

FRÉQUENTATION IMPACT ÉCONOMIQUE

2017



- La plus forte fréquentation au kilomètre en France, grâce aux sections dans les grandes villes et sur le littoral
- L'itinérance décolle avec 65 000 nuitées et 37% des Français primo-itinérants
- Les priorités à développer :
 - Les continuités nécessaires à l'itinérance et au rabattement
 - Les services
 - Les hébergements adaptés

JUIN 2018

[ViaRhôna, la destination cyclable au fil du Rhône]



Jalonnement continu en 2018 Achèvement en 2020

Imaginé à la fin des années 1990, le projet ViaRhôna se concrétise en 2018 par un jalonnement continu de son parcours de 815 km.

La ViaRhôna est inscrite au schéma national des véloroutes. Connectée à la Route du Rhône en Suisse, elle constitue l'EuroVelo 17, itinéraire de 1 115 km.

Sa réalisation est assurée par les Départements, Intercommunalités et Communes, soutenus par les Régions, la CNR, l'Etat et EDF dans le cadre du plan Rhône.

Son aménagement complet est prévu à l'horizon 2020.

55%
de voies
vertes

65%
du parcours à
proximité
immédiate du
Rhône



Lexique

Usagers : l'ensemble des personnes observées sur l'itinéraire.

Touristes : cyclistes passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal.

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

Cyclistes itinérants : touristes se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de leur progression. Cette catégorie n'inclut pas les cyclistes effectuant des parcours à la journée en se déplaçant par un autre mode de transport entre leurs hébergements.

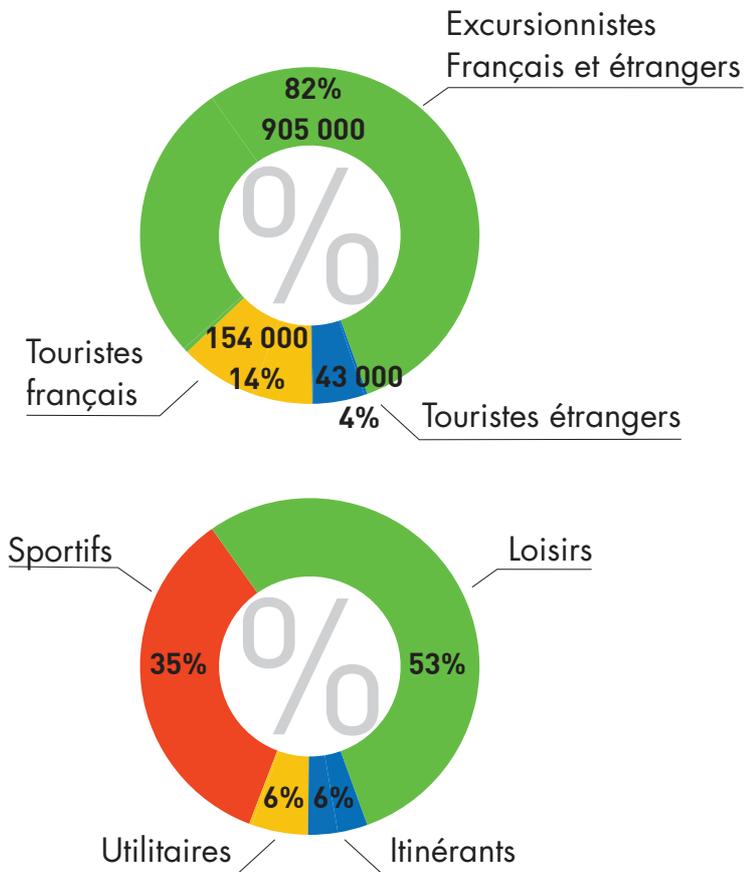
Cyclistes sportifs : cyclistes (excursionnistes ou touristes) utilisant un équipement particulier, se déplaçant à la journée ou moins et parcourant de grandes distances (plus de 50 km).

Cyclistes utilitaires : cyclistes, excursionnistes ou touristes résidents, utilisant le vélo pour un motif autre que la promenade, par exemple achats, démarches, travail.

Cyclistes loisirs : regroupe les autres catégories de cyclistes (touristes ou excursionnistes), se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances moyennes faibles (moins de 50 km).

[L'essentiel sur la fréquentation]

Des excursionnistes de loisirs et sportifs en grand nombre



La pratique itinérante décolle

Nombre annuel



Dépense moyenne par jour et par personne



Utilisation du VAE

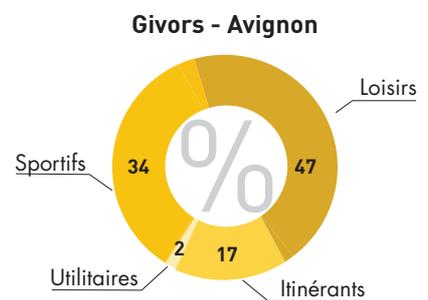
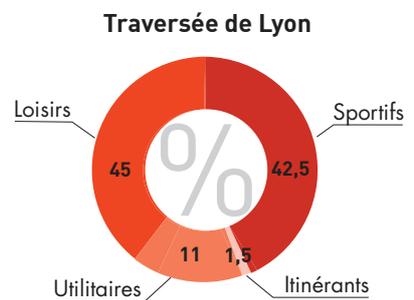
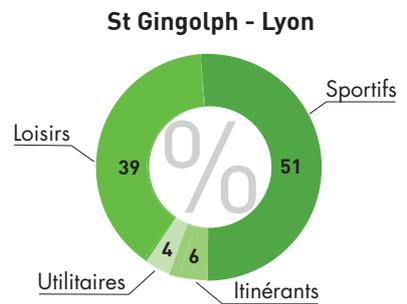


Provenance

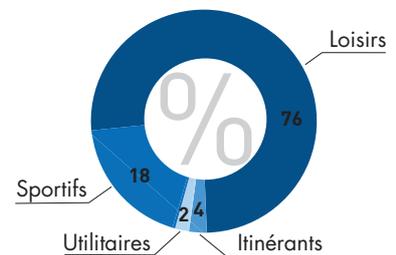


Majoritaires parmi les itinérants, les Français sont souvent néophytes : 37% d'entre eux pratiquent l'itinérance pour la première fois.

Type de fréquentation par sections



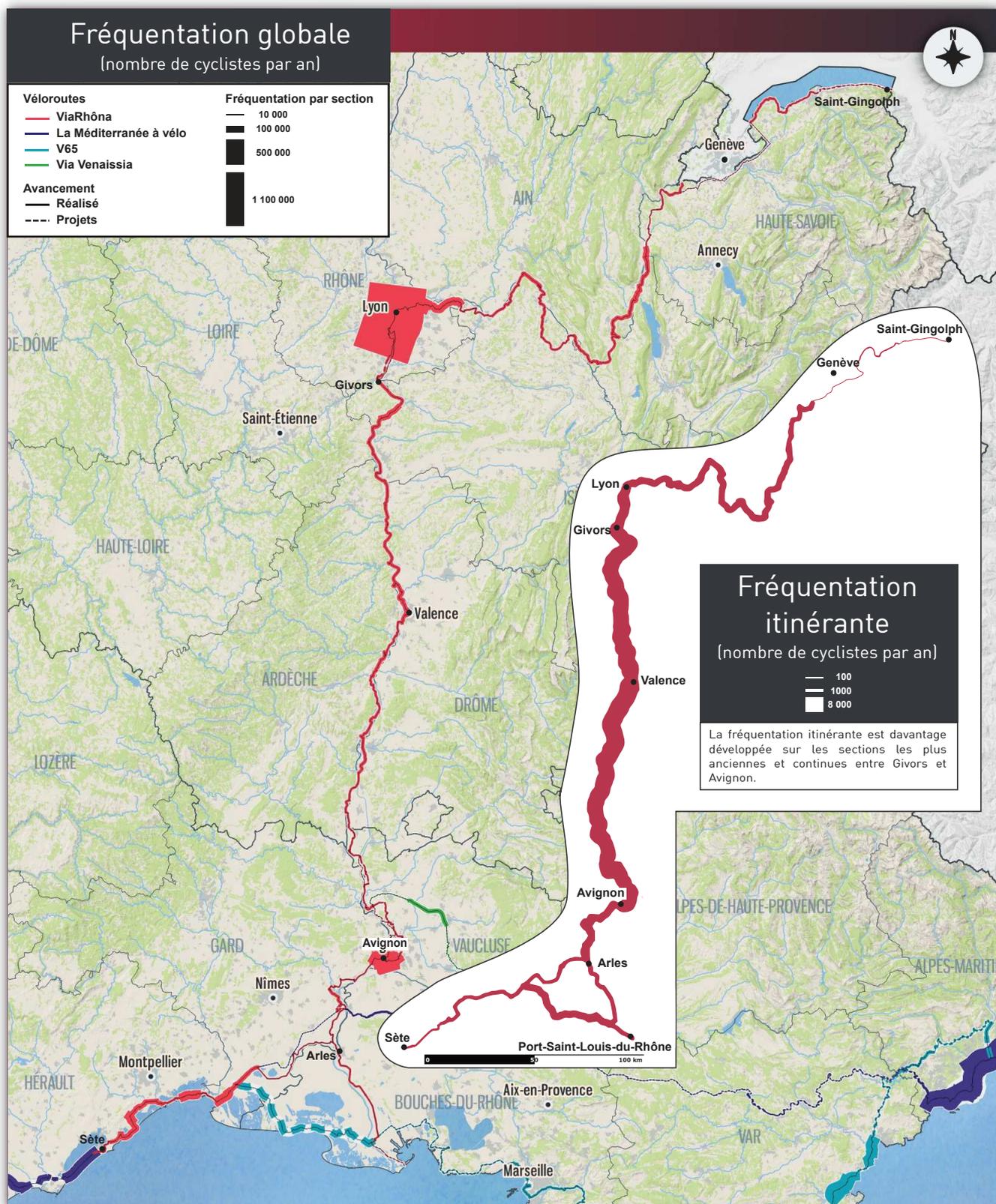
Avignon - Port-Saint-Louis-du-Rhône



Beaucaire/Tarascon - Sète

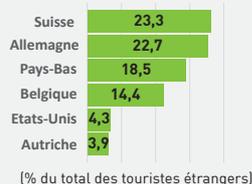


[Géographie de la fréquentation]



Les **cyclistes étrangers** représentent 4% des usagers, 22% des touristes et 41% des itinérants.

Une fréquentation internationale concentrée sur quelques pays



Les six premières nationalités représentent 87% des touristes étrangers.

La traversée de Lyon, par les berges du Rhône et le parc de Miribel Jonage accueille le plus grand nombre de journées de vélo (384 000).

Part de la fréquentation par section
(% du total)



Les cyclistes Français sur la ViaRhôna



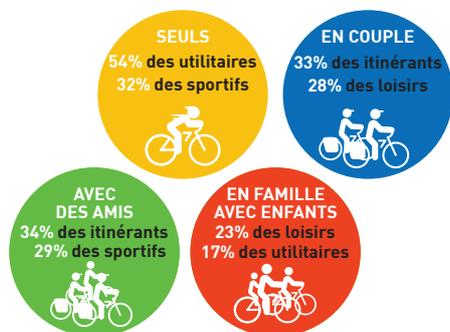
Les **excursionnistes** proviennent à 45% du département du Rhône, loin devant le Gard, l'Hérault, la Drôme, l'Isère et l'Ardèche.

Les **touristes** proviennent à 60% des départements limitrophes de la ViaRhôna.

[Les randonnées et séjours des cyclistes]

Âge moyen **50 ANS**

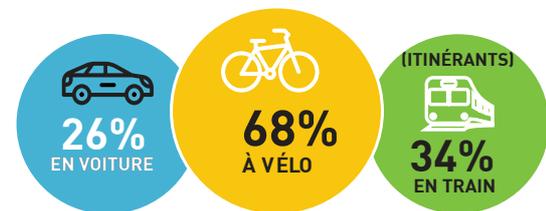
Avec qui randonnent-ils/elles ? (% les plus importants)



Durée des randonnées à vélo

- 80% des cyclistes randonnent une demi-journée ou moins,
- 5,8% plusieurs jours (itinérants).

L'accès à l'itinéraire se fait surtout à vélo

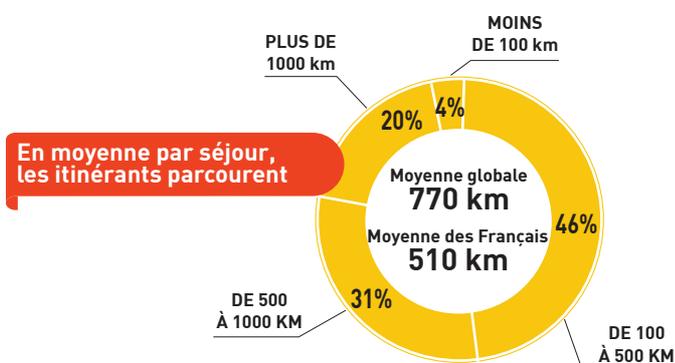
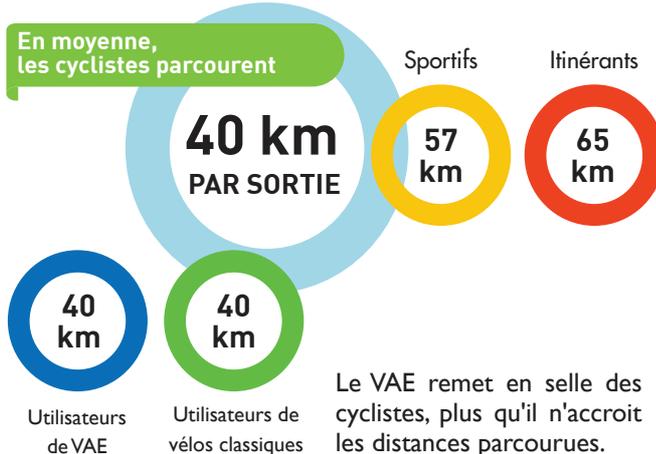
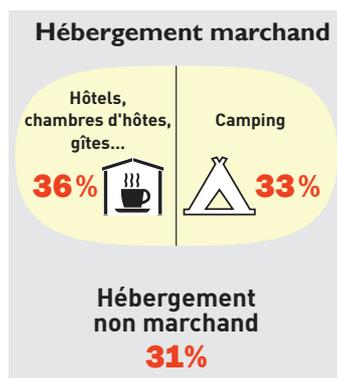


La part du vélo dans le choix de la destination est très importante

Plus de 76% des cyclistes considèrent la possibilité d'utiliser le vélo comme un élément très (47%) ou assez (29%) important dans le choix du séjour et de la destination. 71% des touristes pratiquent le vélo tous les jours, 21% plusieurs fois durant leur séjour.

Hébergement

Les 200 000 nuitées des touristes se répartissent dans une large gamme d'hébergements. Les itinérants (65 000 nuitées) utilisent plus l'hôtel, le camping, très peu les hébergements non marchands. Ceux-ci sont plus fréquents pour les touristes loisirs et surtout les sportifs.



Activités pratiquées durant la randonnée

	Excursionnistes	Touristes étrangers	Touristes français
Aucune autre que le vélo	65%	6%	18%
Baignade	8,5%	18%	17,5%
Visite de villes ou villages	6%	37%	25%
Cave, dégustation, gastronomie	5%	21%	15%
Découverte d'un site ou réserve naturelle	3%	8%	8%

Information avant / pendant la randonnée

Avant

Ceux qui préparent leur randonnée le font d'abord par le **bouche à oreille (10%)**, des **sites internet (9%)** et les **cartes routières (9%)**. Le **papier** (carte, brochure, guide) est quasi autant utilisé (**17%**) que le **numérique (15%)**.

Pendant

La **signalisation** est le mode de guidage pour **31%** des cyclistes, les supports numériques (smartphone et/ou GPS) pour **17%** et les **cartes, topo-guides ou guides touristiques** pour **12%** d'entre eux.

Le VAE commence à se diffuser

En moyenne, **5%** des vélos sont à **assistance électrique**, jusqu'à 9% sur le littoral du languedoc (1,9% du parc de vélos en France sont des VAE).



[Dépenses des cyclistes et impact économique]



Deux périmètres plus ou moins larges sont retenus pour évaluer les retombées économiques :

1. **Les dépenses** faites par les cyclistes sur la véloroute,
2. **L'impact** de la véloroute est calculé en pondérant ces dépenses en fonction de l'importance que les cyclistes accordent au vélo dans le choix de leur séjour.

Impact économique



Dépenses et impact économique par sections

	Dépenses sur l'itinéraire	Impact de l'itinéraire	Impact par km
Saint-Gingolph - Lyon	2 021 k€	1 783 k€	8 k€
Traversée de Lyon	1 401 k€	1 003 k€	17 k€
Givors - Avignon	4 009 k€	3 545 k€	13 k€
Avignon - Port-Saint-Louis-du-R.	1 984 k€	1 350 k€	12 k€
Beaucaire/Tarascon - Sète	5 658 k€	3 693 k€	31 k€

Estimation du potentiel économique



Impact de la ViaRhôna sur la santé 2017

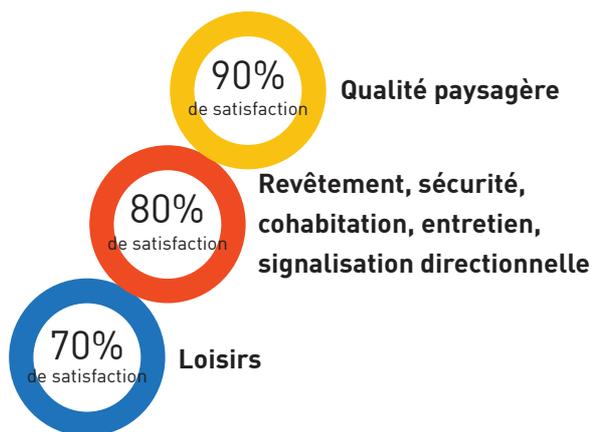
Les bénéfices économiques des véloroutes en terme de santé publique dépassent largement les dépenses directes de consommation.

Saint-Gingolph - Lyon	9 291 k€
Traversée de Lyon	20 305 k€
Givors - Avignon	5 819 k€
Avignon - Port-Saint-Louis-du-R.	8 082 k€
Beaucaire/Tarascon - Sète	2 950 k€

Cet impact est estimé à partir d'un modèle de l'Organisation Mondiale de la Santé (voir "Economie du vélo", Atout France 2009).

Le temps passé à vélo par les usagers se traduit par la diminution importante du diabète, des pathologies cardiovasculaires, de certaines formes de cancer et de la dépression, et donc en économies de dépenses de santé pour les cyclistes et la collectivité.

[De bons niveaux de satisfaction sur les fondamentaux]



L'émergence d'Accueil Vélo

52% des touristes étrangers connaissent Accueil Vélo.

La marque est très importante ou importante pour deux tiers d'entre eux.

Elle est un levier pour développer les services utiles aux cyclistes autour des véloroutes.



[Les axes de travail]

PRIORITÉ 1

Des continuités à terminer

La fréquentation itinérante de la ViaRhôna est bien développée dans sa partie centrale, beaucoup moins au nord de Givors et au sud d'Avignon.

Une bonne continuité développerait l'itinérance, en tirant parti de la connexion avec La Méditerranée à vélo et le Canal des 2 Mers à Vélo.

L'amélioration des aménagements dans les stations littorales aurait également un impact économique très rapide, en raison de la densité de la population résidente et touristique à desservir.

Au-delà de la continuité de la véloroute, l'aménagement d'itinéraires de rabattement vers les villes et villages est important pour accéder aux services et maximiser l'impact économique de la ViaRhôna.

PRIORITÉ 3

Développer des hébergements adaptés

Deux types d'hébergements sont à développer pour accompagner l'essor de la fréquentation :

- Pour l'accueil de petits groupes, des gîtes d'étape et des chambres d'hôtes, en particulier dans les secteurs ruraux,
- Un accueil spécifique dans les campings :
 - Espace et tarif randonnée, à la nuitée en saison,
 - Salle couverte et tentes montées ou bungalows loués à la nuitée dans les ailes de saison.

PRIORITÉ 2

Des services à améliorer



- 72% d'insatisfaction sur le manque de réparateurs de vélos.

Préconisation : mieux informer sur l'existant, développer le réseau Accueil Vélo, soutenir des initiatives privées de réparateurs mobiles.



- 58% d'insatisfaction sur la couverture Wifi.

Préconisation : mieux identifier les lieux d'accès à du Wifi gratuit le long de la véloroute.



- 56% d'insatisfaction sur la présence de toilettes et de points d'eau : critique récurrente sur toutes les véloroutes.

Préconisations : aménager des toilettes sur les aires d'arrêt et signaler l'existant.



- 56% d'insatisfaction sur le stationnement des vélos.

Préconisations : identifier des lieux sécurisés dans des établissements Accueil Vélo, poser des arceaux ou box pour vélos et sacoches près des commerces et des lieux de visite.



- 41% d'insatisfaction sur l'information pendant la randonnée et sur la signalétique touristique.

Préconisation : développer les relais information service et la signalisation touristique locale.



- 30% d'insatisfaction sur les transports.

Préconisation : l'amélioration de l'embarquement des vélos dans les trains est une nécessité à moyen terme.

[Méthodologie]

Le réseau dédié au vélo et à l'itinérance au sud de la France se structure notamment autour de La Méditerranée à vélo, du Canal des 2 mers à vélo et de **la ViaRhôna**. L'ouverture d'une grande partie de ce réseau est récente. Cette étude d'envergure permet de connaître la fréquentation et l'apport socio-économique des véloroutes aux territoires traversés. Ce sont des données stratégiques pour la mobilisation des collectivités, la programmation de l'aménagement et le suivi de la satisfaction des clientèles.

Les collectivités qui développent la ViaRhôna ont souhaité réaliser cette première étude pour connaître la fréquentation des sections en service en 2017.

Une étude élaborée sur la base d'une méthodologie partagée au niveau national

Cette étude a été réalisée à partir de la méthode élaborée lors du projet européen EuroVelo6, en 2006.

Elle repose sur plusieurs dispositifs :

- Une enquête quantitative par comptages automatiques et manuels, afin de comptabiliser tous les usagers : cyclistes itinérants, cyclistes sportifs, piétons, rollers...
- Une enquête qualitative par interview brève et questionnaires auto-administrés pour décrire les cyclistes (lieu de résidence, profil sociodémographique, durée de séjour, type d'hébergement, satisfaction...).
- Une enquête d'impact économique pour évaluer les retombées de la fréquentation.

Les moyens mobilisés

- 27 compteurs automatiques permanents et 6 compteurs temporaires,
- 22 points de comptages manuels et d'enquêtes,
- 38 jours d'enquête du 9 avril au 18 novembre 2017,
- 13 902 passages de cyclistes observés, 653 interviews brèves
- 2 325 enquêtes approfondies représentant 4 002 personnes.



Étude disponible sur : pro.auvergnerhonealpes-tourisme.com/viarhona

Pilotage
et financement



Réalisation
de l'étude



Dans le cadre
du plan Rhône

