



**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.

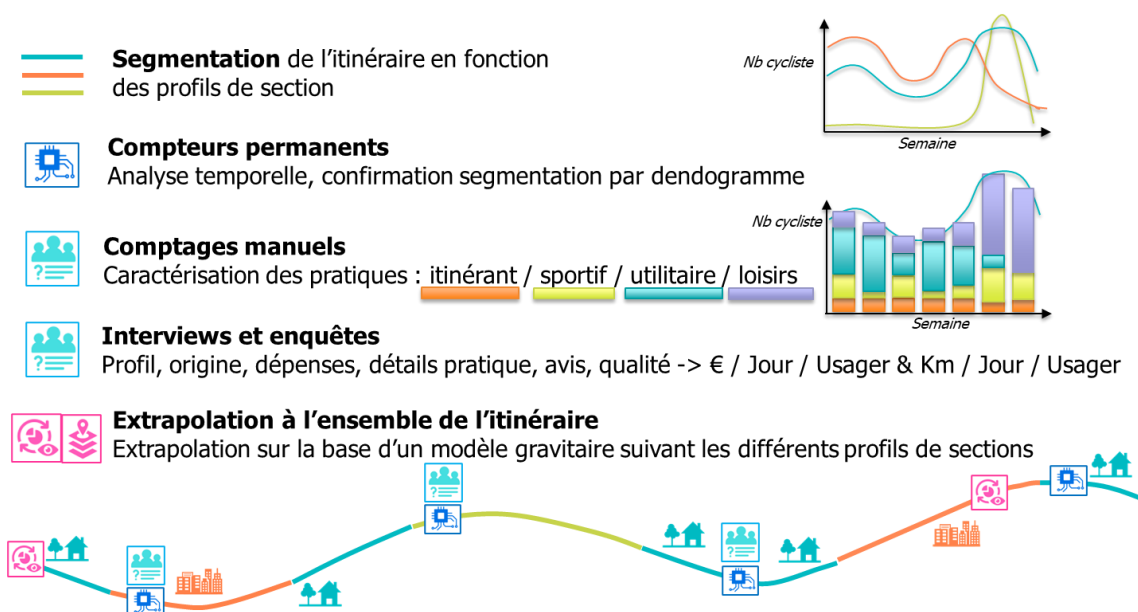
L'approche par l'offre est intéressante dans la mesure où elle permet de bien comprendre les mécanismes d'impact de l'activité sur les acteurs économiques. Elle est en revanche très difficile à mettre en œuvre dans la mesure où les taux de réponse sont souvent limités, notamment en saison auprès des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

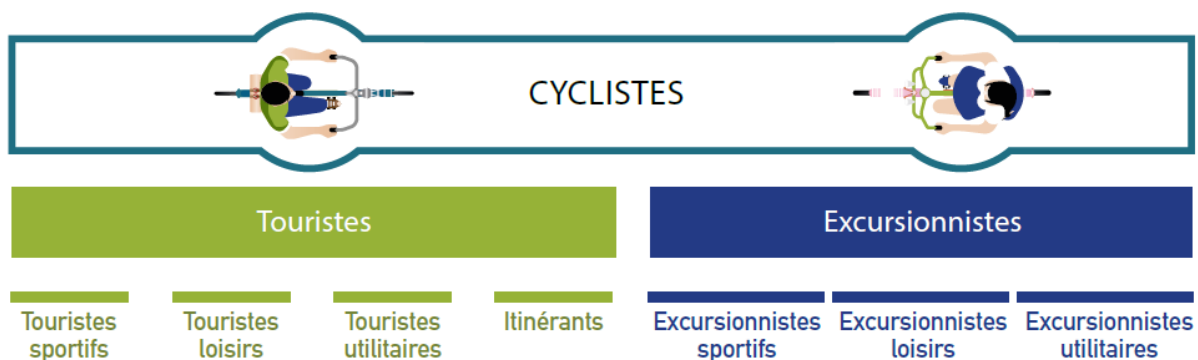
Cycliste sportif : cycliste, touriste ou excursionniste, utilisant un équipement particulier (vélo de route, cuissard, chaussures à cale...), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées par sortie (+ de 50 km).

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.

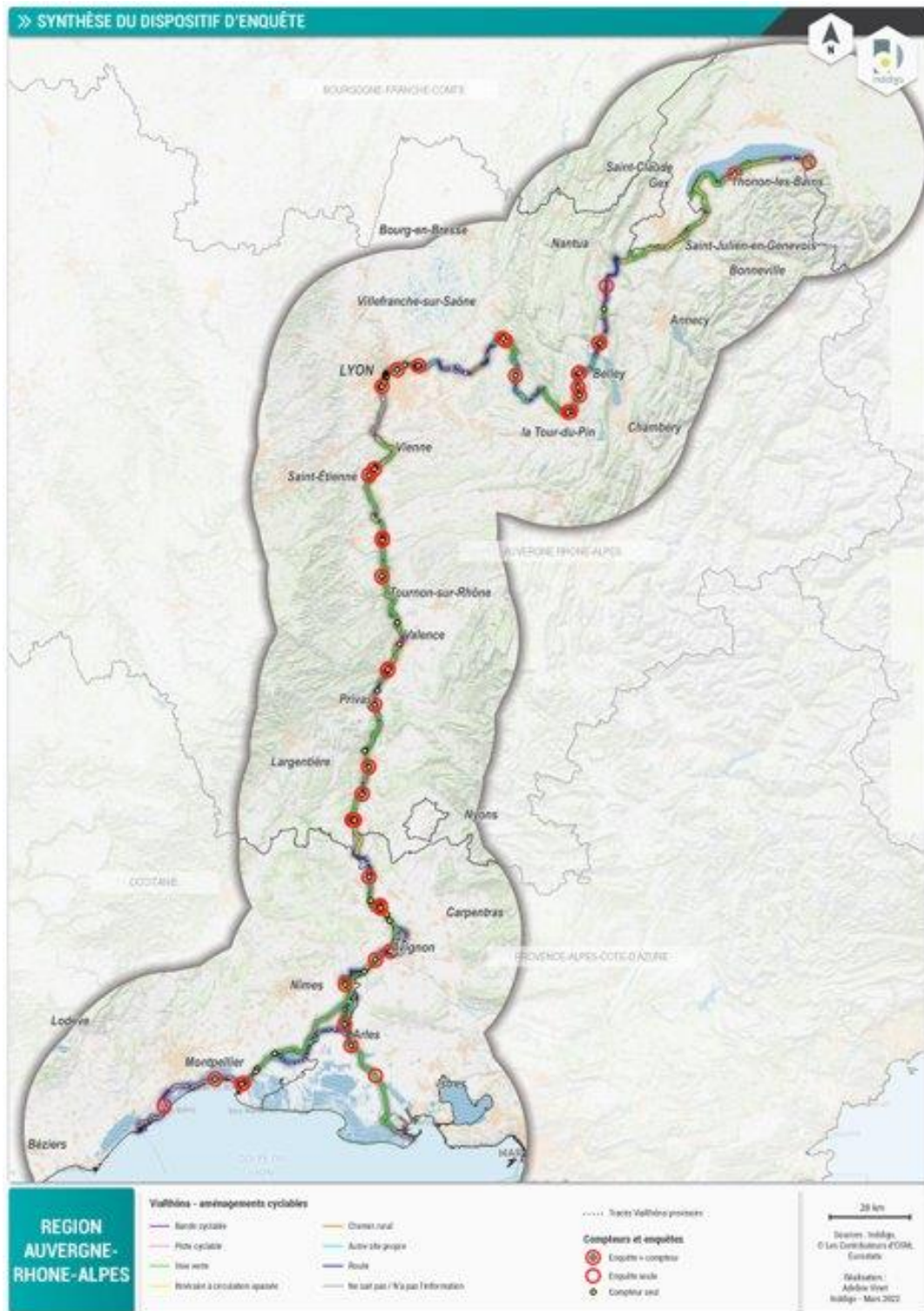


Figure 1: Implantation des compteurs automatiques et des lieux d'enquêtes combinés ou isolés en 2022

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.

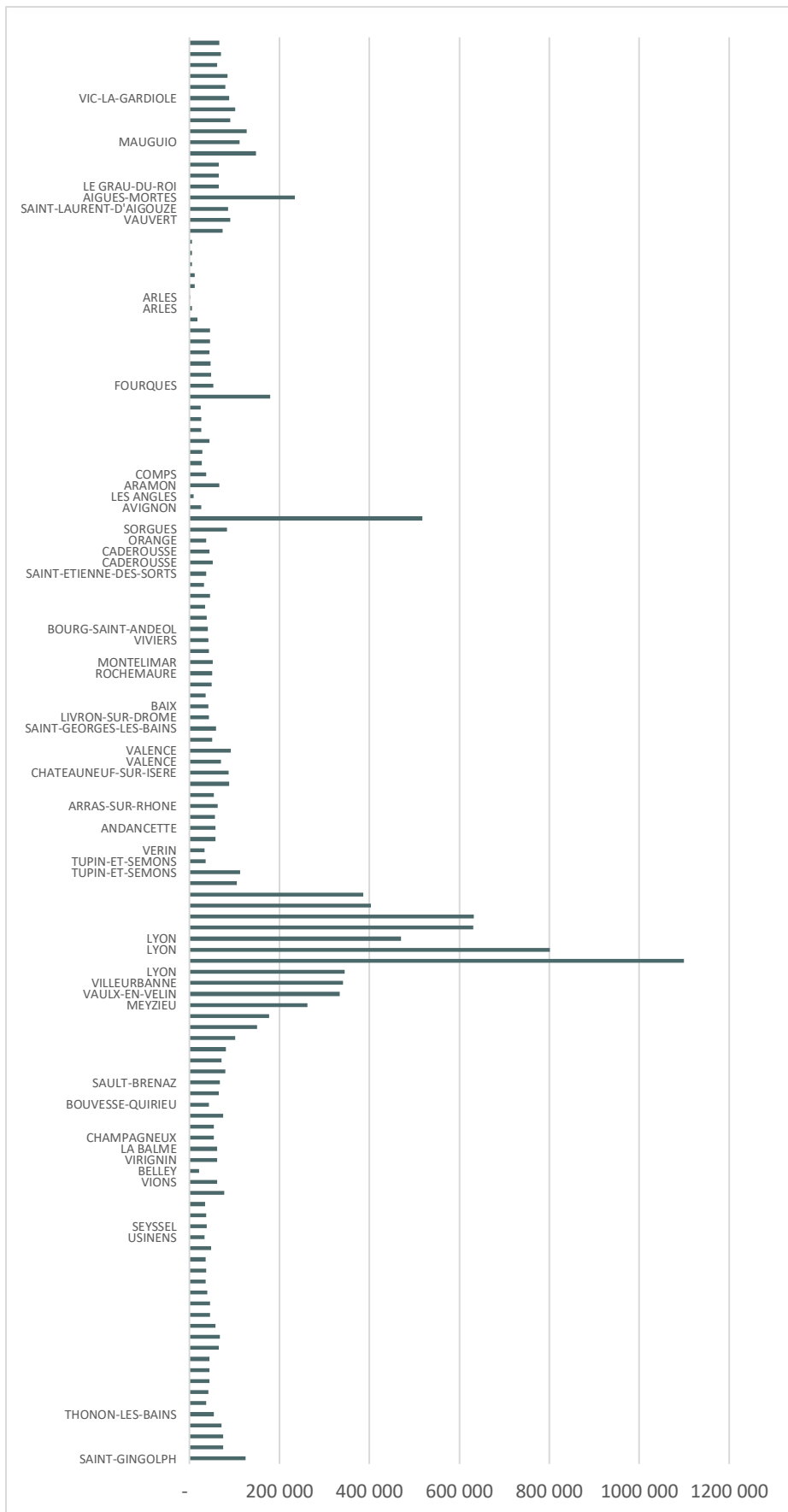


Figure 2 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) en passages à partir des enquêtes sur les différents segments d'analyse – les sections sans nom sont les sections extrapolées à partir du modèle gravitaire

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

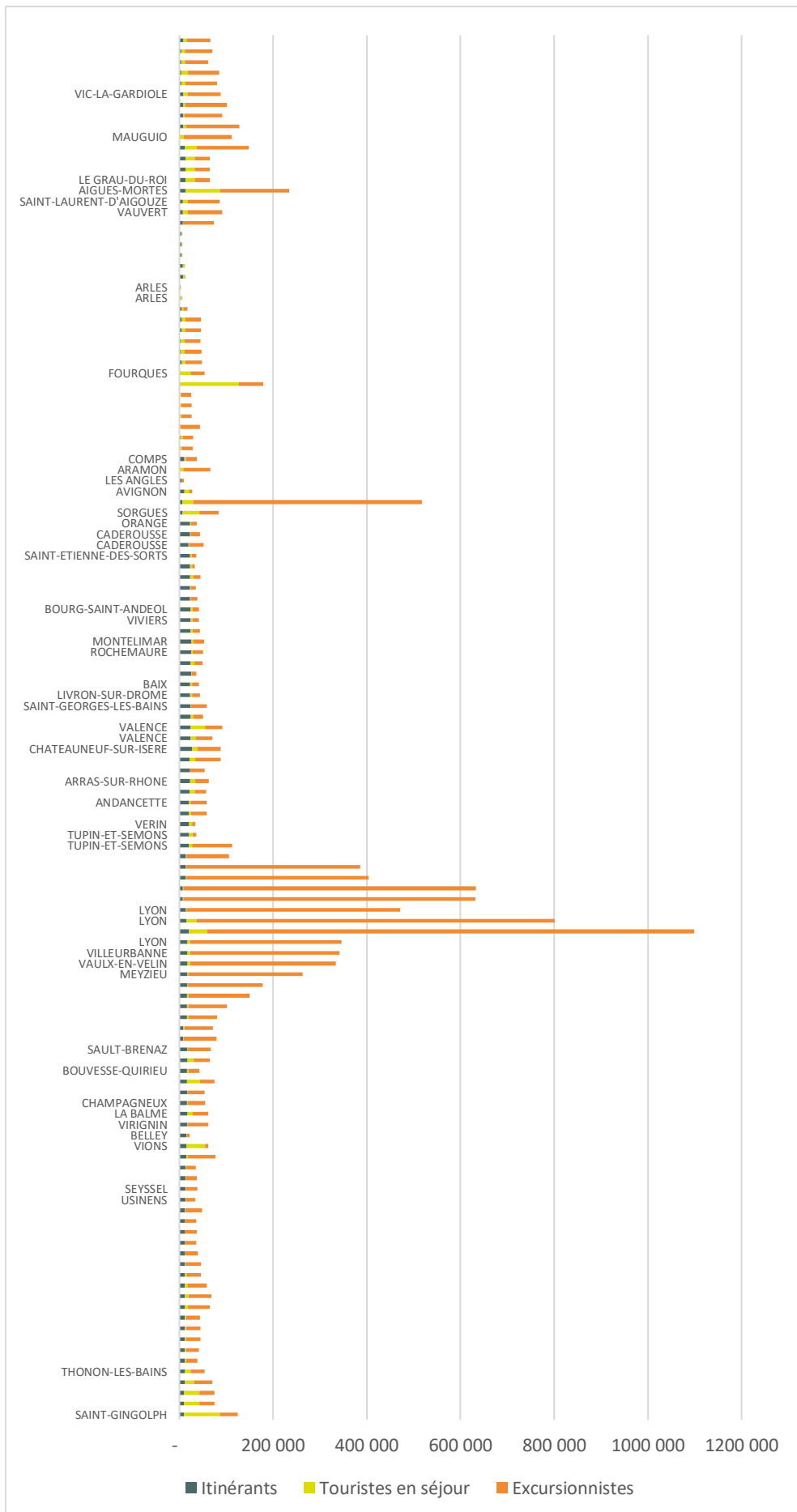


Figure 3 Fréquentation annuelle extrapolée et reconstituée à partir du modèle gravitaire (2022) par type de cyclistes sur les différents segments d'analyse (en passages)

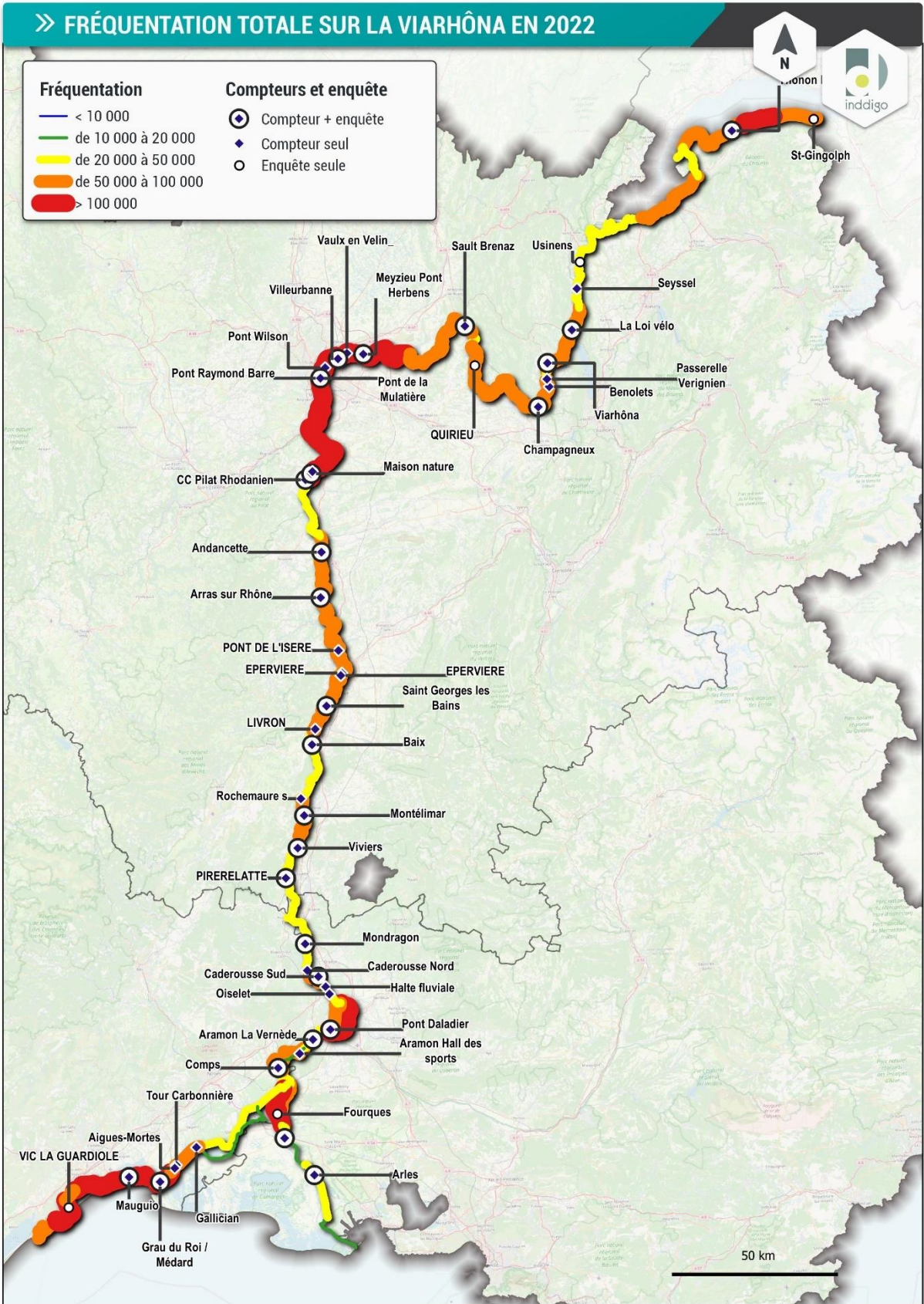


Figure 4 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) sur les différents segments d'analyse (en passages)

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.

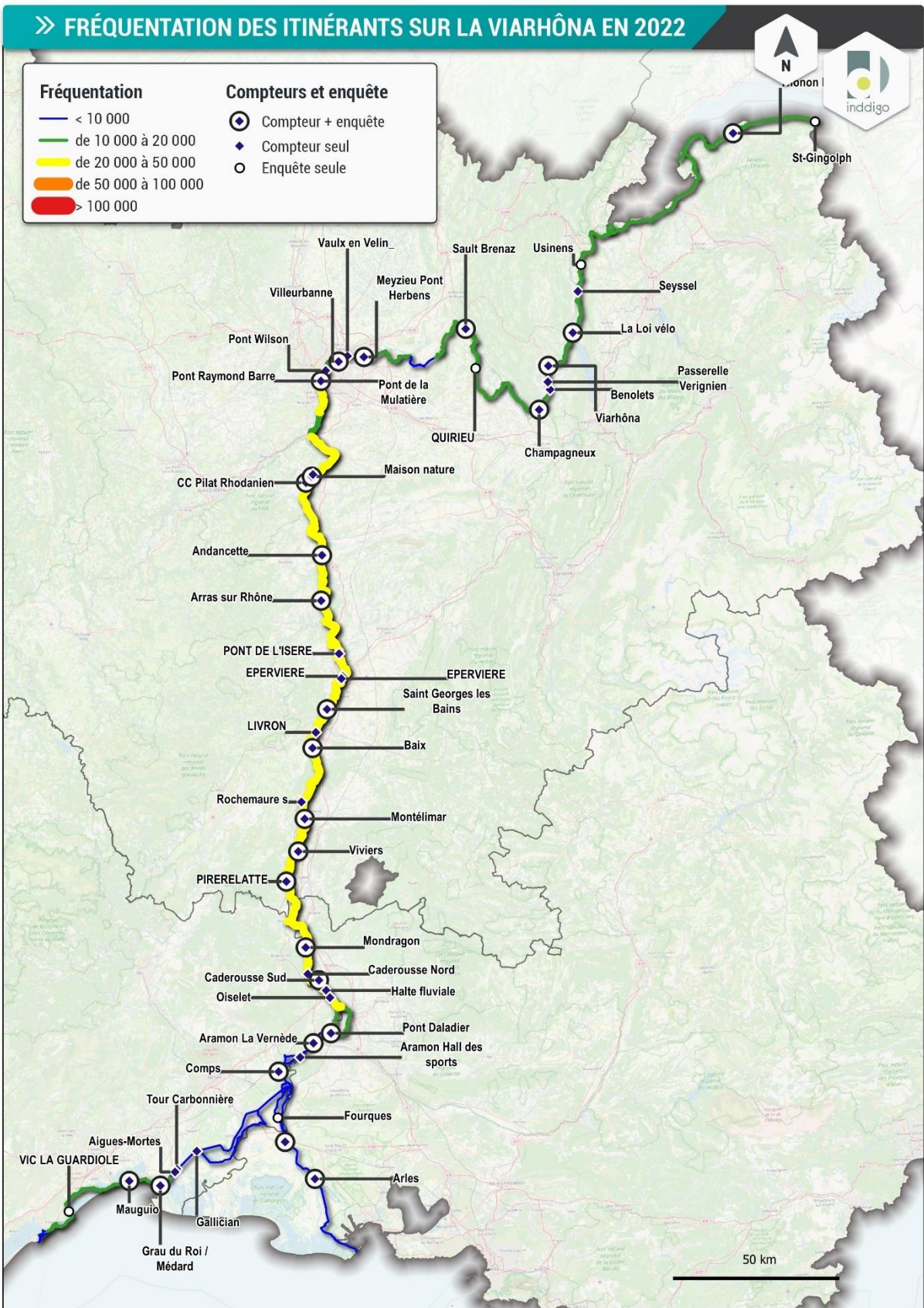


Figure 5 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) des itinérants sur les différents segments d'analyse (en passages)

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.

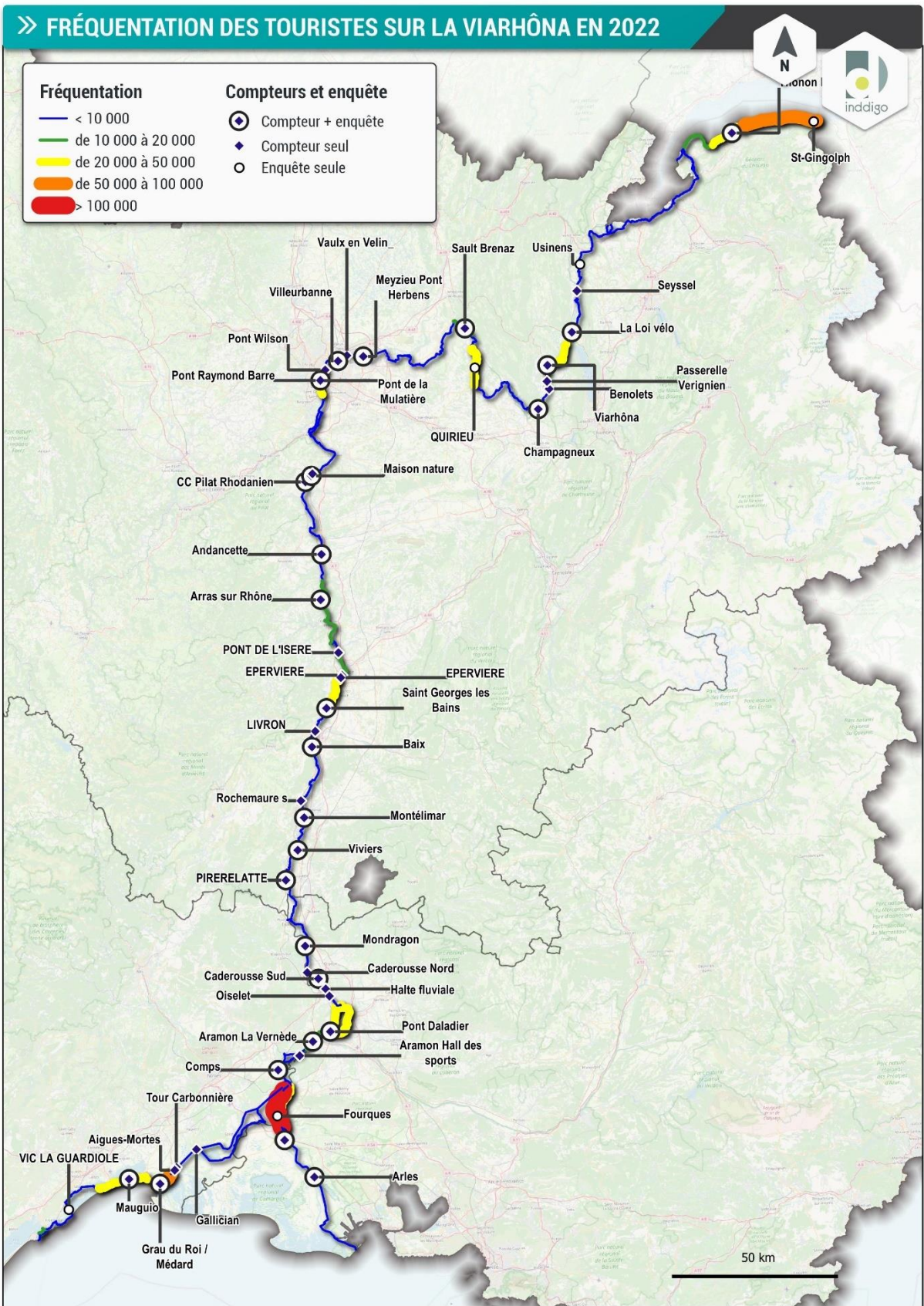


Figure 6 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) des touristes à vélo en séjour par sections (en passages)

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.

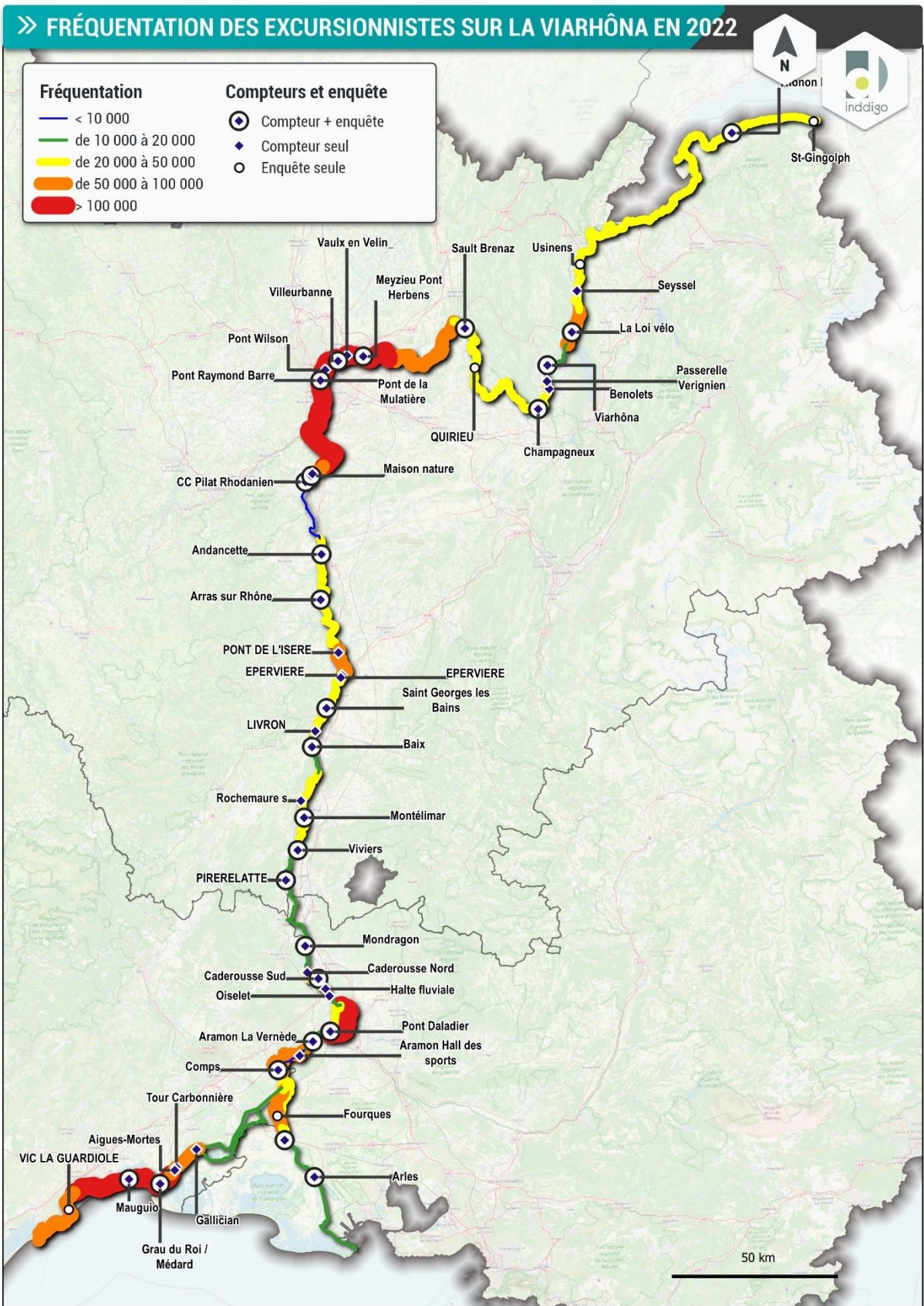
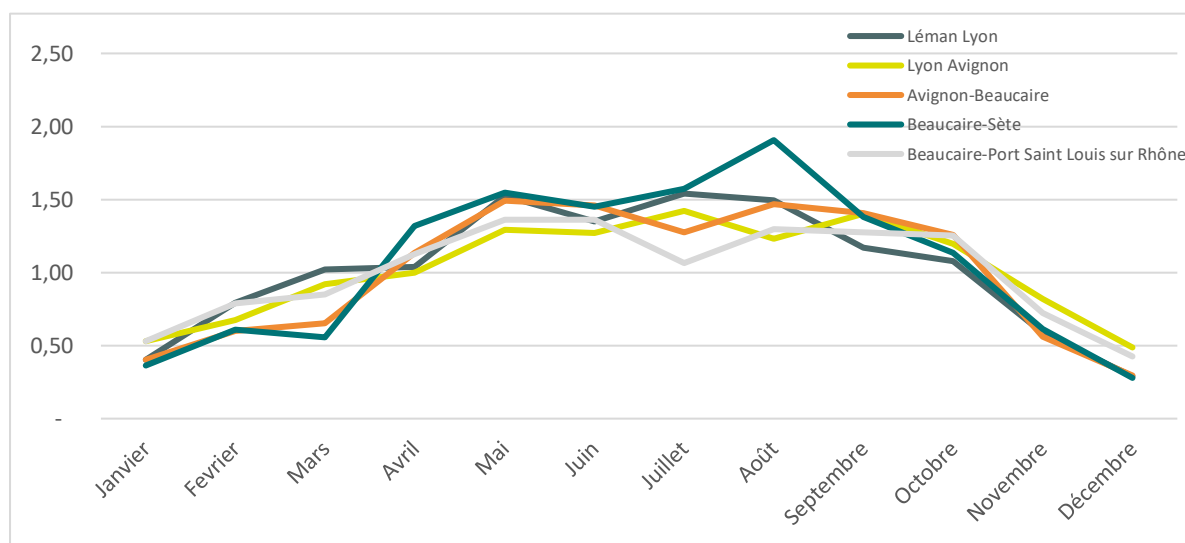


Figure 7 Fréquentation annuelle extrapolée (2022) pour les excursionnistes par sections (en passages)

2.3.5 SAISONNALITE DE LA PRATIQUE

Evolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes du parcours



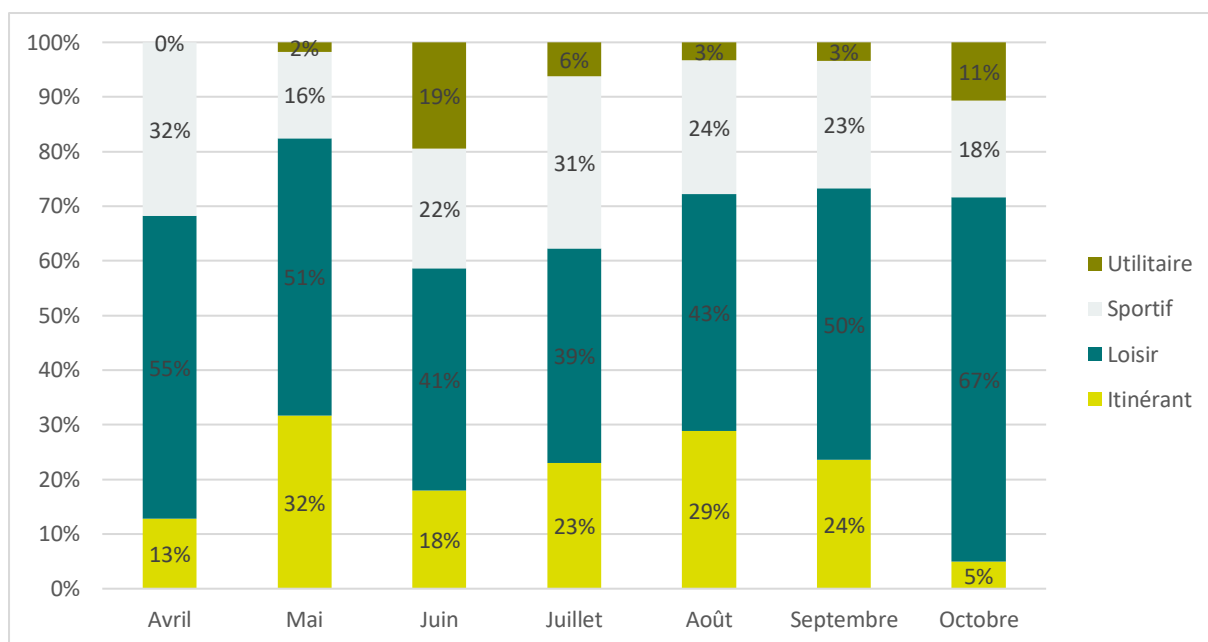
Évolution de la fréquentation mensuelle sur les grandes étapes de la Via Rhôna (échelle : variation moyenne journalière par mois à la moyenne journalière annuelle = 1)

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 :

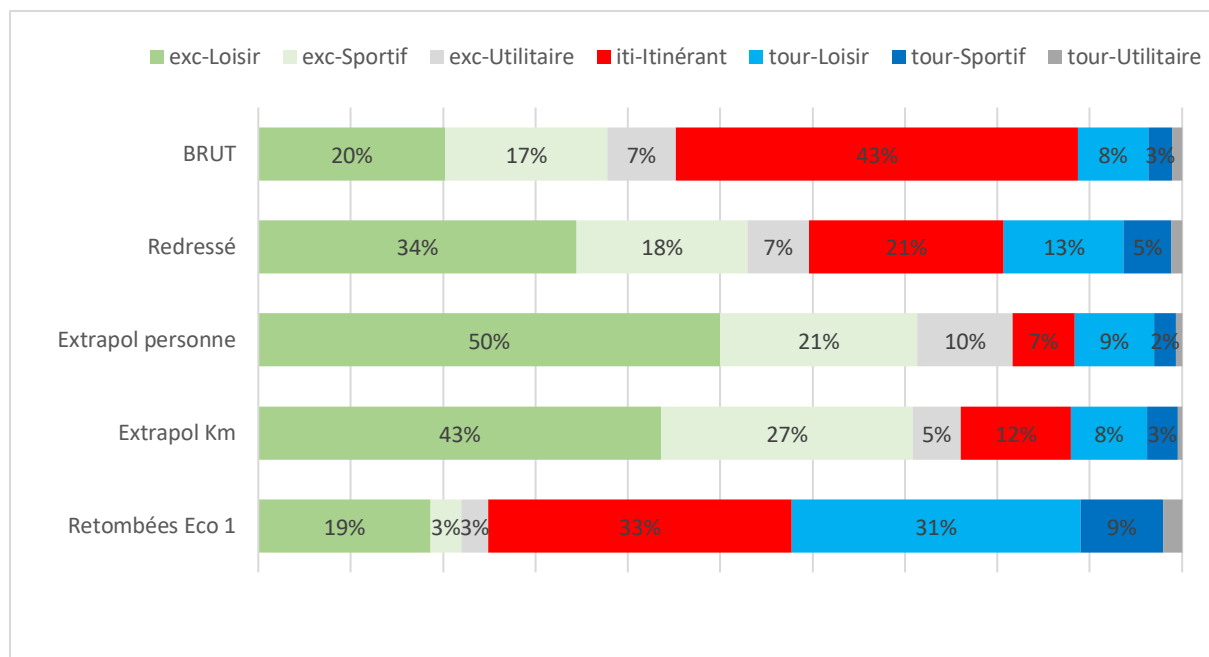
Les touristes : cyclistes passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal en distinguant touristes en séjour et les itinérants.

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	—	931K	100%	—	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	—	36K	100%	—	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.

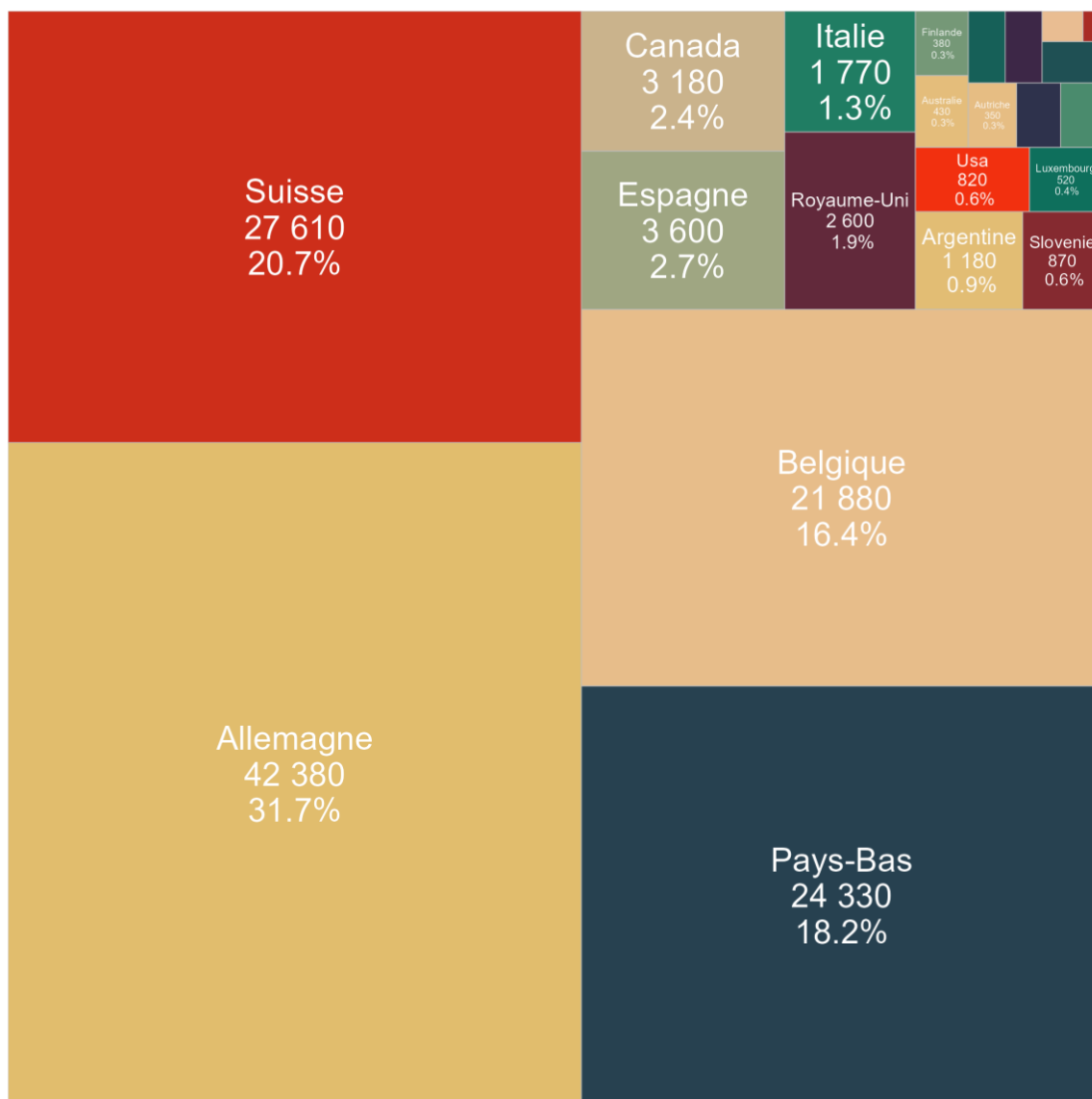
3.1.1.3 Profil des cyclistes France/Etranger

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.

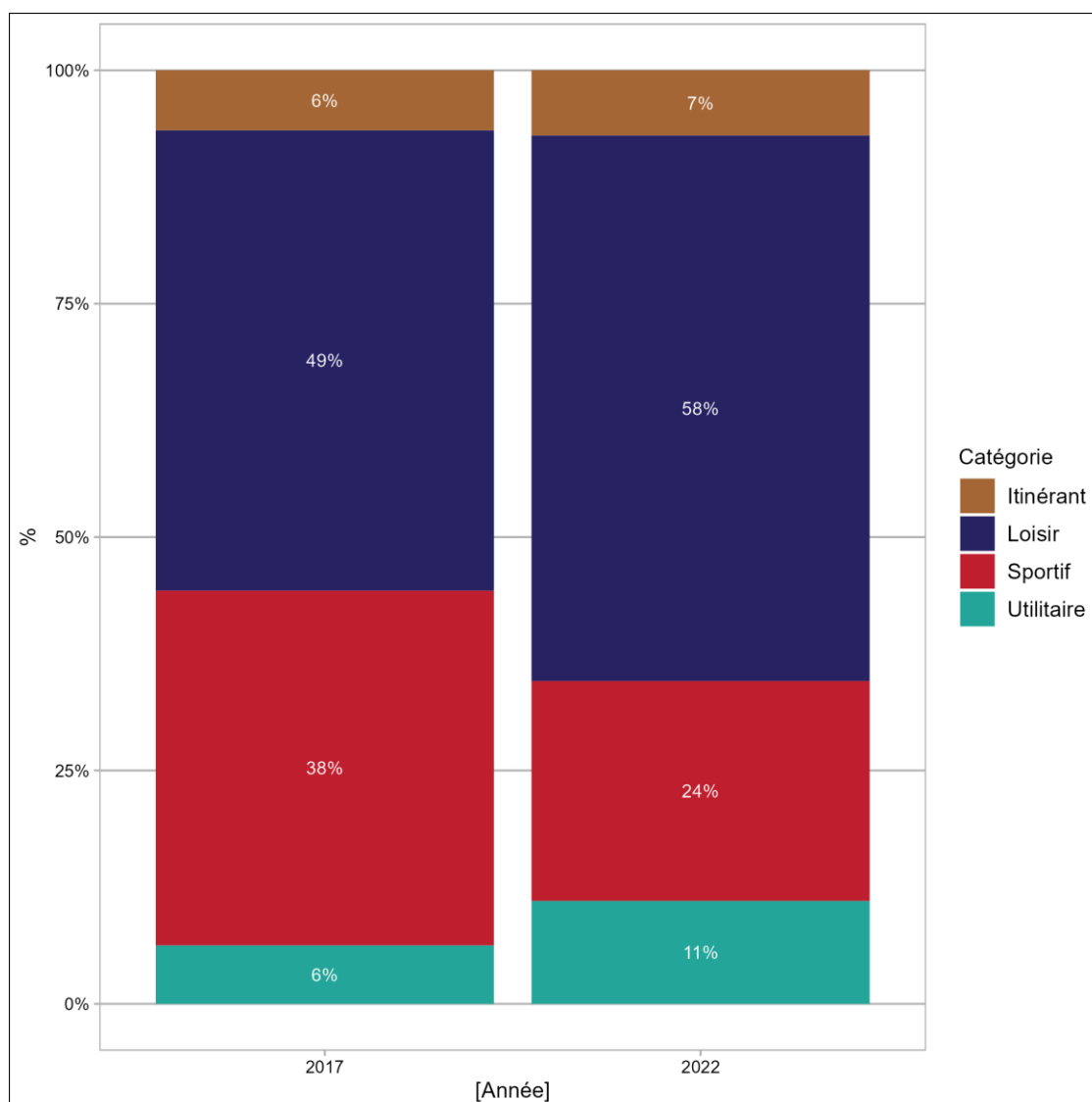


Parmi les étrangers, les Allemands sont très largement représentés : 43 000 cyclistes. Les suisses et les Néerlandais suivent

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%	—	1 75K	100%	—	3 04K	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 augmenté 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

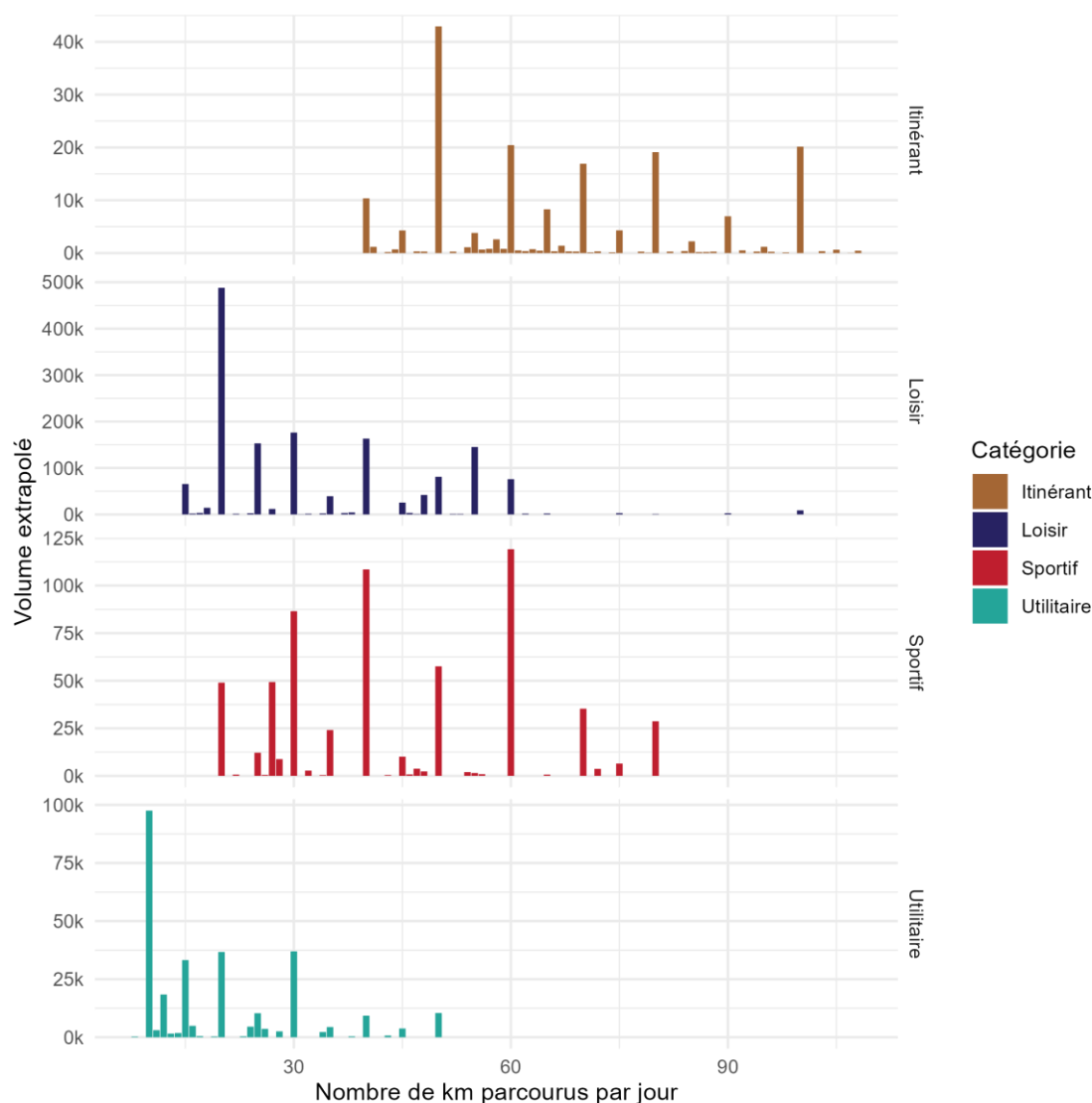
TYPE DE RANDONNÉE	AVIGNON-BEAUCAIRE ¹			BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ²			BEAUCAIRE-SÈTE ³			LÉMAN-LYON ⁴			LYON - AVIGNON ⁵			TOTAL ⁶		
	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT
Aller retour	3K	43%		57K	60%		117K	80%		172K	66%		452K	75%		801K	72%	
Aller simple	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

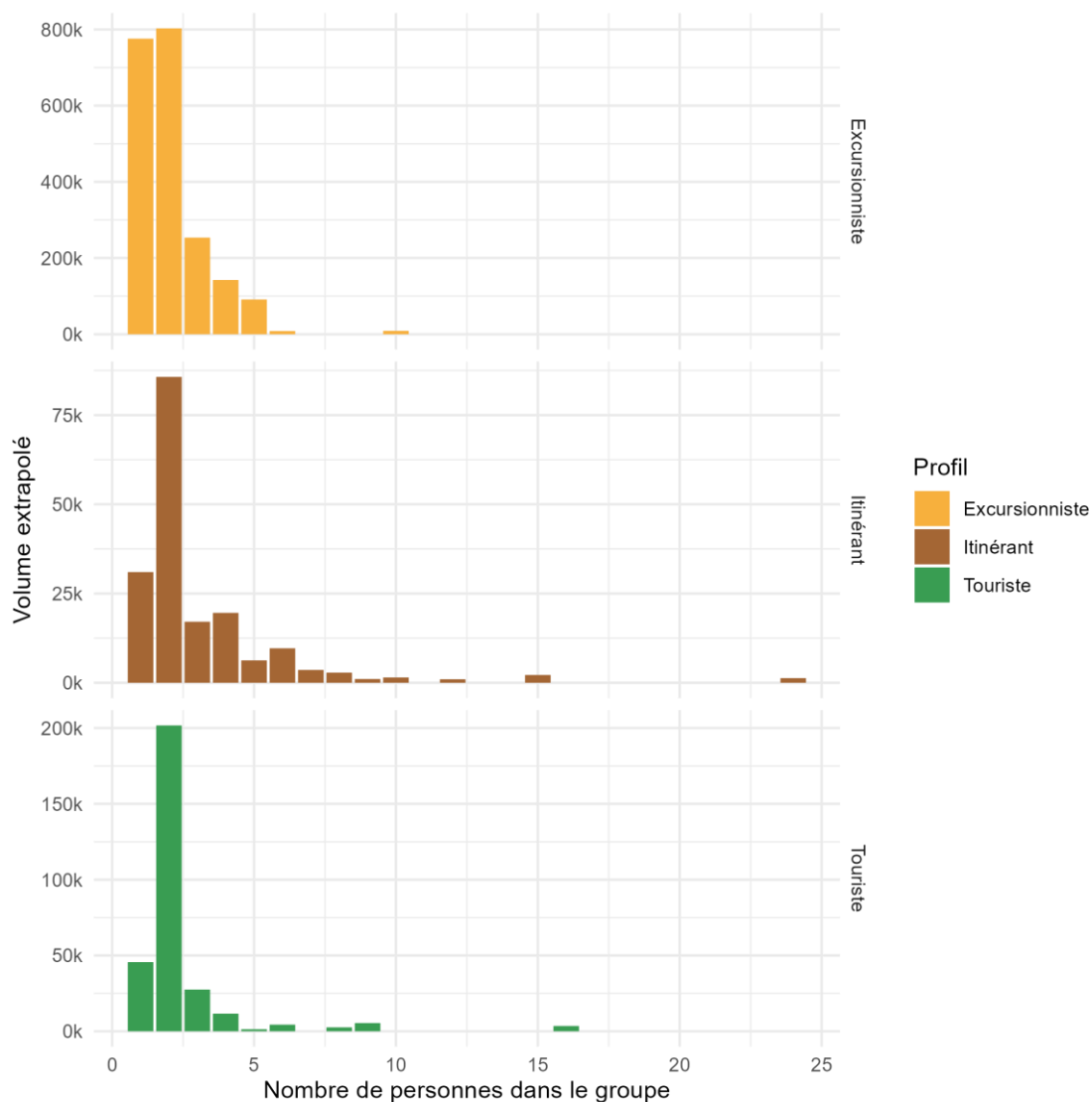
2022 ¹			
TYPE DE GROUPE	N	% (N)	PRCT
en groupe	973K	37%	
seul	849K	32%	
en couple	792K	30%	
Total	—	2 613K 100%	—

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	—	919K	100%	—	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	—	2 146K	100%	—	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

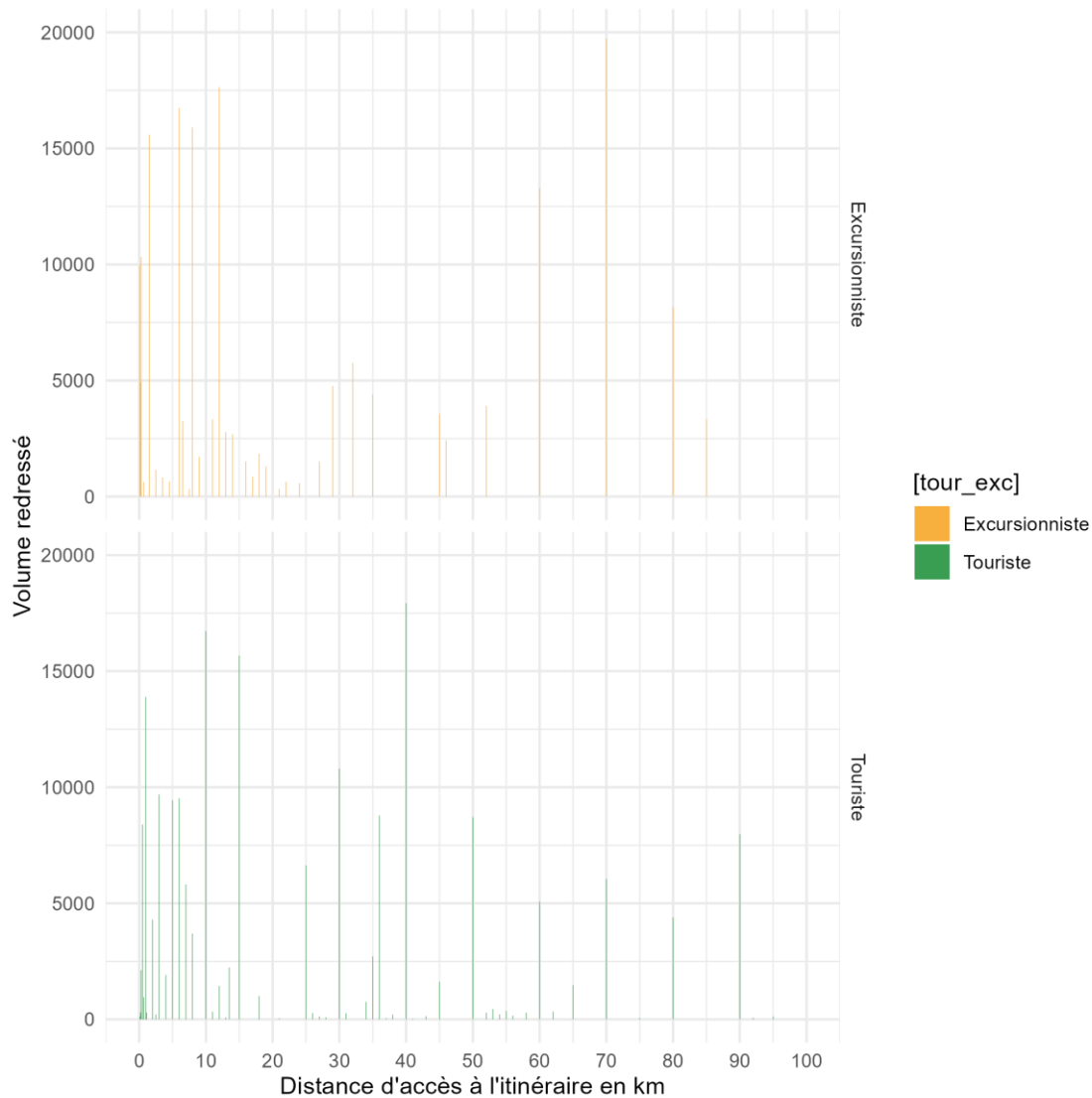
MODE D'ACCÈS À L'ITINÉRAIRE LE JOUR DE L'ENQUÊTE	AVIGNON-BEAUCAIRE ¹			BEAUCAIRE-PORT SAINT LOUIS SUR RHÔNE ²			BEAUCAIRE-SÈTE ³			LÉMAN-LYON ⁴			LYON - AVIGNON ⁵		
	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT
Autocar, bateau, bus	1K	4%		7K	5%		0	0%		6K	1%		8K	0%	
Aucun	9K	25%		84K	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

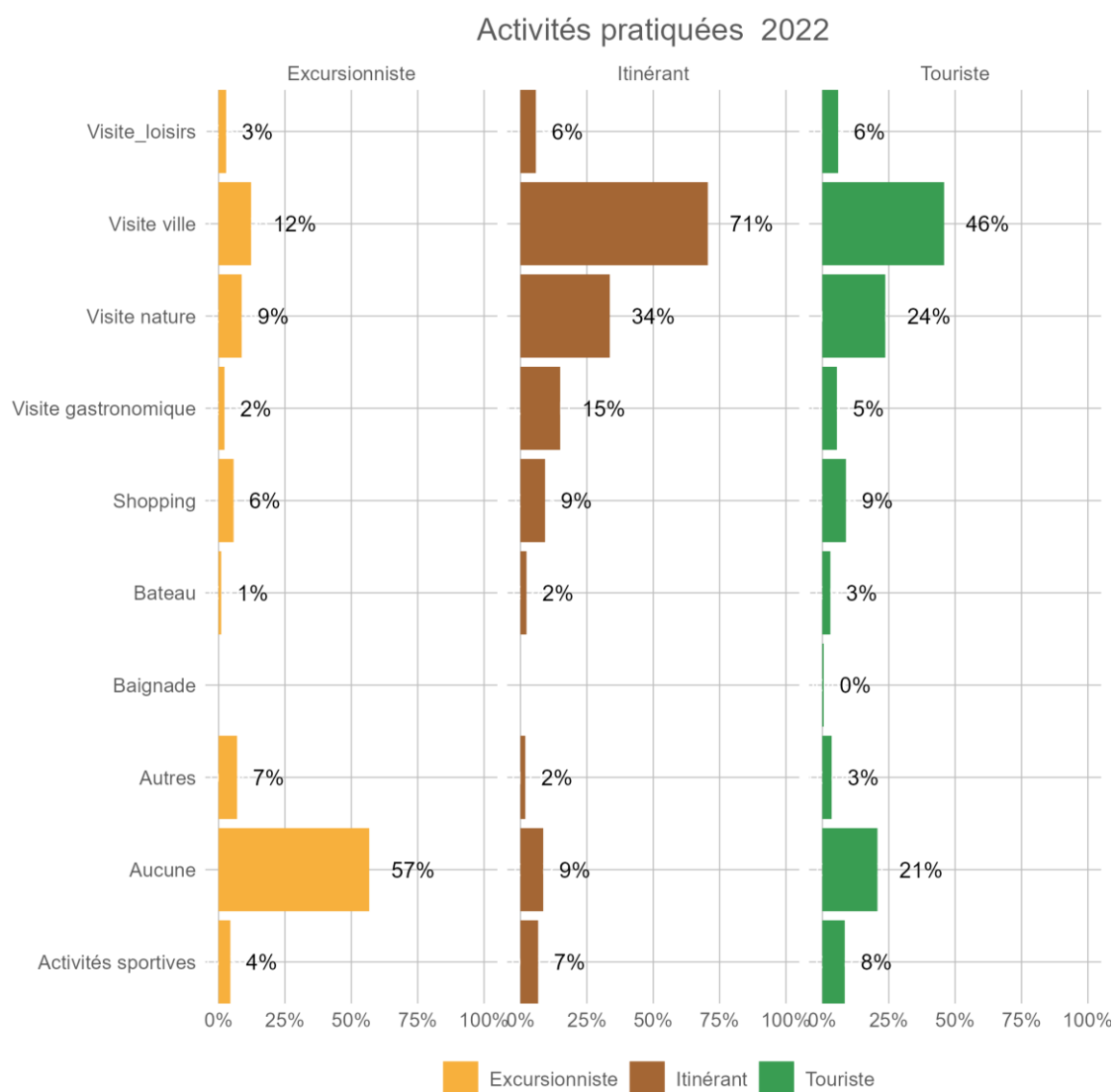
ACTIVITÉ PRATIQUÉE	2017 ¹			2022 ²		
	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT
Activités sportives	25K	2%		113K	4%	
Aucune	625K	56%		1M	43%	
Autres	64K	6%		270K	10%	
Baignade	99K	9%		971	0%	
Bateau	4K	0%		27K	1%	
Manifestation	16K	1%		0	0%	
Restaurant	69K	6%		0	0%	
Shopping	26K	2%		102K	4%	
Visite gastronomique	18K	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.

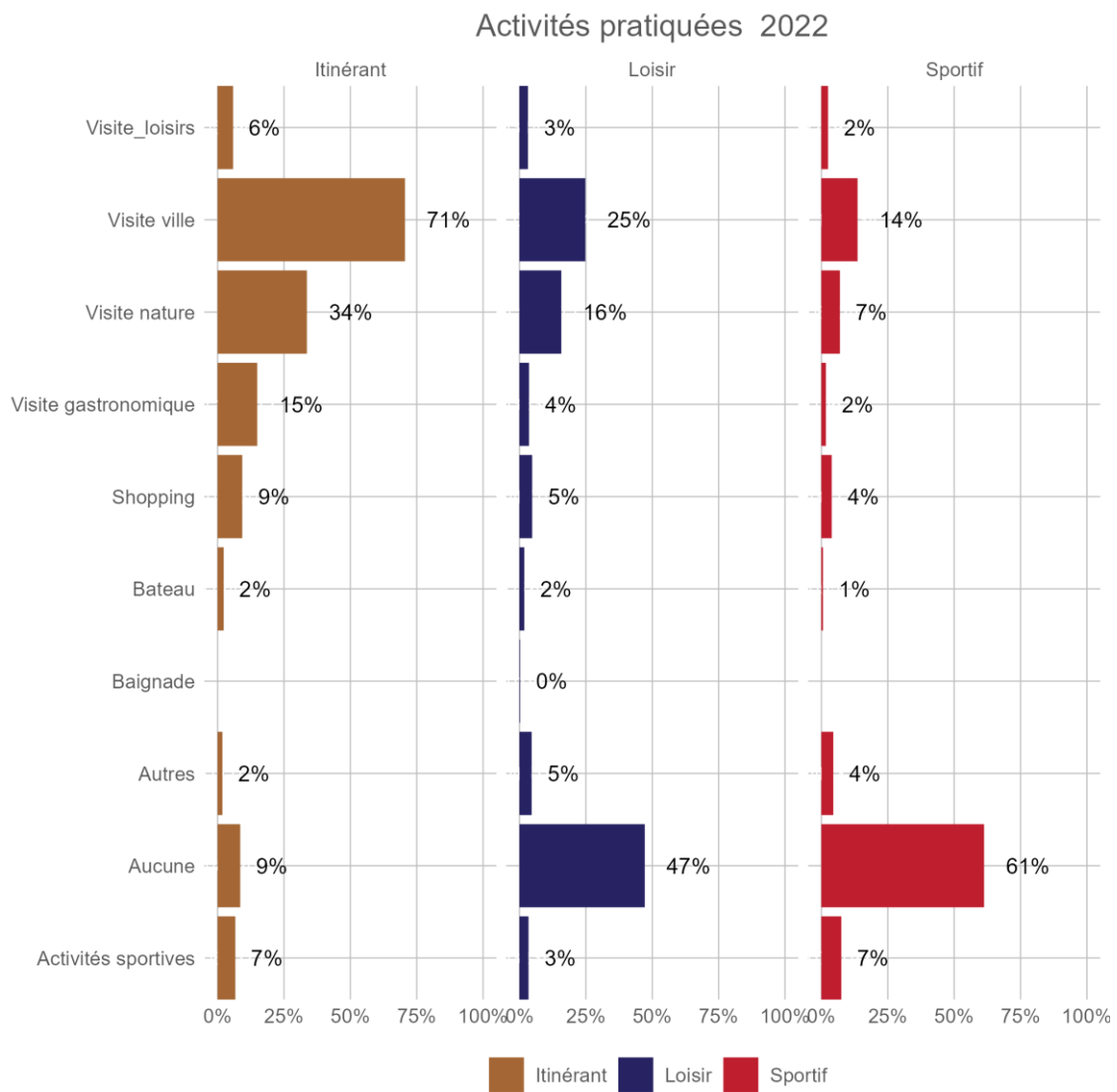
C'est aussi le cas des touristes en séjour : 79% réalisent une activité durant leur randonnée.

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

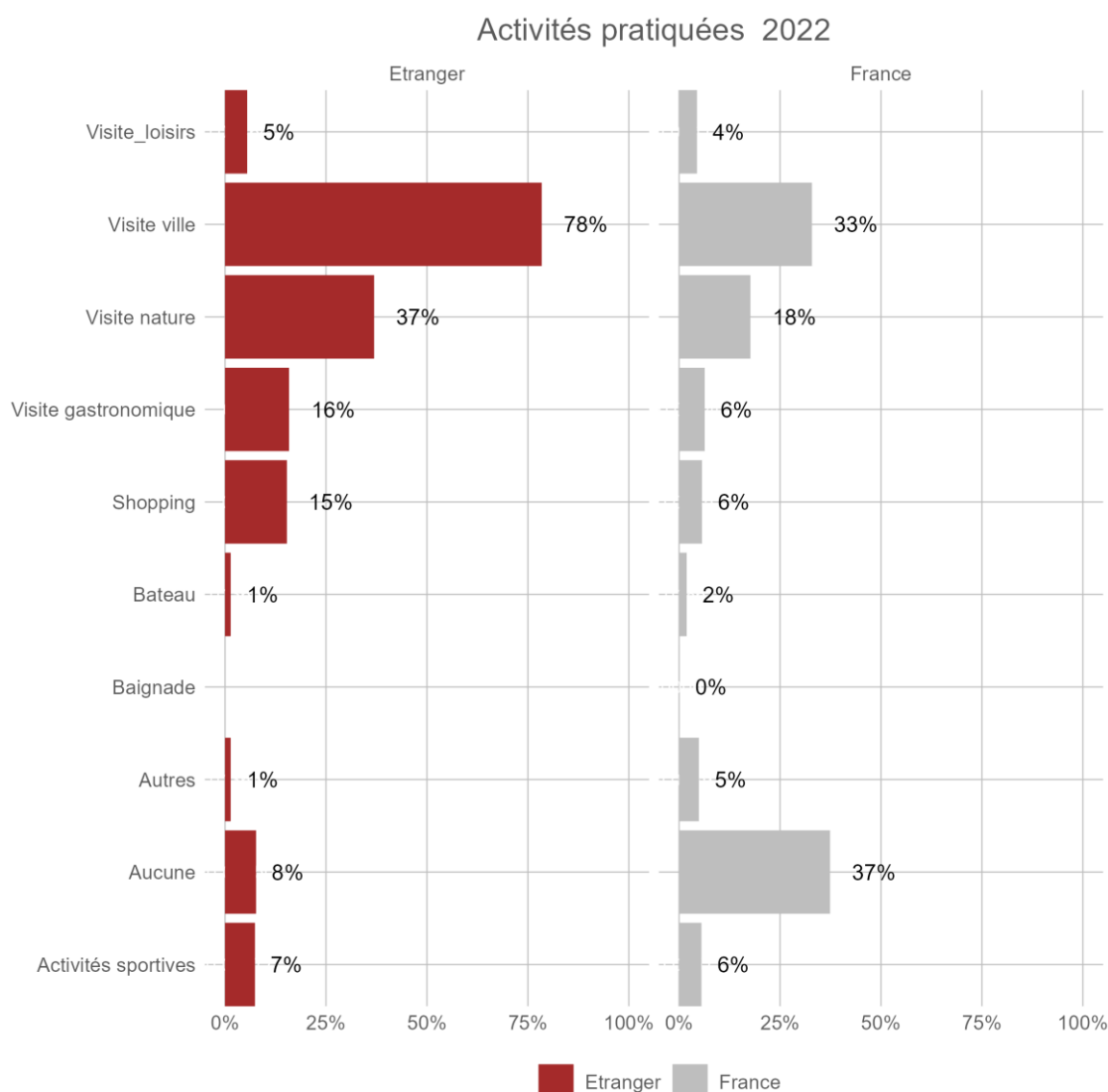
2022

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%	—

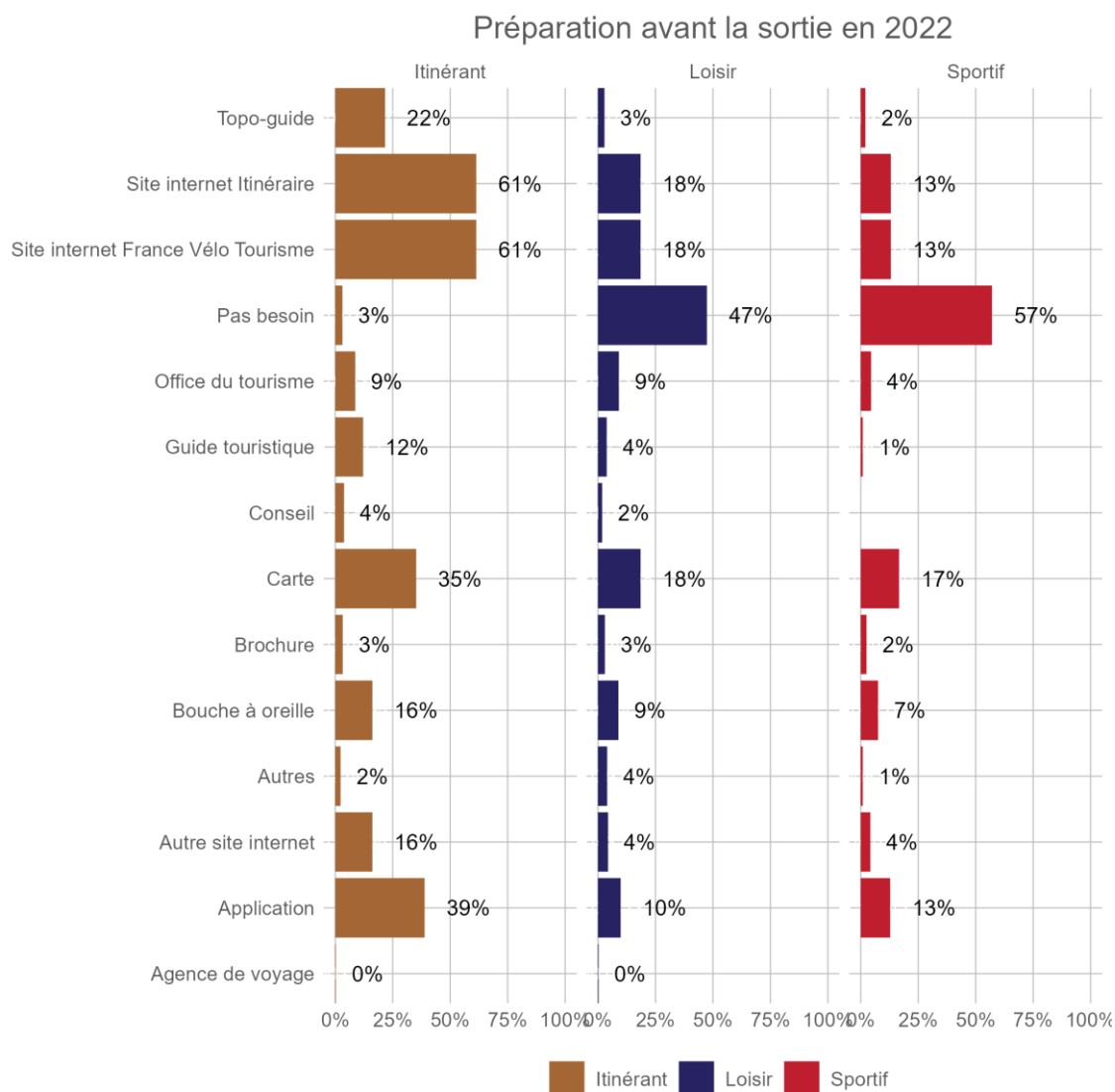
¹ Sur 3860 Obs. ² Sur 2710 Obs.

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,...).

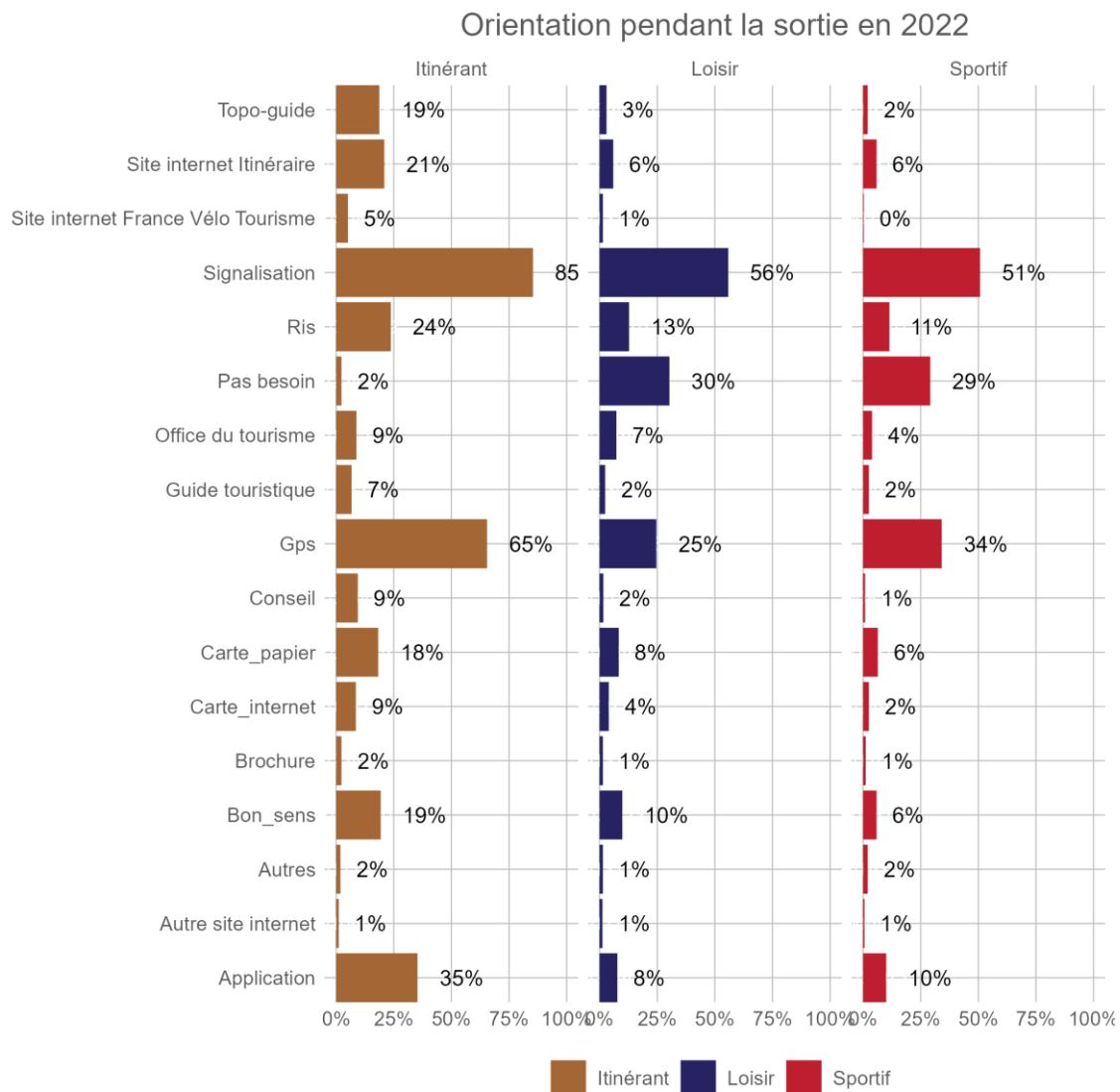
La carte reste importante pour 35% des itinérants. La distinction carte numérique ou papier n'a pas été posée.

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.

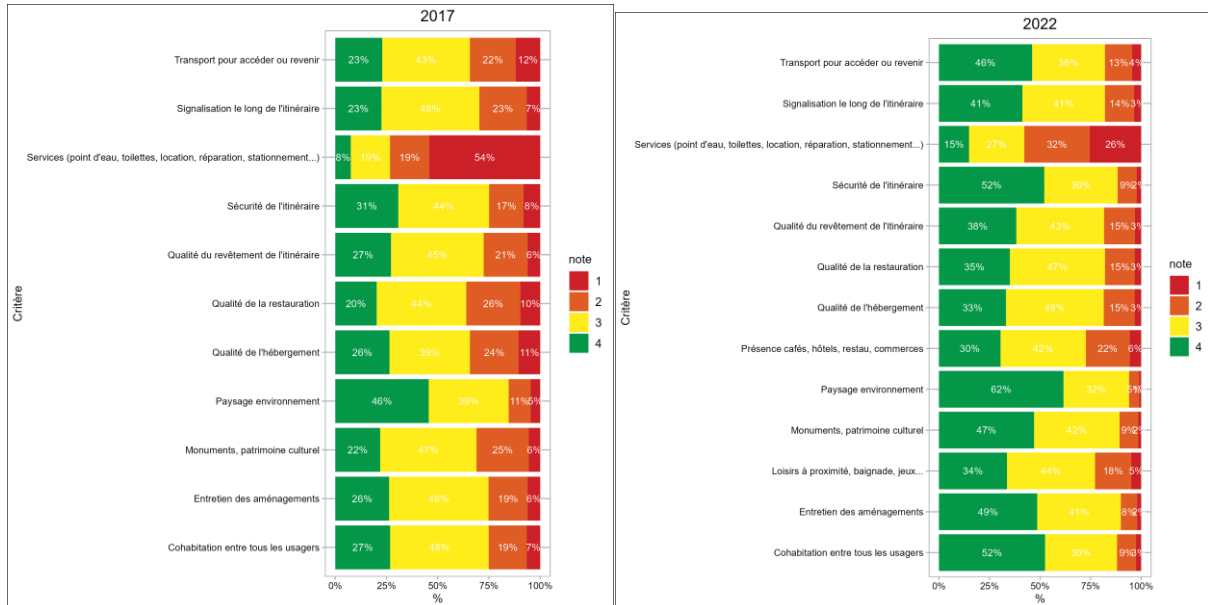
Le GPS est par ailleurs utilisé par 1 cycliste sur 3 pour les autres usages.

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.

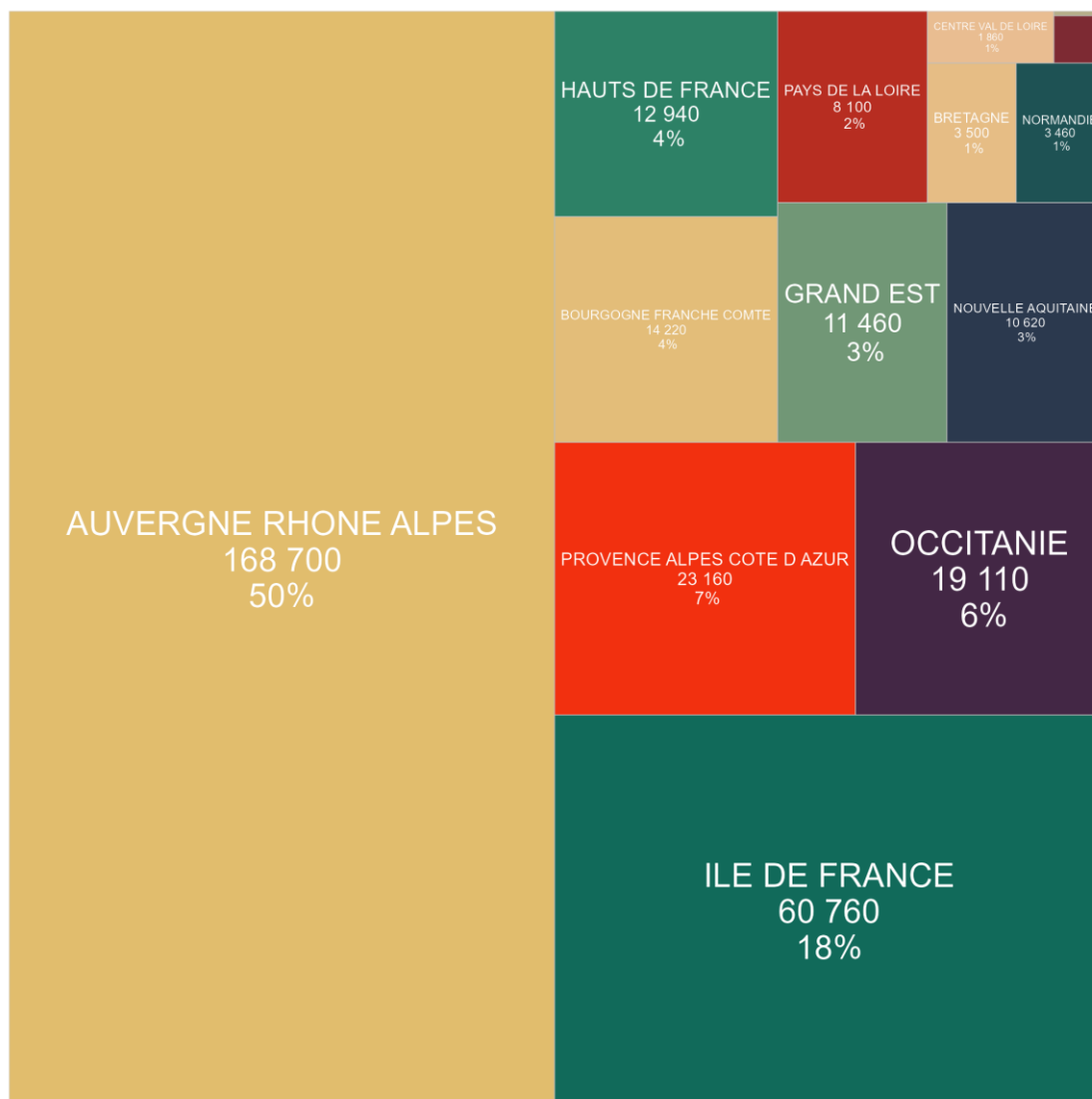
Les utilitaires et les sportifs (40 pts) sont légèrement moins satisfaits que les itinérants (42) et loisirs (41).

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.

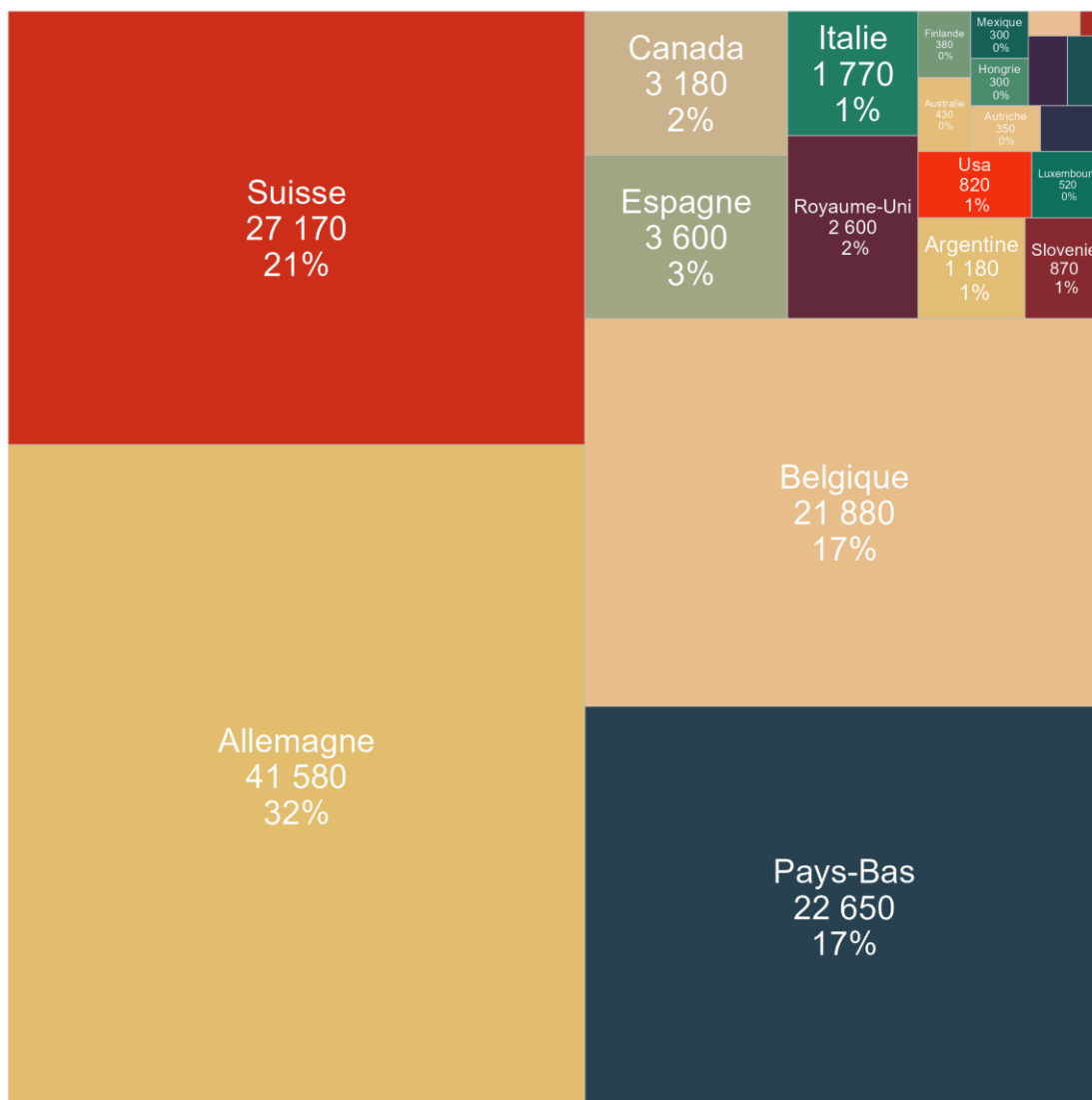
3.4.1.1 Touristes - Région d'origine



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



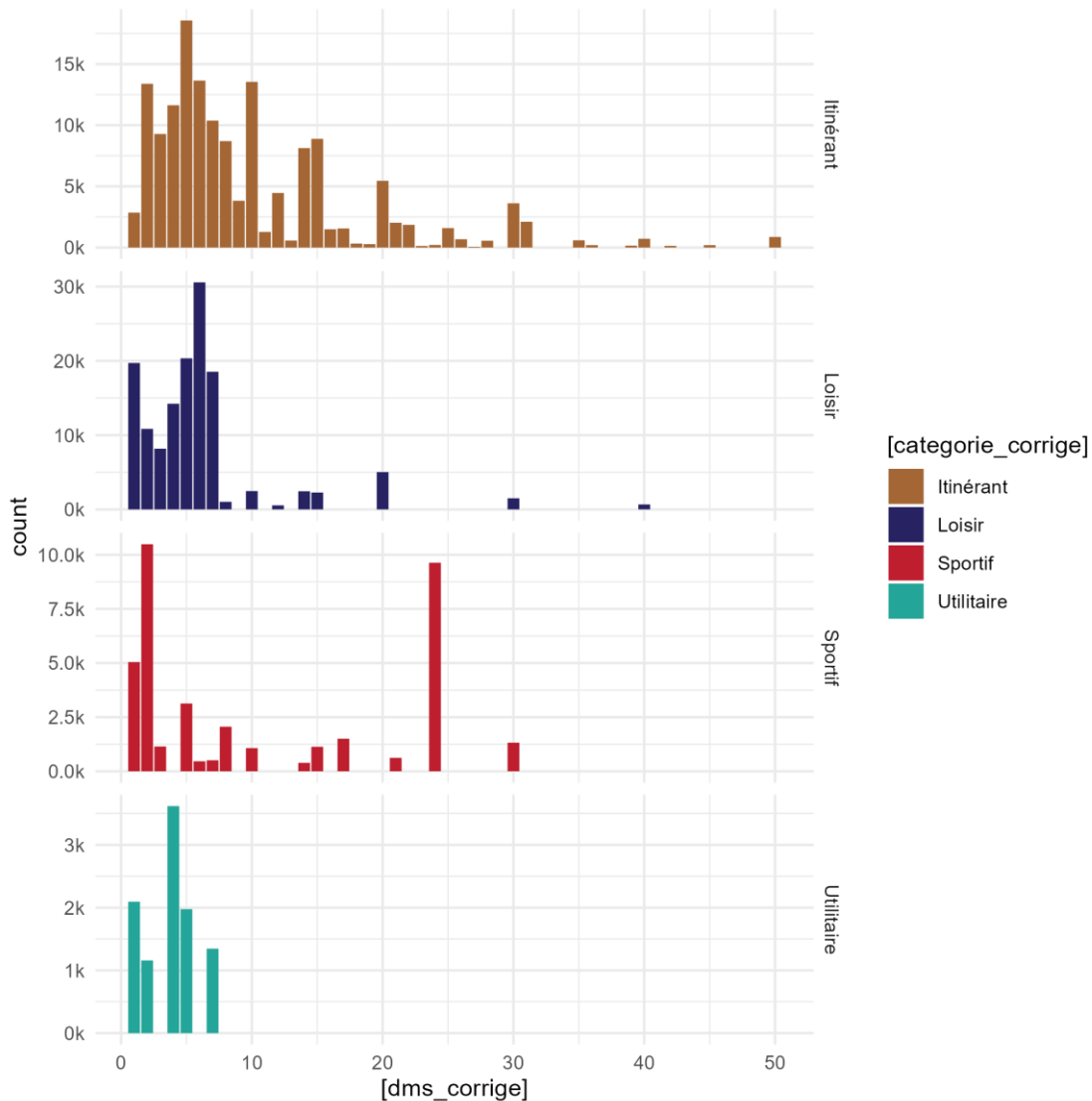
Parmi les étrangers, on constate une augmentation des touristes belges et une baisse des touristes hollandais et américains par rapport à 2017.

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

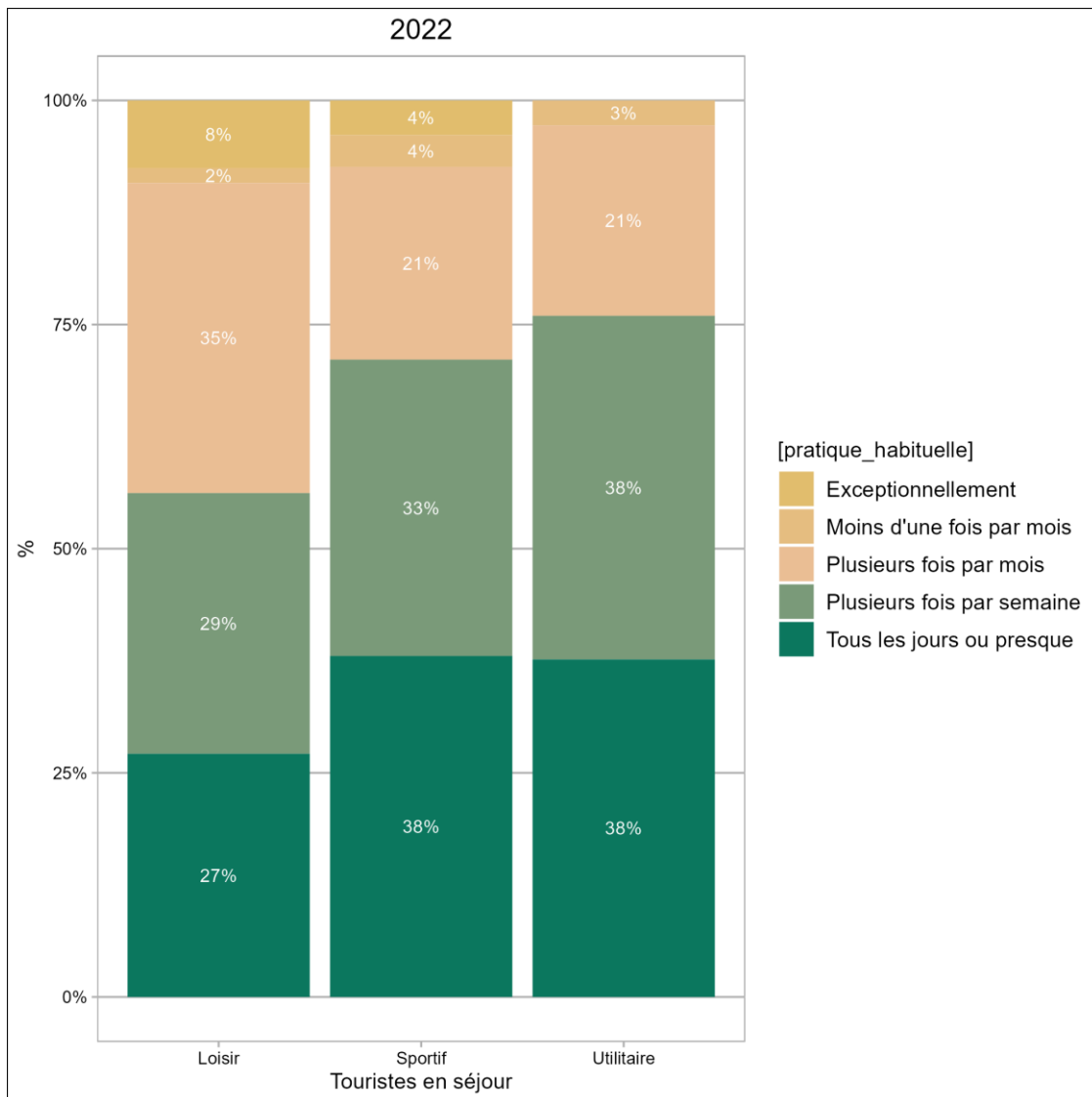
IMPORTANCE DU VÉLO DANS LE CHOIX DU SÉJOUR	2017 ¹			2022 ²		
	N	% (N)	PRCT	N	% (N)	PRCT
Très importante	50K	61%		264K	68%	
Assez importante	21K	25%		50K	13%	
Peu importante	6K	7%		39K	10%	
Pas importante	6K	7%		38K	10%	
Total	—	—	—	391K	100%	—

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.

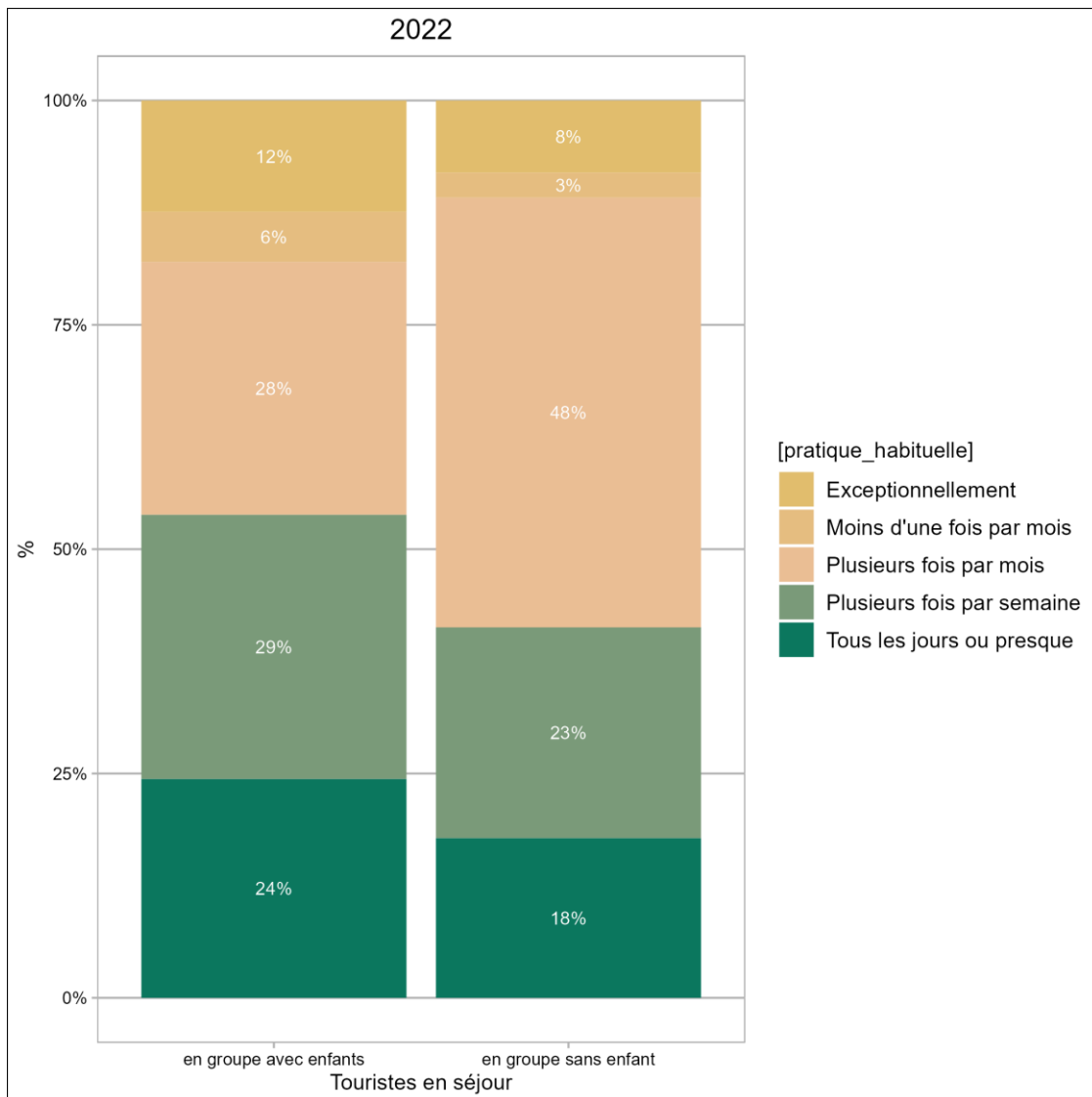
3.4.6 FREQUENCE DE LA PRATIQUE DU VELO DURANT LE SEJOUR

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%	—	46K	100%	—	9K	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	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.

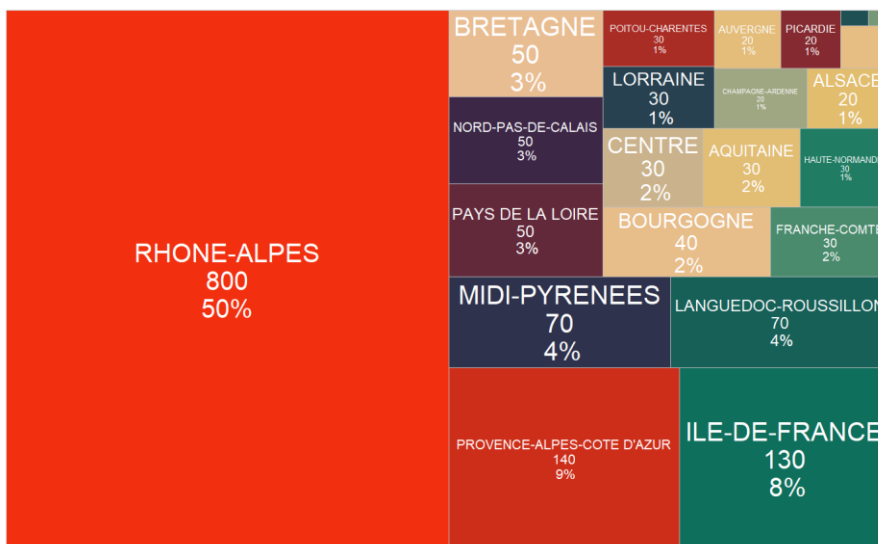
L'analyse du mode de transports par classe de distance du lieu de résidence permet de constater que le train est concurrent de la voiture quelle que soit la distance.

3.5 LA PRATIQUE DES ITINÉRANTS

3.5.1 ORIGINE

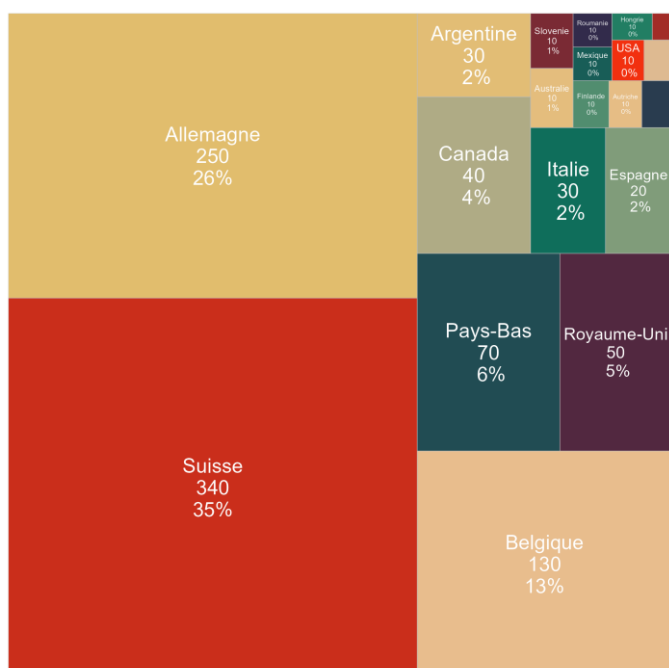
1/3 des itinérants sont étrangers.

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	BEUCAIRE-SÈTE ¹			LYON - AVIGNON ²			SUISSE-LYON ³			AVIGNON-BEUCAIRE ⁴			BEUCAIRE-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%	—

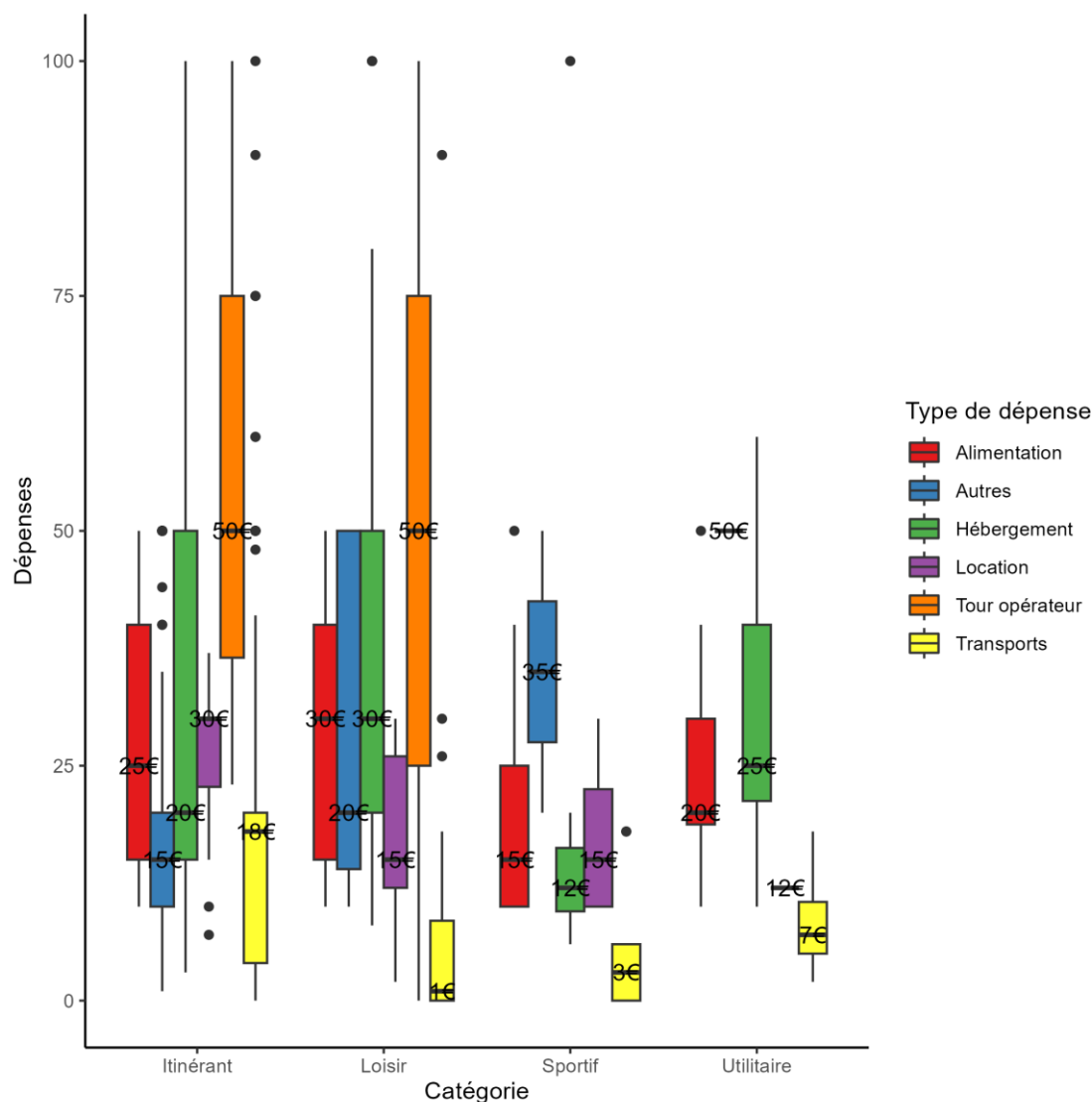
¹ Sur 37 Obs. ² Sur 355 Obs. ³ Sur 366 Obs. ⁴ Sur 11 Obs. ⁵ Sur 13 Obs.

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	
VBlueue 2022	58		VBlueue 2022	76		VBlueue 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 53 000 € 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 néopraticiens. 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.

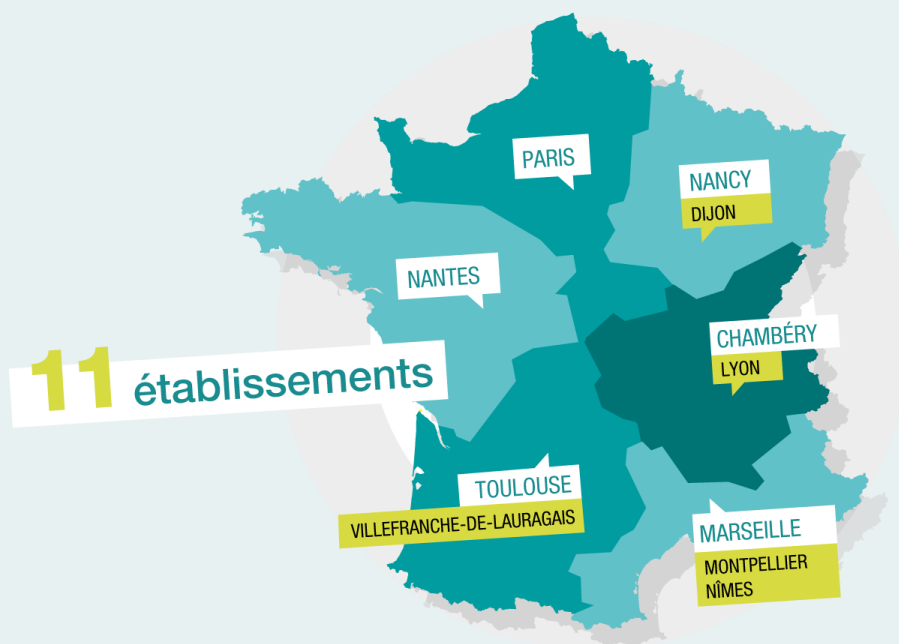
Si l'évaluation de **l'offre de service s'améliore**, elle reste plutôt sous-notée par rapport aux autres postes d'évolution. Un travail sur la visibilité, sur la communication des solutions existantes doit être fait. Sur ces items (point d'eau, réparateurs, point de recharge) il s'agit souvent plutôt 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

