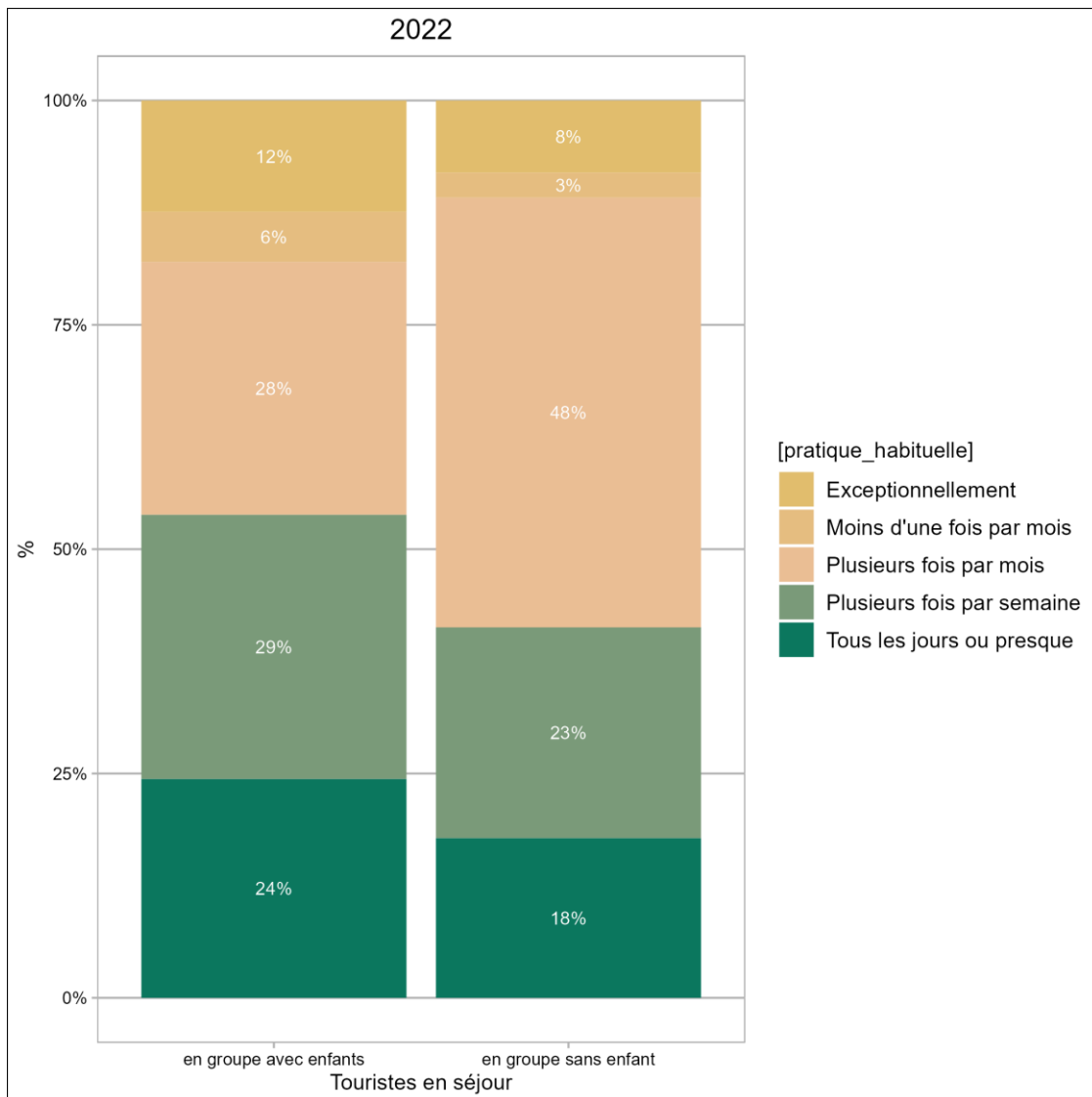
3.4.6 FREQUENCE DE LA PRATIQUE DU VELO DURANT LE SEJOUR

3.4.6.1 Fréquence de la pratique par catégorie



La majorité des cyclistes en tourisme pratiquent tous les jours ou plusieurs fois par semaine le vélo pour. L'implication est un peu plus faible au niveau du tourisme de loisirs, mais cela reste très élevé.

3.4.6.2 Fréquence de la pratique par présence des enfants



En groupe avec enfants, la pratique est plus fréquente.

3.4.7 Q28 - MODE DE TRANSPORTS POUR REJOINDRE LA REGION

3.4.7.1 Mode de transports pour venir dans la région - Comparaison 2017 - 2022

| MODE D'ACCÈS À LA RÉGION DES TOURISTES ET ITINÉRANTS | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Train | 26K | 25% | | 155K | 37% | |
| Voiture | 40K | 38% | | 125K | 30% | |
| Aucun | 18K | 16% | | 58K | 14% | |
| Camping_car | 7K | 7% | | 41K | 10% | |
| Car | 10K | 10% | | 11K | 3% | |
| Autres modes | 4K | 4% | | 11K | 3% | |
| Bateau | 656 | 1% | | 13K | 3% | |
| Total | — | — | — | 414K | 100% | — |

¹ Sur 634 Obs. ² Sur 1031 Obs.

Pour les touristes, les modes de transports ont légèrement évolué entre 2015 et 2022. La pratique de la voiture a perdu 8 pts, le train a gagné 12 pts (notamment auprès des itinérants). Le camping-car a légèrement augmenté et c'est le transport par car, qui a diminué.

3.4.7.2 Modes de transport pour venir dans la région par catégorie

2022

| MODE D'ACCÈS À LA RÉGION DES TOURISTES ET ITINÉRANTS | ITINÉRANT ¹ | | | LOISIR ² | | | SPORTIF ³ | | | UTILITAIRE ⁴ | | | TOTAL ⁵ | | |
|--|------------------------|-------|------|---------------------|-------|------|----------------------|-------|------|-------------------------|-------|------|--------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Train | 109K | 55% | | 38K | 24% | | 3K | 7% | | 5K | 52% | | 155K | 37% | |
| Voiture | 39K | 20% | | 72K | 45% | | 11K | 24% | | 2K | 24% | | 125K | 30% | |
| Aucun | 34K | 17% | | 18K | 11% | | 4K | 10% | | 2K | 19% | | 58K | 14% | |
| Camping_car | 2K | 1% | | 17K | 10% | | 21K | 46% | | 441 | 5% | | 41K | 10% | |
| Bateau | 648 | 0% | | 7K | 5% | | 5K | 12% | | 0 | 0% | | 13K | 3% | |
| Autres modes | 6K | 3% | | 5K | 3% | | 512 | 1% | | 0 | 0% | | 11K | 3% | |
| Car | 7K | 4% | | 3K | 2% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 11K | 3% | |
| Total | — | — | — | 198K | 100% | — | 161K | 100% | — | 9K | 100% | — | 414K | 100% | — |

¹ Sur 910 Obs. ² Sur 85 Obs. ³ Sur 26 Obs. ⁴ Sur 10 Obs. ⁵ Sur 1031 Obs.

Trois modes d'accès se distinguent :

- Le train pour les itinérants
- La voiture (et un peu plus modestement le train) pour les Loisirs
- Le Camping-Car pour les sportifs (basé sur 26 observations).

3.4.7.3 Mode de transports par classe de distance

2022

| MODE D'ACCÈS À LA RÉGION DES TOURISTES ET ITINÉRANTS | <50 ¹ | | | 50 À 100 ² | | | 100 À 200 ³ | | | 200 À 300 ⁴ | | | 300 À 500 ⁵ | | | 500 À 1 000 ⁶ | | | 1 000 ET + ⁷ | | | N | |
|--|------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|------------------------|-------|------|------------------------|-------|------|------------------------|-------|------|--------------------------|-------|------|-------------------------|-----|------|------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | | | | | |
| Train | 14K | 28% | | 21K | 57% | | 19K | 37% | | 15K | 35% | | 14K | 32% | | 53K | 38% | | 11K | 54% | | 147K | |
| Voiture | 18K | 36% | | 6K | 16% | | 14K | 28% | | 19K | 44% | | 18K | 43% | | 38K | 28% | | 2K | 12% | | 117K | |
| Aucun | 11K | 22% | | 5K | 14% | | 16K | 33% | | 5K | 12% | | 5K | 12% | | 8K | 5% | | 2K | 12% | | 53K | |
| Camping_car | 1K | 2% | | 3K | 7% | | 145 | 0% | | 4K | 8% | | 4K | 10% | | 26K | 19% | | 851 | 4% | | 39K | |
| Bateau | 5K | 11% | | 0 | 0% | | 318 | 1% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 7K | 5% | | 167 | 1% | | 13K | |
| Autres modes | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 187 | 0% | | 806 | 2% | | 5K | 3% | | 3K | 15% | | 9K | |
| Car | 116 | 0% | | 2K | 6% | | 607 | 1% | | 0 | 0% | | 279 | 1% | | 2K | 1% | | 416 | 2% | | 5K | |
| Total | — | 51K | 100% | — | 38K | 100% | — | 50K | 100% | — | 44K | 100% | — | 42K | 100% | — | 138K | 100% | — | 20K | 100% | — | 383K |

¹ Sur 91 Obs. ² Sur 108 Obs. ³ Sur 110 Obs. ⁴ Sur 147 Obs. ⁵ Sur 132 Obs. ⁶ Sur 245 Obs. ⁷ Sur 86 Obs. ⁸ Sur 919 Obs.

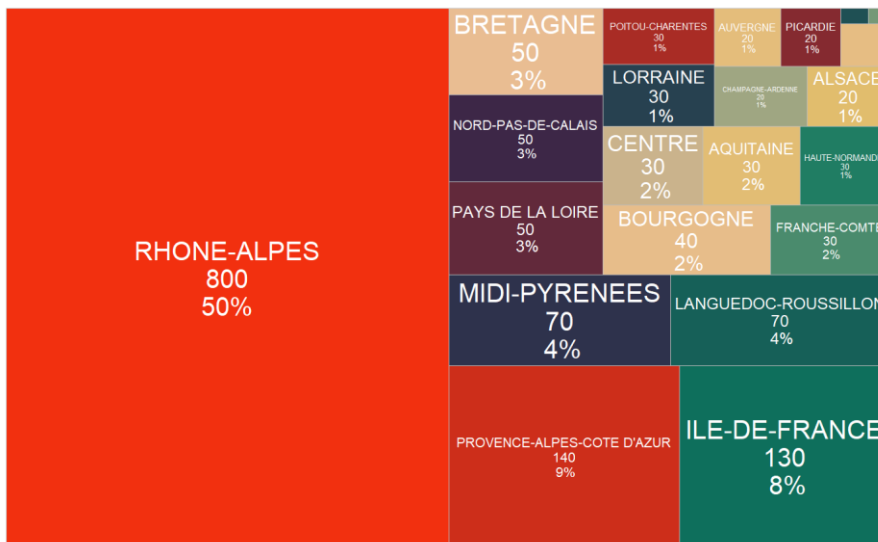
L'analyse du mode de transports par classe de distance du lieu de résidence permet de constater que le train est concurrent de la voiture quelle que soit la distance.

3.5 LA PRATIQUE DES ITINÉRANTS

3.5.1 ORIGINE

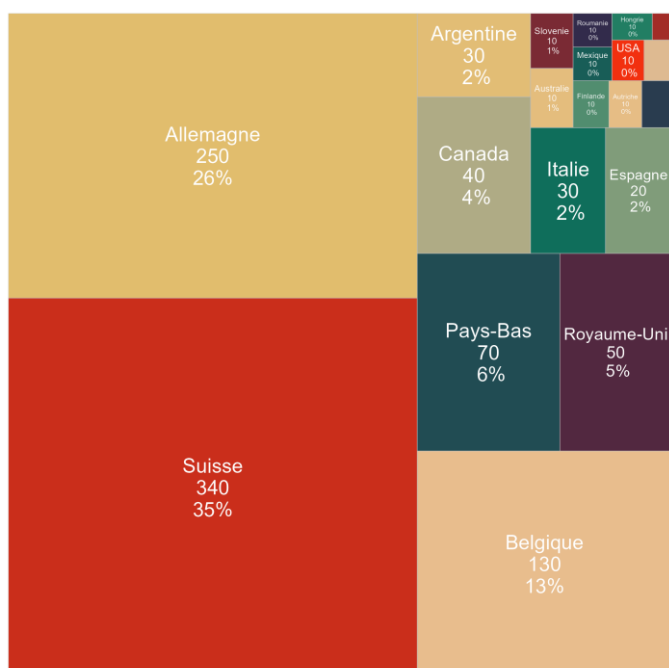
1/3 des itinérants sont étrangers.

3.5.1.1 Français itinérants – région d'origine



50% des itinérants sont originaires de Rhône-Alpes et 2 PACA, 2 régions traversées par l'itinéraire. Les Franciliens apparaissent ensuite comme premiers émetteurs hors de ces régions.

3.5.1.2 Etrangers itinérants – Pays d'origine



Les suisses sont les principaux itinérants de l'itinéraire avec 35% de la pratique.

A l'inverse, les Belges et les Néerlandais très présents sur le tourisme en séjour sont plus discrets sur la pratique itinérante. Les Britanniques présentent un potentiel intéressant en comparaison avec d'autres itinéraires.

3.5.2 TYPOLOGIE DES ITINERANTS

| Catégorie socio-professionnelle | Général | | | Itinérant | | | Âge | Général | | | Itinérant | | |
|---------------------------------|---------|-------|------|-----------|-------|------|---------|---------|-------|------|-----------|-------|------|
| | N | % (N) | prct | N | % (N) | prct | | N | % (N) | prct | N | % (N) | prct |
| Cadre | 651 | 41% | ■ | 865 | 34% | ■ | <20 | 44 | 3% | ■ | 84 | 3% | ■ |
| Retraité | 320 | 20% | ■ | 500 | 20% | ■ | 20 à 29 | 360 | 23% | ■ | 502 | 20% | ■ |
| Employés | 207 | 13% | ■ | 469 | 18% | ■ | 30 à 39 | 327 | 21% | ■ | 488 | 20% | ■ |
| Profession intermédiaire | 135 | 8% | ■ | 196 | 8% | ■ | 40 à 49 | 321 | 20% | ■ | 435 | 17% | ■ |
| Commerçant, artisan, chef dent | 85 | 5% | ■ | 141 | 6% | ■ | 50 à 59 | 242 | 15% | ■ | 471 | 19% | ■ |
| Etudiant | 99 | 6% | ■ | 185 | 7% | ■ | 60 à 69 | 252 | 16% | ■ | 423 | 17% | ■ |
| Ouvrier | 19 | 1% | ■ | 25 | 1% | ■ | 70 et + | 44 | 3% | ■ | 92 | 4% | ■ |
| Autre | 23 | 1% | ■ | 70 | 3% | ■ | Total | 2K | 100% | ■ | 2K | 100% | ■ |
| Inactif | 55 | 3% | ■ | 80 | 3% | ■ | | | | | | | |
| Agriculteur | 4 | 0% | ■ | 9 | 0% | ■ | | | | | | | |
| Total | 2K | 100% | ■ | 3K | 100% | ■ | | | | | | | |

La catégorie des cadres est sur représentés parmi les itinérants français qui sont aussi plus jeunes que les itinérants de manière générale.

On retrouve cette même typologie chez les néo itinérants.

3.5.3 PRATIQUE D'AUTRES ITINERAIRES

3.5.3.1 Autres itinéraires parcourus

| ITINÉRAIRES DÉJÀ PARCOURU PAR LES ITINÉRANTS : | 2017 ¹ | | | 2022 ² | | |
|--|-------------------|-------|------|-------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aucun autre itinéraire | 12K | 14% | | 41K | 22% | |
| Cet itinéraire | 44K | 51% | | 27K | 15% | |
| Un autre itinéraire | 30K | 35% | | 117K | 64% | |
| Total | — | — | — | 185K | 100% | — |

¹ Sur 745 Obs. ² Sur 893 Obs.

ViaRhôna est un itinéraire de découverte de l'itinérance. 22% des itinérants sont des nouveaux itinérants. Cette pratique est en croissance depuis 2017, où la découverte représentait 14%. La Loire à Vélo se situe à 31%.

15% des usagers sont au moins de retour sur l'itinéraire.

3.5.3.2 Autres itinéraires parcourus par âge

| ITINÉRAIRES DÉJÀ PARCOURU PAR LES ITINÉRANTS : | <20 ¹ | | | 20 À 29 ² | | | 30 À 39 ³ | | | 40 À 49 ⁴ | | | 50 À 59 ⁵ | | | 60 À 69 ⁶ | | | 70 ET + ⁷ | | |
|--|------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT |
| Aucun autre itinéraire | 2K | 36% | | 12K | 34% | | 8K | 24% | | 9K | 23% | | 4K | 12% | | 4K | 13% | | 650 | 13% | |
| Cet itinéraire | 1K | 27% | | 4K | 12% | | 3K | 10% | | 5K | 14% | | 4K | 14% | | 6K | 19% | | 276 | 6% | |
| Un autre itinéraire | 2K | 37% | | 19K | 55% | | 23K | 66% | | 24K | 63% | | 23K | 73% | | 21K | 68% | | 4K | 81% | |
| Total | — | — | — | 6K | 100% | — | 35K | 100% | — | 39K | 100% | — | 31K | 100% | — | 32K | 100% | — | 5K | 100% | — |

¹ Sur 18 Obs. ² Sur 188 Obs. ³ Sur 168 Obs. ⁴ Sur 144 Obs. ⁵ Sur 167 Obs. ⁶ Sur 164 Obs. ⁷ Sur 32 Obs.

La première expérience touche principalement les jeunes et permet de rajeunir les profils des itinérants sur l'itinéraire.

3.6 LES EXCURSIONNISTES

3.6.1 ORIGINE

3.6.1.1 Region Origine par excursionnistes

Assez logiquement la très grande majorité des excursionnistes sont originaires de Rhône-Alpes et PACA.

3.6.1.2 Région par tronçon

2022

| RÉGION D'ORIGINE DES EXCURSIONNISTES | BEAUCAIRE-SÈTE ¹ | | | LYON - AVIGNON ² | | | SUISSE-LYON ³ | | | AVIGNON-BEAUCAIRE ⁴ | | | BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ⁵ | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------|------|-----------------------------|--------|------|--------------------------|-------|------|--------------------------------|-------|------|---|-------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| AUVERGNE RHONE ALPES | 7K | 3% | | 1M | 89% | | 355K | 78% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| OCCITANIE | 216K | 97% | | 27K | 2% | | 44K | 10% | | 3K | 11% | | 10K | 20% | | |
| PROVENCE ALPES COTE D AZUR | 0 | 0% | | 56K | 4% | | 43K | 9% | | 23K | 89% | | 40K | 80% | | |
| PAYS DE LA LOIRE | 0 | 0% | | 32K | 3% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| ILE DE FRANCE | 0 | 0% | | 14K | 1% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| NORMANDIE | 0 | 0% | | 7K | 1% | | 1K | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| NOUVELLE AQUITAINE | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 8K | 2% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| BOURGOGNE FRANCHE COMTE | 0 | 0% | | 5K | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| CENTRE VAL DE LOIRE | 0 | 0% | | 0 | 0% | | 3K | 1% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| Hors France | 0 | 0% | | 2K | 0% | | 435 | 0% | | 0 | 0% | | 0 | 0% | | |
| Total | — | 222K | 100% | — | 1 277K | 100% | — | 456K | 100% | — | 26K | 100% | — | 50K | 100% | — |

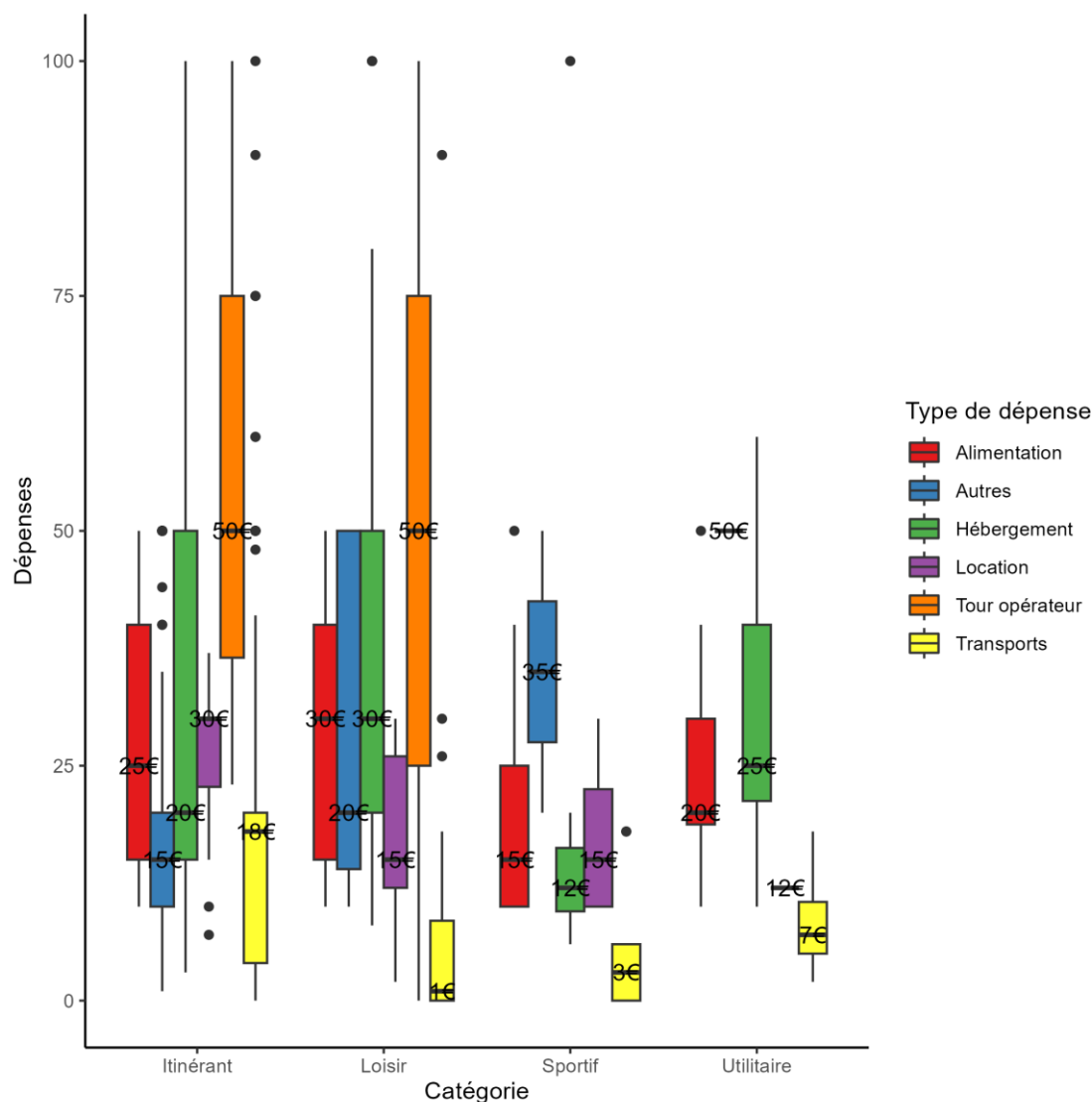
¹ Sur 37 Obs. ² Sur 355 Obs. ³ Sur 366 Obs. ⁴ Sur 11 Obs. ⁵ Sur 13 Obs.

On retrouve cette localisation localement sur les tronçons.

3.7 LES DEPENSES JOURNALIERES

3.7.1 LES DEPENSES DES TOURISTES

3.7.1.1 Dépenses moyennes 2022



La somme des postes de dépense n'est pas égale à la somme totale des dépenses. En effet un individu peut ou non sélectionner une dépense, si pour des dépenses non réalisées nous appliquons une valeur de zéro, le montant moyen n'aurait plus aucun sens.

Pour chaque boîte, il faut considérer que le trait noir correspond à l'ensemble du spectre de valeur (le minimum et le maximum), la boîte en couleur correspond elle à 50% des observations, la valeur inscrite correspond à la médiane.

On observe des grosses disparités sur les dépenses d'hébergement ainsi que pour les tours opérateurs.

Les différents postes se répartissent dans des échelles de valeur de 1 à 5 (entre 10 et 50€) pour les dépenses d'alimentation pour une journée (25€), 15€ en dépenses diverses, Entre 15 et 30€ en médiane pour de la location.

3.7.1.2 Touristes: Dépenses moyenne totale par profil

Les dépenses des touristes en séjour s'élèvent à 69 €/j. C'est en augmentation par rapport à 2017, où le montant moyen de dépense était de 66€.

3.7.2 LES DEPENSES DES EXCURSIONNISTES

3.7.2.1 Excursionnistes : Dépenses moyennes totales par catégorie

| CATGORIE | DÉPENSE MOYENNE PAR JOUR | EC. TYPE | N EXTRAPOL | NBQUEST |
|------------|--------------------------|----------|------------|---------|
| Loisir | €5 | 11 | 1M | 372 |
| Sportif | €2 | 6 | 553K | 315 |
| Utilitaire | €3 | 7 | 270K | 133 |

Le niveau de dépenses des excursionnistes se situe entre 2 et 5€ de dépense moyenne par jour.

Ils sont 26% à avoir dépensé lors de leur passage sur ViaRhôna. Ils étaient seulement 10% en 2017.

3.8 RECOMPOSITION DES DEPENSES ET DES IMPACTS

Le calcul de la recomposition et de l'extrapolation des retombées économiques se fait par le biais d'une estimation de dépense moyenne au kilomètre pour chaque catégorie de cycliste.

3.8.1 DISTANCES TOTALES PARCOURUES PAR CATEGORIE DE CYCLISTES

Le calcul du nombre de personnes est recomposé à partir des coefficients d'extrapolation de l'enquête.

Pour chaque profil de clientèle et pour chaque segment d'itinéraire, nous calculons la distance parcourue par an.

| Nombre de KM sur La Via Rhôna en 2022 | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| ETAPE | Touristes Itinérants | Touristes En séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes |
| Léman Lyon | 4 619 436 | 3 838 574 | 8 458 010 | 17 956 003 | 26 414 013 |
| Lyon Avignon | 6 149 230 | 2 844 235 | 8 993 465 | 43 992 873 | 52 986 338 |
| Avignon-Beaucair | 231 063 | 311 313 | 542 376 | 1 564 783 | 2 107 159 |
| Beaucaire-Sète | 1 092 043 | 1 492 498 | 2 584 541 | 7 668 290 | 10 252 831 |
| Beaucaire-Port Sa | 208 143 | 2 307 921 | 2 516 064 | 1 624 908 | 4 140 972 |
| Ensemble | 12 299 915 | 10 794 541 | 23 094 456 | 72 806 857 | 95 901 313 |

Figure 8 Distances parcourues sur ViaRhôna en 2022 par étape et par type de cyclistes

3.8.2 CALCUL DU NOMBRE DE PERSONNES ET DE PASSAGES

Le calcul du nombre de personnes est recomposé à partir des coefficients d'extrapolation 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 et dans ce rapport, le nombre de personnes correspond à deux calculs différents :

- La recomposition d'un équivalent personne calculé uniquement pour les cyclistes passant par les points d'enquête.
Elle est utilisée quand on analyse les comportements, les types de pratiques, le choix des outils, les caractéristiques de dépense, on se focalise sur l'individu. C'est la donnée utilisée dans la partie 2. **On parle alors de cyclistes.**
- La recomposition du nombre de personnes effectivement passées sur ViaRhôna quel que soit leur parcours. Il intègre les sections non enquêtées et tient compte des kilomètres parcourus hors de l'itinéraire dans une boucle incluant un passage sur ViaRhôna. Par convention, nous considérons dans ce cas que la part réalisée sur ViaRhôna est de 40% (25% représenterait un circuit correspondant à un carré, 50% correspond à un aller-retour). **Par convention et par abus de langage on parlera de passage.**

| Nombre de passages sur la Via Rhôna (hors boucles) en 2022 | | | | | |
|--|----------------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| ETAPE | Touristes Itinérants | Touristes En séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes |
| Léman Lyon | 71 797 | 89 602 | 161 399 | 469 524 | 630 923 |
| Lyon Avignon | 88 315 | 82 580 | 170 895 | 1 339 829 | 1 510 724 |
| Avignon-Beaucair | 3 593 | 6 093 | 9 686 | 26 187 | 35 873 |
| Beaucaire-Sète | 15 850 | 49 213 | 65 063 | 241 069 | 306 132 |
| Beaucaire-Port Sa | 3 128 | 76 149 | 79 277 | 50 252 | 129 529 |
| Ensemble | 182 683 | 303 637 | 486 320 | 2 126 861 | 2 613 181 |

Figure 9 Nombre de passage par ViaRhôna en 2022

Comme rappelé plus haut, ce chiffre ne prend pas en compte les déplacements utilitaires réalisés dans les traversées de grandes villes.

3.9 LES DIFFERENTS NIVEAUX D'IMPACT ET DE RETOMBÉES

LES DIFFÉRENTS PÉRIMETRES DES IMPACTS ET RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Impacts Directs

- **Niveau I** : *la retombée primaire de l'itinéraire*. Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes sur l'itinéraire (donc hors kilomètres parcourus en dehors de l'itinéraire dans le cadre de boucles), pondérées par le poids du vélo dans le choix de la destination.
- **Niveau II** : *la retombée de l'itinéraire*. Elle correspond à la retombée de niveau 1 sans la pondération par le poids du vélo dans le choix de la destination.

Retombées économiques

- **Niveau III** : *la retombée de l'itinéraire et des boucles*. Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire sur l'ensemble des kilomètres parcourus (y compris dans le cadre de boucles), et ce, quel que soit le poids du vélo dans le choix de la destination.
- **Niveau IV** : *la retombée du séjour*. Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire sur l'ensemble des kilomètres parcourus les jours d'enquête et, pour les touristes, l'extrapolation à l'ensemble de leur séjour en fonction de la fréquence de pratique pendant le séjour.

Externalités

- Impact santé
- Impact sur l'environnement
- Impact sur l'industrie du vélo

Figure 10 - Présentation des différents niveaux de retombées et d'impacts

3.9.1 IMPACTS ÉCONOMIQUE DIRECTS

Par le biais du coefficient d'extrapolation établi à partir des distances réalisées par chaque catégorie de cyclistes sur chacune des sections, l'impact économique est calculé en prenant en compte les distances et niveaux de dépenses propres à chacune des sections.

L'impact économique global peut être estimé à 43,3 M€. Cela représente sur la base d'un linéaire de plus de 815 km, un ratio de 53 K€ / km.

Pour rappel

Impact économique : agrégation des dépenses réalisées localement par les cyclistes sur les kilomètres parcourus sur ViaRhôna (antennes et variantes comprises), les seuls jours où ils ont randonné. Il s'agit donc d'une vision minimaliste des impacts.

L'impact économique peut-être de deux niveaux :

- **Niveau II** : ce niveau prend en compte la vision globale de l'impact tel que défini ci-dessus.

| Retombees_Eco_Niveau_2 sur la Via Rhôna en 2022 | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| ETAPE | Touristes Itinérants | Touristes En séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes |
| Léman Lyon | 1 616 558 | 4 596 964 | 6 213 522 | 5 868 738 | 12 082 260 |
| Lyon Avignon | 4 967 150 | 6 113 616 | 11 080 766 | 6 230 462 | 17 311 228 |
| Avignon-Beaucair | 433 450 | 295 101 | 728 551 | 660 105 | 1 388 656 |
| Beaucaire-Sète | 1 174 689 | 1 195 862 | 2 370 551 | 4 099 005 | 6 469 556 |
| Beaucaire-Port Sa | 370 823 | 216 101 | 586 924 | 5 439 246 | 6 026 170 |
| Ensemble | 8 562 670 | 12 417 644 | 20 980 314 | 22 297 556 | 43 277 870 |

Figure 11 Tableau de l'impact économique de ViaRhôna en 2022 par section et par type de cyclistes sur les seuls kilomètres parcourus sur l'itinéraire

- **Niveau I** : plus restrictif, il prend en compte l'importance de ViaRhôna dans le choix de la destination :

| Retombees_Eco_Niveau_1 sur la Via Rhôna en 2022 | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| ETAPE | Touristes Itinérants | Touristes En séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes |
| Léman Lyon | 4 391 468 | 4 110 464 | 8 501 932 | 1 616 558 | 10 118 490 |
| Lyon Avignon | 5 883 379 | 3 998 848 | 9 882 227 | 4 967 150 | 14 849 377 |
| Avignon-Beaucair | 285 671 | 544 592 | 830 263 | 433 450 | 1 263 713 |
| Beaucaire-Sète | 1 172 516 | 3 002 498 | 4 175 014 | 1 174 689 | 5 349 703 |
| Beaucaire-Port Sa | 205 885 | 3 085 996 | 3 291 881 | 370 823 | 3 662 704 |
| Ensemble | 11 938 919 | 14 742 398 | 26 681 317 | 8 562 670 | 35 243 987 |

Figure 12 Tableau de l'impact économique de ViaRhôna en 2022 par tronçon et par type de cycliste sur les seuls kilomètres parcourus sur l'itinéraire et en intégrant l'importance de ViaRhôna dans le choix de la destination

L'intégration du facteur "motivation" se fait en appliquant un poids à chaque personne selon ses réponses. Les coefficients appliqués sont de 1 pour ceux déclarant que ViaRhôna est un élément très important dans le choix du séjour, 0,7 pour ceux déclarant qu'il s'agit d'un élément important, 0,25 pour ceux déclarant qu'il s'agit d'un élément peu important et 0,15 pour les autres. En cas de non-réponse, une valeur de remplacement a été affectée, obtenue en moyennant les données de réponse de la catégorie de cyclistes correspondant à l'enquête.

Sur la base de l'impact de niveau II, les itinérants représentent 20% de l'impact économique généré pour 7% du nombre de personnes.

Les touristes en séjour représentent 29% des impacts pour seulement 12% des cyclistes. Ceci s'explique par leur ratio de dépense moyen par km qui est élevé, du fait d'un niveau de dépense moyen important et d'un plus faible kilométrage parcouru par jour.

Les excursionnistes représentent 81% des personnes, seulement 51% de l'impact de niveau II.

Ces éléments reflètent bien l'importance d'une bonne maîtrise du redressement et des extrapolations des données.

3.9.2 LES RETOMBÉES DE LA FREQUENTATION

Retombées économiques : agrégation des dépenses réalisées localement par l'ensemble des cyclistes le long de l'itinéraire (antennes et variantes comprises), quelle que soit la motivation liée à l'itinéraire, sur les sections de ViaRhôna comme sur des sections hors itinéraire lors de pratiques en boucle.

L'impact économique mesuré plus haut prend uniquement en compte les dépenses liées aux distances parcourues stricto-sensu sur ViaRHôna. Il ne prend pas en compte les distances parcourues en dehors de l'itinéraire dans le cadre de boucles alors même qu'il s'agit des mêmes individus pour lesquels ViaRhôna a été le plus souvent une forte motivation au séjour.

Comme l'impact, la retombée peut-être de deux niveaux :

- **Retombées économiques de niveau III :**

Si l'on considère l'ensemble des kilomètres parcourus sur l'itinéraire (antennes et variantes comprises) et sur les boucles adjacentes pour les seuls jours où ils ont fait du vélo on obtient les retombées économiques de niveau III.

| Retombées_Eco_Niveau_3 sur la Via Rhôna en 2022 | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| ETAPE | Touristes Itinérants | Touristes En séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes |
| Léman Lyon | 4 873 269 | 6 377 506 | 11 250 775 | 1 788 344 | 13 039 119 |
| Lyon Avignon | 6 397 388 | 7 357 720 | 13 755 108 | 5 093 469 | 18 848 577 |
| Avignon-Beaucair | 339 764 | 660 105 | 999 869 | 433 450 | 1 433 319 |
| Beaucaire-Sète | 1 255 378 | 4 797 385 | 6 052 763 | 1 174 689 | 7 227 452 |
| Beaucaire-Port Sa | 242 698 | 6 656 873 | 6 899 571 | 523 066 | 7 422 637 |
| Ensemble | 13 108 497 | 25 849 589 | 38 958 086 | 9 013 018 | 47 971 104 |

Figure 13 Tableau des retombées économiques de ViaRhôna en 2022 par section et par type de cyclistes intégrant les kilomètres parcourus dans le cadre des boucles

- **Retombées économiques de niveau IV :**

Elle équivaut à la retombée du séjour. Elle prend en compte les dépenses réalisées par les cyclistes ayant emprunté l'itinéraire sur l'ensemble des kilomètres parcourus les jours d'enquête et, pour les touristes, l'extrapolation à l'ensemble de leur séjour en fonction de la fréquence de pratique pendant le séjour.

Pour ce calcul, les coefficients pris en compte sont de 1 pour ceux déclarant faire du vélo tous les jours ou presque, la durée moyenne du séjour divisé par 3 pour ceux déclarant faire du vélo plusieurs fois pendant le séjour et la durée moyenne du séjour pour les autres déclarant faire du vélo une seule fois dans le séjour. En cas de non-réponse, une valeur de remplacement a été affecté, obtenue en moyennant les données de réponses de la catégorie de cyclistes correspondant à l'enquête.

Ces hypothèses permettent d'obtenir le niveau de retombées économiques de niveau IV.

| Retombées_Eco_Niveau_4 sur la Via Rhôna en 2022 | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| ETAPE | Touristes Itinérants | Touristes En séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes |
| Léman Lyon | 5 791 404 | 36 125 745 | 41 917 149 | 1 788 344 | 43 705 493 |
| Lyon Avignon | 7 207 532 | 55 129 575 | 62 337 107 | 5 093 469 | 67 430 576 |
| Avignon-Beaucair | 645 936 | 2 699 732 | 3 345 668 | 433 450 | 3 779 118 |
| Beaucaire-Sète | 1 743 524 | 16 838 655 | 18 582 179 | 1 174 689 | 19 756 868 |
| Beaucaire-Port Sa | 253 079 | 44 938 474 | 45 191 553 | 523 066 | 45 714 619 |
| Ensemble | 15 641 475 | 155 732 181 | 171 373 656 | 9 013 018 | 180 386 674 |

Figure 14 Tableau des retombées économiques de niveau IV de ViaRhôna par section et par type de cyclistes en fonction de la motivation et intégrant l'ensemble du séjour et des kilomètres parcourus sur les boucles

Il s'agit d'un indicateur généralement utilisé dans les études touristiques par rapport à des générateurs majeurs du tourisme régional. De fait, le poids de ViaRhôna dans le choix du séjour nous semble être un élément majeur de l'impact réel à prendre en compte et l'impact économique doit de ce fait prendre en compte l'ensemble des dépenses du séjour, sur les jours avec vélo ou non, sur les distances parcourues sur ViaRhôna ou non.

3.9.3 IMPACTS ECONOMIQUES INDIRECTS ET INDUITS

Les impacts indirects sont calculés à partir des données de distances extrapolées et en se basant sur l'étude évoquée dans le guide Eva Vélo sur les estimations des externalités.

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 à 0,69 €/km (source : étude économie du vélo 2020).

Sur cette base, les kilomètres parcourus sur les itinéraires génèrent un bénéfice collectif que l'on peut estimer en appliquant des coefficients basés sur le ratio de 0,69 €/km. Une partie importante des distances parcourues estimées dans le cadre de l'enquête auraient de toute façon été parcourues par les cyclistes sportifs et une partie des cyclistes de loisir. C'est pourquoi le choix est fait d'appliquer un coefficient d'impact santé plus conservatoire dépendant du niveau de pratique habituel des répondants. Ainsi, les coefficients retenus appliqués 0 pour les répondants déclarant pratiquer tous les jours, 0,10 pour ceux pratiquant plusieurs fois par semaine ; 0,36 pour ceux pratiquant plusieurs fois par mois ; 0,61 pour ceux pratiquant moins d'une fois par mois ; et 0,69 pour ceux pratiquant exceptionnellement.

L'impact santé serait de **14,1M€ en 2022**.

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, les 95,9 M de km parcourus sur l’itinéraire représentent un impact de 6,2 M€ en 2022.

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

Les impacts sur l’industrie et la commercialisation des cycles peuvent être approchés en faisant le rapport entre les ventes de vélos et accessoires et les distances parcourues. Selon l’étude sur la filière vélo réalisée par l’Union Sport & Cycle, les ventes de vélos et accessoires représentaient en France 2,329 Md€ en 2019 pour un total estimé de 11,9 Md de kilomètres parcourus [23], soit un ratio moyen de 0,196 €/km. Sur cette base, l’impact des 95,9 M de km parcourus sur l’itinéraire est de **18,8 M€**.

Ces estimations sont imprécises dans la mesure où il ne nous est pas possible de mesurer l’impact spécifique de ViaRhôna 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.

3.9.4 REPARTITION DE LA FREQUENTATION ET DE L’IMPACT PAR DEPARTEMENT ET REGION

La donnée de répartition est calculée à partir des données de l’enquête grâce aux coefficients d’extrapolations calculés par département et par étape. Elle prend donc en compte la variation de distances parcourues et de dépense journalière par types de cyclistes et par département. Attention cependant à la lecture de ces résultats.

Compte tenu du faible nombre possible d’enquêtes croisant type de cyclistes, étape et département certains coefficients d’extrapolation peuvent être élevés et présenter des biais. Un calcul en recomposant les retombées à partir des données kilométriques par sections et par type de cyclistes et en partant des moyennes de distances et de dépenses sur l’ensemble de ViaRhôna serait sans doute plus juste géographiquement. Pour plus de cohérence de l’ensemble des résultats, nous avons préféré garder la donnée centrée sur les cyclistes, même si cela implique de perdre un peu en précision géographique.

| Distances parcourues en 2022 | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------------------|-------------|
| | Touristes Itinérants | Touristes en séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes | % |
| AIN | 1 667 980 | 1 805 157 | 3 473 137 | 4 006 064 | 7 479 201 | 8% |
| ARDECHE | 2 652 614 | 1 229 189 | 3 881 803 | 10 422 388 | 14 304 191 | 15% |
| DROME | 1 241 720 | 287 137 | 1 528 857 | 3 235 909 | 4 764 766 | 5% |
| HAUTE-SAVOIE | 411 467 | 715 309 | 1 126 776 | 1 461 550 | 2 588 326 | 3% |
| ISERE | 538 321 | 755 642 | 1 293 963 | 1 606 416 | 2 900 379 | 3% |
| LOIRE | 470 585 | 352 394 | 822 979 | 4 248 989 | 5 071 968 | 5% |
| RHONE | 1 516 486 | 646 874 | 2 163 360 | 30 618 326 | 32 781 686 | 34% |
| SAVOIE | 1 023 665 | 303 284 | 1 326 949 | 3 015 041 | 4 341 990 | 5% |
| AUVERGNE-RHON | 9 522 838 | 6 094 986 | 15 617 824 | 58 614 683 | 74 232 507 | 77% |
| GARD | 918 680 | 1 530 288 | 2 448 968 | 5 448 061 | 7 897 029 | 8% |
| HERAULT | 857 178 | 665 735 | 1 522 913 | 5 691 850 | 7 214 763 | 8% |
| OCCITANIE | 1 775 858 | 2 196 023 | 3 971 881 | 11 139 911 | 15 111 792 | 16% |
| BOUCHES-DU-RHC | 48 751 | 2 307 921 | 2 356 672 | 890 927 | 3 247 599 | 3% |
| VAUCLUSE | 952 469 | 195 611 | 1 148 080 | 2 161 336 | 3 309 416 | 3% |
| PROVENCE-ALPES | 1 001 220 | 2 503 532 | 3 504 752 | 3 052 263 | 6 557 015 | 7% |
| Ensemble | 12 299 916 | 10 794 541 | 23 094 457 | 72 806 857 | 95 901 314 | 100% |

L’Auvergne Rhône-Alpes représente 77% des distances parcourues sur ViaRhôna.

| Nombre de personnes en 2022 | | | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|------------------|------------------------|-------------|
| | Touristes Itinérants | Touristes en séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes | % |
| AIN | 25 040 | 45 161 | 70 201 | 98 899 | 169 100 | 6% |
| ARDECHE | 35 890 | 32 974 | 68 864 | 254 578 | 323 442 | 12% |
| DROME | 18 971 | 7 704 | 26 675 | 77 925 | 104 600 | 4% |
| HAUTE-SAVOIE | 6 272 | 19 362 | 25 634 | 53 632 | 79 266 | 3% |
| ISERE | 8 559 | 11 666 | 20 225 | 33 518 | 53 743 | 2% |
| LOIRE | 7 388 | 7 751 | 15 139 | 116 534 | 131 673 | 5% |
| RHONE | 22 822 | 24 260 | 47 082 | 1 031 226 | 1 078 308 | 41% |
| SAVOIE | 16 504 | 6 925 | 23 429 | 65 900 | 89 329 | 3% |
| AUVERGNE-RHON | 141 446 | 155 803 | 297 249 | 1 732 212 | 2 029 461 | 78% |
| GARD | 13 937 | 49 994 | 63 931 | 127 830 | 191 761 | 7% |
| HERAULT | 12 824 | 18 602 | 31 426 | 188 919 | 220 345 | 8% |
| OCCITANIE | 26 761 | 68 596 | 95 357 | 316 749 | 412 106 | 16% |
| BOUCHES-DU-RHC | 794 | 76 149 | 76 943 | 30 263 | 107 206 | 4% |
| VAUCLUSE | 13 684 | 3 089 | 16 773 | 47 638 | 64 411 | 2% |
| PROVENCE-ALPES | 14 478 | 79 238 | 93 716 | 77 901 | 171 617 | 7% |
| Ensemble | 182 685 | 303 637 | 486 322 | 2 126 862 | 2 613 184 | 100% |

La répartition du nombre de personnes est très proche des distances parcourues.

| Retombees_Eco_Niveau_2 sur la Via Rhôna en 2022 | | | | | | |
|---|-------------------------|------------------------|--------------------|------------------|------------------------|-------------|
| | Touristes Itinérants | Touristes en séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes | % |
| AIN | 1 483 202 | 2 802 273 | 4 285 475 | 164 202 | 4 449 677 | 10% |
| ARDECHE | 2 497 302 | 2 272 356 | 4 769 658 | 875 598 | 5 645 256 | 13% |
| DROME | 1 287 775 | 501 118 | 1 788 893 | 396 220 | 2 185 113 | 5% |
| HAUTE-SAVOIE | 509 940 | 1 681 480 | 2 191 420 | 420 764 | 2 612 184 | 6% |
| ISERE | 474 557 | 430 529 | 905 086 | 225 811 | 1 130 897 | 3% |
| LOIRE | 519 507 | 540 153 | 1 059 660 | 585 460 | 1 645 120 | 4% |
| RHONE | 1 734 200 | 1 811 187 | 3 545 387 | 3 051 271 | 6 596 658 | 15% |
| SAVOIE | 971 769 | 481 526 | 1 453 295 | 390 379 | 1 843 674 | 4% |
| AUVERGNE-RHON | 9 478 252 | 10 520 622 | 19 998 874 | 6 109 705 | 26 108 579 | 60% |
| GARD | 1 014 206 | 4 534 599 | 5 548 805 | 1 182 348 | 6 731 153 | 16% |
| HERAULT | 999 196 | 1 546 615 | 2 545 811 | 911 338 | 3 457 149 | 8% |
| OCCITANIE | 2 013 402 | 6 081 214 | 8 094 616 | 2 093 686 | 10 188 302 | 24% |
| BOUCHES-DU-RHC | 70 271 | 5 439 246 | 5 509 517 | 42 262 | 5 551 779 | 13% |
| VAUCLUSE | 855 717 | 256 473 | 1 112 190 | 317 016 | 1 429 206 | 3% |
| PROVENCE-ALPES | 925 988 | 5 695 719 | 6 621 707 | 359 278 | 6 980 985 | 16% |
| Ensemble | 12 417 642 | 22 297 555 | 34 715 197 | 8 562 669 | 43 277 866 | 100% |

L'impact économique évolue de manière plus favorable en Occitanie et PACA compte tenu de la plus grande part de touristes en séjours.

| Retombees_Eco_Niveau_4 sur la Via Rhôna en 2022 | | | | | | |
|---|-------------------------|------------------------|--------------------|------------------|------------------------|-------------|
| | Touristes Itinérants | Touristes en séjour | Total Touristes | Excursionnistes | Ensemble des cyclistes | % |
| AIN | 1 496 321 | 19 630 924 | 21 127 245 | 164 202 | 21 291 447 | 12% |
| ARDECHE | 2 937 698 | 12 974 191 | 15 911 889 | 875 598 | 16 787 487 | 9% |
| DROME | 1 478 448 | 1 704 973 | 3 183 421 | 396 220 | 3 579 641 | 2% |
| HAUTE-SAVOIE | 945 708 | 8 348 419 | 9 294 127 | 488 786 | 9 782 913 | 5% |
| ISERE | 642 848 | 2 258 537 | 2 901 385 | 225 811 | 3 127 196 | 2% |
| LOIRE | 549 410 | 6 795 735 | 7 345 145 | 612 670 | 7 957 815 | 4% |
| RHONE | 1 849 038 | 7 648 013 | 9 497 051 | 3 196 076 | 12 693 127 | 7% |
| SAVOIE | 1 469 293 | 2 395 088 | 3 864 381 | 448 448 | 4 312 829 | 2% |
| AUVERGNE-RHON | 11 368 764 | 61 755 880 | 73 124 644 | 6 407 811 | 79 532 455 | 44% |
| GARD | 1 487 123 | 43 816 075 | 45 303 198 | 1 334 591 | 46 637 789 | 26% |
| HERAULT | 1 489 843 | 4 669 702 | 6 159 545 | 911 338 | 7 070 883 | 4% |
| OCCITANIE | 2 976 966 | 48 485 777 | 51 462 743 | 2 245 929 | 53 708 672 | 30% |
| BOUCHES-DU-RHC | 80 986 | 44 938 474 | 45 019 460 | 42 262 | 45 061 722 | 25% |
| VAUCLUSE | 1 214 761 | 552 050 | 1 766 811 | 317 016 | 2 083 827 | 1% |
| PROVENCE-ALPES | 1 295 747 | 45 490 524 | 46 786 271 | 359 278 | 47 145 549 | 26% |
| Ensemble | 15 641 477 | 155 732 181 | 171 373 658 | 9 013 018 | 180 386 676 | 100% |

Les retombées économiques suivent les mêmes tendances et les accentuent. Le différentiel tient d'abord à la plus forte proportion de touristes en séjours.

4 PARTIE 4 : COMPARAISON ENTRE ITINERAIRES

4.1 RATIOS DE COMPARAISON AVEC LES AUTRES GRANDS ITINERAIRES

La session d'enquête de 2022 a été importante avec les analyses simultanées de La Via Rhona, la Loire à Vélo, la Voie Bleue et l'ensemble des véloroutes de Grand Est.

Pour produire les tableaux suivants, il a fallu compter sur l'accord de chacune des parties prenantes qui ont accepté de partager leurs résultats.

4.1.1 COMPARAISON AVEC VIA RHONA, GRAND EST, VOIE BLEUE, LOIRE A VELO, 2015-2017 ET 2022

4.1.1.1 Profils des répondants

| ÂGE | GD EST 2022 ¹ | | | LAV 2015 ² | | | LAV 2022 ³ | | | VBLEUE 2022 ⁴ | | | VR 2017 ⁵ | | | VR 2022 ⁶ | | | |
|---------|--------------------------|--------|------|-----------------------|-------|------|-----------------------|--------|------|--------------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| <20 | 54K | 2% | | 20K | 3% | | 22K | 2% | | 22K | 3% | | 38K | 4% | | 57K | 2% | | |
| 20 à 29 | 172K | 7% | | 87K | 12% | | 113K | 9% | | 34K | 5% | | 93K | 10% | | 155K | 6% | | |
| 30 à 39 | 326K | 14% | | 117K | 16% | | 215K | 18% | | 85K | 13% | | 122K | 13% | | 406K | 16% | | |
| 40 à 49 | 402K | 17% | | 156K | 22% | | 212K | 17% | | 101K | 15% | | 188K | 21% | | 523K | 21% | | |
| 50 à 59 | 656K | 27% | | 166K | 23% | | 283K | 23% | | 185K | 27% | | 212K | 23% | | 632K | 26% | | |
| 60 à 69 | 549K | 23% | | 148K | 21% | | 304K | 25% | | 196K | 29% | | 203K | 22% | | 515K | 21% | | |
| 70 et + | 227K | 10% | | 25K | 3% | | 77K | 6% | | 53K | 8% | | 58K | 6% | | 190K | 8% | | |
| Total | — | 2,386K | 100% | — | 718K | 100% | — | 1,225K | 100% | — | 676K | 100% | — | 914K | 100% | — | 2,478K | 100% | — |

¹ Sur 3633 Obs. ² Sur 2459 Obs. ³ Sur 2956 Obs. ⁴ Sur 1485 Obs. ⁵ Sur 2057 Obs. ⁶ Sur 1792 Obs.

L'analyse des profils des usagers nous montre que ViaRhôna a un profil plutôt plus âgé que la moyenne avec un volume de 22% de 20 à 40 ans contre 20% pour les autres itinéraires.

4.1.1.2 Catégorie socioprofessionnelle

| CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE | LAV 2022 ¹ | | | GD EST 2022 ² | | | LAV 2015 ³ | | | VBLEUE 2022 ⁴ | | | VR 2017 ⁵ | | | VR 2022 ⁶ | | | |
|---------------------------------|-----------------------|--------|------|--------------------------|--------|------|-----------------------|-------|------|--------------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| Retraité | 377K | 31% | | 736K | 30% | | 189K | 26% | | 241K | 35% | | 265K | 29% | | 674K | 27% | | |
| Cadre | 347K | 28% | | 506K | 21% | | 221K | 30% | | 188K | 27% | | 279K | 30% | | 861K | 35% | | |
| Employés | 247K | 20% | | 588K | 24% | | 134K | 18% | | 126K | 18% | | 179K | 19% | | 360K | 15% | | |
| Profession intermédiaire | 71K | 6% | | 232K | 10% | | 56K | 8% | | 38K | 5% | | 52K | 6% | | 156K | 6% | | |
| Commerçant, artisan, chef dent | 53K | 4% | | 81K | 3% | | 28K | 4% | | 30K | 4% | | 24K | 3% | | 132K | 5% | | |
| Etudiant | 41K | 3% | | 81K | 3% | | 37K | 5% | | 25K | 4% | | 21K | 2% | | 103K | 4% | | |
| Ouvrier | 41K | 3% | | 95K | 4% | | 30K | 4% | | 19K | 3% | | 51K | 6% | | 61K | 2% | | |
| Inactif | 13K | 1% | | 69K | 3% | | 17K | 2% | | 10K | 1% | | 18K | 2% | | 69K | 3% | | |
| Autre | 23K | 2% | | 21K | 1% | | 10K | 1% | | 14K | 2% | | 29K | 3% | | 37K | 2% | | |
| Agriculteur | 8K | 1% | | 17K | 1% | | 6K | 1% | | 4K | 1% | | 2K | 0% | | 8K | 0% | | |
| Total | — | 1,221K | 100% | — | 2,426K | 100% | — | 728K | 100% | — | 692K | 100% | — | 921K | 100% | — | 2,461K | 100% | — |

¹ Sur 2956 Obs. ² Sur 3706 Obs. ³ Sur 2488 Obs. ⁴ Sur 1505 Obs. ⁵ Sur 2068 Obs. ⁶ Sur 1813 Obs.

On note sur ViaRhôna un peu plus de cadres et moins de retraités que sur les autres itinéraires.

4.1.2 DISTANCES PARCOURUES PENDANT LA RANDONNEE

4.1.2.1 Nombre de kilomètres par jour, moyenne

| NOM ITINÉRAIRE | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR |
|----------------|---------------------------|
| Gd est 2022 | 45 |
| Lav 2015 | 49 |
| Lav 2022 | 48 |
| VBLEUE 2022 | 45 |
| Vr 2017 | 48 |
| Vr 2022 | 52 |

Les distances sur les différents itinéraires sont assez homogènes. ViaRhôna enregistre la distance moyenne la plus importante.

| Touristes | | | Itinérants | | | Excursionnistes | | |
|----------------|---------------------------|--|----------------|---------------------------|--|-----------------|---------------------------|--|
| NOM ITINÉRAIRE | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR | | NOM ITINÉRAIRE | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR | | NOM ITINÉRAIRE | DISTANCE MOYENNE PAR JOUR | |
| Gd est 2022 | 56 | | Gd est 2022 | 75 | | Gd est 2022 | 39 | |
| Lav 2015 | 57 | | Lav 2015 | 64 | | Lav 2015 | 38 | |
| Lav 2022 | 54 | | Lav 2022 | 62 | | Lav 2022 | 39 | |
| VBleue 2022 | 58 | | VBleue 2022 | 76 | | VBleue 2022 | 39 | |
| Vr 2017 | 64 | | Vr 2017 | 72 | | Vr 2017 | 40 | |
| Vr 2022 | 65 | | Vr 2022 | 72 | | Vr 2022 | 37 | |

En fonction des profils, des distances parcourues sur ViaRhôna évoluent : élevées pour les touristes, dans la moyenne pour les itinérants et faibles pour les excursionnistes.

4.1.2.2 Provenance des cyclistes, étrangers et français, touristes

Touristes

| [PAYS_RES] | GD EST 2022 ¹ | | | LAV 2015 ² | | | LAV 2022 ³ | | | VBLEUE 2022 ⁴ | | | VR 2017 ⁵ | | | VR 2022 ⁶ | | | TOTAL ⁷ | | | |
|------------|--------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|--------------------|--------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| France | 300K | 49% | | 240K | 69% | | 545K | 80% | | 208K | 71% | | 84K | 73% | | 344K | 72% | | 2M | 68% | | |
| Etranger | 308K | 51% | | 107K | 31% | | 139K | 20% | | 86K | 29% | | 31K | 27% | | 131K | 28% | | 801K | 32% | | |
| Total | — | 608K | 100% | — | 347K | 100% | — | 684K | 100% | — | 293K | 100% | — | 115K | 100% | — | 474K | 100% | — | 2,522K | 100% | — |

¹ Sur 1313 Obs. ² Sur 1392 Obs. ³ Sur 1845 Obs. ⁴ Sur 521 Obs. ⁵ Sur 702 Obs. ⁶ Sur 1025 Obs. ⁷ Sur 6798 Obs.

Hormis Grand Est à cause de sa proximité avec l'Allemagne les autres itinéraires sont plutôt homogènes.

4.1.2.3 Provenance des cyclistes, étrangers et français, itinérants

Itinérants

| [PAYS_RES] | GD EST 2022 ¹ | | | LAV 2015 ² | | | LAV 2022 ³ | | | VBLEUE 2022 ⁴ | | | VR 2017 ⁵ | | | VR 2022 ⁶ | | | TOTAL ⁷ | | | |
|------------|--------------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|-----------------------|-------|------|--------------------------|-------|------|----------------------|-------|------|----------------------|-------|------|--------------------|-------|------|---|
| | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | N | % (N) | PRCT | |
| France | 87K | 36% | | 127K | 73% | | 205K | 79% | | 27K | 61% | | 35K | 60% | | 113K | 64% | | 594K | 62% | | |
| Etranger | 155K | 64% | | 47K | 27% | | 53K | 21% | | 17K | 39% | | 23K | 40% | | 62K | 36% | | 358K | 38% | | |
| Total | — | 242K | 100% | — | 174K | 100% | — | 258K | 100% | — | 43K | 100% | — | 58K | 100% | — | 175K | 100% | — | 951K | 100% | — |

¹ Sur 699 Obs. ² Sur 907 Obs. ³ Sur 1262 Obs. ⁴ Sur 157 Obs. ⁵ Sur 494 Obs. ⁶ Sur 824 Obs. ⁷ Sur 4343 Obs.

Concernant les itinérants, ViaRhôna se situe dans la moyenne alors que Loire à Vélo est en dessous et Grand-Est bien au dessus.

5 SYNTHÈSE

ViaRhôna s'inscrit progressivement comme un itinéraire de référence pour la pratique de l'itinérance et du vélo loisir au niveau français.

L'itinéraire poursuit une **progression importante en matière de fréquentation (+150%)** comme de **retombées économiques : 43m€**.

Les investissements des collectivités ont porté leur fruit puisque **1km de ViaRhôna aménagé génère 56 000 € de dépenses sur le territoire chaque année**.

Profil des Cyclistes

Les usagers de ViaRhôna se répartissent de la manière suivante :

- 81% d'excursionnistes, qui proviennent généralement du territoire traversé par l'itinéraire et y accèdent directement à vélo
- 7% d'itinérants, originaires du territoire mais aussi franciliens et étrangers et qui utilisent le train pour l'accès à l'itinéraire
- 12% de touristes en séjours qui proviennent de différentes régions françaises et qui utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de vacances

Ils attribuent une **note de satisfaction de 3,1 / 4 à l'itinéraire** et plébiscitent l'amélioration de l'infrastructure : revêtement et signalisation et sont en revanche encore en attente d'une amélioration de l'offre de services.

Les excursionnistes (qui ne séjournent pas sur l'itinéraire et sont basés à leur domicile) sont 20% à dépenser en moyenne **3€ par jour**. Ils réalisent des distances de 20 à 40km.

Les Touristes en séjour et en itinérance (qui passent au moins une nuit en dehors de leur domicile principal) dépensent **quotidiennement 69€**. ¾ des touristes sont français et ¼ étrangers avec en provenance principale l'Allemagne suivie de la Suisse et de la Belgique.

- ViaRhôna est un élément déterminant dans le choix du séjour pour 74% des touristes.

Concernant l'itinérance, on constate un **rajeunissement de la pratique chez les cyclistes français** qui représentent près des 2/3 des itinérants. Ils dépensent 67€ par jour en moyenne pour des distances supérieures, de 72km par jour.

- 66% connaissent le label accueil vélo (et 14% la juge très importante)
- 20% utilisent un vélo à assistance électriques
- 25% sont des néopraticants. Ces primos accédants, plutôt plus jeunes que la moyenne sont un vrai potentiel de développement de la pratique.

On note de manière générale une **baisse des distances parcourues et une hausse des activités réalisées** : visites de villes ou nature. Le Slowtourisme prend ici toute sa dimension et le public « pur cycliste » s'estompe progressivement au profit de cyclistes curieux du patrimoine et des découvertes. Les activités avec dépenses sont fortes du côté des touristes étrangers.

L'utilisation des solutions numériques s'est fortement démocratisée au moins 65% des itinérants utilisent un GPS ou un smartphone et 30 à 40% des autres pratiquants, pour se guider sur le terrain et une grande majorité possède un smartphone en appui. Cela ne doit pas pour autant marquer la fin des solutions physiques (papier ou signalétique), notamment la signalisation.

L'impact de la crise sanitaire

Au regard de l'évolution de la pratique, la crise sanitaire n'a pas eu d'impact négatif sur ViaRhôna.

Deux tendances se dégagent et devront être observées à l'avenir car elles se confirment sur tous les itinéraires français :

- La confirmation d'une nouvelle pratique : la forte augmentation du tourisme français qui associe les valeurs d'évasion, de plein air et de court séjour et un tourisme éco-responsable.
- Un effet conjoncturel : L'absence des touristes nord-américains sur la session 2022 à cause des incertitudes sur les droits de circuler va-t-elle disparaître. Elle se traduit par une absence de tour opérateur sur l'itinéraire en 2022 et a été heureusement largement compensée par la hausse des touristes allemands et suisses.

Qu'attendent-ils de l'itinéraire ?

Les attentes des usagers sont aussi diverses que leurs profils, on peut toutefois tirer quelques conclusions et pistes d'actions pour améliorer l'attractivité de l'itinéraire.

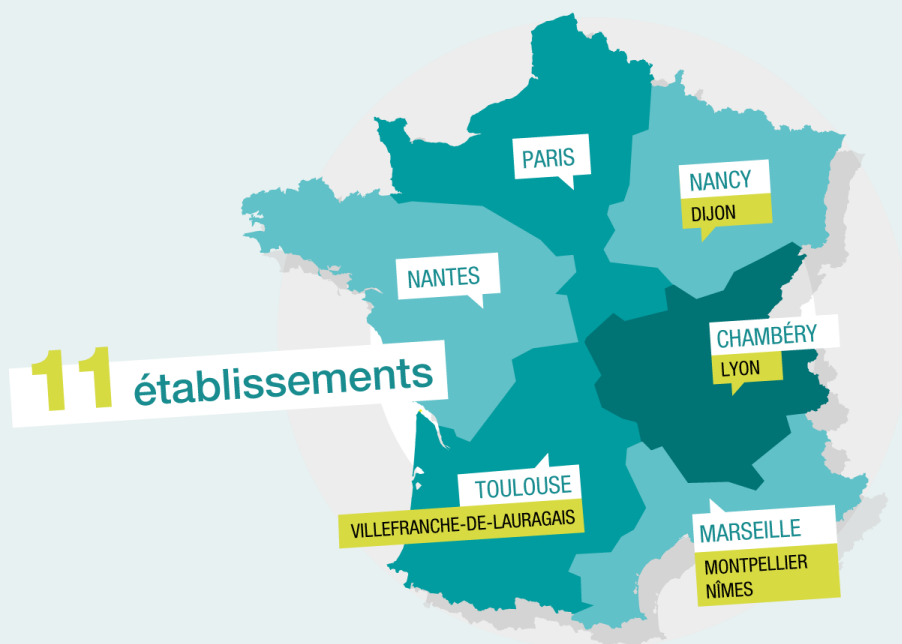
Si l'évaluation de **l'offre de service s'améliore**, elle reste plutôt sous-notée par rapport aux autres postes d'évolution. Un travail sur la visibilité, sur la communication des solutions existantes doit être fait. Sur ces items (point d'eau, réparateurs, point de recharge) il s'agit souvent plutôt d'être rassuré ou informé que de réellement bénéficier d'une solution. A ce titre, **deux axes doivent être travaillés**, l'amélioration de la reconnaissance du label Accueil vélo auprès des touristes et le développement de relais numérique (réalité augmentée, flashcode) sur les outils d'information physique sur l'itinéraire.

Enfin, l'itinéraire doit poursuivre son travail sur son accessibilité. L'enjeu étant à la fois de capter des cyclistes originaires de territoire plus lointains mais aussi de renforcer la fréquentation locale.

Pour se faire, deux axes de travail doivent être abordés :

- **Continuer le travail de communication et d'amélioration de la complémentarité train/vélo.** Les principaux points d'entrée de l'itinéraire correspondent à des villes équipées de gare. Par rapport au niveau de sortie moyen de 40 à 50 km, il correspond à la distance interville des villes présentes le long du Rhône. Le train peut répondre à un usage itinérant, mais il peut aussi être une solution pour les excursionnistes, pour les touristes régionaux pour une sortie en aller-simple sur deux ou trois jours.
- **Engager un travail de réflexion et de dimensionnement des aires d'accès en automobile et en camping-car.** Le camping-car marque une percée en 2022 comme mode d'hébergement pour les touristes en séjour, la voiture reste le mode d'accès principal des excursionnistes et des touristes en séjour lorsqu'ils ne partent pas directement de leur hébergement. Proposer des aires d'arrêt, des parkings suffisamment visibles et dimensionnés pourraient permettre d'augmenter la pratique.

AVEC 11 ETABLISSEMENTS ET 6 AGENCES REPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, VOUS TROUVEREZ TOUJOURS UN INTERLOCUTEUR INDDIGO PRES DE CHEZ VOUS !



Notre siège social est basé à Chambéry :

367 avenue du Grand Ariétaz
CS 52401
73024 Chambéry Cedex
Tél : 04 79 69 89 69
Mail : inddigo@inddigo.com

Agence de Paris :

40 rue de l'Echiquier
75010 Paris
Tél : 01 42 46 29 00

Agence de Toulouse :

9 rue Paulin Talabot
Immeuble le Toronto
31100 Toulouse
Tél : 05 61 43 66 70

Agence de Nancy :

Agence de Nantes :

4 avenue Millet
44000 Nantes
Tél : 02 40 48 99 99

Agence de Marseille :

11, rue Montgrand
13006 Marseille
Tél : 04 95 09 31 00

8 rue des Dominicains
54000 Nancy
Tél : 03 83 18 39 39

WWW.INDDIGO.COM

