CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

PNR DU HAUT LANGUEDOC

Étude de fréquentation et d'impact économique de la Passa Païs en 2018 / 2019

Rapport final

MAI 2019

SIÈGE SOCIAL - 367, avenue du Grand Ariétaz
CS 52401
73024 CHAMBÉRY CEDEX
INDDIGO SAS au capital de 1 600 000 €
RCS CHAMBÉRY - APE 7112B
SIRET 402 250 427 00026

Inddigo
CS 52401
367, avenue du Grand Ariétaz
73024 CHAMBÉRY CEDEX

Tél. : 04 79 69 89 69
Fax : 04 79 69 06 00
E-mail : inddigo@inddigo.com

www.inddigo.com

REDACTEURS

Nicolas MERCAT
Simon POWER

Sommaire

Introduction 5
Lexique de termes utilisés dans l'étude 7
Synthèse 9
Le diagnostic tiré de l'étude 9
Une solide base de travail 9
Une fréquentation très importante 9
Une progression constante de la fréquentation 9
Une forte pratique de touristes à vélo 9
Une pratique itinérante significative, constante sur l'ensemble de l'itinéraire 10
Un poids important de la voie verte dans le choix du séjour 10
Des sections qui parviennent à capter les cyclistes et piétons locaux et touristes bien au-delà du potentiel théorique 10
Des niveaux de satisfactions élevés sur les fondamentaux 10
Un impact économique très significatif de la Passa Païs 10
Les axes de travail 11
Des nouvelles cibles à toucher 11
Des itinéraires de rabattement de qualité pour optimiser la fréquentation 11
Mais surtout des services à améliorer 11
Partie 1 : Résultats des comptages automatiques 13
Déroulement de la phase 13
Méthode de comptage automatique 13
Types de compteurs utilisés 13
Localisation et date de pose des compteurs 15
Les résultats de fréquentation 15
Fréquentation moyenne annuelle par site 15
Évolution de la fréquentation entre 2015 et 2019 16
Variations de fréquentation au cours de l'année 19
Evolution de la fréquentation mensuelle sur les sites caractéristiques de l'itinéraire 25
Variations de fréquentation hebdomadaire 25
Fréquentation annuelle par site par type d'usagers 27
Comparaison de la fréquentation annuelle par types de cyclistes et par grands itinéraires 30
Partie 2 : Résultats des comptages manuels 36
Déroulement de la phase 36
Méthode de travail 36
Comptages manuels 36
Période et localisation des comptages 38
Résultats des comptages manuels 39
Fréquentation par période 40
Fréquentation par tranches horaires 40
Fréquentation par sites et sections d'itinéraire 41
Partie 3 : Redressement et extrapolation des données 43
Déroulement de la phase 43
Méthode de redressement et d'extrapolation des résultats 43
Redressement des données d'enquête 44
Correction des catégories 45
Extrapolation de l'enquête sur la journée 46
Extrapolation des résultats à l'année 47

Extrapolation temporelle de la pratique itinérante 47
Extrapolation temporelle de la pratique touristique en séjour 49
Extrapolation spatiale des données 51
Découpage spatial de l'itinéraire 51
Extrapolation de la fréquentation des excursionnistes par modèle gravitaire 52
Mise en correspondance des données théoriques et des données observées sur l'excursion 55
Mise en correspondance des données théoriques et des données observées 56
Fréquentation de piétons excursionnistes rapportés à la population 56
Fréquentation de piétons touristes rapportée à des équivalents lits touristiques 57
Application des coefficients d'extrapolation au fichier d'enquête 58
Extrapolation d'ensemble des données 59
Recomposition des dépenses et des impacts 61
Distances totales parcourues par catégorie de cyclistes et piétons 61
Calcul du nombre de personnes 61
Retombées économiques globales et impacts sur l'itinéraire 62
Impacts économiques indirects et induits 62
Partie 4 : Résultats détaillés de l'enquête 64
Typologie de fréquentation 64
Fréquentation des piétons et cyclistes par département 64
Touristes et excursionnistes 65
Typologie de pratique 66
Utilisation de VAE 67
Typologie de vélo utilisé 69
La randonnée 71
Durée de la randonnée 71
Distance parcourue 73
Type de parcours 76
Accès à l'itinéraire 77
Composition du groupe 79
Activités pratiquées 81
Préparation de la randonnée 84
Information pendant la randonnée 86
Niveau de satisfaction 88
Le séjour des touristes 90
Hébergement 90
Durée de séjour 92
Poids du vélo dans le choix de la destination 93
Mode d'accès à la région 95
Pratique du vélo pendant le séjour 97
Pratique de l'itinérance 98
Le profil des cyclistes 100
Provenance 100
Sexe 102
Age 103
Catégorie professionnelle 105
Habitudes de pratique du vélo 107
Impacts économiques 108
Dépenses des excursionnistes 108
Dépenses de touristes 111
Total des dépenses et impacts 115

Introduction

La Passa Païs est une voie verte de 72 km réalisée sur l'ancienne voie ferrée de Bédarieux à Mazamet dans les départements de l'Hérault et du Tarn. Depuis 1990, le PNR du Haut Languedoc en assure la valorisation. De 2011 à 2015 le syndicat mixte du PNR met en œuvre de 2011 à 2015 un premier programme d'action. Dans sa nouvelle charte 2012-2014, le PNR renforce son engagement dans la valorisation de la voie verte. 26 communes sont concernées par la voie verte. La Passa Païs est inscrite au schéma national des véloroutes et voies vertes et s'intègre dans la V84.

Le Département de l'Hérault a par ailleurs identifié l'itinérance comme un élément prioritaire. Le Tarn a ensuite rejoint la démarche dans le cadre d'un partenariat pour déployer la promotion de cette voie verte.

Les partenaires du projet ont consenti d'importants investissement pour réaliser cette voie verte et souhaitent renouveler l'étude de fréquentation et d'impact économique réalisée en 2013 pour mieux connaître le profil des usagers, l'évolution de la fréquentation et de l'impact, le niveau de satisfaction de ces usagers.

Les partenaires ont fait le choix de s'appuyer sur une méthode solide, éprouvée et reconnue nationalement et internationalement. La méthode utilisée est celle élaborée dans le cadre du programme EuroVelo 6 en 2006, programme initié à l'époque par la Région Centre avec le soutien de la Région Pays de la Loire et de 15 autres partenaires français, allemands et suisses. Depuis, plusieurs évaluations de ce type ont été menées sur le Tour de Bourgogne à vélo, le Canal des Deux Mers, l'EuroVelo 6, les Voies Vertes de Bretagne, l'Alsace, la Loire à Vélo (à 2 reprises), la ViaRhona en 2017.

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

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

Cette étude vise 4 objectifs principaux :

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

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

Cette démarche permet par ailleurs de poser les jalons et une première évaluation de référence pour des analyses ultérieures.

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

- Quelle est la fréquentation sur chacune des sections d'itinéraires ?
- Quel est l'impact sur la pratique de loisirs de proximité et la mobilité au quotidien des résidents ?
- Quel est l'impact de ces aménagements sur le tourisme, sur les structures d'hébergements et de restauration riveraines ?
- Vont-ils en générer de nouvelles ?

- Comment monétariser les impacts environnementaux et sociaux ?

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

- directs et locaux, constitués de dépenses directement liées à la randonnée et réalisées sur place : hébergement, restauration, visites, artisanat et produits du terroir, déplacements locaux d'accès ;

- indirects : transport longue distance, topo-guides (achetés avant de partir, dépenses directement liées à la randonnée mais non réalisées sur place) ;

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

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

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

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

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

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

Phase 1 : Préparation en juillet 2018

La méthode d'évaluation des retombées économiques a été au départ définie, formalisée par le bureau d'études suisse ProgTrans, puis mise en œuvre à 12 reprises. La méthode utilisée dans cette étude reprend l'essentiel des recommandations techniques publiées dans ce cadre :

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

Cette méthode a été complétée à l'occasion de la dernière étude de la Loire à Vélo en 2015 avec l'appui de Rémy Drouilhet, maître de conférences à l'université Pierre-Mendès-France de Grenoble en statistique inférentielle et en économétrie. Elle a ensuite fait l'objet d'un travail de formalisation de tous les éléments de méthode dans le courant 2018 sous le pilotage de Stéphanie Mangin de Vélo et Territoires, dans le cadre du programme Atlantic on Bike, travail en cours de finalisation avec cette mission.

Phase 2 : Enquête de juillet 2018 à mars 2019

La mise en œuvre des enquêtes a été réalisée du 9 août 2018 au 9 mars 2019 par le cabinet Symétris avec lequel nous collaborons depuis le lancement de la méthode.

- Evaluer la fréquentation par comptages manuels, interviews et enquêtes

Phase 3 : Traitements et analyse d'avril à mai 2019

Les données ont ensuite été vérifiées, analysées, redressées et extrapolées d'avril à mai 2019.

- Recueillir et traiter les données de comptages automatiques et directionnels
- Apurer les réponses au questionnaire
- Traiter les enquêtes de fréquentation
- Analyser les retombées directes et la typologie des retombées et calculer l'impact direct à partir des niveaux de dépense moyens par segment.
- Calculer les impacts indirects et induits.

Le document décrit le déroulement méthodologique de l'évaluation.

Lexique de termes utilisés dans l'étude

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Synthèse

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

Le diagnostic tiré de l'étude

Une solide base de travail

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

Cette méthode s'appuie sur :

- 6 compteurs automatiques permanents étaient présents sur l'ensemble de la période. 1 nouveau compteur a été posé à Saint Amans-Soult en mars 2019
- 2 comptages automatiques de cyclistes ponctuels (Mazamet et Sauveterre) ont été réalisés en août 2018 avec des compteurs pneumatiques par la société DSR
- 11 points d'enquêtes sur les 2 départements traversés
- 26 jours d'enquête ont été réalisés du 9 août 2018 au 9 mars 2019
- 3948 passages de piétons et cyclistes ont été observés durant ces 26 jours dont 2790 cyclistes
- 963 enquêtes approfondies de cyclistes représentant 1894 personnes, 3351 passages (en comptant le retours) et 306 interviews brèves, soit 3657 personnes identifiées

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

Une fréquentation très importante

Avec **216.000 usagers**, **3.3 M** de km parcourus, 156.000 sorties à pied et 60.000 à vélo, la Passa Païs est une voie verte qui fonctionne bien.

Sur le site du pont de Larn, la fréquentation est estimée 86.000 passages par an, 74.000 à Lamalou, 71.000 à Hérépian.

Les meilleurs scores de fréquentation comparés aux données observées sur d'autres sites et ramenées à la population et aux capacités touristiques du secteur sont obtenus sur les cyclistes excursionnistes avec des fréquentations plus de 3 fois supérieures aux moyennes nationales. Les piétons résidents présentent également de bons scores avec près de 2 passages par an et par habitant.

Une progression constante de la fréquentation

La fréquentation vélo est en forte hausse sur les compteurs de Hérépian, Mons et le Poujol avec une progression de **+30% à Mons de 2015 à 2019**. La fréquentation est stable à Villemagne et Prémian. La baisse enregistrée sur Courniou est sans doute à vérifier et peut être imputable à un problème technique.

La fréquentation piétonne est stable, en légère baisse depuis 2017.

La fréquentation piétonne est stable tout au long de l'année alors que la pratique du vélo connait une forte saisonnalité.

Une forte pratique de touristes à vélo

La part des touristes est très importante puisque sur l'ensemble de l'année ils représentent 32% des km parcourus, **20% de la fréquentation en nombre de personnes**, **35% des cyclistes** et 13%

des piétons. **Les touristes étrangers représentent 22%** de la fréquentation touristique. Seulement 13% pour les cyclistes itinérants mais 44% des cyclistes sportifs.

Les touristes représentent 84% des retombées économiques de la Passa Païs.

Une pratique itinérante significative, constante sur l'ensemble de l'itinéraire

La pratique itinérante est déjà significative avec près de 4.000 cyclistes itinérants enregistrés à l'année. L'itinérance piétonne est en revanche faible.

Les deux-tiers des cyclistes itinérants parcourent l'itinéraire de bout en bout de Bédarieux à Mazamet.

Un poids important de la voie verte dans le choix du séjour

L'enquête montre également un **poids important de la voie verte et de la pratique du vélo et de la marche dans le choix du séjour**.

75% des touristes disent que l'existence de la voie verte et la pratique de la marche ou du vélo ont été très important (47%) ou important (28%) dans ce choix.

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

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

- Entre Hérépian et Mons, la voie verte capte plus de 4 fois son potentiel théorique de cyclistes excursionnistes. Ce chiffre est de 4.7 à Sauveterre, 4.8 au Poujol.
- A Mons (sans doute grâce aux gorges d'Héric), la voie verte capte 4 fois son potentiel théorique de piétons, au Poujol et à Hérépian plus de 2 fois.
- Le taux captation du potentiel de touristes à vélo en séjours est également élevé à Mons (x2), mais aussi à Olargues (1.3)
- Le taux de captation des touristes piétons est en revanche plus faible, ce qui peut s'amener à s'interroger sur les mesures à prendre. Les valeurs sont néanmoins élevées à Prémian, Courniou et satisfaisantes à Olargues.

Des niveaux de satisfactions élevés sur les fondamentaux

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

- 92% de satisfaction sur la qualité paysagère de la Passa Païs
- 80% sur le patrimoine culturel
- Autour de 90% de satisfaction sur la plupart des critères techniques : sécurité, cohabitation entre usager, entretien, signalisation, avec une note un peu plus faible mais toujours bonne (38% de très satisfaits et 42% de satisfaits exprimés) sur la qualité de revêtement
- Des notations moyennes sur les fondamentaux de l'offre touristique (hébergement, loisirs, restauration, commerces) avec 60 à 70% de satisfaction, qui pourraient être améliorés notamment sur les cafés et restaurants et les hébergements. Attention cependant, le manque de cafés et restaurant est la seconde insatisfaction en volume (si l'on enlève les non concernés des autres items).

Un impact économique très significatif de la Passa Païs

Les 216.000 journées de vélo et de marche sur la Passa Païs ont généré :

- 4.5 M€ de dépenses des cyclistes et piétons les jours de pratique du vélo et de la marche sur la Passa Païs et sur les itinéraires autour
- Dont 3.7 M€ de dépenses sur le seul itinéraire et sur les seuls jours de pratique du vélo ou de la marche

- Dont 2.9 M€ d'impact sur les seuls jours de pratique du vélo et de la marche (en excluant les personnes pour lesquelles la voie verte n'a pas été un élément important dans le choix du séjour)
- 5.4 M€ d'impact de santé publique liée à l'activité physique générée par la Voie Verte

Les axes de travail

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

Des nouvelles cibles à toucher

Plusieurs typologies de clientèles pourraient à notre sens nettement progresser :

- La **clientèle itinérante à vélo** est déjà significative mais pourrait certainement être développée pour plusieurs produits :
    - Un produit 2/4 jours (150 à 240 km) de Béziers à Castelnaudary sur le bassin de chalandise grand sud (Marseille à Toulouse et jusqu'à Lyon)
    - Un produit plus classique de 7/8 j de Montpellier ou Avignon à Toulouse comme variante au Canal des Deux Mers notamment en période estivale où la température est élevée.
    - Un produit sud du Massif Central de Montélimar à Toulouse en 420 km 7j par les anciennes voies ferrées de l'Ardèche, les grottes Chauvet et les contreforts Cévenols, Navacelles et le Salagou, la Passa Païs puis la rigole du Canal du Midi aurait aussi une belle attractivité.
- La clientèle de **tourisme en séjour pratiquant en boucle** reste marginale, peut-être y a-t-il possibilité, notamment avec le développement du VAE, de proposer des boucles de découverte articulées autour de la voie verte comme axe majeur permettant d'augmenter son impact en diversifiant les possibilités. Le Pays des Châteaux en Région Centre a ainsi doublé sa clientèle touristique par ce biais en développant des boucles de 20 à 35 km.
- La **clientèle de touristes à pied** en séjour fixe reste relativement modeste et pourrait sans doute être développée avec une meilleure liaison des pôles d'hébergements à la voie verte, l'articulation de boucles thématiques de découverte comme pour le vélo.

Des itinéraires de rabattement de qualité pour optimiser la fréquentation

Les taux d'émissions de pratiquants touristes ou excursionnistes varient beaucoup selon la localisation de l'itinéraire par rapport aux pôles de population ou d'hébergement.

Plus la distance augmente et plus l'accès à l'itinéraire est difficile, plus la fréquentation baisse. Il est donc indispensable de bien travailler la qualité de jonction avec les centre-bourg et les pôles d'attractivité touristique, commerciale…

Mais surtout des services à améliorer

Parmi les principales insatisfactions exprimées figurent surtout 5 services avec des niveaux d'insatisfaction de 43% à 72% sur les données brutes. Les 2 premiers items d'insatisfactions font même l'objet d'un pourcentage élevé de très insatisfaits (32% et 46%) :

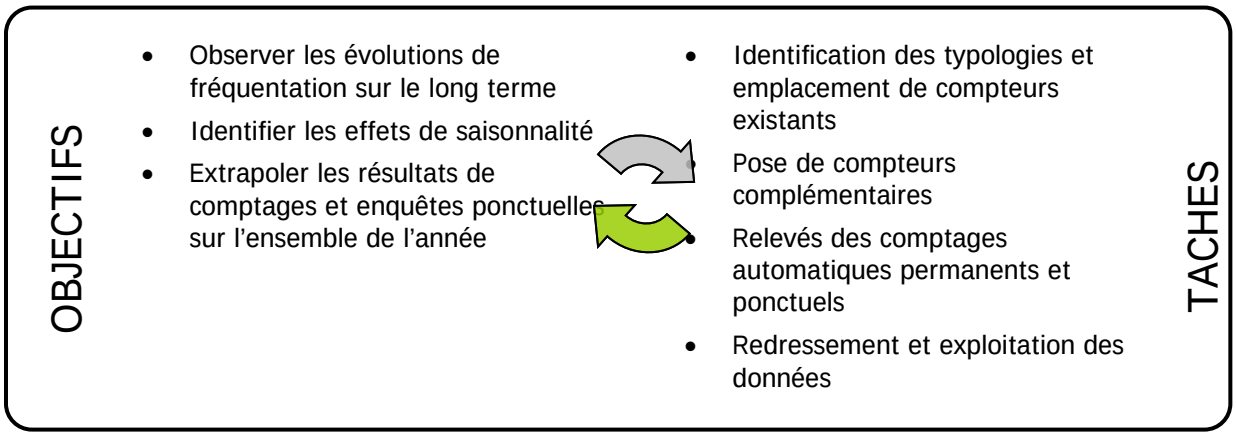
- 56% d'insatisfaction sur le **manque de toilettes, de points d'eau et aires d'arrêt** : il s'agit d'un élément récurrent sur tous les grands aménagements cyclables et l'insatisfaction et la plus importante insatisfaction en nombre total de personnes (en enlevant les non concernés des autres items). L'objectif serait d'abord identifier et signaliser l'existant, ensuite aménager des toilettes (sèches ou non) sur les aires d'arrêt si besoin, mais en valorisant d'abord l'existant.
- Le premier point d'insatisfaction porte sur **le manque de points de rechargement de VAE** avec 46% de très insatisfaits et 28% d'insatisfaits. 13% des cyclistes utilisent un VAE et seulement 20% d'avis exprimés). Cette demande n'est pourtant pas trop complexe à satisfaire. L'expérience montre qu'il faut d'abord s'appuyer sur le réseau des prestataires Accueil Vélo,

notamment les sites touristiques mais aussi les hébergeurs et restaurateurs, sans besoin d'investissement très important. L'objectif est que les clients puissent avoir une activité pendant la recharge (pendant le temps de repas ou de visite). Il s'agit surtout de rassurer dans la mesure où les VAE ont aujourd'hui une autonomie qui dépasse largement les distances moyennes parcourues.

- **Le second point d'insatisfaction porte sur le transport des vélos avec 70% d'insatisfaits dont 38% de très insatisfaits**. L'offre ferroviaire TER + vélo est pourtant bonne entre Béziers et Bédarieux et entre Mazamet et Toulouse. Le retour au point de départ entre Bédarieux et Mazamet est en revanche impossible. Une offre de car interurbain accessible au vélo avec des racks aurait pourtant tout son intérêt dans le cadre d'une pratique de touristes en séjour ou d'excursion à la journée. Cet intérêt est aussi réel pour les marcheurs afin de leur éviter un aller et retour par le même itinéraire. Une offre marche + car ou vélo + car prendrait tout son sens.
- 63% d'insatisfaction sur le **manque de réparateurs de vélo** (15% sur l'ensemble des personnes) : même si les problèmes mécaniques sont rares, la peur de tomber en panne et de ne pouvoir réparer, notamment le dimanche est très présente. La levée de cette difficulté peut passer par une meilleure information, l'identification de relais auprès de membres du réseau Accueil vélo, la constitution comme au Québec de patrouilleurs bénévoles mais aussi par le soutien à des initiatives privées de réparateurs volants. Là encore il s'agit surtout de rassurer.
- 53% d'insatisfaction sur les **locations de vélo** : le recours à la location de vélo est faible parmi les clientèles touristiques françaises (4.4%) mais importante parmi les clientèles touristiques étrangères (18.8%, plus de 20% pour les Allemands, Britanniques et Belges) et le standard moyen de qualité européen de location est nettement supérieur au standard des parcs de vélo en France, notamment pour l'itinérance.
- Le **manque de cafés et commerces**, comme indiqué plus haut est une insatisfaction modérée sur les personnes exprimées mais la seconde insatisfaction sur l'ensemble des personnes (20.7% d'insatisfaction sur l'ensemble des personnes)

Partie 1 : Résultats des comptages automatiques

Déroulement de la phase



Méthode de comptage automatique

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

Types de compteurs utilisés

Au total, 7 compteurs automatiques permanents ont été utilisés et 2 compteurs temporaires.

- Les 7 compteurs permanents sont des compteurs à boucle électro-magnétique (ZELT) doublés de compteurs de type pyro-électriques permettant de compter les piétons par différence (les pyro comptent tout, les ZELT que les cyclistes). Ils fonctionnent en enregistrant le passage d'une masse métallique sur deux boucles. Ils n'enregistrent donc que le passage des cyclistes, excluant à la fois les piétons, joggers et rollers. Leur niveau de précision est en revanche élevé, y compris par très forte fréquentation.
- Les comptages ponctuels ont été réalisés avec des compteurs pneumatiques n'enregistrant que les cyclistes

Dispositif d'observation dur l'itinéraire et description des segments :

Segment		Tronçon	LONGUEUR (m)	Comptage	N° Enquête	Comptages Piétons 2018	Comptages Vélos 2018
1	Mazamet	1	6604	Provisoire partiel	1		47 801
2	Saint-Amans-Soult	1	4969	Zelt+Pyro partiel		19 015	31 985
3	Sauveterre	2	8784	Provisoire partiel	2		30 902
4	Labastide-Rouairoux	2	3718		3		
5	Courniou	3	6498	Zelt+Pyro	4	11 039	14 827
6	Saint-Pons-de-Thomières	3	6211		5		
7	Riols	3	3980				
8	Prémian	3	2725	Zelt+Pyro	6	7 574	16 838
9	Saint-Etienne-d'Albagnan	3	4466				
10	Olargues	4	4346		7		
11	Mons	4	5968	Zelt+Pyro	8	21 553	40 278
12	Colombières-sur-Orb	4	2959				
13	Le Poujol-sur-Orb	5	3956	Zelt+Pyro	9	24 511	42 709
14	Lamalou-les-Bains	5	2573				
15	Hérépian	5	1586	Zelt+Pyro	10	30 176	40 745
16	Bédarieux	5	2852	Zelt+Pyro	11	23 520	25 163

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

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

Tableau 1 : Tableau de comparaison des compteurs automatiques

Localisation et date de pose des compteurs

Les 7 compteurs permanents utilisés sur la Passa Païs ont compté d'avril 2018 à mars 2019, en extrapolant et corrigeant les données en erreur, **350.000** passages dont 40% de piétons et 60% de cyclistes soit un flux moyen annuel par compteur de 50.000 passages.

Sur les autres sites, le fréquentation est estimée en extrapolant les données de comptages et en utilisant une analyse gravitaire (voir plus loin) prenant en compte le poids de population et de lits touristiques des secteurs desservis.

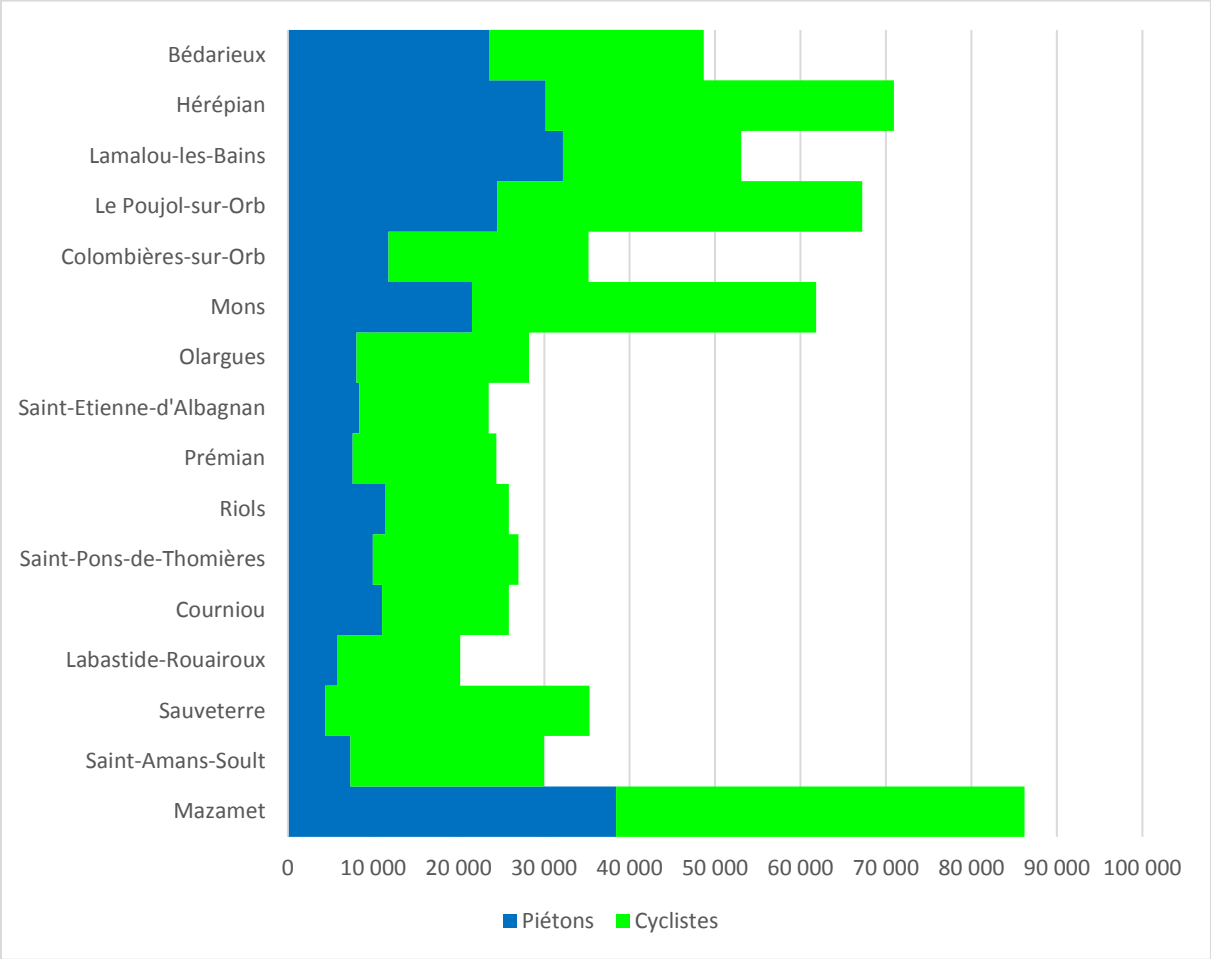
Les résultats de fréquentation

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

Fréquentation moyenne annuelle par site

La fréquentation moyenne observée sur les différents compteurs varie de façon sensible :

- Une fréquentation très importante de plus de 70.000 passages à Hérépian et à Mazamet
- Une fréquentation encore soutenue avec plus de 60.000 passages à Mons et le Poujol
- Une fréquentation plus faible de 20 à 26.000 entre Olargues et St Amans



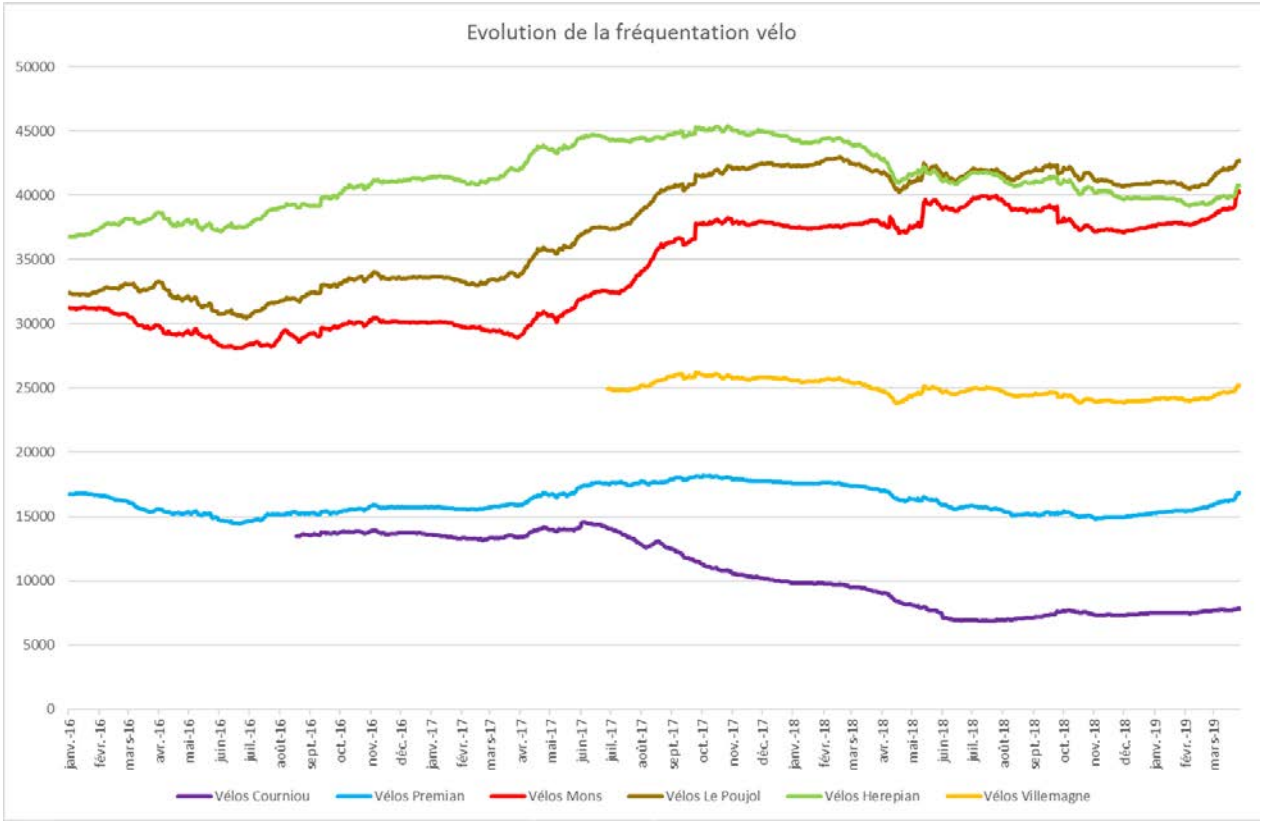
Fréquentation annuelle (avril 2018-mars2019) mesurée et extrapolée à partir des compteurs automatiques (en bleu les piétons en vert les cyclistes)

Évolution de la fréquentation entre 2015 et 2019

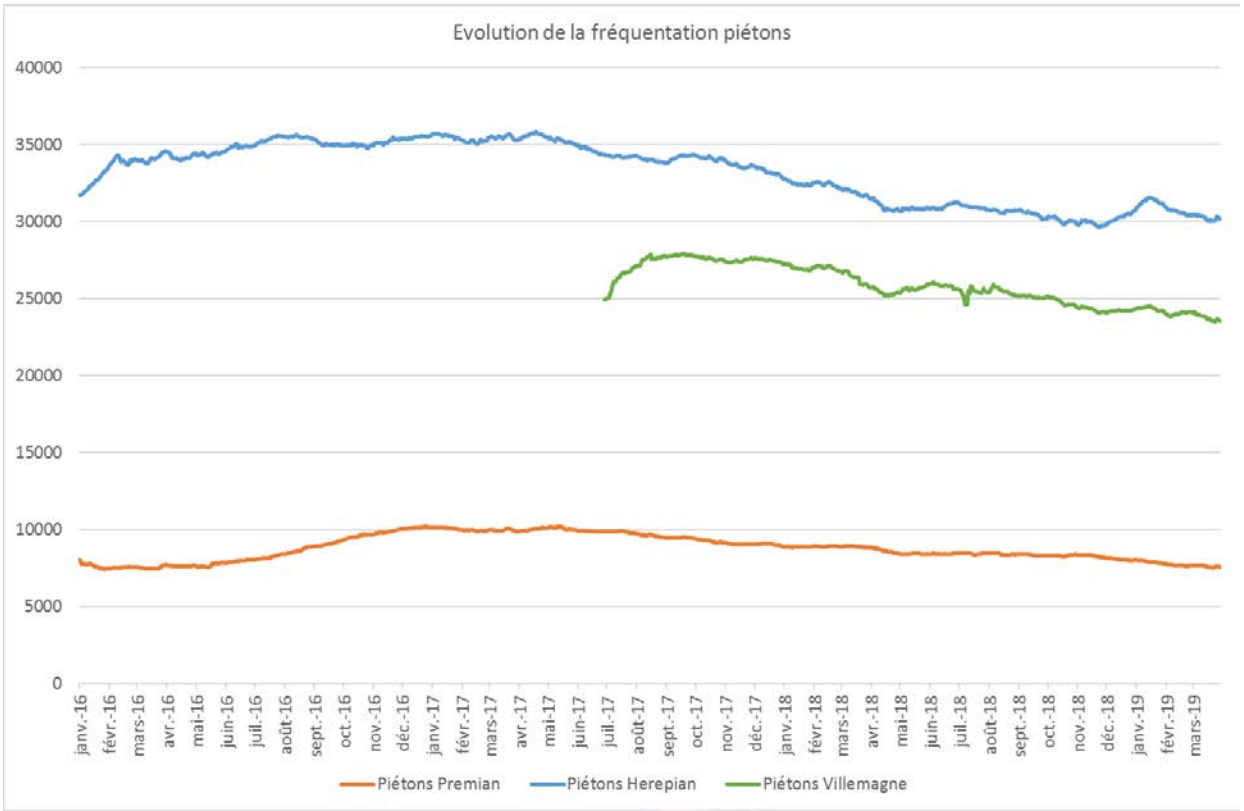
La fréquentation annuelle glissante observée sur les compteurs automatiques n'est pas évidente à comparer d'un secteur à un autre dans la mesure où les dates de pose des compteurs sont hétérogènes. De plus tous les compteurs n'ont pas pu être pris en compte, certains étant en erreur sur des périodes trop longes.

Sur la partie Est de l'itinéraire, la fréquentation de cyclistes est en forte croissance avec une augmentation de plus de 30% à Mons qui passe de 30.000 à 40.000 cyclistes. Cette augmentation s'est surtout faite durant l'été 2017, l'année 2018 restant ensuite relativement stable. Le site du Poujol connaît une augmentation similaire pour dépasser le site d'Hérépian, jusque là identifié comme celui recevant le plus de passage de cyclistes.

Les sites de Villemagne et Prémian sont d'une remarquable stabilité. Le site de Courniou enregistre en revanche une baisse sensible dont les résultats sont à analyser de plus près (voir plus loin).



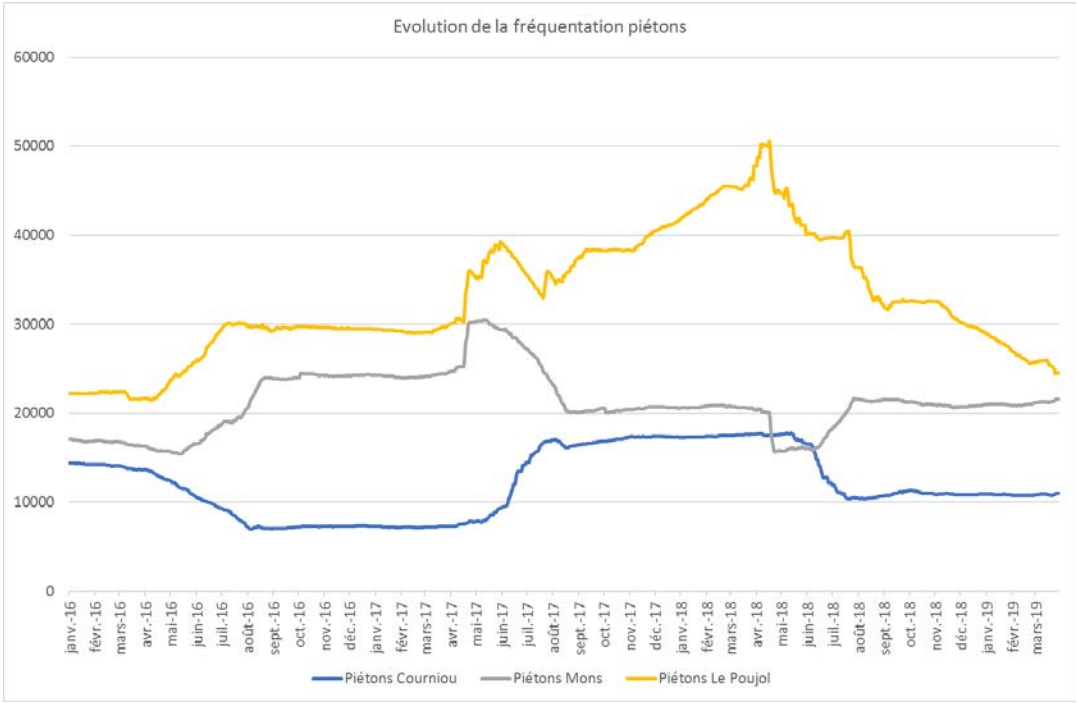
Évolution de la fréquentation vélo en moyenne mobile (moyenne des 365 derniers jours en milliers) sur les compteurs posés depuis 2015



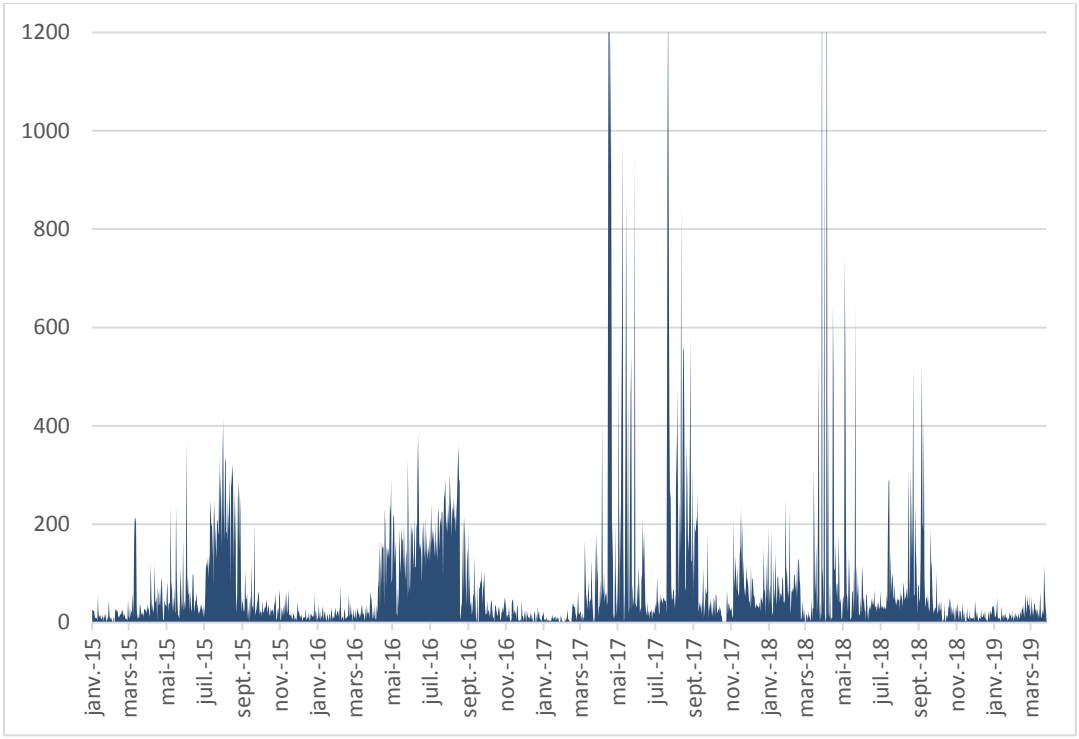
Évolution de la fréquentation de piétons en moyenne mobile (moyenne des 365 derniers jours en milliers) sur les compteurs posés depuis 2015

La fréquentation piétonne reste stable ces 3 dernières années. Après avoir augmenté en 2016, elle baisse sensiblement depuis.

A noter que 3 compteurs piétons produisent des résultats erratiques à contrôler avec des variations qui ne peuvent être imputables qu'à des problèmes techniques :

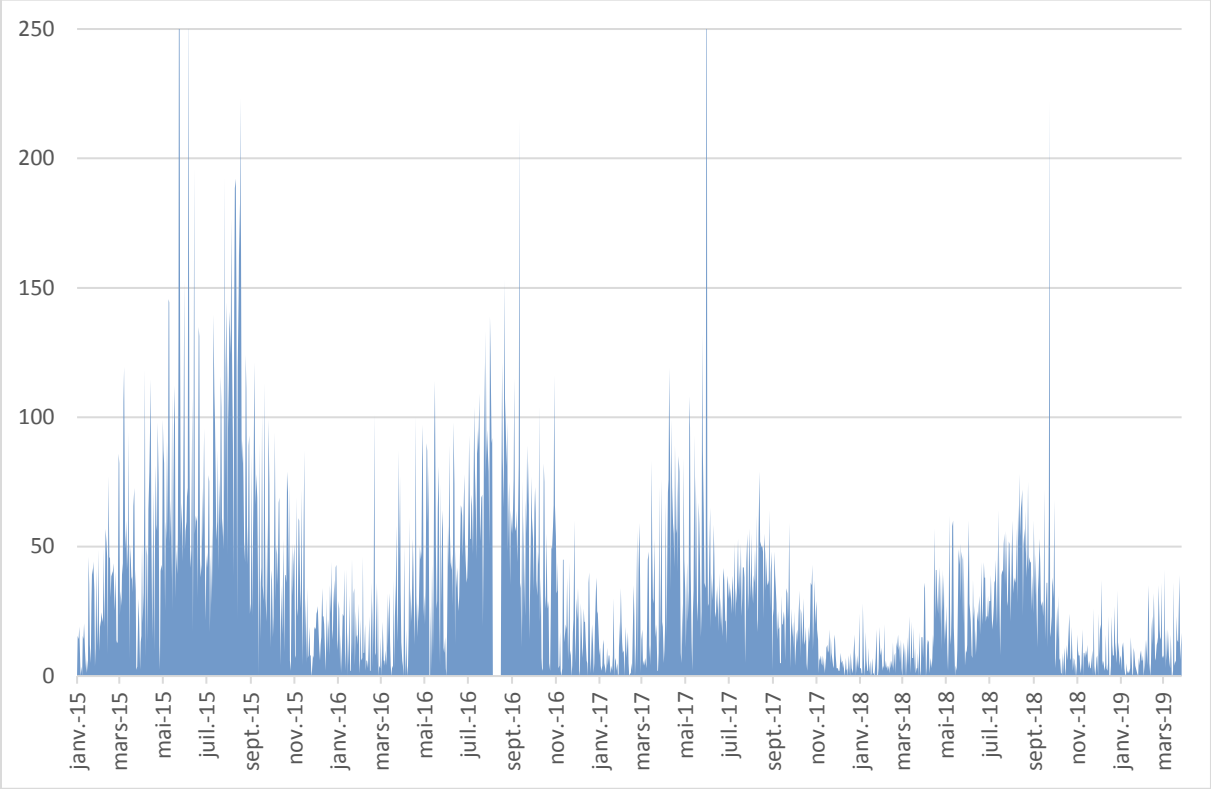


Évolution de la fréquentation de piétons en moyenne mobile : ces 3 compteurs présentent des évolutions anormales au regard des autres qu'il est indispensable de contrôler



Comptages piétons, site de le Poujol de 2015 à 2019 : les enregistrements présentent des données anormales à corriger

De même le compteur vélo de Courniou serait à vérifier tant la baisse de fréquentation parait étonnante bien que non erratique :



Comptages vélo sur le site de Courniou de 2015 à mars 2019

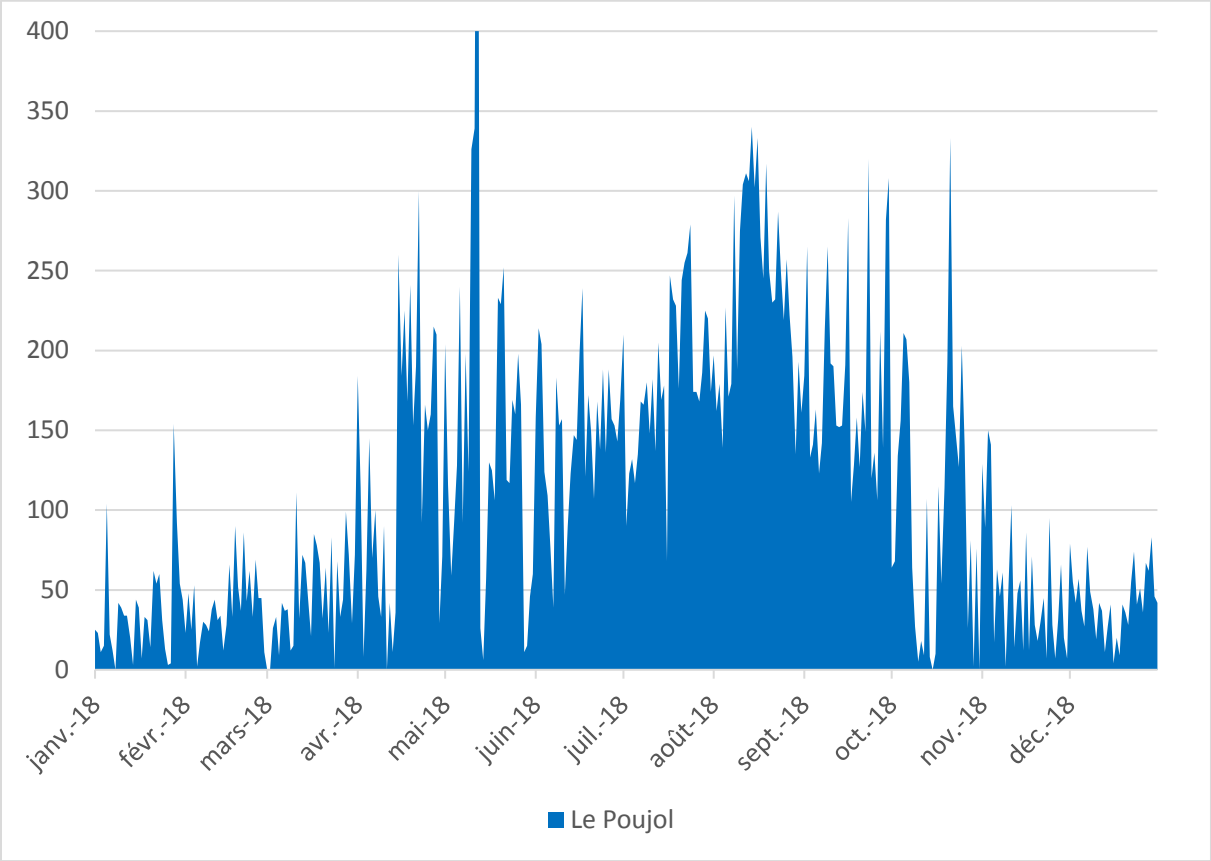
Variations de fréquentation au cours de l'année

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

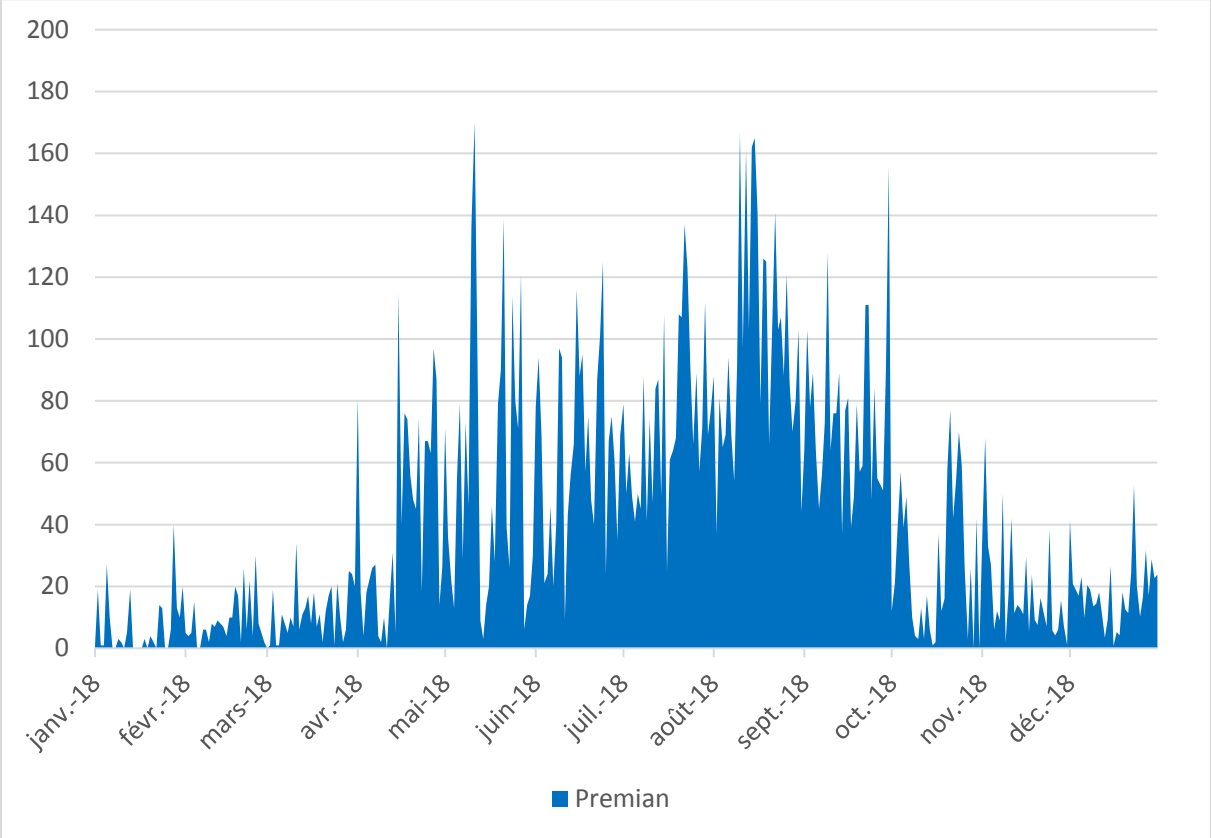
Fréquentation cycliste

Si le volume de fréquentation varie du simple au triple sur l'itinéraire, la courbe de variation de la fréquentation dans l'année est relativement homogène sur les sites à forte comme à plus faible fréquentation avec :

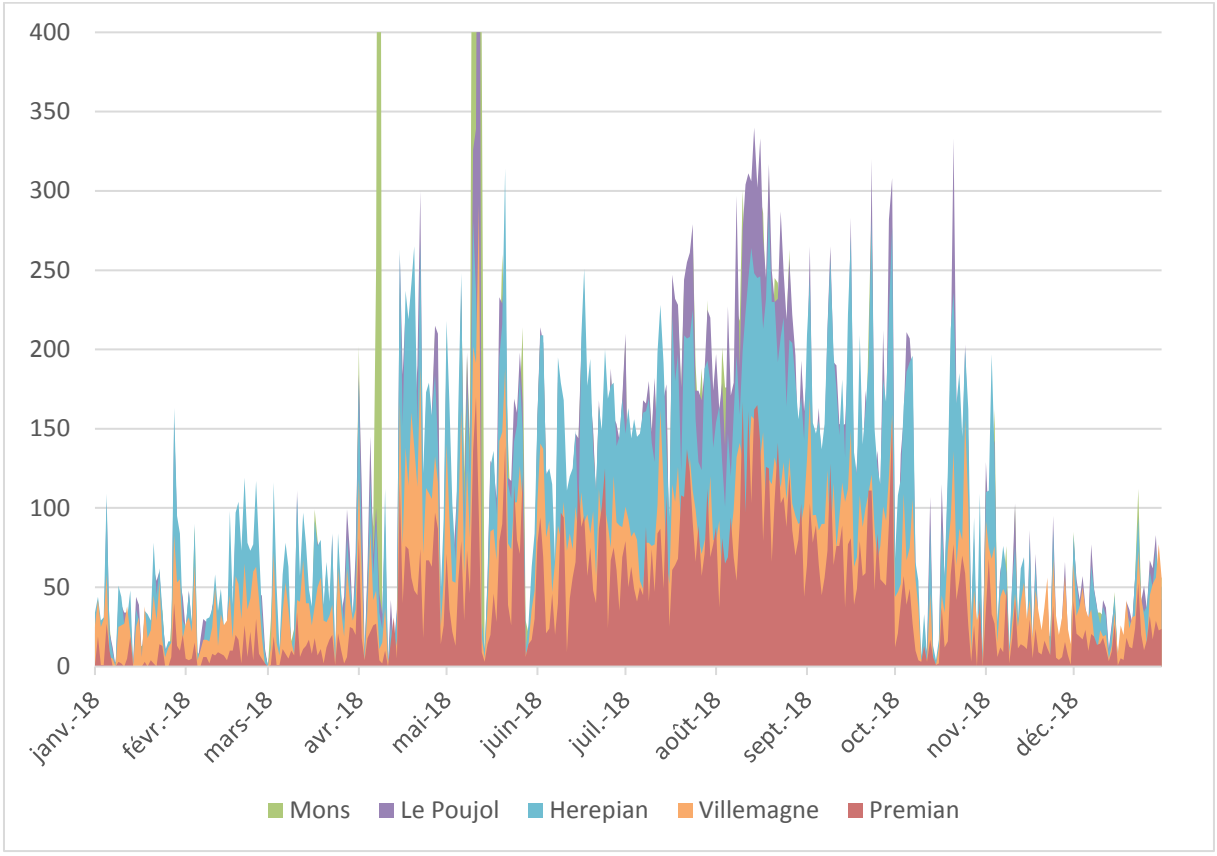
- Une fréquentation importante de mi à avril à début novembre, des vacances de printemps aux vacances d'automne et très nettement plus faible en hiver.
- Une pointe estivale très marquée du 14 juillet à fin août du fait de la fréquentation touristique avec une hyper-pointe sur le week-end du 15 août
- Des pointes maximales enregistrées sur les ponts du mois de mai à l'occasion d'événements
- Des week-ends très prononcés à l'automne de septembre à octobre
- Des très fortes baisses de pratique liées à des conditions météorologiques défavorables



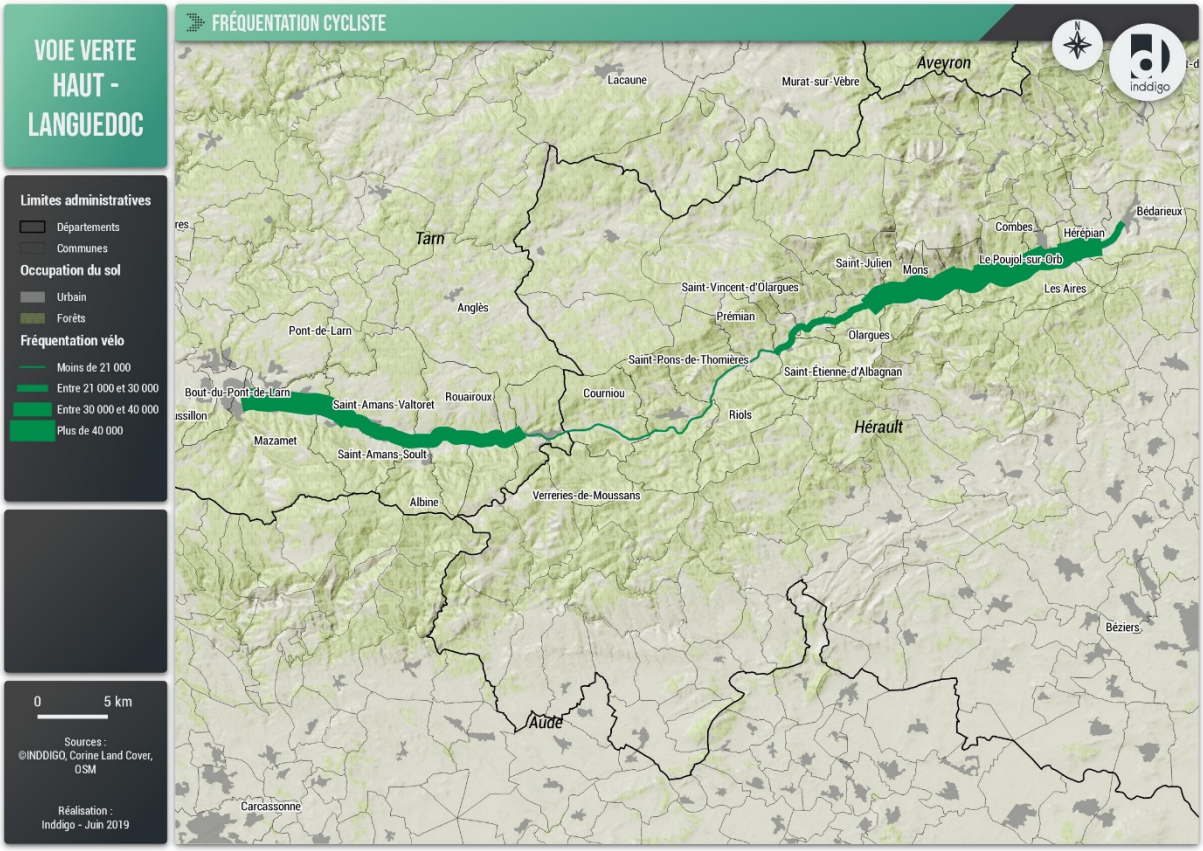
Évolution de la fréquentation journalière des cyclistes en 2018 sur le site du Poujol



Évolution de la fréquentation journalière des cyclistes en 2018 sur le site de Prémian. La fréquentation générale est plus faible mais la structure de fréquentation par jour est très proche.



Évolution comparée de la fréquentation journalière des cyclistes en 2018 sur les 5 sites ayant un compteur permanent sur toute la période



Fréquentation piétonne

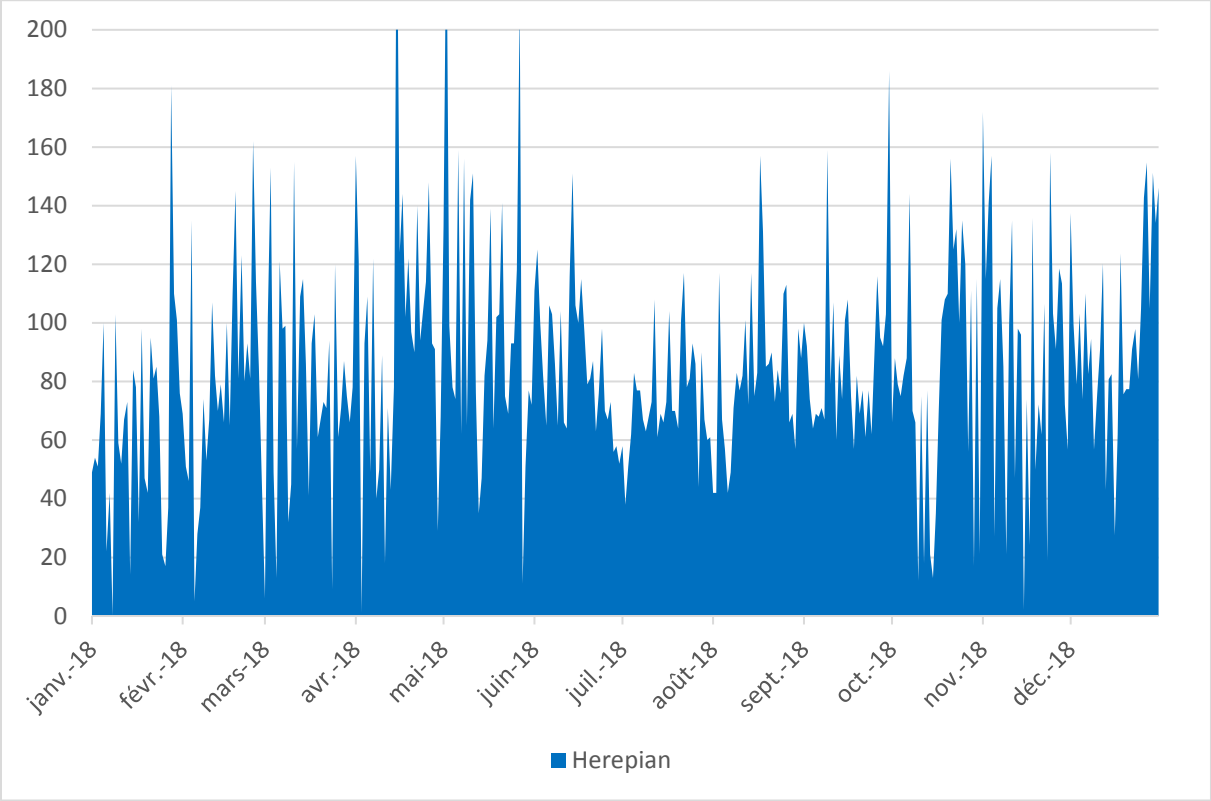
La structure de la fréquentation piétonne est sensiblement différente de celle de la fréquentation vélo.

Sur le site d'Hérépian, la pratique piétonne est essentiellement une pratique de résidents et la part de touristes y est faible. Elle a des caractéristiques très différente de la fréquentation cyclable :

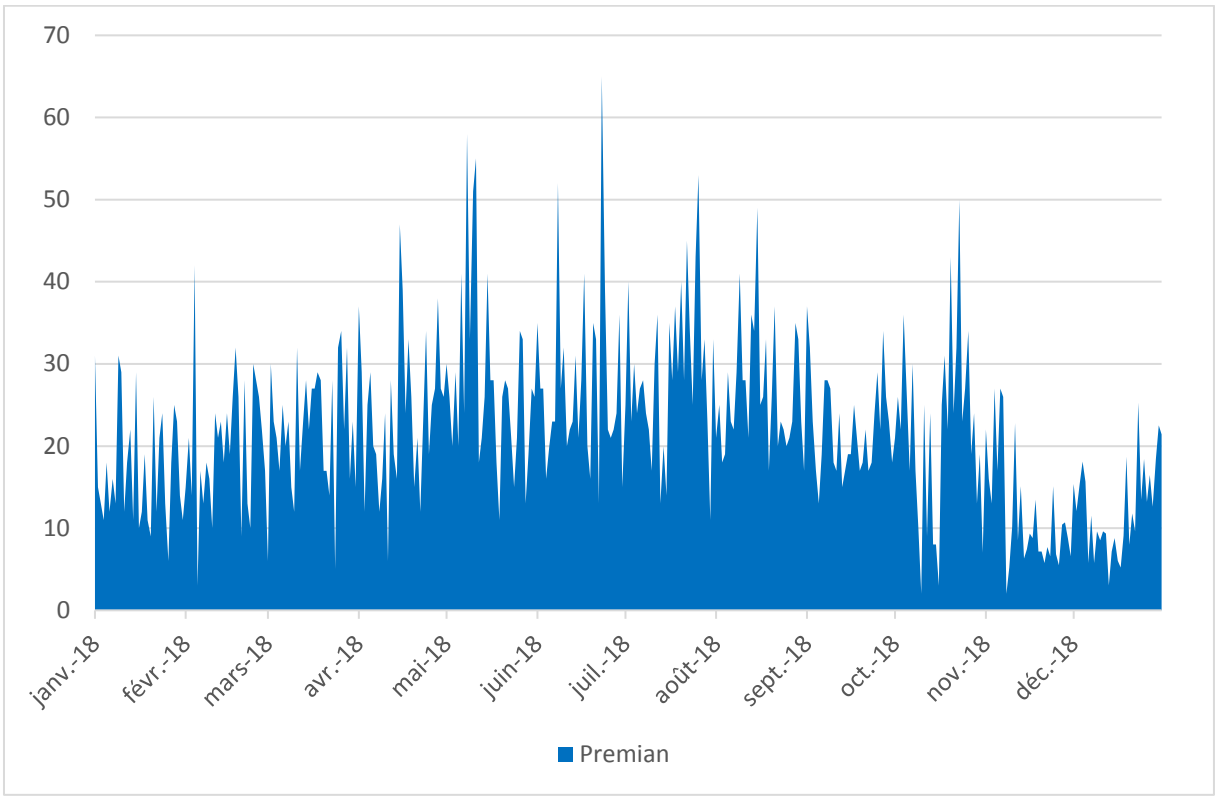
- Une grande stabilité tout au long de l'année avec une utilisation soutenue même en hiver
- Une légère baisse estivale signe d'une pratique majoritairement résidente
- Une augmentation de la fréquentation des week-ends très marquée sauf pendant l'été
- Des accidents météo marqués comme pour le vélo

Les caractéristiques du site de Prémian, à plus faible fréquentation mais avec une part de touristes plus importante présente des caractéristiques spécifiques :

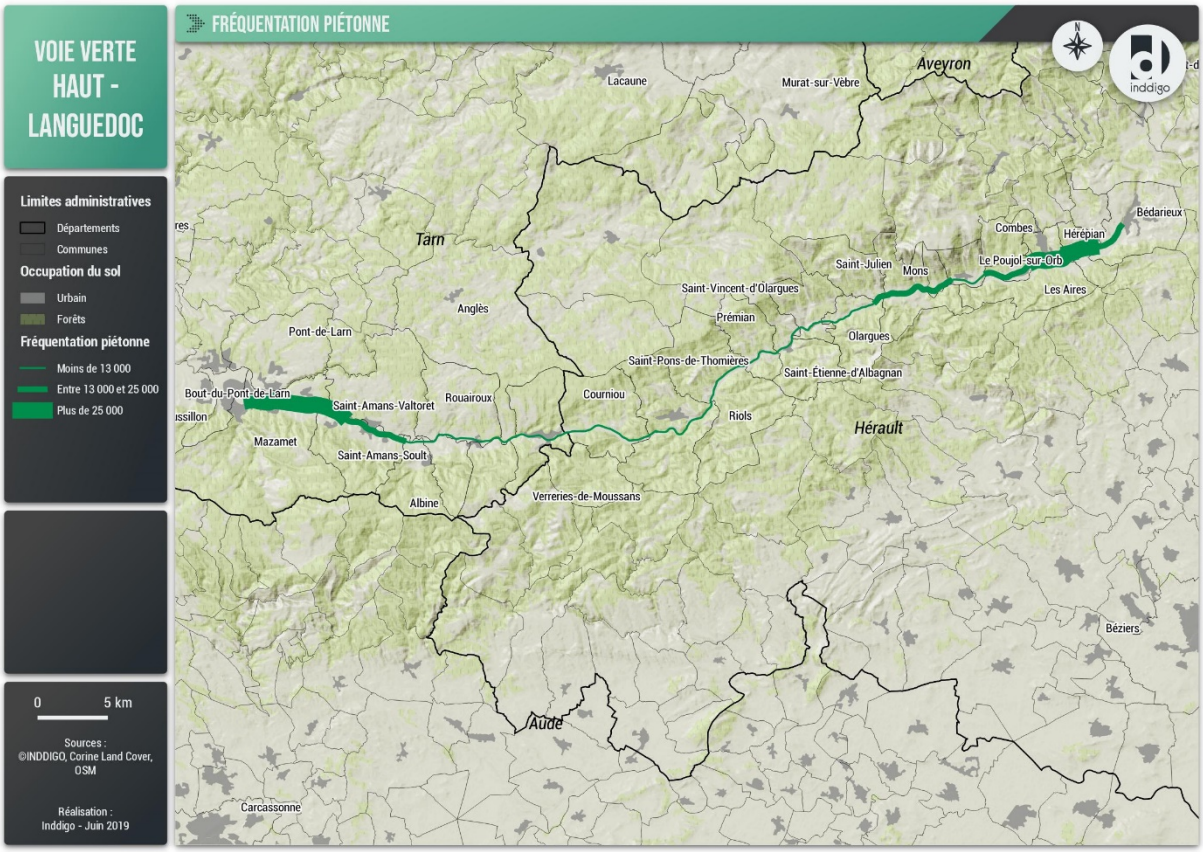
- Un effet de saisonnalité peu marqué sauf une baisse de fréquentation en novembre décembre
- Une légère augmentation estivale
- Une différence week-end / jours de semaine moins forte



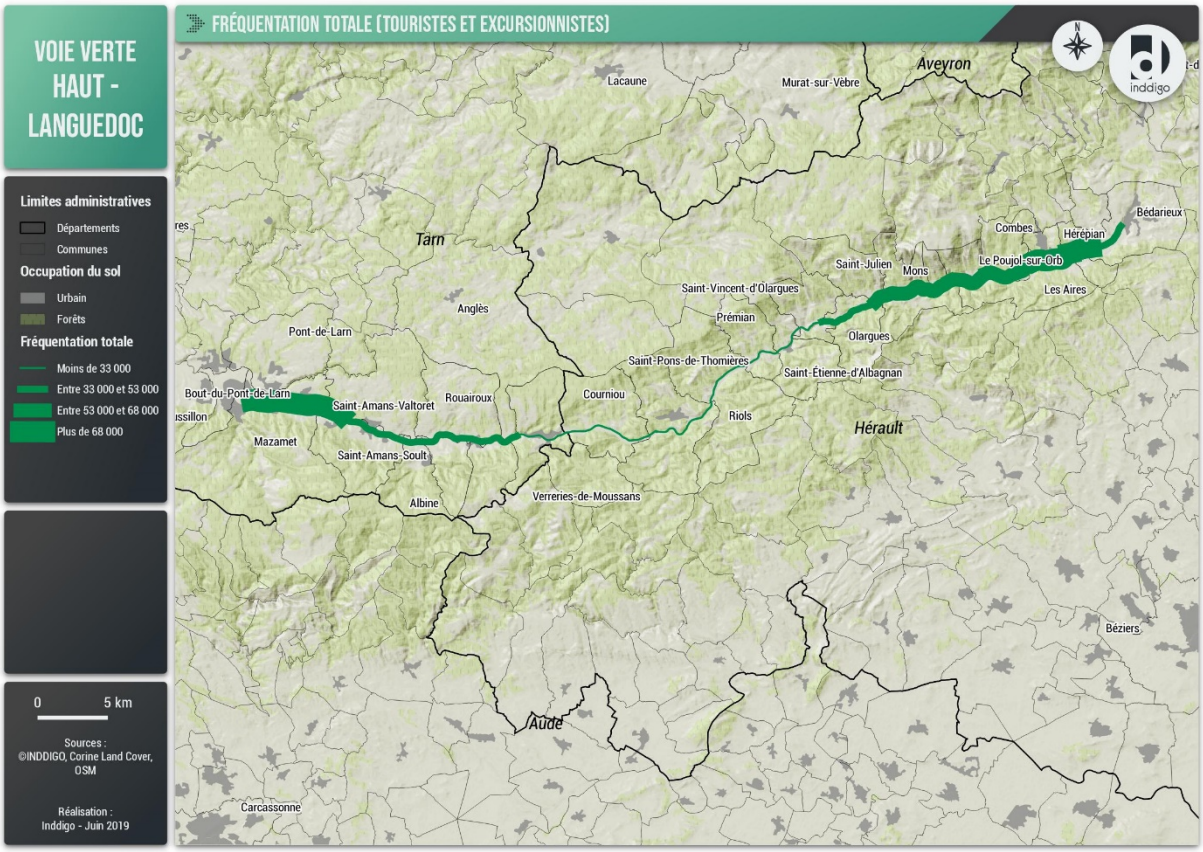
Évolution de la fréquentation journalière de piétons en 2018 sur le site d'Hérépian



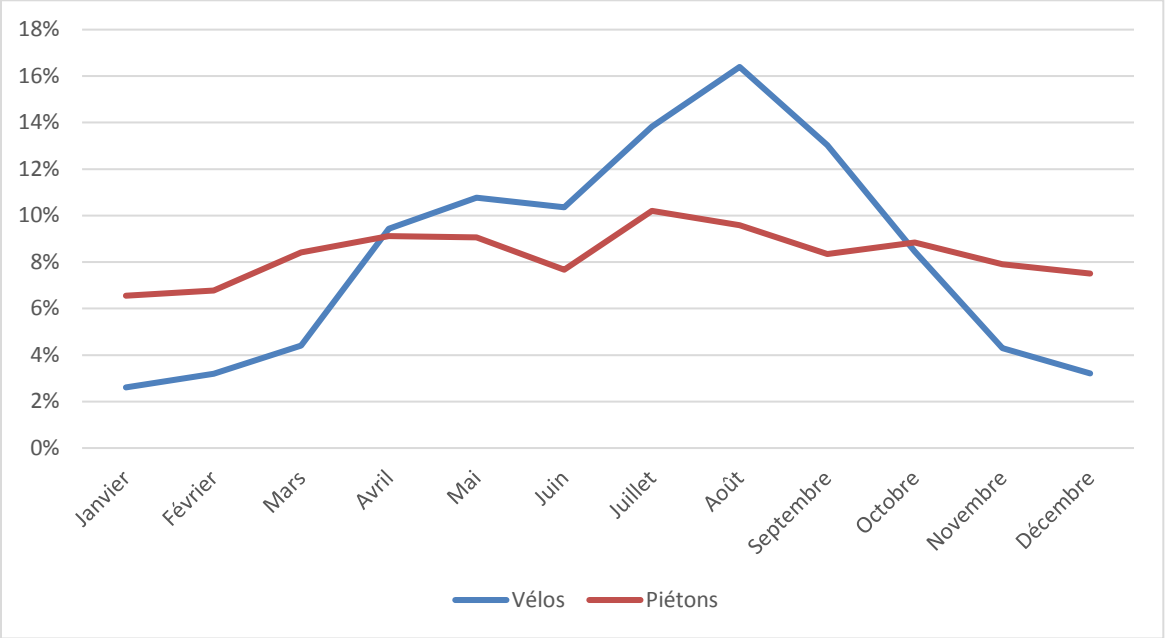
Évolution de la fréquentation journalière de piétons en 2018 sur le site de Prémian



Carte 2 : Recomposition de la fréquentation totale sur l'ensemble de la Passa Païs



Evolution de la fréquentation mensuelle sur les sites caractéristiques de l'itinéraire



Évolution de la fréquentation mensuelle des cyclistes et des piétons (échelle : écart du mois à la fréquentation annuelle)

Les courbes suivent des tendances différentes avec :

- Une grande stabilité de la fréquentation piétonne tout au long de l'année
- Une saisonnalité très marquée des cyclistes
- Une forte pointe estivale particulièrement au mois d'août des cyclistes

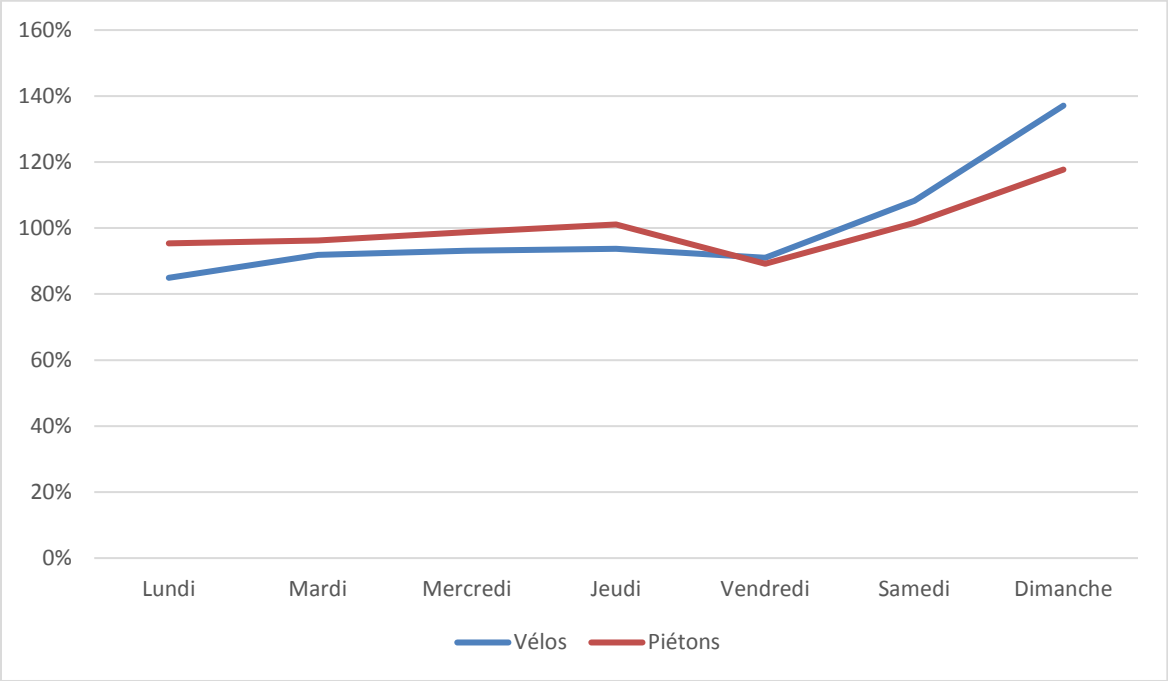
Variations de fréquentation hebdomadaire

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

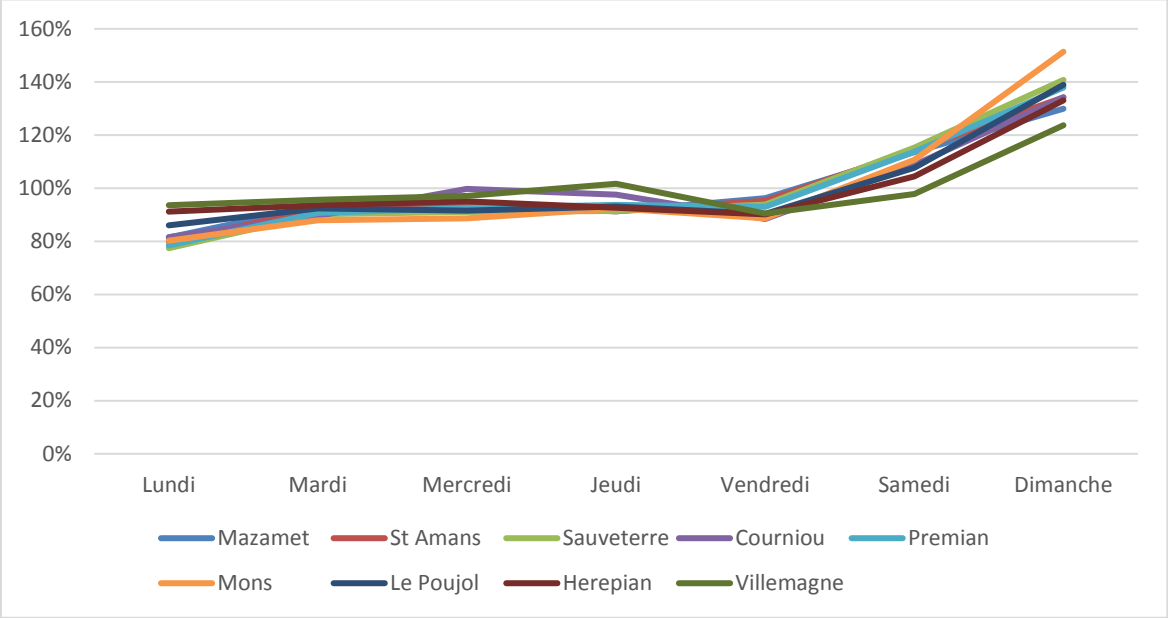
Sur l'ensemble des sites pris en compte, la pratique dominicale est 1,4 fois plus élevée pour les cyclistes et 1,2 fois pour les piétons.

La part de la fréquentation dominicale varie sensiblement d'un site à un autre avec des variations de 1,2 à 1,5 :

- Le site de Mons a une fréquentation dominicale plus importante détonnant une pratique d'excursion loisirs plus forte
- A l'inverse, le site de Villemagne, plus urbain a peu d'écart de fréquentation entre la semaine et le week-end



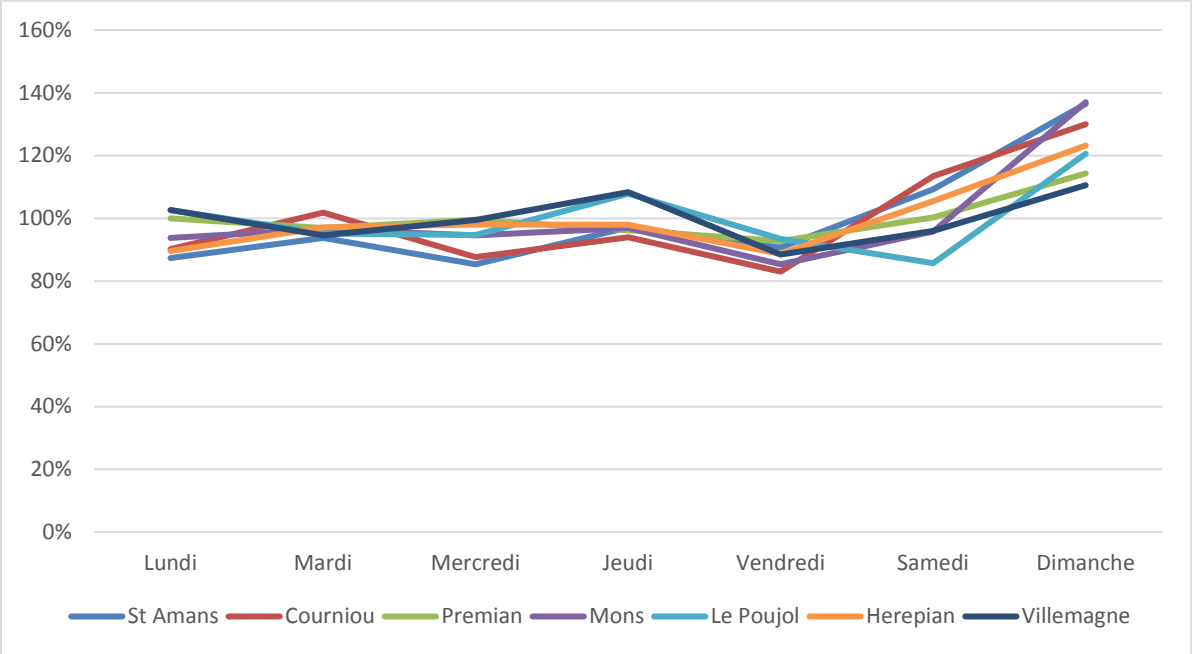
Évolution de la fréquentation hebdomadaire des cyclistes et des piétons (échelle : pourcentage du jour dans la fréquentation hebdomadaire)



Évolution de la fréquentation hebdomadaire des cyclistes par site (échelle : pourcentage du jour dans la fréquentation hebdomadaire)

La fréquentation piétonne varie aussi sensiblement :

- A Mons, la fréquentation piétonne est également beaucoup plus forte le dimanche (1,4)
- A l'inverse le différentiel est plus faible à Villemagne, comme pour le vélo (1,1)
- A Villemagne et au Poujol on note également une légère augmentation le mercredi



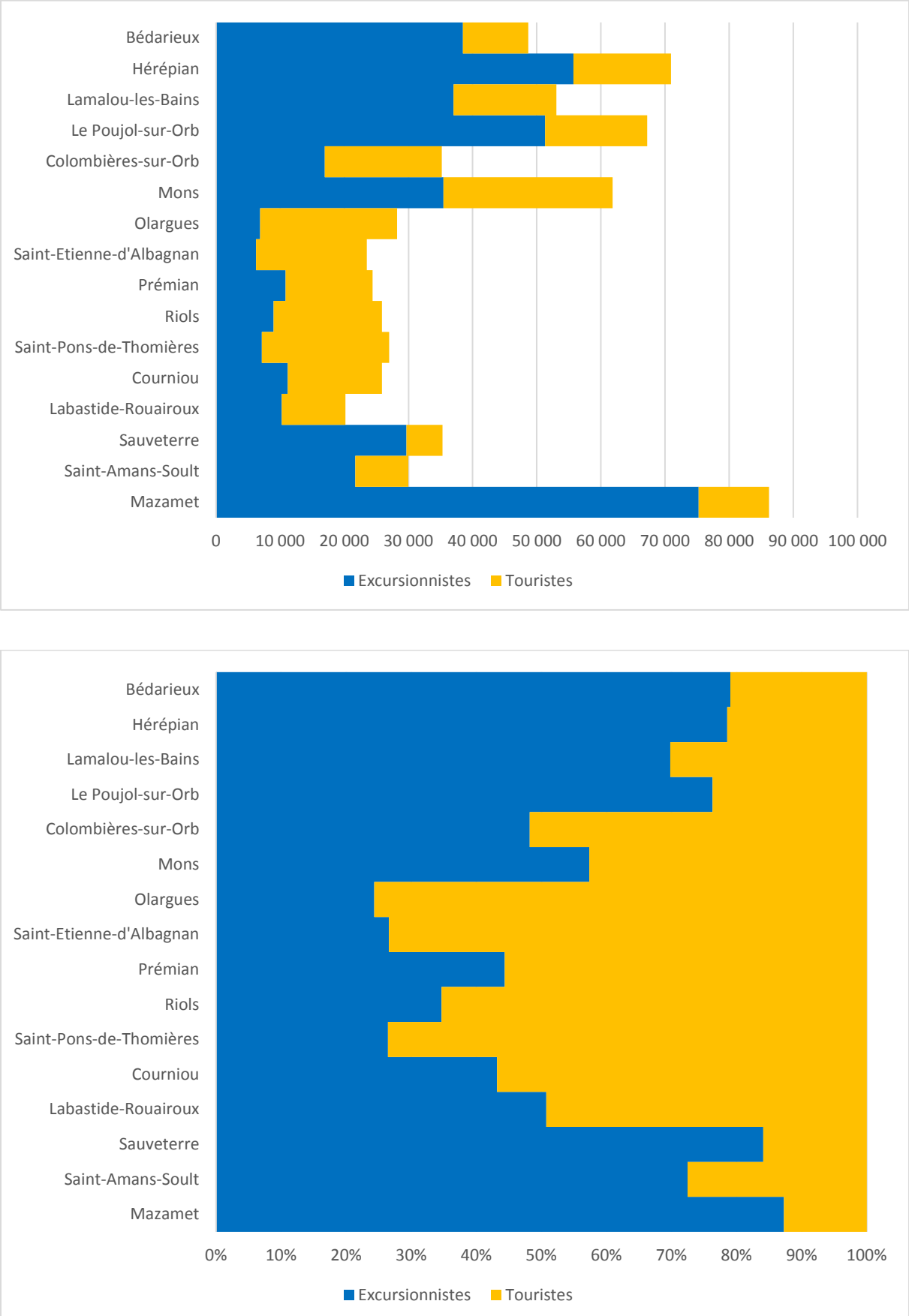
Évolution de la fréquentation hebdomadaire des piétons par site (échelle : pourcentage du jour dans la fréquentation hebdomadaire)

Fréquentation annuelle par site par type d'usagers

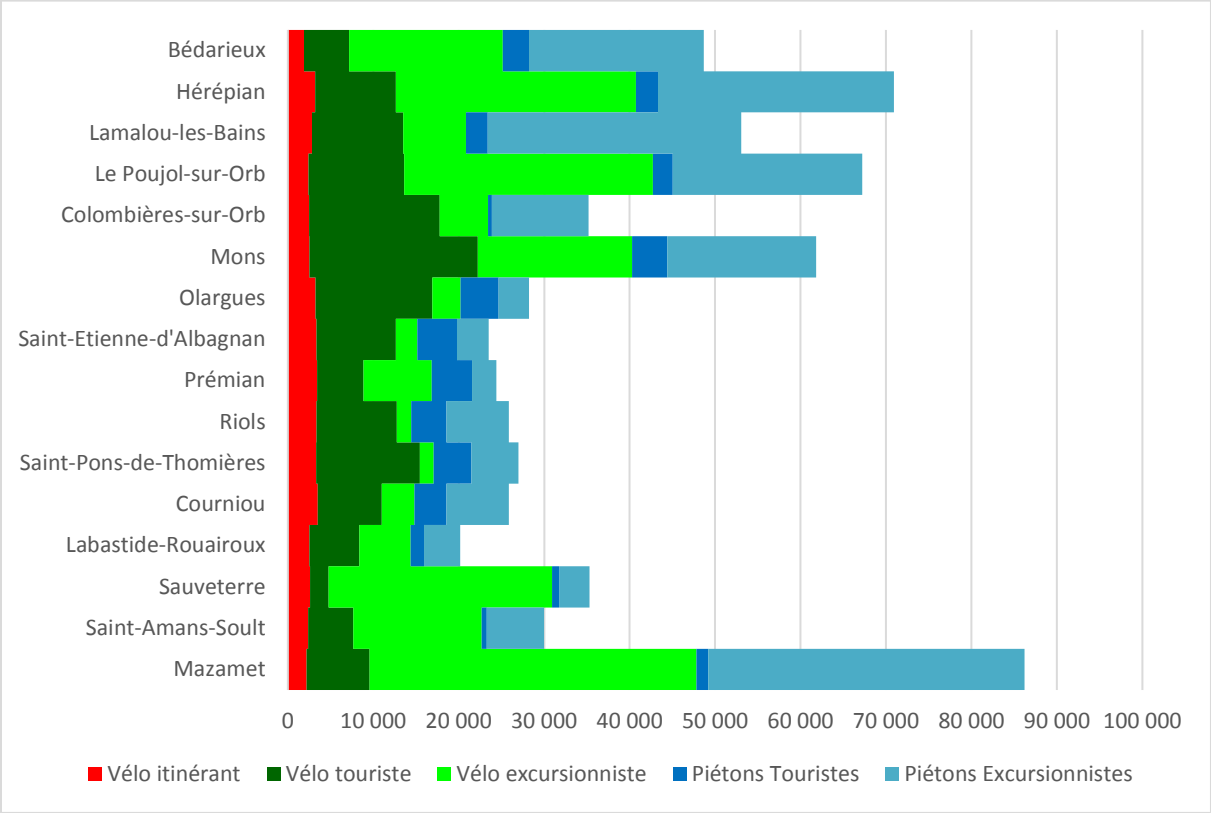
La fréquentation est néanmoins très diverse d'un secteur à un autre. L'extrapolation des données de l'enquête (voir plus loin) nous permet de recomposer la fréquentation par site et par type de pratique.

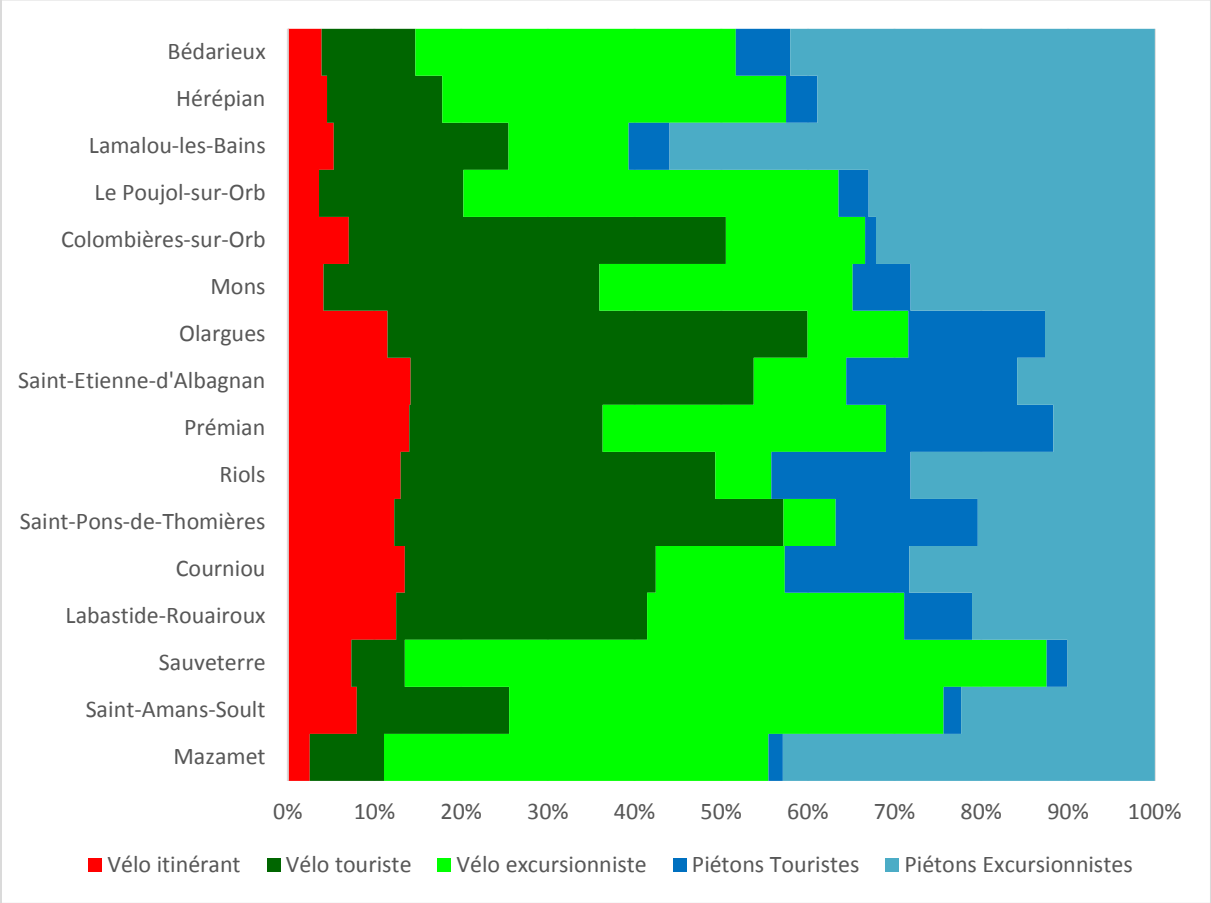
La typologie de la pratique varie de fait très fortement d'une section à une autre :

- **La pratique itinérante** est très stable sur tout l'itinéraire avec 3600 cyclistes itinérants par an et de quelques piétons.
- **La pratique touristique en séjour** varie de 10.000 à 25.000 passages par an sur toute la partie Héraultaise de l'itinéraire, de 7 à 10.000 dans la partie Tarnaise. Elle est largement dominante sur toute la partie centrale de l'itinéraire d'Olargues à Courniou avec 60 à 80% des flux.
- **La fréquentation d'excursionnistes** est logiquement beaucoup plus élevée (40 à 75.000) dans les parties les plus denses de l'itinéraire de Bédarieux au Poujol et à proximité de Mazamet.

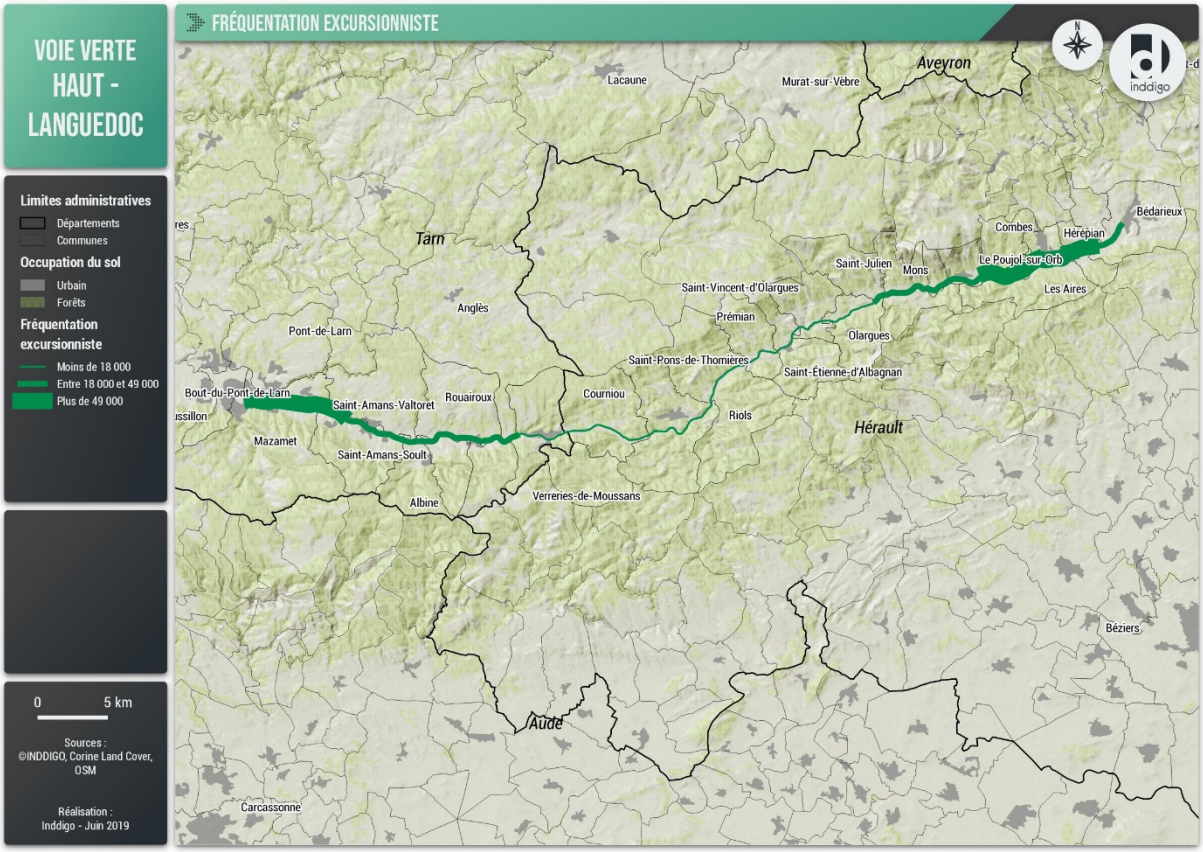


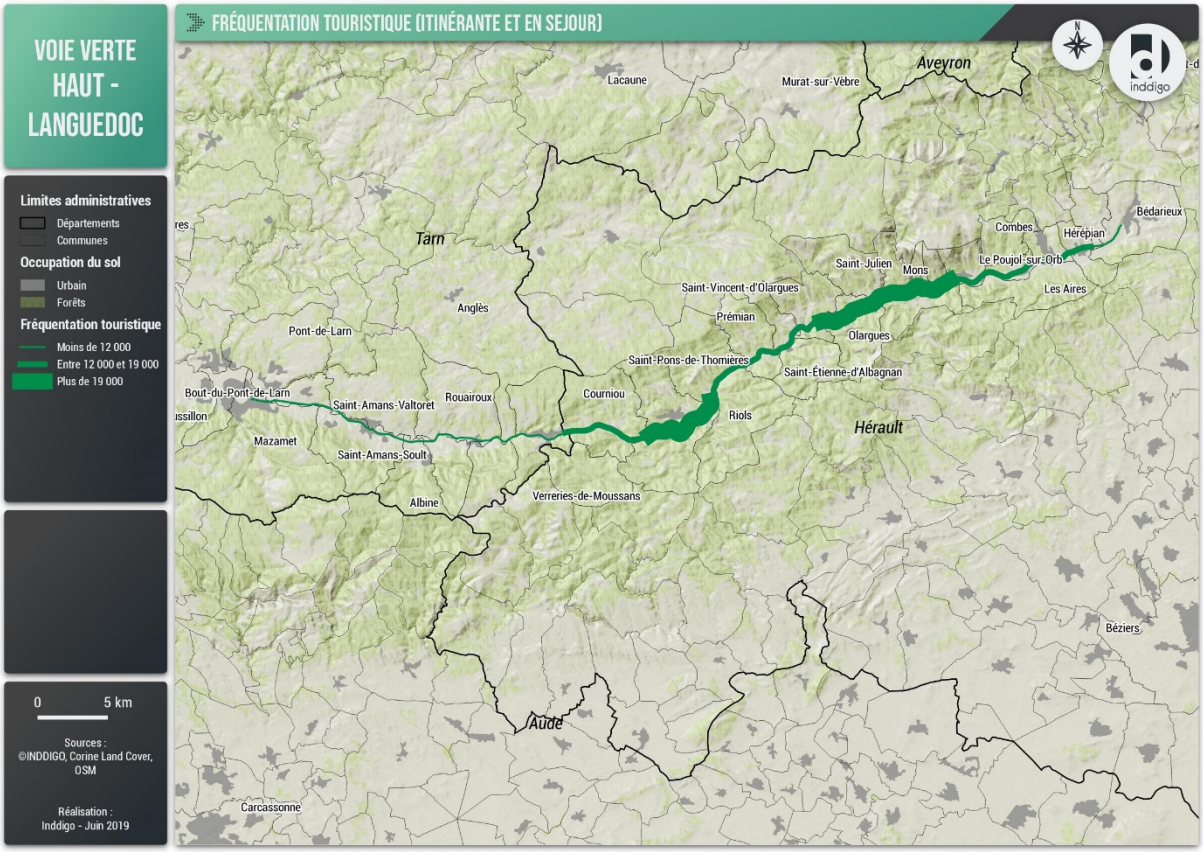
Fréquentation annuelle (avril 2018 à mars 2019) des touristes et des excursionnistes (résidents locaux) recomposée des 16 sites d'analyse en valeur absolue (haut) et en % (bas)





Fréquentation annuelle (avril 2018 à mars 2019) extrapolée par type d'usagers sur les différents segments d'analyse





La typologie de fréquentation s'avère très complémentaire avec deux parties centrales à forte pratique touristique et deux extrémités à forte pratique résidente.

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

La méthode EuroVelo 6 appliquée sur plusieurs grands itinéraires depuis 2006 permet de comparer les données de fréquentation de la Passa Païs avec d'autres itinéraires.

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

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

Fréquentation totale annuelle

Comparativement à des grands itinéraires littoraux comme la Vélodyssée, la V65 (Méditerranée), ou des itinéraires passant à proximité de grandes villes (Lyon pour la ViaRhôna, Strasbourg pour l'EV15 en Alsace, Besançon et Mulhouse pour l'EV6, Toulon pour la V65, Nantes pour la Vélodyssée) la fréquentation annuelle moyenne observée de la Passa Païs reste modeste.

Elle est cependant loin d'être négligeable en comparaison d'autres sites ruraux sur le Tour de Bourgogne, sur la Loire à Vélo ou le canal des 2 Mers.

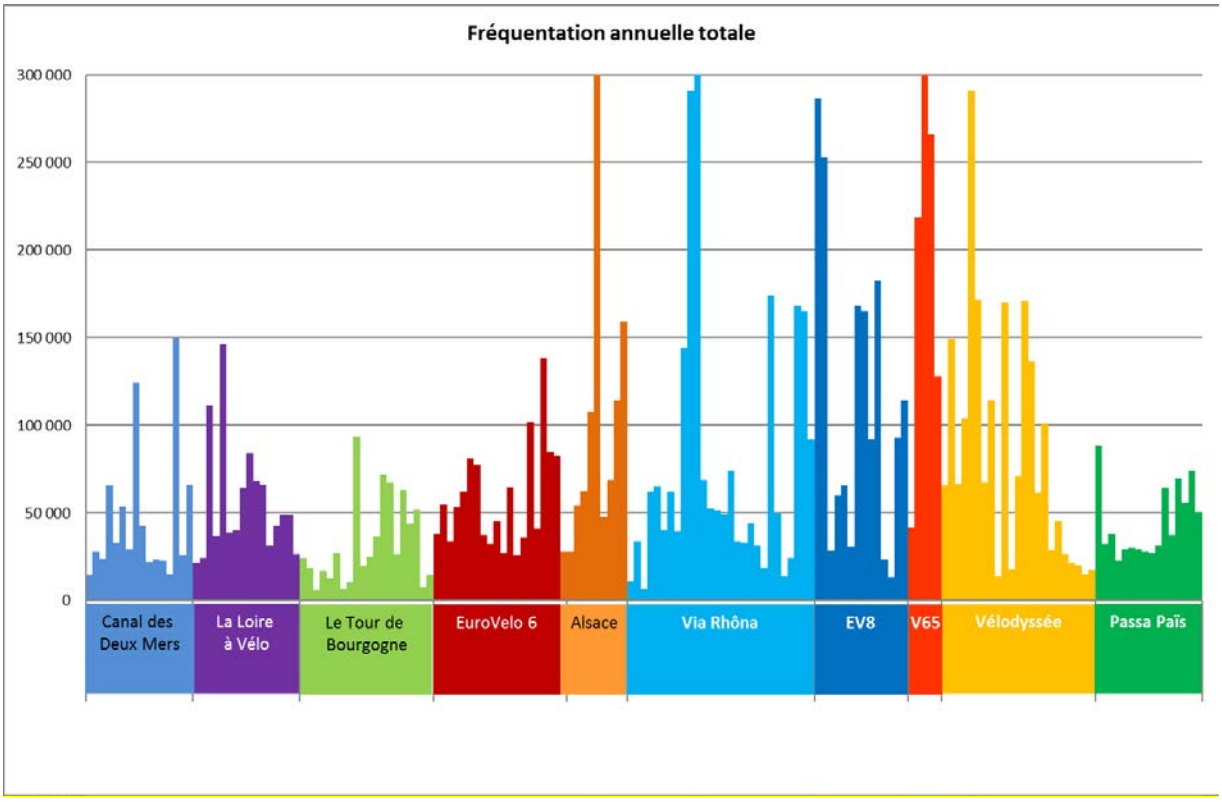


Tableau 2 : Fréquentation totale annuelle observée sur d'autres grands itinéraires étudiés selon la méthode EuroVelo (attention les années de relevé peuvent être différentes et les représentations graphiques sont plafonnées à 300.000)

Fréquentation itinérante

Au regard des grands itinéraires nationaux et internationaux comme la Loire à Vélo, la ViaRôna (EV17), la Vélodyssée (EV1), le Canal des Deux Mers ou l'EuroVelo 6, la fréquentation itinérante de la Passa Païs n'est pas encore très importante mais reste tout à fait significative et en tout cas supérieure au Tour de Bourgogne, à l'EV8 et à la V65 (ces deux dernières encore en cours de réalisation).

Alors même que les liaisons de la Passa Païs côté sud et côté ouest ne sont pas encore finalisées, il s'agit déjà d'un bon résultat.

L'intégration de la Passa Païs à un itinéraire Montpellier-Toulouse de 300 km sur 5 à 6j ou un Avignon-Toulouse de 460 km sur 7 à 8j pourrait tout à fait trouver un marché d'itinérance sur une petite semaine, ou un itinéraire de type Béziers-Castelnaudary de 200 km permettrait de toucher une itinérance de court séjour sur un long week-end.

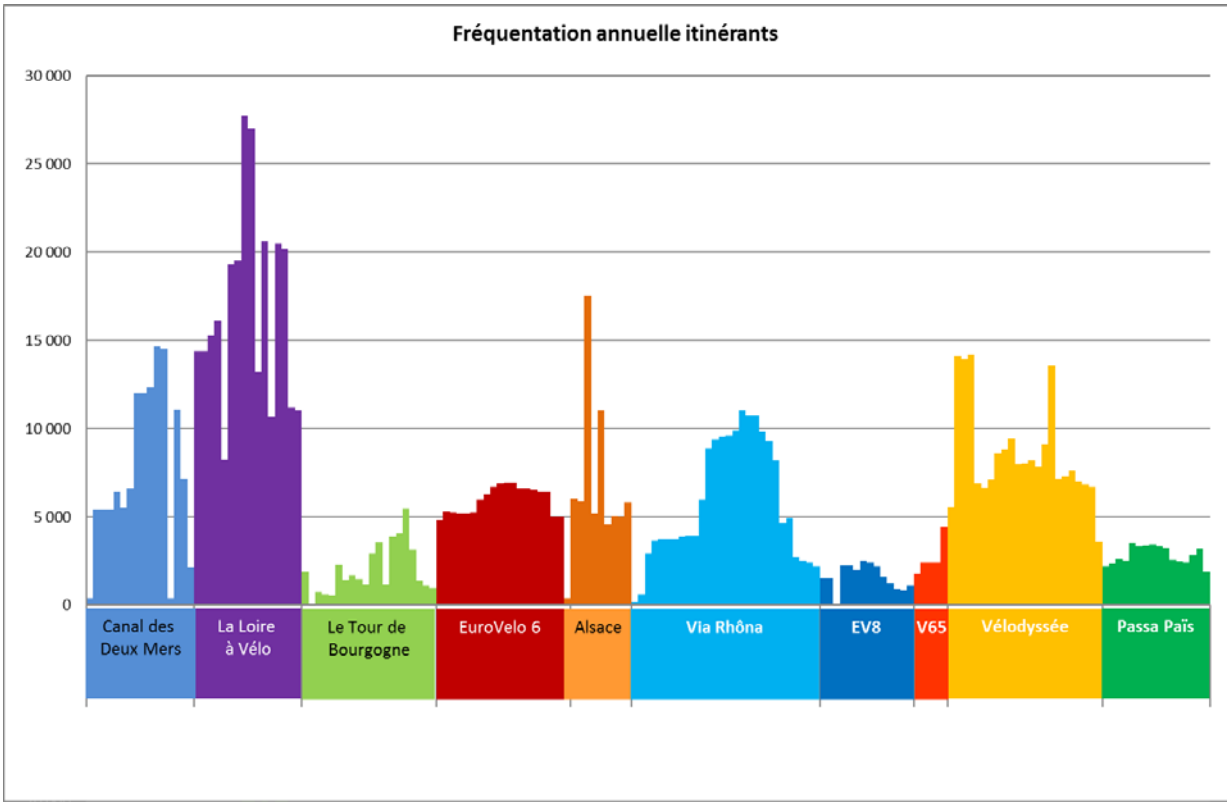


Tableau 2 : Fréquentation annuelle par site, par itinéraire pour les itinérants (attention années différentes)

Fréquentation des touristes en séjour

La Passa Païs bénéficie d'une clientèle de touristes en séjours fixe qui n'est certes pas aussi élevée que les sites littoraux mais qui reste supérieure à celle que l'on enregistre sur bien d'autres itinéraires.

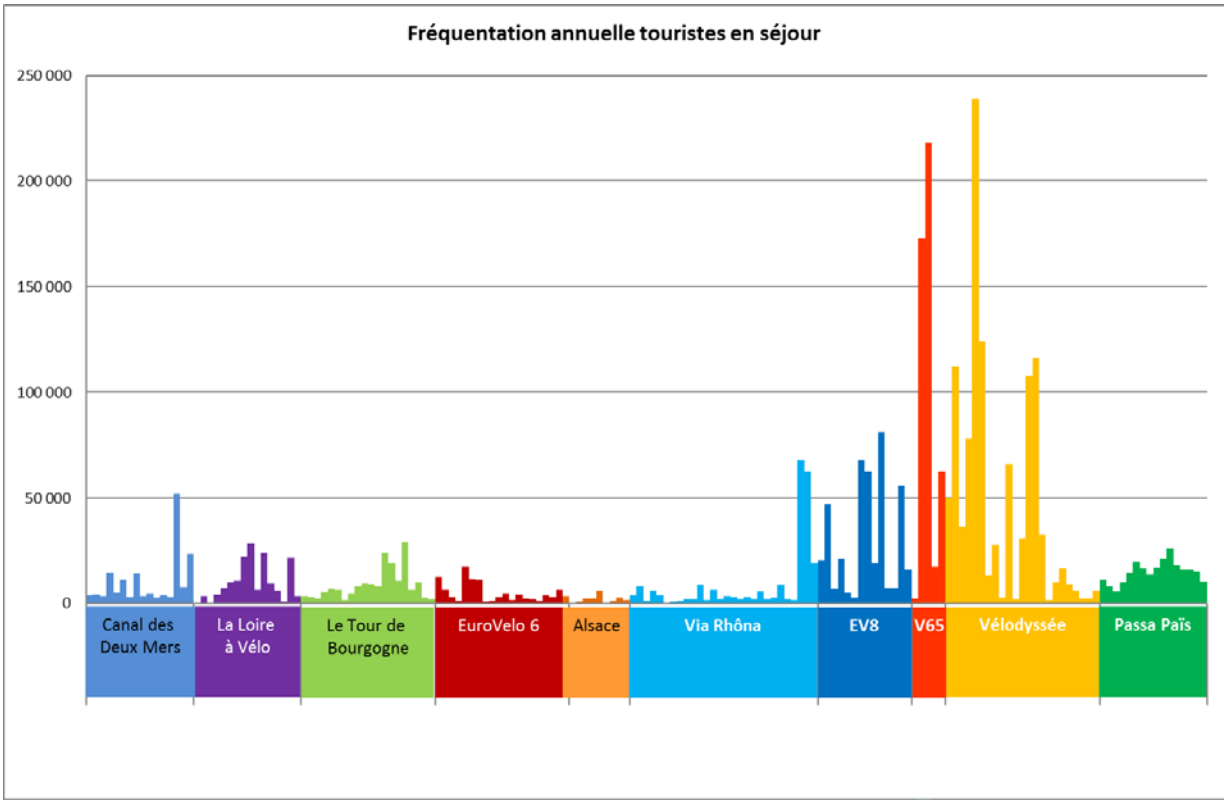


Tableau 3 : Variation de la fréquentation annuelle par site, par itinéraire pour les touristes en séjour

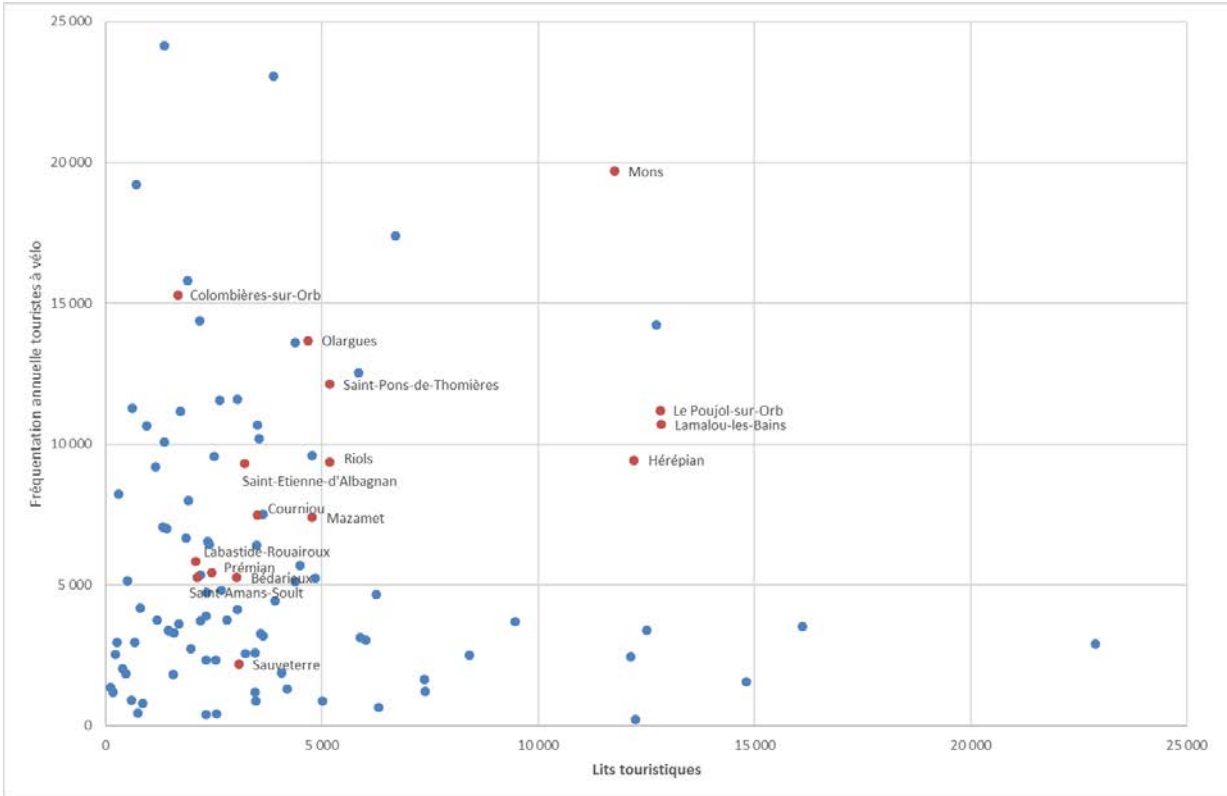


Tableau 5 : Comparaison de la fréquentation de cyclistes touristes de la Passa Païs au regard des lits touristiques du secteur en comparaison d'autres sites

Excursionnistes

La fréquentation excursionniste le long de la Passa Païs n'est certes pas au niveau des traversées urbaines des autres itinéraires mais reste significative et plutôt plus élevée que d'autres sites ruraux.

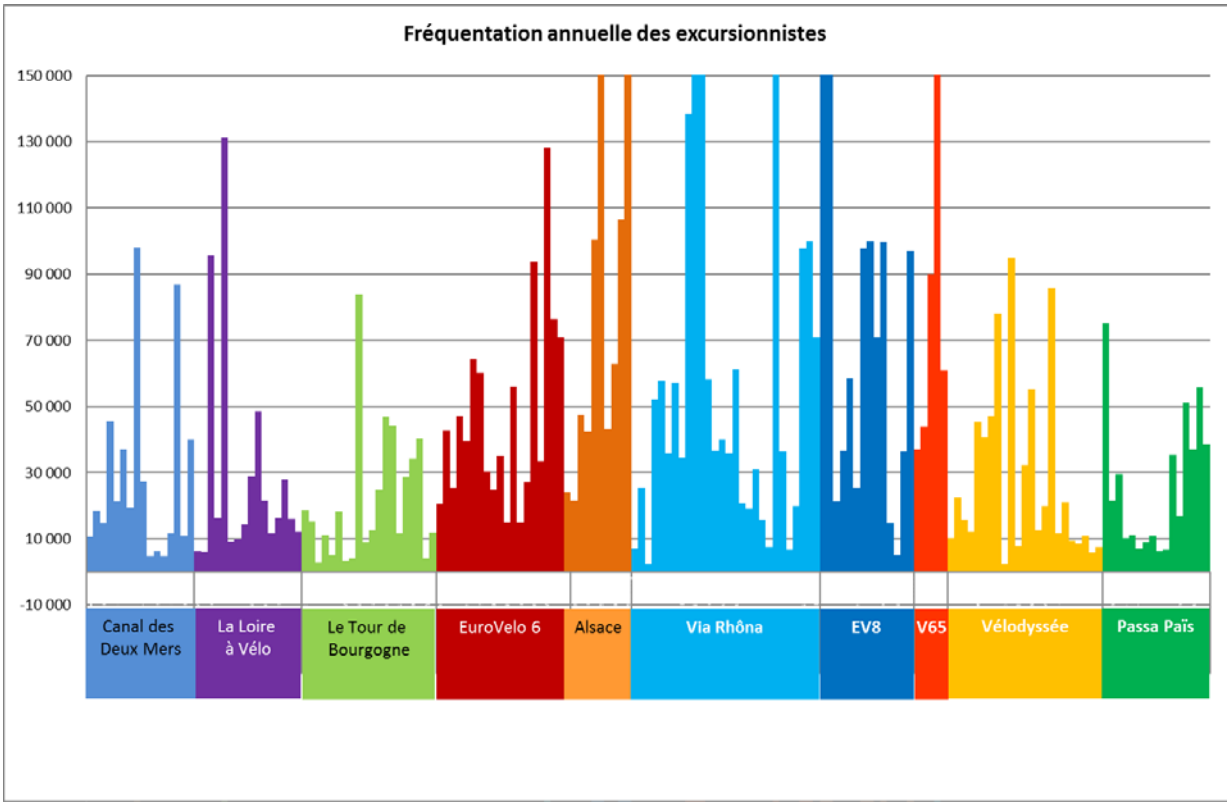


Tableau 4 : Fréquentation annuelle des excursionnistes sur différents grands itinéraires

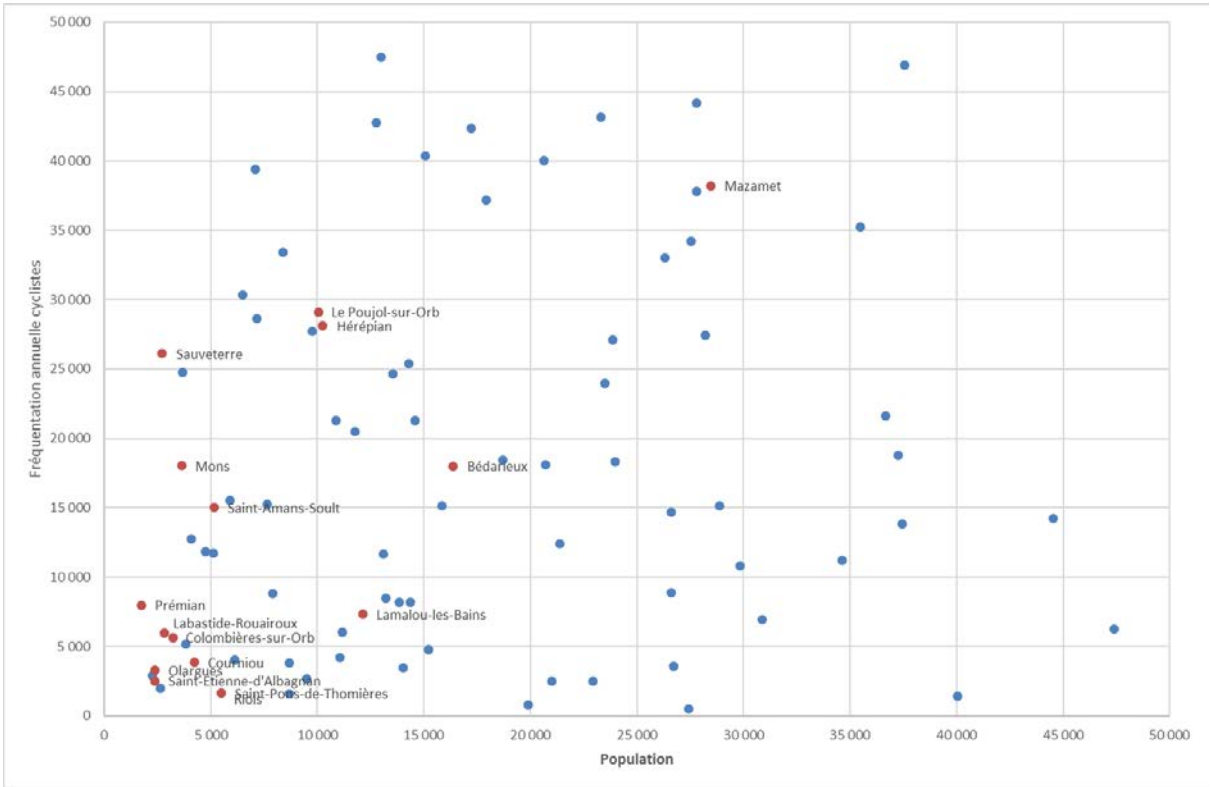
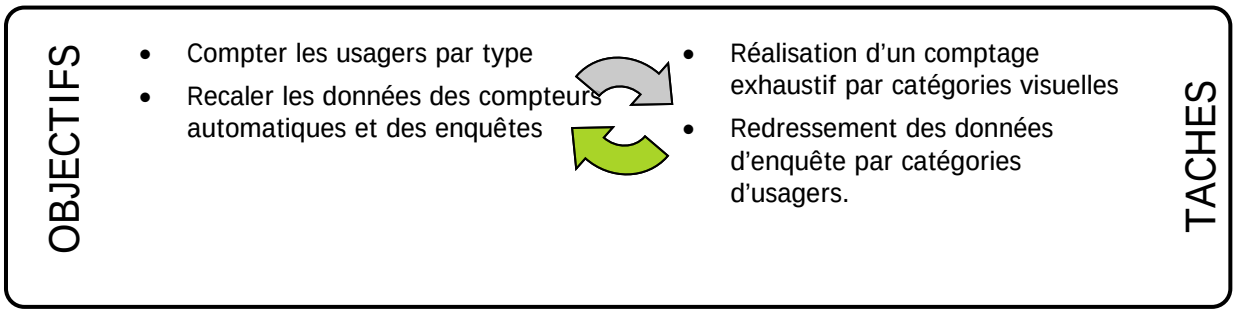


Tableau 5 : Comparaison de la fréquentation de cyclistes excursionnistes de la Passa Païs au regard de la population du secteur en comparaison d'autres sites

Les taux de fréquentation de cyclistes locaux au regard de la population sont très élevés en comparaison d'autres sites français de véloroutes et voies vertes. Les sites de Mazamet, Bédarieux sont dans la moyenne haute avec un peu plus de 1 passage/an/hab. Le site de Lamalou est dans la moyenne basse du fait sans doute du caractère plus excentré de l'itinéraire. Les sites de Hérépian, le Poujol, Prémian, Mons ou Sauveterre ont en revanche des chiffres très élevés.

Partie 2 : Résultats des comptages manuels

Déroulement de la phase



Méthode de travail

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

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

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

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

Comptages manuels

Les comptages manuels sont nécessaires :

- pour valider les résultats des comptages automatiques et pour compter les usagers qui ne seraient pas enregistrés automatiquement afin de **caler les mesures du compteur**.
- pour **différencier les usagers par catégories** de façon à redresser les données d'interviews et d'enquête. Les comportements, les distances parcourues, les dépenses des piétons, des joggers, 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. Outre les piétons et les joggers, 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 (le plus souvent + 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...

- Le **cycliste loisirs** dans la suite de l'étude, et sauf mention contraire, regroupe les autres catégories : loisirs, enfants… se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances faibles (<50 km).
- Les non-cyclistes : piétons, joggers, rollers, handicapés, cavaliers, véhicules de services sont identifiés visuellement mais non intégrés à l'enquête.

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

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

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

Dans la suite de l'étude, nous différencierons :

- **Les touristes** : cyclistes ou piétons passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal.

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

Les enquêtes et comptages ont été menés sur 11 sites différents, 6 sites éteint équipés de compteurs automatiques permanents, 2 ont fait l'objet de compteurs ponctuels (Mazamet, Sauveterre) et 1 site a bénéficié de la pose d'un compteur permanent en mars 2019 (St Amans). 2 sites ont fait l'objet de l'enquête mais pas de comptage automatique (Labastide-Rouairoux et Olargues).

Au total 11 sections ont fait l'objet ou d'une enquête et d'un comptage manuel sur les 16 segments de la Passa Païs.

L'accueil des cyclistes et piétons est bon à très bon. Le taux d'enquête a été, comme nous le verrons très important.

Période et localisation des comptages

Les enquêtes et les comptages ont été réalisés sur un peu plus de 7 mois, du 9 août 2018 au 9 mars 2019, de façon à couvrir le maximum de périodes différentes sur 26 jours d'enquête. Il est juste dommage que les mois d'avril, mai et juin n'aient pas pu faire l'objet d'enquêtes.

		Observés	Extrapolés 24 H	Enquêtés	Représentés	Retours	ITW	Identifiés	Tx enq brut	Tx enq net
Pont de Larn	22/08/2018	197	282	55	93	76	20	169	28%	60%
	23/10/2018	289	382	48	96	82	14	178	17%	47%
Albine	23/03/2019	91	108	31	52	46	4	83	34%	77%
	25/08/2018	157	204	31	58	53	28	109	20%	53%
Labastide Rouairoux	15/08/2018	122	158	40	63	46	10	103	33%	65%
	04/11/2018	148	173	23	50	39	17	89	16%	51%
Corniou	21/08/2018	119	129	42	85	61	5	141	35%	109%
	20/10/2018	82	89	14	41	29	16	61	17%	69%
St Pons de Thomières	03/03/2019	241	282	61	151	122	24	267	25%	95%
	12/08/2018	169	209	50	83	72	11	153	30%	73%
	14/08/2018	118	154	30	65	63	1	122	25%	79%
Prémian	11/08/2018	86	127	35	59	38	4	87	41%	68%
	07/09/2018	62	84	22	35	23	0	58	35%	69%
	03/11/2018	77	102	16	41	32	5	67	21%	66%
Olargues	09/03/2019	255	302	52	116	87	8	193	20%	64%
	10/08/2018	57	81	12	21	12	10	33	21%	41%
Mons	13/08/2018	257	326	62	126	106	23	223	24%	68%
	09/09/2018	254	300	58	118	102	10	216	23%	72%
Le Poujol	17/03/2019	236	271	62	123	102	6	223	26%	82%
	26/08/2018	128	158	39	64	58	5	120	30%	76%
	13/09/2018	130	171	24	51	51	15	102	18%	60%
Hérépian	09/08/2018	161	200	50	105	78	7	177	31%	89%
	15/09/2018	172	208	37	66	49	17	114	22%	55%
Villemagne	18/08/2018	114	149	31	64	54	12	114	27%	77%
	25/09/2018	66	99	15	23	19	12	42	23%	43%
	04/11/2018	110	115	23	45	42	16	87	21%	75%
TOTAL		3898	4862	963	1894	1542	300	3331	25%	69%

Résultats des comptages manuels

Sur 3963 usagers non motorisés observés sur les 11 sites et les 26 journées de comptages et d'enquêtes, les usagers se répartissent de la façon suivante :

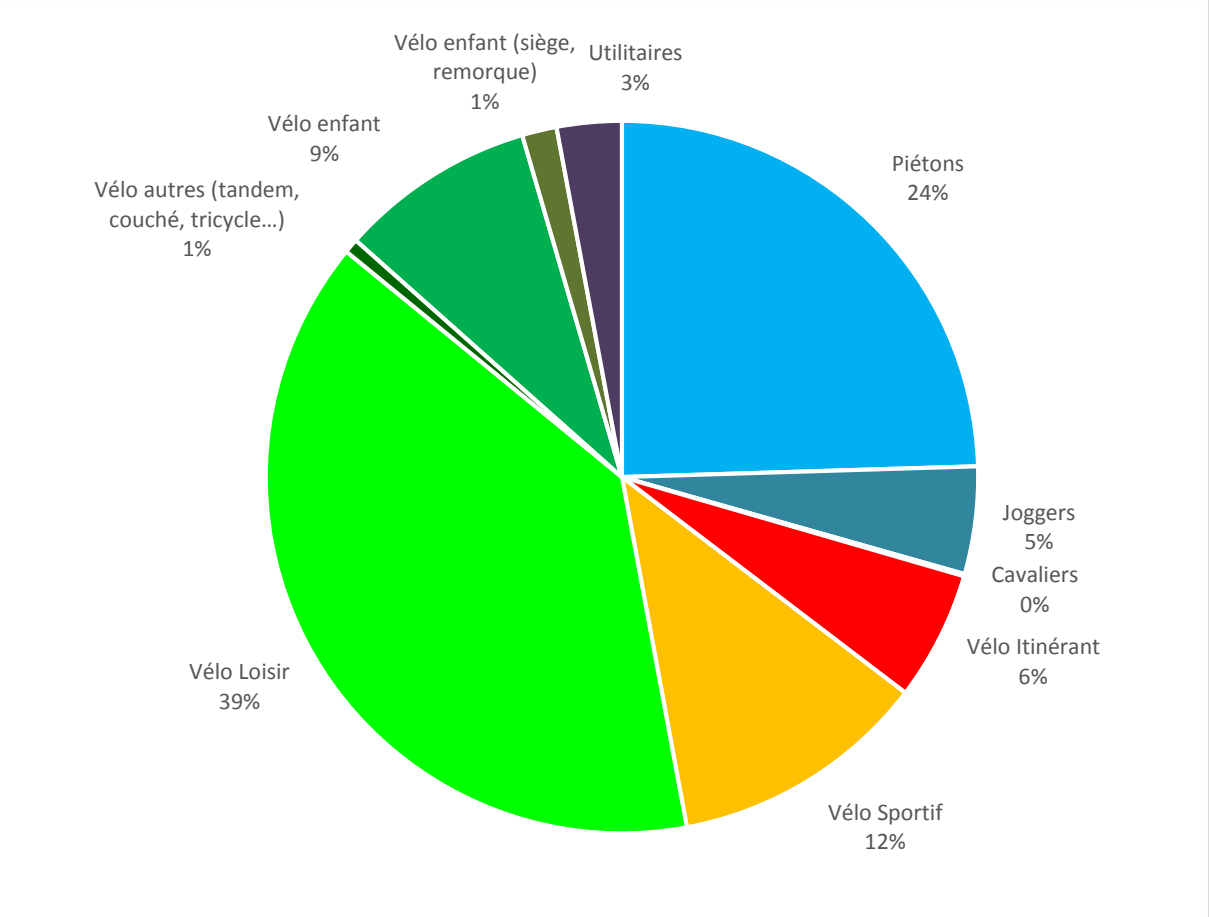


Tableau 5 : Répartition des usagers non motorisés sur les sites de comptage et d'enquête (3963 observations)

Les cyclistes représentent 70% des usagers observés sur les sites d'enquête, les piétons près de 30%.

Type d'usagers	Nb	%	
Piétons	966	24,4%	
Joggers	192	4,8%	29,2%
Cavaliers	4	0,1%	0,1%
Vélo Itinérant	231	5,8%	
Vélo Sportif	462	11,7%	
Vélo Loisir	1 530	38,6%	
Vélo autres (tandem, couché, tricycle…)	26	0,7%	
Vélo enfant	351	8,9%	
Vélo enfant (siège, remorque)	62	1,6%	
Utilitaires	116	2,9%	70,1%
Autres roues	12	0,3%	0,3%
Deux roues motorisés	7	0,2%	
Autres véhicules à moteur	4	0,1%	0,3%

Fréquentation par période

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

- Les piétons sont dominants en octobre et novembre, les cyclistes le reste de l'année.
- La part des itinérants est plus importante en août

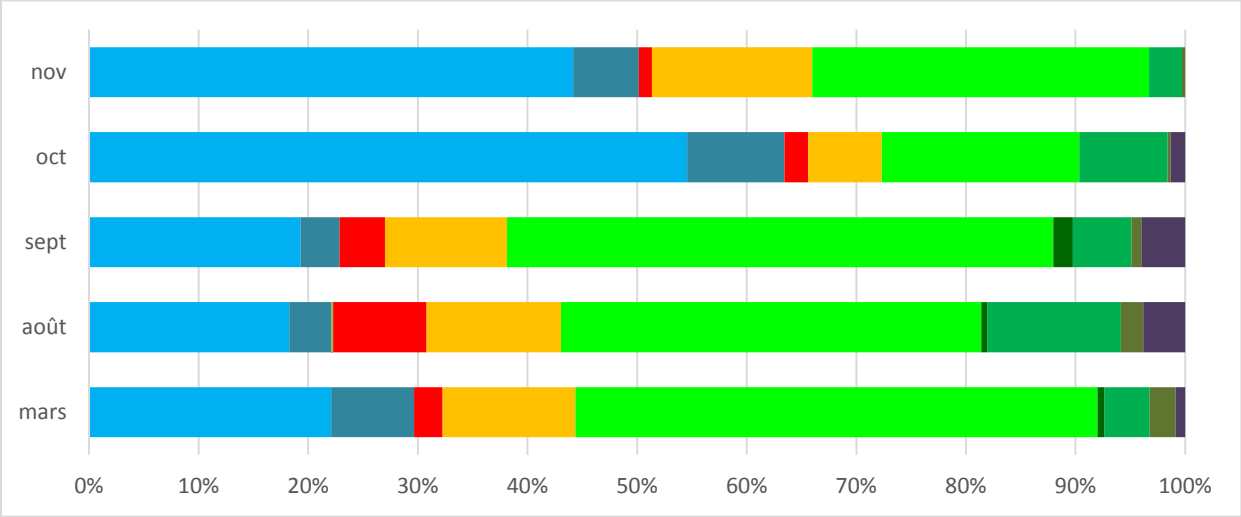


Tableau 6 : Répartition des cyclistes par type sur les sites de comptage et d'enquête d'août à novembre 2018 et en mars 2019

Fréquentation par tranches horaires

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

- Le matin, les joggers et les cyclistes sportifs sont plus nombreux.
- Les itinérants sont surtout présents de 10 à 17h
- La part des cyclistes diminue assez nettement après 18h

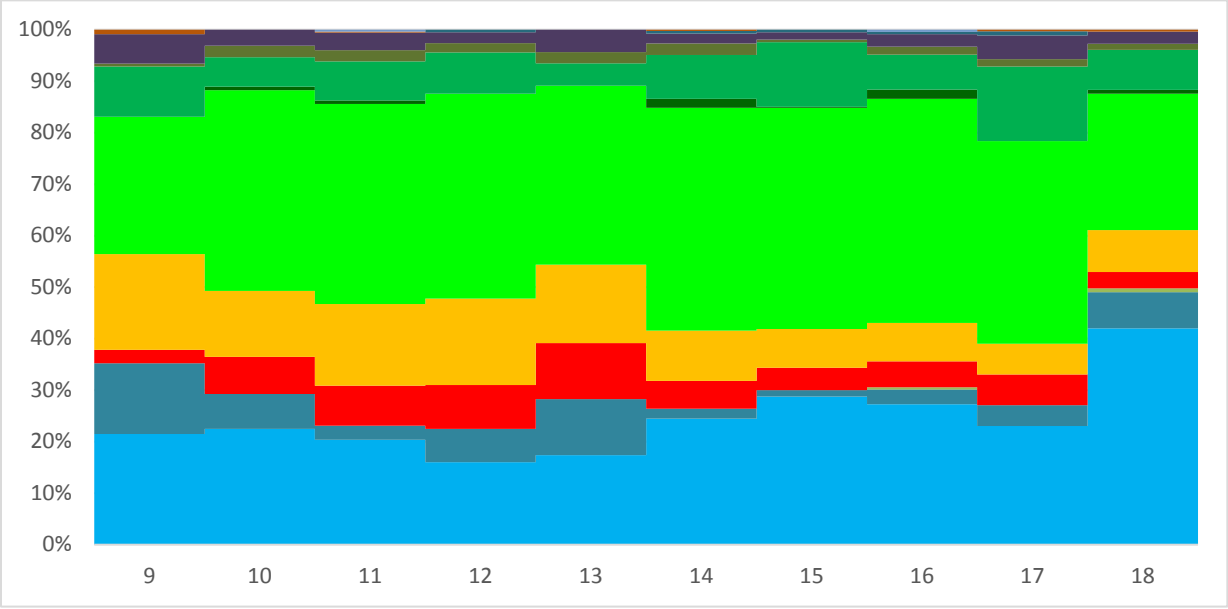


Tableau 7 : Répartition des cyclistes par tranches horaires (3963 observations)

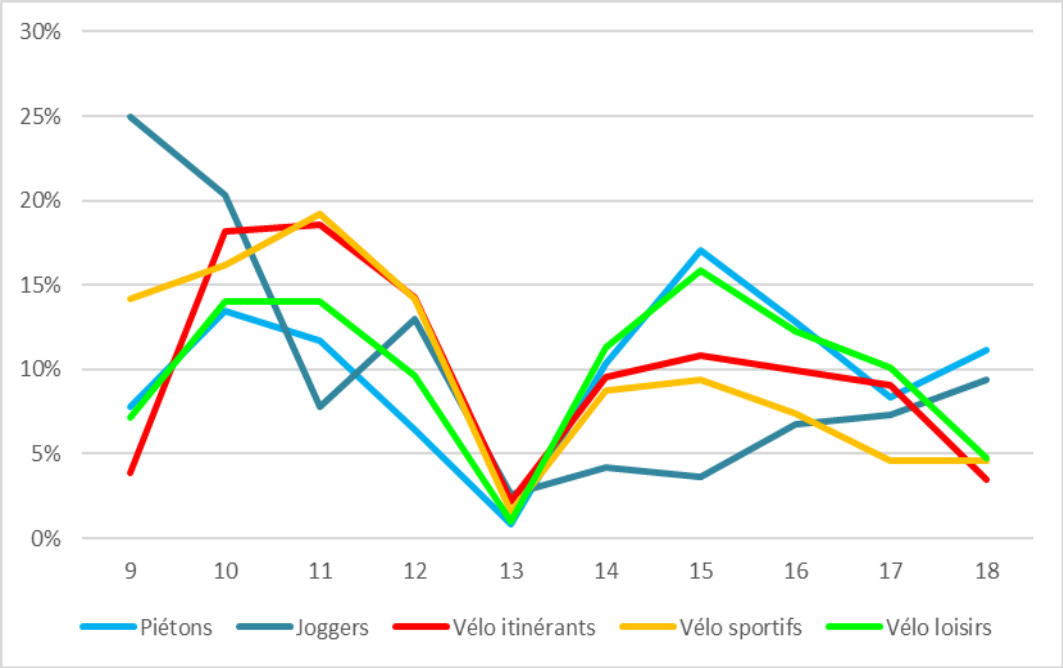


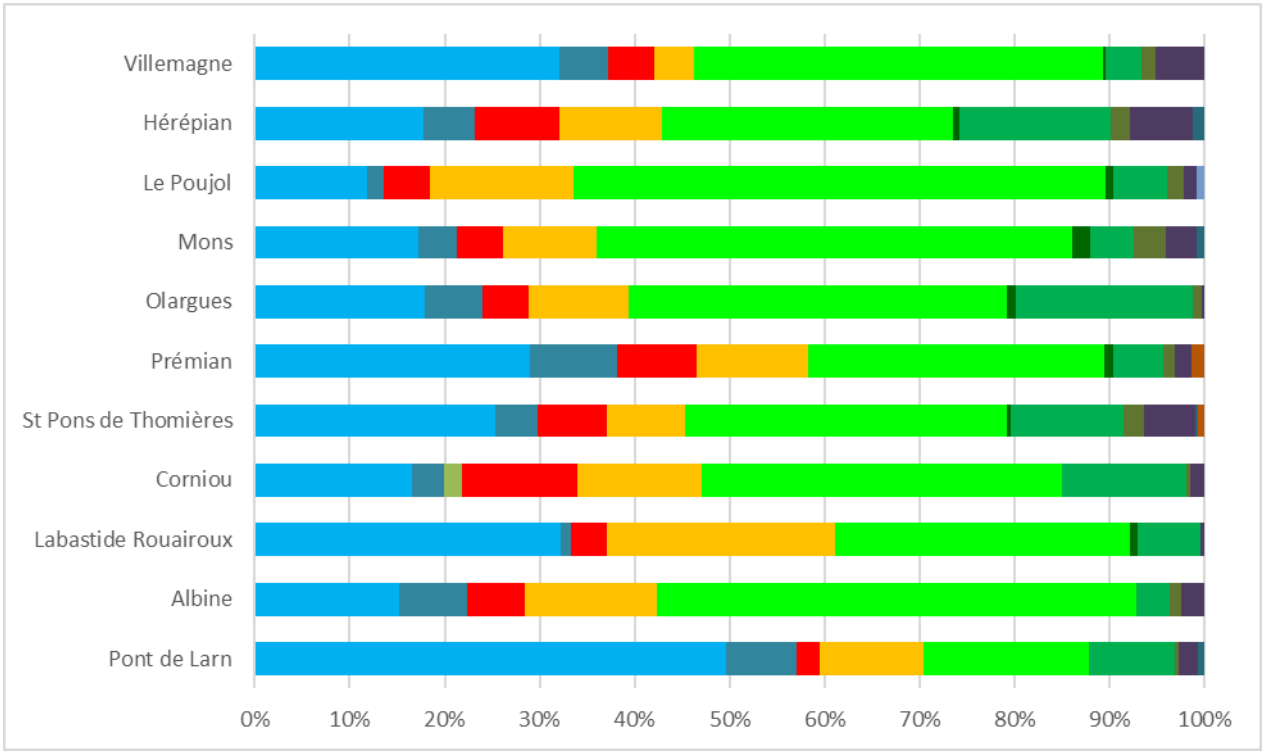
Tableau 8 : Répartition des usagers par tranches horaires (3963 observations)

Fréquentation par sites et sections d'itinéraire

	Pont de Larn	Albine	Labastide Rouairoux	Corniou	St Pons de Thomières	Prémian	Olargues	Mons	Le Poujol	Hérépian	Villemagne	ENSEMBLE
Piétons	50%	15%	32%	17%	25%	29%	18%	17%	12%	18%	32%	24%
Joggers	7%	7%	1%	3%	5%	9%	6%	4%	2%	5%	5%	5%
Cavaliers	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vélo Itinérant	2%	6%	4%	12%	7%	8%	5%	5%	5%	9%	5%	6%
Vélo Sportif	11%	14%	24%	13%	8%	12%	11%	10%	15%	11%	4%	12%
Vélo Loisir	17%	50%	31%	38%	34%	31%	40%	50%	56%	31%	43%	39%
Vélo autres	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	2%	1%	1%	0%	1%
Vélo enfant	9%	4%	7%	13%	12%	5%	19%	5%	6%	16%	4%	9%
Enfant (R&S)	0%	1%	0%	0%	2%	1%	1%	3%	2%	2%	1%	2%
Utilitaires	2%	2%	0%	1%	5%	2%	0%	3%	1%	7%	5%	3%
Autres roues	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%
Deux roues motorisés	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Autres	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%

La fréquentation est assez homogène par secteurs avec cependant quelques différences :

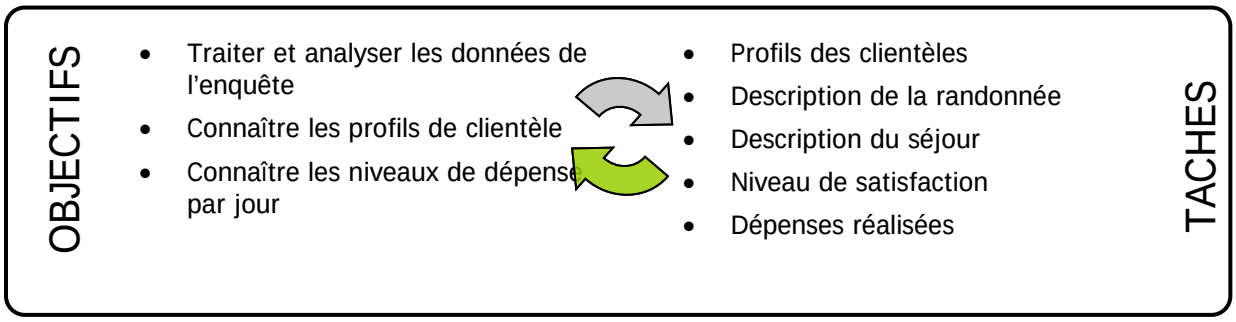
- Le site du Pont de Larn à Mazamet localisé proche du centre est marqué par une forte fréquentation piétonne
- La part des itinérants est assez homogène, plus élevée dans les sites à plus faible fréquentation, moins élevée ailleurs
- La part des joggers est également assez homogène
- La part des enfants est plus importante à Hérépian et Olargues



Graphe : Répartition des usagers par sites d'enquête (3963 observations). Tous les sites ont été enquêtés en août mais les autres dates sont différentes d'un site à un autre.

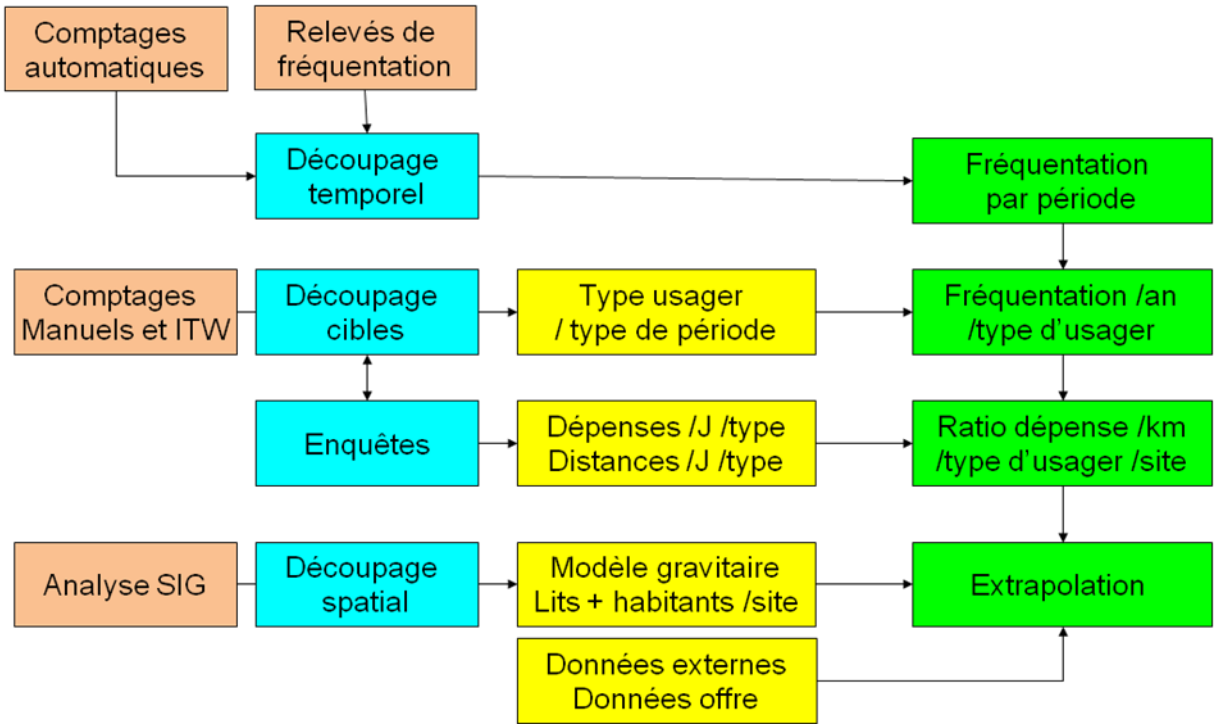
Partie 3 : Redressement et extrapolation des données

Déroulement de la phase



Méthode de redressement et d'extrapolation des résultats

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



La méthode s'appuie sur plusieurs dispositifs complémentaires :

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

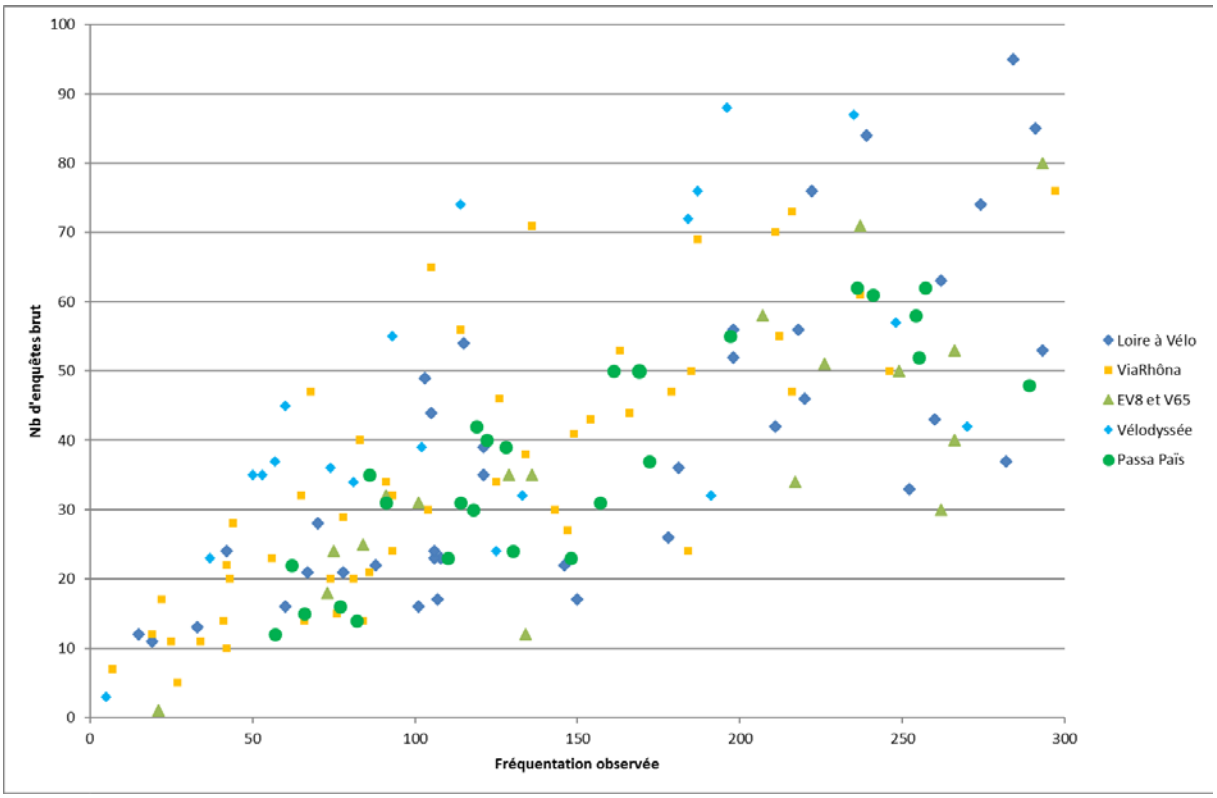
Le système d'information géographique permet de réaliser un découpage spatial de l'ensemble de l'itinéraire et de modéliser la fréquentation potentielle de chacune des sections par analyse gravitaire.

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

Redressement des données d'enquête

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

Les 963 enquêtes ont été réalisées sur 26 jours et sur 11 points. Compte tenu qu'une personne répond généralement pour un groupe de personnes, elles représentent de fait 1894 personnes.



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

Le graphe montre que le taux d'enquête de la Passa Païs suit bien l'épure moyenne des taux d'enquête (23%) observés sur la plupart des enquêtes de grands sites et sont même plutôt supérieurs (25%). Nous n'avons pas connu de taux d'enquête faible sur les grands sites de pratique, comme nous avions eu sur la Méditerranée à vélo. Ce taux dépend comme nous allons le voir très fortement de la typologie d'usagers.

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

1. Les flux observés sont les flux classés par l'enquêteur par catégories visuelles : piétons, joggers, sportifs avec vélo de route, habillé avec cuissard, chaussure à cale, itinérant avec sacoches, utilitaire avec un habillement généralement de ville et loisir représentant les autres usagers.
2. Les flux observés extrapolés sont les flux observés sur les périodes d'enquêtes (9h-13h et 14h-19h) extrapolés sur l'ensemble de la journée (24h) à partir des comptages automatiques de piétons d'une part et de cyclistes d'autre part
3. Les enquêtes brutes sont les répondants au questionnaire, soit 963 enquêtes
4. Les enquêtés sont l'ensemble des personnes représentées par l'enquête (une personne répond pour le groupe)
5. Des corrections sont ensuite réalisées sur les profils : une partie des sportifs (vélo de route) sont en fait des itinérants voyageant avec un véhicule suiveur, une partie des pratiquants identifiés visuellement en loisirs sont en fait des sportifs parcourant un grand nombre de km.
6. Les retours sont les personnes que l'on observe dans la journée, qui pratiquent en aller et retour et qui vont donc revenir dans la journée. Ce sont des personnes dont les profils sont donc connus

7. Aux personnes refusant de remplir le questionnaire, il est proposé une interview brève permettant d'identifier s'il s'agit de touristes ou d'excursionnistes. Le taux d'interview permet de recaler d'éventuels biais de représentation que l'on ne peut déceler par l'approche visuelle. Le ratio de calage est quasi parfait avec un taux d'interview brut de 8%, légèrement supérieur pour les sportifs. Ce qui signifie que notre échantillon d'interview est bien représentatif.
8. Les « identifiés » sont la somme des personnes représentées par l'enquête + les personnes interviewées + les personnes dont on sait qu'elles vont repasser dans la journée (retour).
9. Les non répondants sont les personnes qui ne sont pas identifiées. Elles ne représentent que 25% de l'ensemble.

	Piétons		Cyclistes				
	Joggers	**Piétons**	**Itinérants**	**Loisirs**	**Sportifs**	**Utilitaires**	**TOTAL**
Observés (1)	192	966	231	1981	462	116	3948
Observés	1158		2790				3948
Extrapolés J 24h (2)	1557		3306				4862
Extrapolés J 24h	258	1299	383	1841	875	206	4862
Enquêtes brutes (3)	61	200	110	346	200	46	963
Enquêtés (4)	80	446	249	730	311	78	1894
Enquêtés corrigés (5)	80	446	256	678	361	73	1894
Retours (6)	61	368	30	633	293	72	1457
Interviewés (7)	20	129	10	111	22	14	306
Identifiés (8)	161	943	296	1422	676	159	3657
Non répondants (9)	97	356	87	419	199	47	1205

Décomposition des usagers observés, enquêtés, interviewés par catégorie, permettant le calibrage et le redressement des données

Correction des catégories

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

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

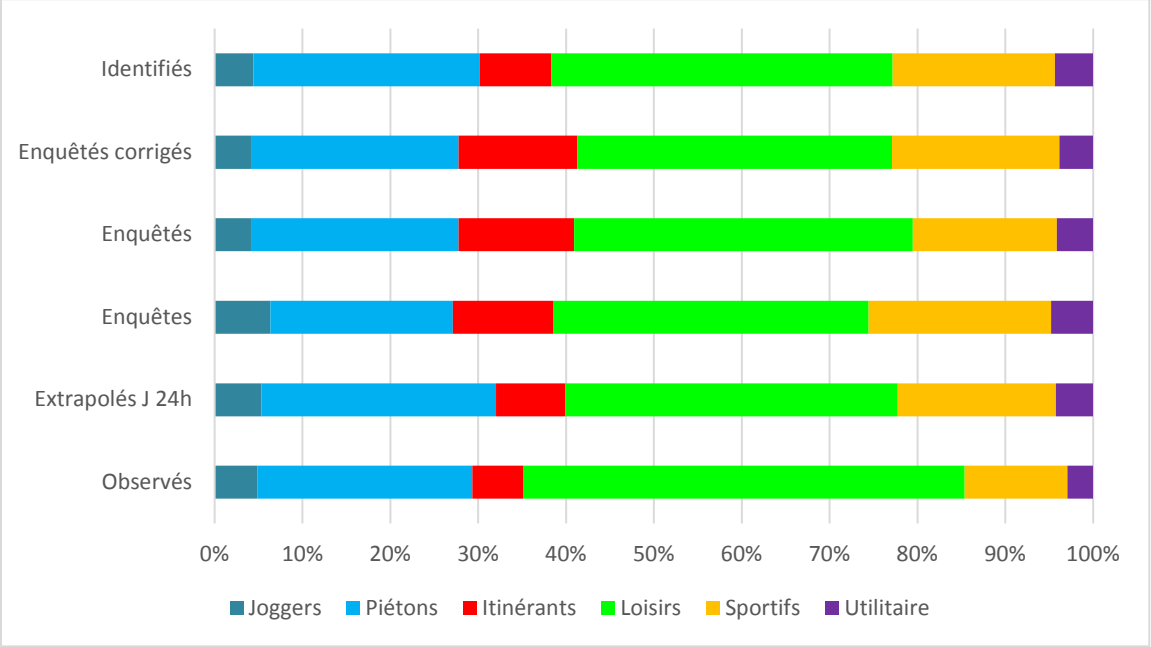
		Profil corrigé				
		Itinérant	**Loisir**	**Sportif**	**Utilitaire**	Total
Profil visuel	Itinérant	21%	0%	0%	0%	21%
	Loisirs	1%	44%	3%	1%	48%
	Sportif	1%	4%	13%	1%	19%
	Utilitaire	0%	1%	0%	10%	11%
	Total	23%	49%	17%	12%	100%

Ratios de correction des profils visuels

Correction des biais d'enquête :

Le tableau suivant montre la répartition

- des usagers observés sur les heures d'enquête
- des usagers extrapolés à partir des comptages automatiques sur 24h (les piétons sont un peu plus nombreux le soir aux heures non enquêtées)
- des enquêtes : le nombre de cyclistes itinérants et de cyclistes sportifs (le plus motivés) sont plus nombreux à répondre à l'enquête
- des personnes enquêtées représentées dans l'enquête (plusieurs personnes par questionnaires) : la part des sportifs qui ont une pratique plus solitaire baisse alors que la pratique itinérante augmente
- des personnes identifiées prenant en compte les retours : les itinérants baissent car ils sont peu nombreux à faire un aller-retour



Répartition des types d'usagers à chaque étape.

Extrapolation de l'enquête sur la journée

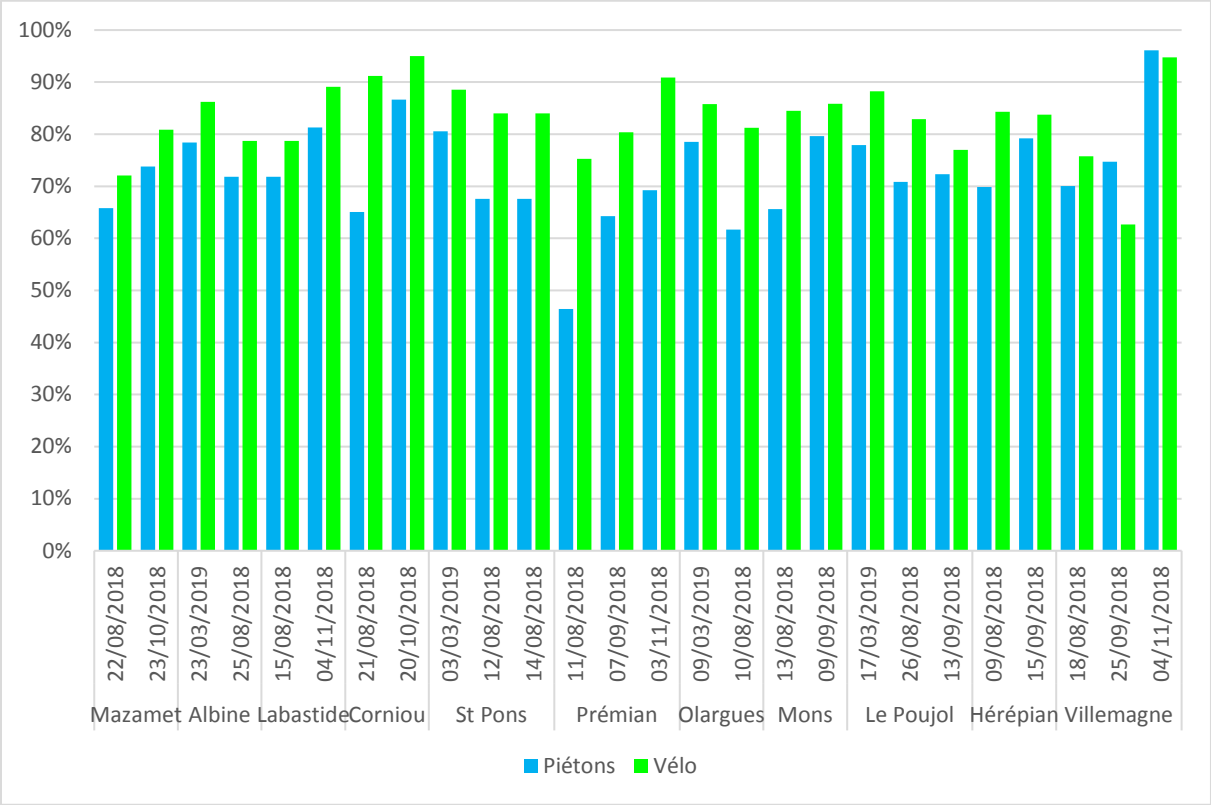
L'extrapolation temporelle des données s'est faite en plusieurs temps :

L'enquête a été menée de 9h à 13h et de 14h à 19h. Le redressement des données d'enquêtes demande donc de connaître la part de la fréquentation de cette période horaire sur l'ensemble de la journée.

Cette part varie selon les lieux de comptage.

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

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



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

L'enquête a été menée de 9h à 13h et de 14h à 18/19h. Le redressement des données d'enquêtes demande donc de connaître la part de la fréquentation de cette période horaire sur l'ensemble de la journée.

Sur la moyenne des sites, la variation par type de jours n'est pas très importante. La part de ces horaires est plus importante en période hivernale, à l'inverse elle est plus faible en période estivale, ce qui parait logique.

Extrapolation des résultats à l'année

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

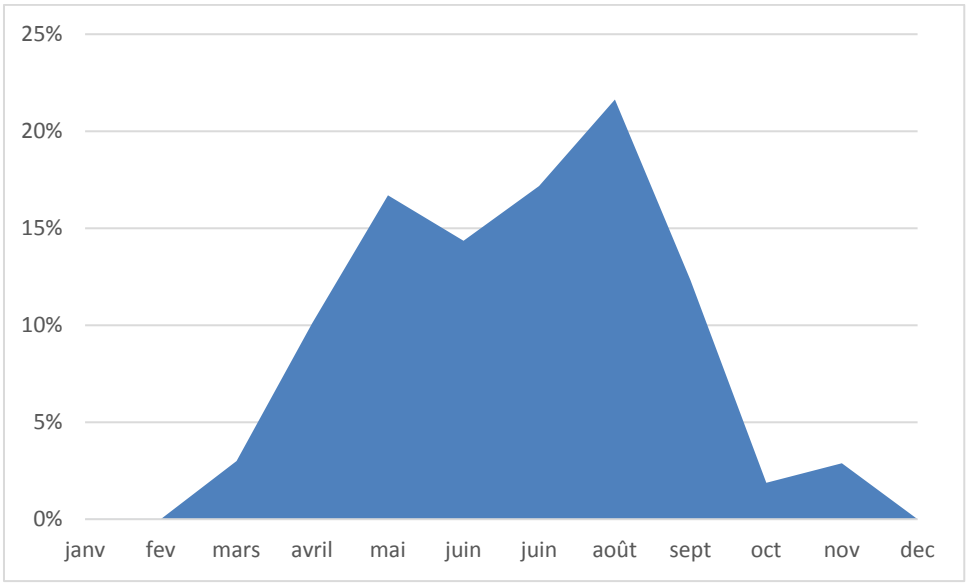
- **La pratique utilitaire** marquée par une faible baisse hivernale et une diminution estivale. Elle reste minoritaire et peu perceptible sur la Passa Païs
- **La pratique excursionniste de loisirs** bien présente parmi les cyclistes sur l'itinéraire marquée par une forte fréquentation de week-end, surtout du dimanche de mars à novembre
- **La pratique touristique en séjours** marquée par une très forte pointe estivale et des ponts du mois de mai
- **La pratique itinérante** peu perceptible ici dans les compteurs automatiques.

L'extrapolation temporelle des résultats à l'année est appliquée séparément pour chacune des catégories d'usagers, en premier lieu l'itinérance puis les touristes en séjour.

Extrapolation temporelle de la pratique itinérante

Pour reconstituer la saisonnalité de la pratique itinérante et extrapoler les données d'itinérance à l'année, nous avons utilisé les données issues de l'enquête réalisée sur la ViaRhôna et l'EuroVelo 8. Un panel

d'hébergeur a noté pendant un an la fréquentation itinérante, ce qui nous a permis de reconstituer les courbes annuelles. La variation hebdomadaire étant faible pour les itinérants, nous avons extrapolé les données sur une base mensuelle comme le montre le graphe ci-dessous :



Saisonnalité de la pratique itinérante mesurée dans les hébergements de la ViaRhôna et de l'EuroVelo 8

La pratique itinérante est marquée par une forte pointe estivale mais également une pratique importante en mai et en septembre avec une pratique très faible d'octobre à mars.

Les données de saisonnalité permettent d'extrapoler pour chaque site le nombre de cyclistes itinérants observés les jours d'enquête en lissant les données par grands tronçons, à partir de la matrice des origines / destinations. La variation des données d'un site à l'autre est peu significative et provient de l'approximation statistique dans la mesure où 67% des cyclistes itinérants parcourent l'ensemble de l'itinéraire. On observe néanmoins une petite baisse à Villemagne de cyclistes qui quittent l'itinéraire.

	Mars	Août	Sept	Oct.	Nov.	**Total J**	Extrapol **année**
Pont de Larn		12		4		16	2174
Albine	3	18				21	2586
Labastide Rouairoux		18				18	2518
Corniou		31		11		42	5492
St Pons de Thomières	10	40				49	3313
Prémian		23	12		6	41	3417
Olargues	4	22				26	3246
Mons		20	8			28	2540
Le Poujol		16	11			27	2411
Hérépian		26	10			36	3216
Villemagne		13				13	1892
Total général	**16**	**239**	**41**	**15**	**6**	**316**	
Nb J enquête	3	12	4	2	1	11	
Moyenne Nb itinérants /J	5	20	10	8	6	29	

Tableau des données d'observation des itinérants les jours d'enquête et l'extrapolation annuelle à partir des données de saisonnalité

Extrapolation temporelle de la pratique touristique en séjour

La pratique touristique est importante sur la Passa Païs.

Sur les données d'enquête non extrapolées, la part des touristes est de 40% parmi les cyclistes et 25% parmi les piétons.

La part des touristes parmi les cyclistes varie de 21% à 72% selon les sites au mois d'août. En mars, elle tombe en dessous de 15%. Elle est encore élevée en septembre. Mais aucun site ne présente comme sur le littoral Languedocien une part telle qu'elle permet de servir de base à l'extrapolation de la saisonnalité touristique.

Part des touristes	mars	août	sept	oct.	nov.	Total général
Pont de Larn		36%				23%
Albine	4%	21%				9%
Labastide Rouairoux		22%			27%	24%
Courniou		59%		50%		55%
St Pons de Thomières		64%				52%
Prémian		72%	44%			50%
Olargues	13%	52%				47%
Mons		70%	47%			58%
Le Poujol	11%	32%	54%			32%
Hérépian		74%	22%			46%
Villemagne		42%	39%		7%	32%
Total général	6%	51%	41%	18%	17%	40%

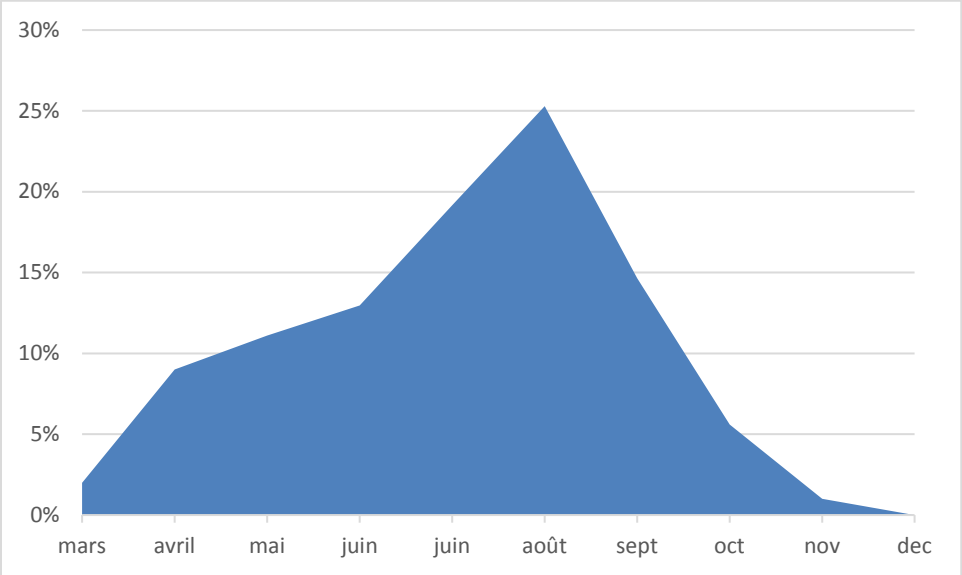
Part des touristes observée dans l'enquête parmi les cyclistes les jours d'enquête

	mars	août	sept	oct.	nov.	Total général
Pont de Larn		10%		1%		4%
Albine		29%				9%
Labastide Rouairoux		38%				11%
Courniou		69%		67%		68%
St Pons de Thomières	10%	48%				35%
Prémian		22%	50%		54%	45%
Olargues	13%	56%				37%
Mons		46%	15%			35%
Le Poujol		62%				21%
Hérépian		22%	42%			32%
Villemagne		61%	25%		11%	31%
Total général	6%	40%	27%	7%	22%	25%

Part des touristes observée dans l'enquête parmi les piétons les jours d'enquête

Pour extrapoler les données, nous nous sommes donc calés sur la saisonnalité de fréquentation des touristes sur véloroutes et voies vertes observée sur la ViaRhôna et l'EuroVelo 8, faute de données plus locales.

Cette saisonnalité est marquée par un fort pic estival en août et des ailes de saison non négligeables d'avril à juin et en septembre.



Saisonnalité de la pratique des touristes à vélo sur la ViaRhôna et l'EuroVelo 8, courbe prise en référence pour l'extrapolation de la pratique touristique en séjour fixe.

Le nombre de touristes est nettement plus élevé à St Pons avec une valeur importante (près de 200) observée au mois d'août les 2 jours de l'enquête (soit une valeur moyenne de 100 sur les deux jours).

Cyclistes	Mars	Août	Sept	Oct.	Nov.	Total	Extrapol
Pont de Larn		60				60	7392
Albine	6	14				19	2181
Labastide Rouairoux		24			25	50	5841
Corniou		49		26		75	7489
St Pons de Thomières		198				198	12120
Prémian		51	21			71	5450
Olargues	4	116				120	13675
Mons		147	110			257	19689
Le Poujol	15	72	65			153	11195
Hérépian		91	32			123	9425
Villemagne		41	25		5	70	5263
Total général	**25**	**863**	**253**	**26**	**30**	**1196**	
Nb J enquête	4	11	5	2	2	10	
Moyenne Nb touristes /J	6	78	51	13	15		

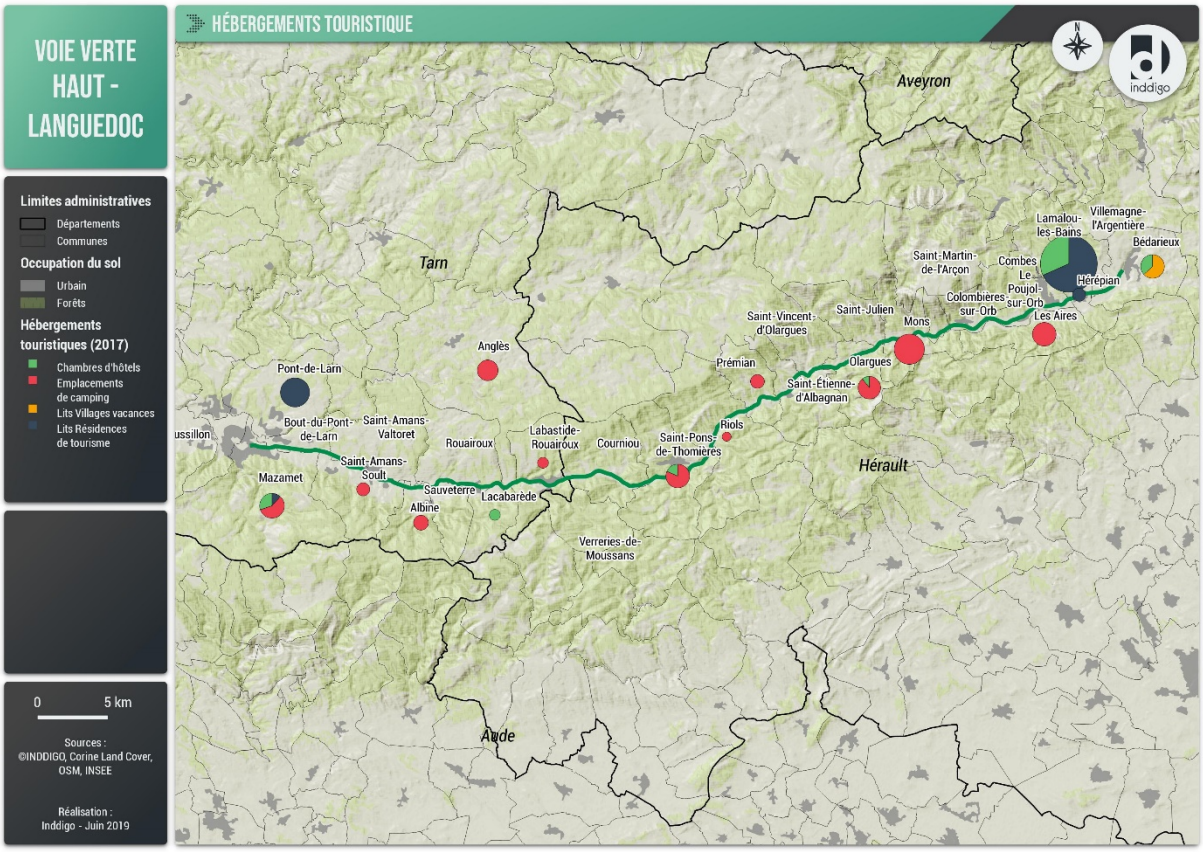
Touristes cyclistes observés les jours d'enquête et extrapolation annuelle

Les données de touristes piétons sont plus homogènes sur toute la partie de Courniou à Mons. Elle baisse à l'ouest de Courniou et à l'est de Mons.

Piétons	Mars	Août	Sept	Oct.	Nov.	Total	Extrap
Pont de Larn		10		4		14	1403
Albine		7				7	848
Labastide Rouairoux		13				13	1576
Courniou		20		17		37	3713

St Pons de Thomières	7	68				75	4422
Prémian		8	16		39	63	4719
Olargues	6	34				39	4450
Mons		45	9			54	4143
Le Poujol		19				19	2323
Hérépian		11	22			33	2566
Villemagne		26	9		6	41	3050
Total général	**12**	**261**	**56**	**21**	**45**	**395**	
Nb J enquête	3	11	4	3	2	10	
Moyenne Nb touristes /J	4	24	14	7	23		

Touristes cyclistes observés les jours d'enquête et extrapolation annuelle



Extrapolation spatiale des données

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

Découpage spatial de l'itinéraire

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

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

Extrapolation de la fréquentation des excursionnistes par modèle gravitaire

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

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

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

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

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

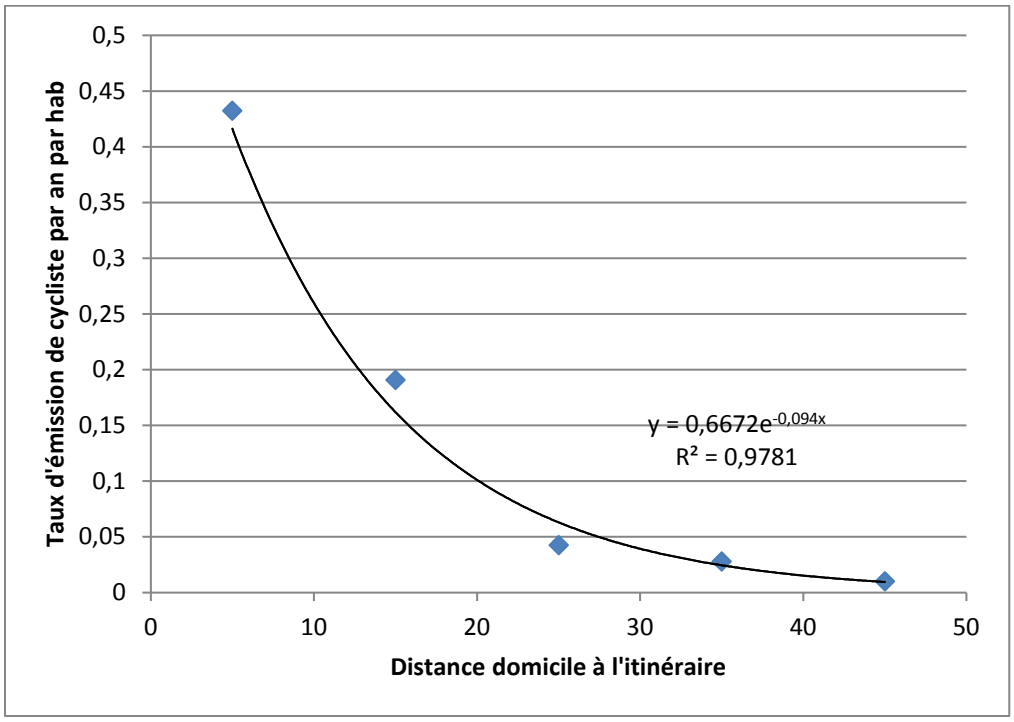
Nous avons ensuite appliqué la fonction de rabattement à chacune des communes pour calculer sur chacune des sections, la fréquentation théorique de la section.

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

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

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

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

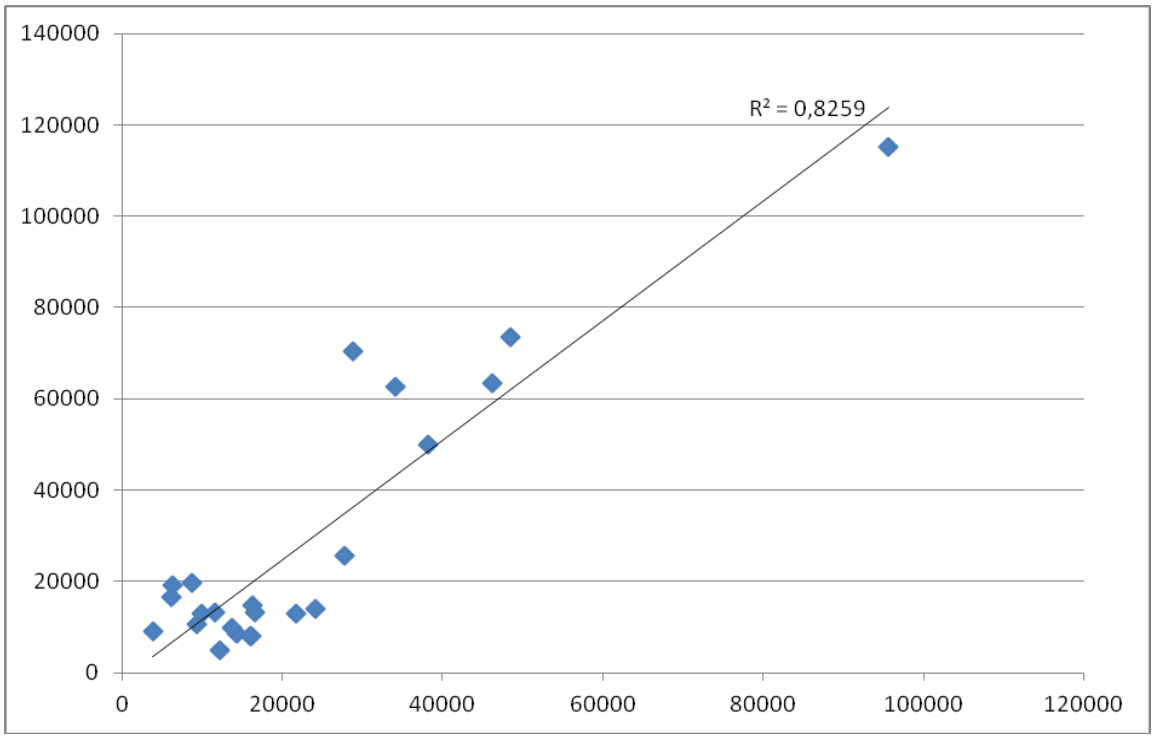


Taux d'émission d'excursionnistes par an et par habitant en fonction de la distance à l'itinéraire (compilation des enquêtes VVV Loire à Vélo, Bourgogne, Canal des 2 Mers, EV6 (2500 répondants). Le modèle est bien ajusté avec un R² à 0.98.

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

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

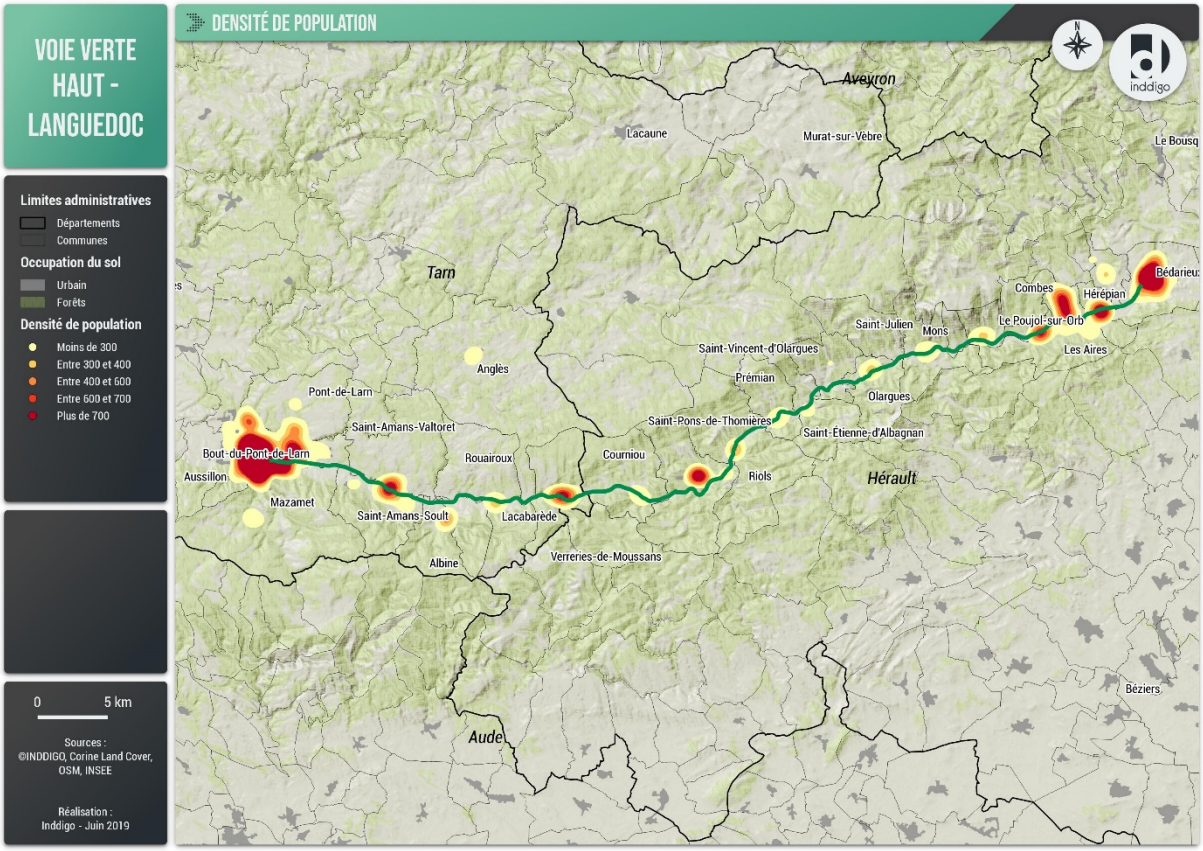
Le graphe ci-dessous indique le calage du modèle. Le R^2 mesurant l'ajustement du modèle est de 0.82, c'est-à-dire qu'il explique une grande partie de la fréquentation.

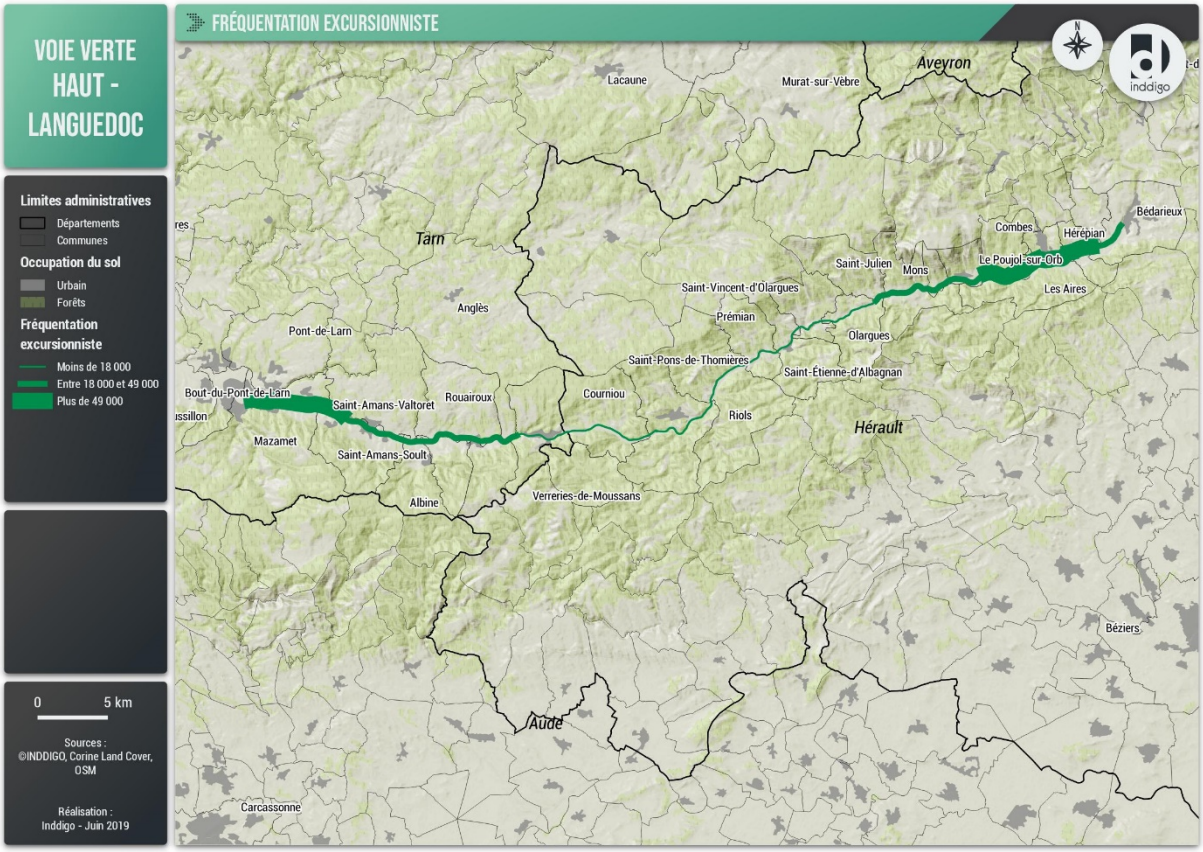


Ajustement du modèle gravitaire pour les excursionnistes sur l'itinéraire principal, en abscisse la fréquentation observée, en ordonnée la fréquentation modélisée

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

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


VOIE VERTE HAUT - LANGUEDOC
DENSITÉ DE POPULATION
Limites administratives
Départements
Communes
Occupation du sol
Urbain
Forêts
Densité de population
Moins de 300
Entre 300 et 400
Entre 400 et 600
Entre 600 et 700
Plus de 700
0 5 km
Sources : ©INDDIGO, Corine Land Cover, OSM, INSEE
Réalisation : Inddigo - Juin 2019
Aveyron
Lacaune
Murat-sur-Vèbre
Le Bousq
Tarn
Bédarieux
Combes
Hérépian
Saint-Julien
Mons
Le Poujol-sur-Orb
Les Aires
Saint-Vincent-d'Olargues
Anglès
Prémian
Olargues
Pont-de-Larn
Saint-Amans-Valtoret
Saint-Pons-de-Thomières
Saint-Etienne-d'Albagnan
Bout-du-Pont-de-Larn
Rouairoux
Courniou
Aussillon
Riols
Hérault
Mazamet
Saint-Amans-Soult
Lacabarède
Albine
Verreries-de-Moussans
Béziers
Aude


VOIE VERTE HAUT - LANGUEDOC
FRÉQUENTATION EXCURSIONNISTE
Limites administratives
Départements
Communes
Occupation du sol
Urbain
Forêts
Fréquentation excursionniste
Moins de 18 000
Entre 18 000 et 49 000
Plus de 49 000
0 5 km
Sources : ©INDDIGO, Corine Land Cover, OSM
Réalisation : Inddigo - Juin 2019
Aveyron
Lacaune
Murat-sur-Vèbre
Tarn
Bédarieux
Combes
Hérépian
Saint-Julien
Mons
Le Poujol-sur-Orb
Les Aires
Saint-Vincent-d'Olargues
Anglès
Prémian
Olargues
Pont-de-Larn
Saint-Pons-de-Thomières
Saint-Etienne-d'Albagnan
Bout-du-Pont-de-Larn
Rouairoux
Courniou
Saint-Amans-Valtoret
Riols
Hérault
Mazamet
Saint-Amans-Soult
Albine
Verreries-de-Moussans
Béziers
Aude
Carcassonne

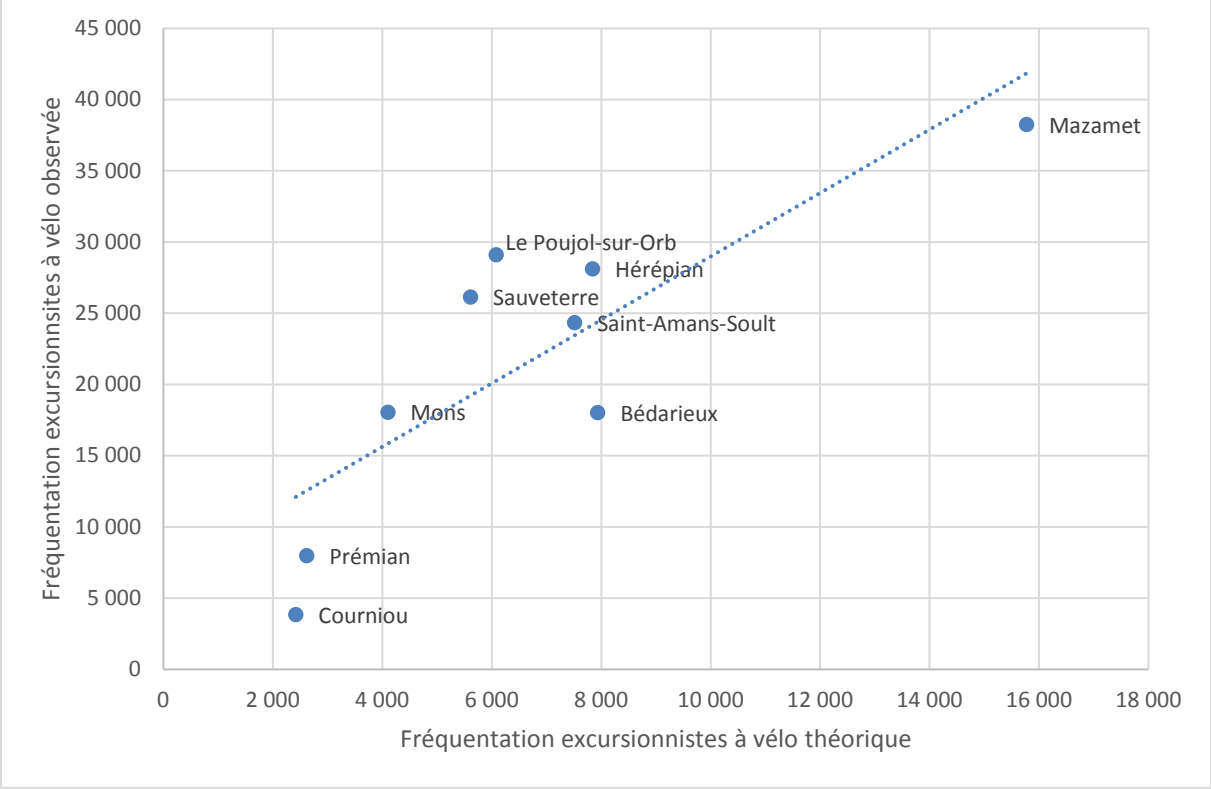
Mise en correspondance des données théoriques et des données observées sur l'excursion

La fréquentation excursionniste vélo observée a été comparée à la fréquentation théorique issue de l'analyse gravitaire. Les ratios observé/théorique sont très élevés et varient de 1,6 à 4,8 avec une moyenne de 3.4 fois la donnée théorique. Cette variation s'explique sans doute par la localisation de l'aménagement par rapport aux principaux pôles générateurs de pratique au quotidien ou de loisirs. Certains points d'enquête sont situés en dehors des zones urbanisées loin de pôles importants quand d'autres sont situés en secteurs beaucoup plus urbains.

De façon générale, la de captation du potentiel théorique de pratique est forte et nettement supérieure à la moyenne. Ce phénomène s'explique en partie par le fait que l'essentiel de l'itinéraire est en site propre avec une qualité d'aménagement élevée et le plus souvent une traversée des centre-bourgs par l'aménagement.

Le taux de captation est ainsi :

- Très élevé au Poujol (4.8 fois la moyenne nationale) où la piste traverse le cœur du bourg et à Mons (4.4) où la piste est également idéalement située
- A l'inverse, les sites de Courniou, Prémian (voie verte un peu excentrée) et Bédarieux (départ en dehors du centre) captent un peu moins mais néanmoins beaucoup plus que la moyenne théorique. Sur le site de Courniou, le point de comptage est excentré. Il est également possible (voir introduction) que le compteur ait pu être mis en défaut (à vérifier).



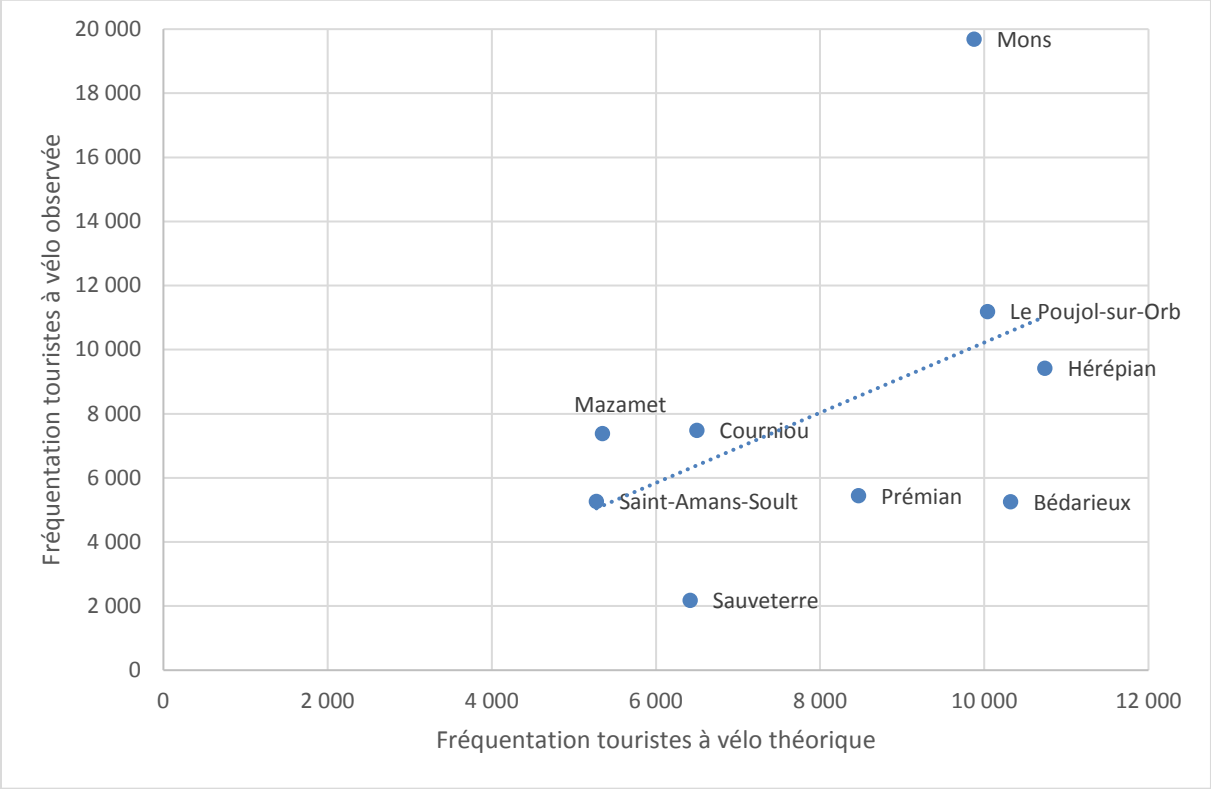
Rapport entre la fréquentation théorique et la fréquentation observée des excursionnistes à vélo sur la PassaPaïs par secteurs

Mise en correspondance des données théoriques et des données observées

Les données théoriques obtenues sont confrontées aux données observées.

Le taux de captation moyen des touristes à vélo est très proche de la donnée théorique (1.1).

- Le site de Bédarieux est en dessous du potentiel, ce qui s'explique par l'absence de continuité jusqu'au centre de la voie verte
- Le site de Sauveterre est également en retrait et peut s'expliquer par un accès plus difficile
- A l'inverse, le site de Mons capte beaucoup plus que son potentiel théorique, du fait sans doute



Rapport entre la fréquentation théorique et la fréquentation observée des touristes à vélo sur la PassaPaïs par secteurs

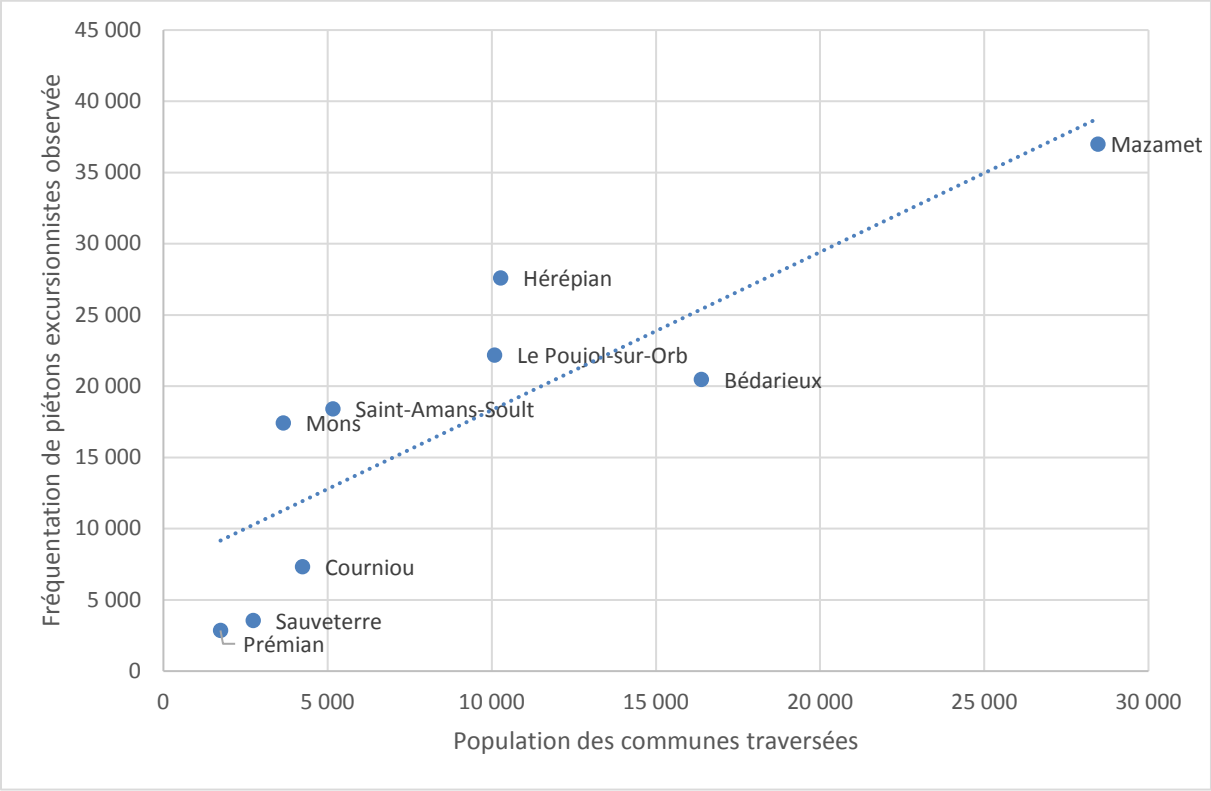
Ces ratios nous servent à extrapoler la fréquentation sur les sections d'itinéraires sur lesquelles nous n'avons ni enquêtes ni comptages, à partir du potentiel théorique et du ratio dépendant du contexte du secteur étudié.

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

Sur les sections non enquêtées mais dotées de compteurs automatiques, nous calculons le nombre de touristes en séjours à partir de l'analyse gravitaire et des coefficients observés à proximité. Le nombre d'itinérants est recomposé à partir des données d'observation, le nombre d'excursionnistes est calculé par différence.

Fréquentation de piétons excursionnistes rapportés à la population

En l'absence de modèle gravitaire pour les piétons, nous calculons un ratio de fréquentation annuelle rapportée à la fréquentation des communes traversées :



Rapport entre la population des communes traversées et la fréquentation observée des excursionnistes piétons sur la PassaPaïs par secteurs

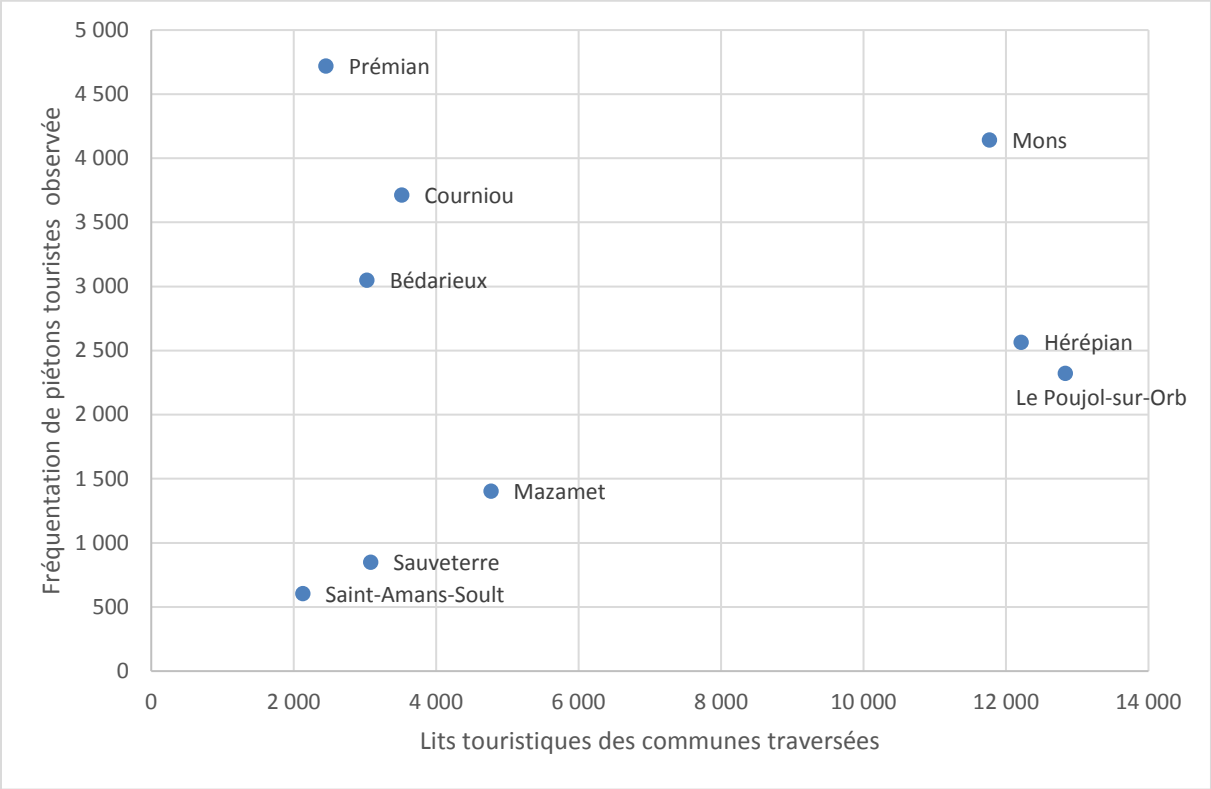
Les données s'avèrent bien corrélées avec des ratios élevés à Hérépian et Pons, plus faibles à Courniou et Sauveterre ainsi qu'à Bédarieux, moins bien relié à l'itinéraire.

Fréquentation de piétons touristes rapportée à des équivalents lits touristiques

La fréquentation théorique des piétons touristes est établie à partir du nombre de lits touristiques des communes traversées :

Dans le secteur ouest, (Hérépian à Mons), les lits touristiques génèrent relativement peu de fréquentation de piétons touristes (0.2 par lit en moyenne) : ainsi avec 12.000 équivalents lits, la commune ne génère une fréquentation que de 2.500 personnes.

A l'inverse les sites de Prémian, Courniou et Bédarieux génèrent une fréquentation touristique beaucoup plus élevée.



Rapport entre la population des communes traversées et la fréquentation observée des touristes piétons sur la PassaPaïs par secteurs

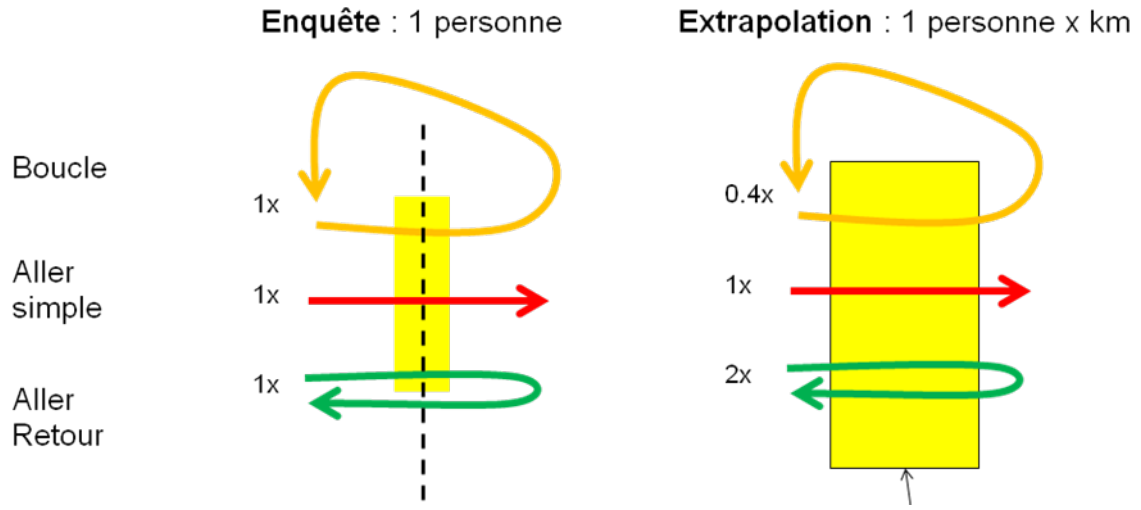
Application des coefficients d'extrapolation au fichier d'enquête

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

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

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

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



Redressement des personnes Enquêtées / flux de personnes

Extrapolation temporelle et spatiale des enquêtes sur toute l'année et sir tout le linéaire de la Passa Païs

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

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

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

Extrapolation d'ensemble des données

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

NOM SECTION	Potentiel VE	Potentiel VT	Vélo itinérant estimé	Vélo touriste estimé	Taux VT	Vélo excursion estimé	Taux VE	Total vélo estimé
Mazamet	15 769	5 346	2 174	7 392	1,38	38 235	2,42	47 801
Saint-Amans-Soult	7 510	5 274	2 380	5 274	1,00	24 331	3,24	31 985
Sauveterre	5 610	6 415	2 586	2 181	0,34	26 135	4,66	30 902
Labastide-Rouairoux	2 993	6 695	2 518	5 841	0,87	10 476	3,50	18 834
Courniou	2 419	6 498	3 492	7 489	1,15	3 846	1,59	14 827
Saint-Pons-de-Thomières	2 701	7 311	3 313	12 120	1,66	4 591	1,70	20 024
Riols	2 537	8 150	3 365	9 379	1,15	6 021	2,37	18 765

Prémian	2 616	8 466	3 417	5 450	0,64	7 972	3,05	16 838
Saint-Etienne-d'Albagnan	2 921	9 373	3 332	9 302	0,99	10 146	3,47	22 780
Olargues	3 286	10 197	3 246	13 675	1,34	12 815	3,90	29 735
Mons	4 101	9 874	2 540	19 689	1,99	18 049	4,40	40 278
Colombières-sur-Orb	5 645	9 838	2 475	15 295	1,55	25 968	4,60	43 738
Le Poujol-sur-Orb	6 080	10 036	2 411	11 195	1,12	29 103	4,79	42 709
Lamalou-les-Bains	7 345	10 738	2 813	10 701	1,00	28 645	3,90	42 159
Hérépian	7 836	10 737	3 216	9 425	0,88	28 104	3,59	40 745
Bédarieux	7 931	10 319	1 892	5 263	0,51	18 008	2,27	25 163

Tableau de recomposition de la fréquentation vélo

NOM SECTION	Population INSEE <5km	Lits touristiques <5 km	Piétons Touristes	Taux PT	Piétons Excursionnistes	Taux PE	Piétons
Mazamet	28 458	4 768	1 403	0,29	36 995	1,30	38 398
Saint-Amans-Soult	5 154	2 124	605	0,28	18 410	3,57	19 015
Sauveterre	2 732	3 081	848	0,28	3 552	1,30	4 400
Labastide-Rouairoux	2 836	2 076	1 576	0,76	4 254	1,50	5 830
Courniou	4 232	3 516	3 713	1,06	7 326	1,73	11 039
Saint-Pons-de-Thomières	5 512	5 187	4 422	0,85	5 512	1,00	9 934
Riols	5 512	5 187	4 150	0,80	7 283	1,32	11 432
Prémian	1 738	2 452	4 719	1,92	2 855	1,64	7 574
Saint-Etienne-d'Albagnan	2 378	3 221	4 632	1,44	3 736	1,57	8 368
Olargues	2 386	4 681	4 450	0,95	3 579	1,50	8 029
Mons	3 648	11 766	4 143	0,35	17 410	4,77	21 553
Colombières-sur-Orb	3 244	1 671	446	0,27	11 312	3,49	11 757
Le Poujol-sur-Orb	10 078	12 829	2 323	0,18	22 188	2,20	24 511
Lamalou-les-Bains	12 138	12 840	2 511	0,20	29 691	2,45	32 202
Hérépian	10 262	12 212	2 566	0,21	27 611	2,69	30 176
Bédarieux	16 380	3 024	3 050	1,01	20 469	1,25	23 520

Tableau de recomposition de la fréquentation piétons

Recomposition des dépenses et des impacts

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

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

Distances totales parcourues par catégorie de cyclistes et piétons

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

NOM SECTION	KM PT	KM PE	KM VI	KM VT	KM VE	KM total
Mazamet	9	244	14	49	253	569
Saint-Amans-Soult	3	91	12	26	121	253
Sauveterre	7	31	23	19	230	310
Labastide-Rouairoux	6	16	9	22	39	92
Courniou	24	48	23	49	25	168
Saint-Pons-de-Thomières	27	34	21	75	29	186
Riols	17	29	13	37	24	120
Prémian	13	8	9	15	22	67
Saint-Etienne-d'Albagnan	21	17	15	42	45	139
Olargues	19	16	14	59	56	164
Mons	25	104	15	118	108	369
Colombières-sur-Orb	1	33	7	45	77	164
Le Poujol-sur-Orb	9	88	10	44	115	266
Lamalou-les-Bains	6	76	7	28	74	191
Hérépian	4	44	5	15	45	112
Bédarieux	9	58	5	15	51	139
Total	201	937	203	658	1 311	3 310

Calcul des distances parcourues par profil

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

Calcul du nombre de personnes

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

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

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

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

Retombées économiques globales et impacts sur l'itinéraire

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

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

Impacts économiques indirects et induits

Les impacts indirects sont calculés, à partir des données de distances extrapolées et en se basant sur les ratios de l'étude réalisée pour ODIT France sur l'économie du vélo en France et qui sera réactualisée en 2019.

Economies de dépenses de santé

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

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

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

Les impacts environnementaux de la pratique du vélo

L'impact positif d'un report de la voiture vers le vélo pour les pratiques utilitaires a été estimé à 0,18 €/km (rapport sur l'Indemnité kilométrique cité plus haut en congestion, insécurité, pollution) et

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

une perte de recette fiscale de 0,05 €/km (TIPP, TVA), soit une externalité positive de **0,13 €/km**. Sur la base d'un report de 50% de la voiture vers le vélo (ce chiffre mériterait d'être précisé), l'impact global peut donc être estimé à 0.065 €/km. Ce ratio est appliqué à tous les kilomètres parcourus sur l'itinéraire.

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

Les impacts sur l'industrie et la commercialisation des cycles peuvent être approchés par le biais de l'étude économique sur la filière vélo réalisée pour le compte d'ODIT France et du MEEDEM en 2008/2009. Les ventes de vélo et accessoires représentaient en France 1,616 Md € en 2014[2] pour un total estimé de 5,4 Md de km parcourus[3] soit un ratio moyen de **0,29 €/km** (chiffre plus élevé que nos voisins européens du fait des faibles distances parcourues à vélo en France).

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

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

[2] Univélo, rapport sur le Marché du Cycle 2014 en France
[3] Enquête Nationale Transport-Déplacements 2008

Fréquentation de la Passa Païs

Les données présentées ici sont les données issues de l'enquête, redressées puis extrapolées et exprimées en milliers d'usagers. L'extrapolation a été faite sur **un total de 216 000 usagers** (ou plus exactement en nombre de sorties-usagers) de la voie verte.

Piétons et cyclistes

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Piétons	**156**	72,1%
Cyclistes	**60**	27,9%
Total	**216**	

Sur l'ensemble de l'année, les piétons sont plus nombreux que les cyclistes et représentent plus de 70% de la fréquentation de la voie verte.

Département

Taux de réponse : **94,1%**

	Nb	
Non réponse	**13**	5,9%
34	**91**	42,1%
81	**83**	38,6%
Autres départements	**29**	13,4%
Total	**216**	

80% des pratiquants sur la Passa Païs proviennent des deux départements riverains de l'Hérault du Tarn.
Le regroupement autres départements compte une grande variétés de profils, mais avec une représentation faible par département.

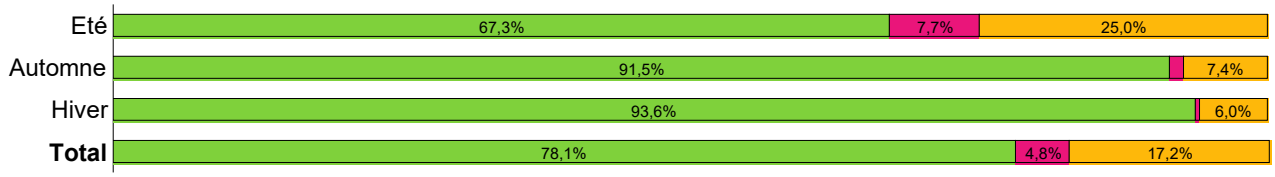
Touristes et excursionnistes

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Excursionniste	**170**	78,5%
Touriste Etranger	**10**	4,7%
Touriste Français	**36**	16,8%
Total	**216**	

La Passa Païs attire à l'année surtout des promeneurs et randonneurs à la journée. La part des touristes dépasse cependant les 20% soit **plus de 46 000 touristes**. Parmi ces derniers, la fréquentation française (autour de 36 000) est complétée par une présence étrangère s'élèvant à presque 10 000 personnes.

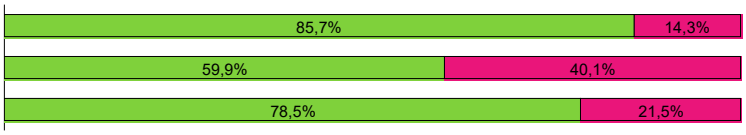
	Excursionniste	Touriste Etranger	Touriste Français	**Total**
Eté	80	9	30	**119**
Automne	68	1	5	**74**
Hiver	**18**	**0**	**1**	**19**
Total	**165**	**10**	**36**	**211**



La période estivale se démarque par une forte présence touristique: 25% de touristes français et 8% d'étrangers et concentre plus de 80% des touristes sur l'ensemble de l'année. La part d'excursionnistes est de ce fait beaucoup plus faible en été.
L'automne et l'hiver (mois de mars) le taux de touriste reste beaucoup plus limité avec moins de 10%. Aucune enquête n'a pu se tenir au printemps.

Touriste-Excursionniste, regroupement vélos-piétons

	Excursionniste	Touriste
Piétons	**134**	**22**
Cyclistes	**36**	**24**
Total	**170**	**46**

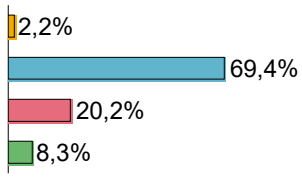


La part des touristes est nettement plus élevée parmi les cyclistes (40%) que les piétons (14%). Les touristes à vélo représentent plus de la moitié des touristes de la Passa Païs.

Typologie de pratique

Taux de réponse : **100,0%**

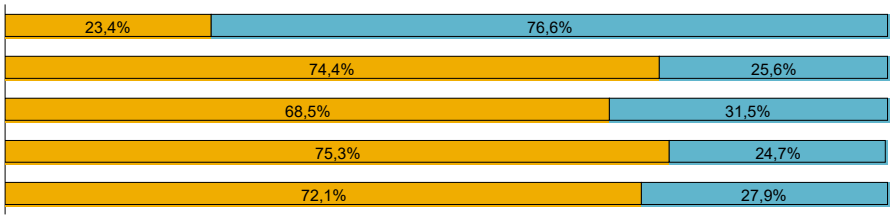
	Nb
Itinérant	**5**
Loisir	**150**
Sportif	**44**
Utilitaire	**18**
Total	**216**



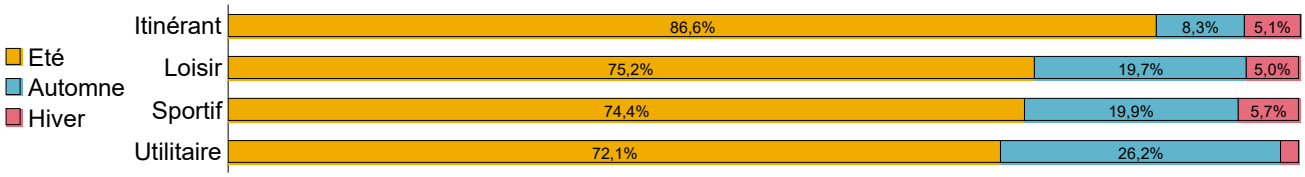
La pratique de loisirs occupe 69% des usagers de l'itinéraire, suivie par la pratique sportive pour 20%. L'itinérance représente 2,2% (soit **plus de 5000 personnes par an**), derrière la pratique utilitaire représentant plus de 8% et 18000 usagers par an.

Regroupement vélos-piétons, Q3 Profil pratique

	Piétons	Cyclistes
Itinérant	**1**	**4**
Loisir	**112**	**38**
Sportif	**30**	**14**
Utilitaire	**13**	**4**
Total	**156**	**60**



Ce regroupement permet encore une fois d'apprécier le poids occupé par les non cyclistes, au total, les piétons composent 72% de la fréquentation, pour une pratique essentiellement loisir. La part des cyclistes est en revanche largement dominante parmi les cyclistes.



La période estivale est très marquée parmi tous les types de pratiquants mais surtout parmi les itinérants. Attention cependant, aucune enquête ne s'est tenue au printemps.

Utilisation du VAE

Q1 Vélo ou VAE

Taux de réponse : **28,9%**

	Nb	
VAE	**11**	17,9%
Vélo classique	**51**	82,1%
Total	**63**	

Le vélo à assistance électrique est utilisé par 18% des cyclistes.
Cette pratique du vélo est d'abord privilégiée par les excursionnistes puis par les touristes français.

Il est à noter que sur d'autres voies vertes la part de cyclistes en VAE n'est pas encore aussi forte, à l'image de la ViaRhôna où ils ne représentaient encore que 5% en 2017.

	VAE		Vélo classique		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	**6**	**16,2%**	**32**	**83,8%**	**38**	**100,0%**
Touriste Etranger	**1**	**15,2%**	**5**	**84,8%**	**6**	**100,0%**
Touriste Français	**4**	**21,9%**	**15**	**78,1%**	**19**	**100,0%**
Total	**11**	**17,9%**	**51**	**82,1%**	**63**	

Les touristes français sont ceux qui utilisent le plus le vélo à assistance électrique (21,9%, contre 15,2% pour les étrangers).
Le VAE est assez présent chez les excursionnistes (16%), mais ne remplace pas pour autant une forte pratique en vélo classique.
La pratique est plus deux fois plus forte parmi les cyclistes loisirs et utilitaire (autour de 20 à 21%) que parmi les itinérants et les sportifs (autour de 10%)

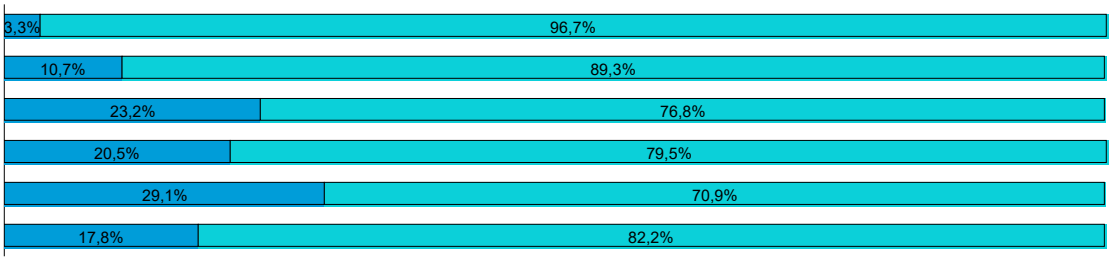
Type de pratique et vélo utilisé

	VAE	Vélo classique	
Itinérant	**0**	**3**	10,4% / 89,6%
Loisir	**8**	**32**	20,9% / 79,1%
Sportif	**1**	**12**	10,6% / 89,4%
Utilitaire	**1**	**4**	19,7% / 80,3%
Total	**11**	**51**	17,9% / 82,1%

L'utilisation du VAE est très liée à l'âge. Chez les moins de 30 ans, l'utilisation d'un VAE est quasiment inexistante, Elle progresse ensuite avec l'âge, avec un pic atteint pour la tranche des plus de 70 ans (près de 30% de pratique).

Utilisation du VAE par tranche d'âge

	VAE		Vélo classique		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 30	**0**	**3,3%**	**5**	**96,7%**	**5**	**100,0%**
De 30 à 49	**2**	**10,7%**	**16**	**89,3%**	**18**	**100,0%**
De 50 à 59	**3**	**23,2%**	**10**	**76,8%**	**12**	**100,0%**
De 60 à 69	**4**	**20,5%**	**15**	**79,5%**	**19**	**100,0%**
70 et plus	**2**	**29,1%**	**5**	**70,9%**	**7**	**100,0%**
Total	**11**	**17,8%**	**51**	**82,2%**	**62**	



Q1B Vélo perso ou loué

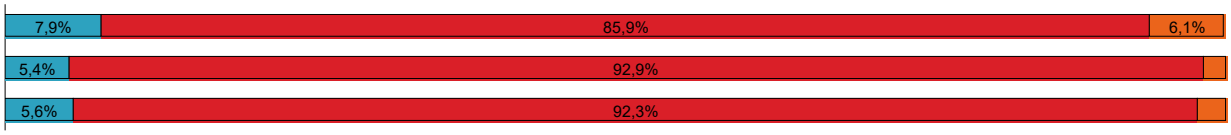
Taux de réponse : **28,5%**

	Nb	
Vélo loué ou prêté	**5**	7,9%
Vélo personnel	**57**	92,1%
Total	**62**	

Le recours à la location ou le prêt de vélo est faible (7,9%).
Les étrangers louent un peu plus que les Français (7.9% contre 5.4%) et se font plus prêter un vélo (6.1%)
98% des excursionnistes roulent avec leur propre vélo.

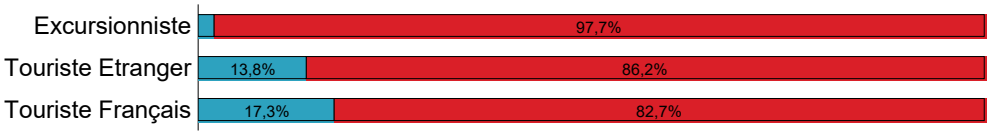
Vélo prêté ou loué selon le pays de résidence

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Etranger	**0**	**7,9%**	**5**	**85,9%**	**0**	**6,1%**	**5**	**100,0%**
France	**3**	**5,4%**	**52**	**92,9%**	**1**	**1,8%**	**56**	**100,0%**
Total	**3**	**5,6%**	**57**	**92,3%**	**1**	**2,2%**	**61**	



Q1B Vélo perso ou loué, type de visiteur

	Vélo loué ou prêté		Vélo personnel	
	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	**1**	**2,3%**	**36**	**97,7%**
Touriste Etranger	**1**	**13,8%**	**5**	**86,2%**
Touriste Français	**3**	**17,3%**	**16**	**82,7%**



Location des vélos et VAE parmi les touristes

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Vélo location		Vélo personnel		Vélo prêté		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
VAE	**1**	**29,4%**	**3**	**68,0%**	**0**	**2,6%**	**5**	**100,0%**
Vélo classique	**1**	**7,1%**	**17**	**87,4%**	**1**	**5,4%**	**19**	**100,0%**
Total	**3**	**11,7%**	**20**	**83,5%**	**1**	**4,8%**	**25**	

Près de 30% des touristes à VAE louent leur vélo ce qui est très important au regard des moyennes faibles pour l'ensemble des cyclistes. Il s'agit d'un mode nouveau et attractif pour lequel la location apparait comme une bonne opportunité d'essayer.

Recours à la location ou au prêt par tranche d'âge

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Vélo personnel		Vélo prêté		Vélo location		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 20	**1**	**83,7%**	**0**	**12,4%**	**0**	**3,9%**	**1**	**100,0%**
De 20 à 29	**1**	**42,8%**	**1**	**36,8%**	**0**	**20,4%**	**1**	**100,0%**
De 30 à 39	**4**	**84,0%**	**0**	**6,6%**	**0**	**9,5%**	**5**	**100,0%**
De 40 à 49	**4**	**86,2%**	**0**	**1,9%**	**1**	**11,9%**	**5**	**100,0%**
De 50 à 59	**4**	**75,1%**	**0**	**4,0%**	**1**	**20,9%**	**5**	**100,0%**
De 60 à 69	**6**	**95,1%**	**0**	**0,0%**	**0**	**4,9%**	**6**	**100,0%**
70 et plus	**1**	**100,0%**	**0**	**0,0%**	**0**	**0,0%**	**1**	**100,0%**
Total	**20**	**84,0%**	**1**	**5,0%**	**3**	**11,0%**	**24**	

Sur l'ensemble des tranches d'âge, 84% des touristes utilisent leur propre vélo. Les jeunes de moins de 30 ans se font plus facilement prêter un vélo que les personnes plus âgées, les tranches des 50-60 ans mais aussi des 20-29 sont celles qui ont le plus recours aux vélos de location (plus de 20%).

Q2 Durée rando

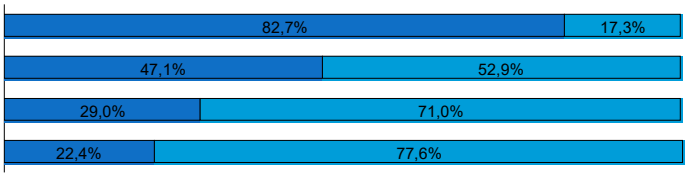
Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Une heure ou deux	**164**	75,6%
Demi journée	**32**	15,0%
La journée	**15**	7,1%
Plusieurs jours	**5**	2,3%
Total	**216**	

Plus de la moitié des randonnées sont courtes (moins d'une heure ou deux) ou demi journée.
Les séjours de plusieurs jours représentent plus de 5000 personnes mais seulement 2.3% des sorties sur l'année.
Les cyclistes sont nettement plus représentés sur les sorties longues et l'itinérance.

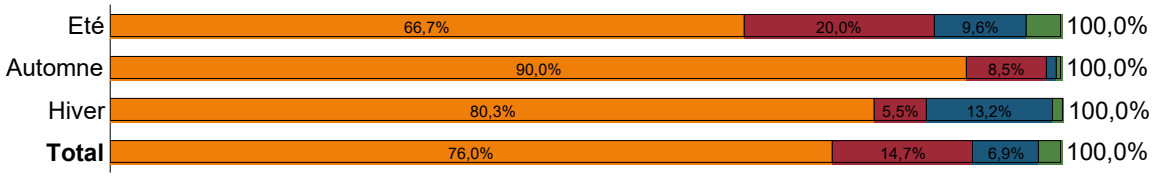
Q2 Durée rando, regroupement piétons-cyclistes

	Piétons	Cyclistes
Une heure ou deux	**135**	**28**
Demi journée	**15**	**17**
La journée	**4**	**11**
Plusieurs jours	**1**	**4**



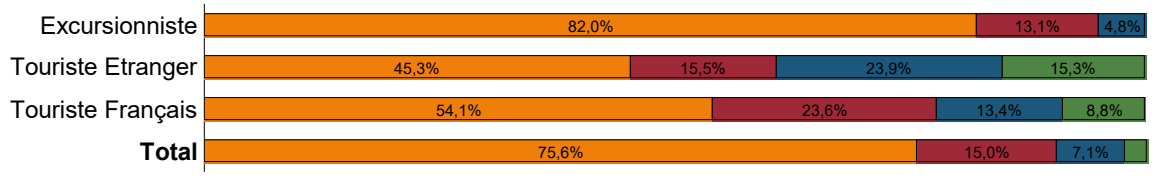
Durée rando selon saison

	Une heure ou deux	Demi journée	La journée	Plusieurs jours
Eté	**66,7%**	**20,0%**	**9,6%**	**3,7%**
Automne	**90,0%**	**8,5%**	**1,0%**	**0,5%**
Hiver	**80,3%**	**5,5%**	**13,2%**	**1,0%**
Total	**76,0%**	**14,7%**	**6,9%**	**2,3%**

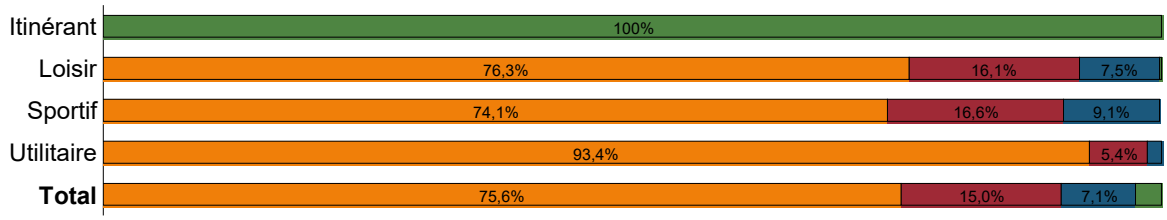


Les sorties plus longues sont nettement plus pratiquées en été.
Elles sont également beaucoup plus courantes parmi les clientèles touristiques Françaises et Etrangères.

	Une heure ou deux	Demi journée	La journée	Plusieurs jours	**Total**
Excursionniste	**82,0%**	**13,1%**	**4,8%**	**0,1%**	**100,0%**
Touriste Etranger	**45,3%**	**15,5%**	**23,9%**	**15,3%**	**100,0%**
Touriste Français	**54,1%**	**23,6%**	**13,4%**	**8,8%**	**100,0%**
Total	**75,6%**	**15,0%**	**7,1%**	**2,3%**	



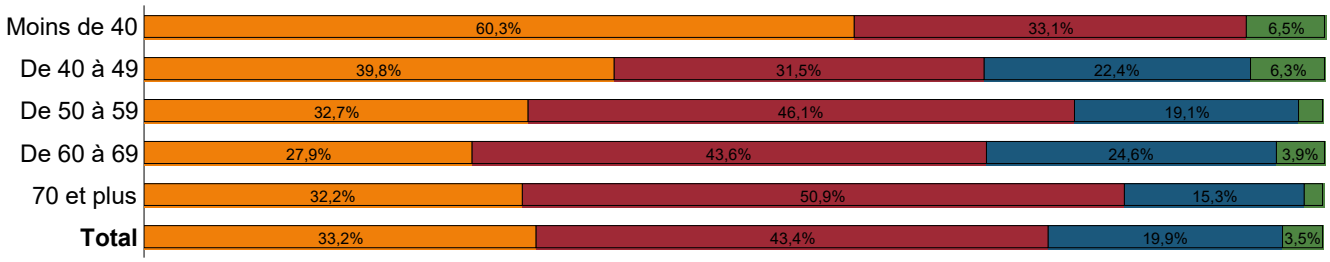
	Une heure ou deux		Demi journée		La journée		Plusieurs jours		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%	5	100,0%
Loisir	114	76,3%	24	16,1%	11	7,5%	0	0,1%	150	100,0%
Sportif	32	74,1%	7	16,6%	4	9,1%	0	0,1%	44	100,0%
Utilitaire	17	93,4%	1	5,4%	0	1,2%	0	0,0%	18	100,0%
Total	**164**	**75,6%**	**32**	**15,0%**	**15**	**7,1%**	**5**	**2,3%**	**216**	



En randonnée loisir ou sportive plus de 75% des pratiquants optent pour un circuit court (de une à deux heures). L'activité à la demi-journée est relativement forte pour ces deux catégories, la randonnée à la journée ne rassemble que 7% des pratiquants.

Utilisation du VAE par tranche d'âge

	Une heure ou deux		Demi journée		La journée		Plusieurs jours		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 40	0	60,3%	0	33,1%	0	0,0%	0	6,5%	1	100,0%
De 40 à 49	1	39,8%	0	31,5%	0	22,4%	0	6,3%	2	100,0%
De 50 à 59	1	32,7%	1	46,1%	1	19,1%	0	2,1%	3	100,0%
De 60 à 69	1	27,9%	2	43,6%	1	24,6%	0	3,9%	4	100,0%
70 et plus	1	32,2%	1	50,9%	0	15,3%	0	1,6%	2	100,0%
Total	**4**	**33,2%**	**5**	**43,4%**	**2**	**19,9%**	**0**	**3,5%**	**11**	

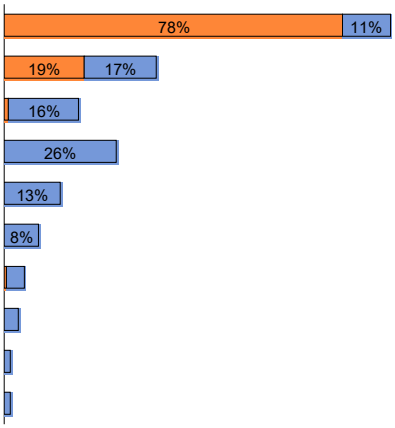


(% sur le total des personnes).
Le VAE est surtout utilisé par les pratiquants âgés de 50 à 70 ans. Leur durée de randonnée est beaucoup plus longue avec seulement 28% de pratique courte parmi les 60-69 ans.

Distance parcourue par jour

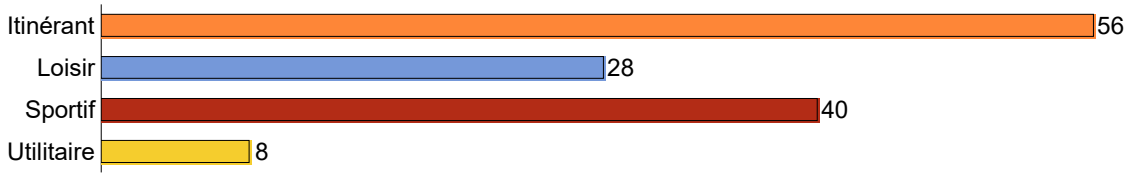
Q4 Distance KM jour, regroupement vélos-piétons

	Piétons		Cyclistes		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 10	**122**	**78%**	**7**	**11%**	**129**	**60%**
De 10 à 19	**29**	**19%**	**10**	**17%**	**39**	**18%**
De 20 à 29	**2**	**1%**	**10**	**16%**	**11**	**5%**
De 30 à 39	**1**	**0,5%**	**15**	**26%**	**16**	**7%**
De 40 à 49	**0**	**0,2%**	**8**	**13%**	**8**	**4%**
De 50 à 59	**0**	**0%**	**5**	**8%**	**5**	**2%**
De 60 à 69	**1**	**0,7%**	**2**	**4%**	**4**	**2%**
De 70 à 79	**0**	**0%**	**2**	**3%**	**2**	**0,9%**
De 80 à 89	**0**	**<1%**	**1**	**1%**	**1**	**0,4%**
90 et plus	**0**	**0,2%**	**1**	**1%**	**1**	**0,5%**

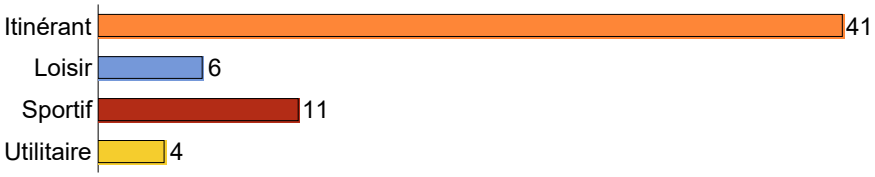


Près de 80% des piétons font moins de 10km par jour.
56% des cyclistes font plus de 30 km et 5% plus de 70 km.

Q4 KM jour, Q3 profil
[Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"

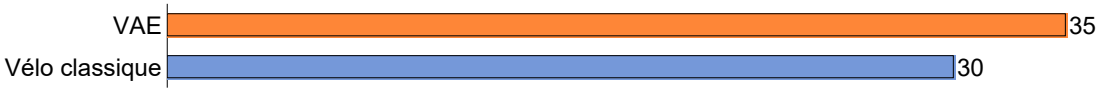


Q4 KM jour, Q3 profil
[Vélos-piétons] Parmi "Piétons"

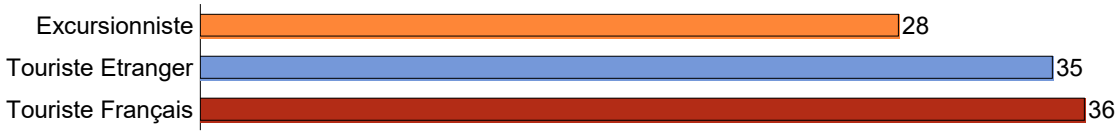


Les itinérants parcourent en moyenne 56 km à vélo, 41 km à pied (nb faible de pratiquants).
La pratique utilitaire moyenne s'élève à 8km pour les cyclistes, 4 km pour les piétons.
Les cyclistes sportifs parcourent en moyenne 40 km. Cette valeur basse s'explique par la plus forte présence de VTTistes que sur d'autres parcours revêtus en enrobé. Les cyclistes loisirs parcourent en moyenne 28 km, chiffre proche des autres véloroutes et voies vertes.
Pour les piétons, les distances se réduisent nettement, 6km en loisir et 11km en randonnée sportive.
Les cyclistes en VAE parcourent un peu plus que la moyenne (35 km contre 30 km).

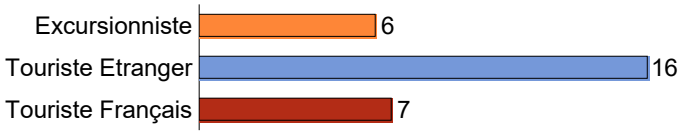
Q4 KM jour, Q1 Vélo ou VAE



Q4 KM jour, Type et provenance
[Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"



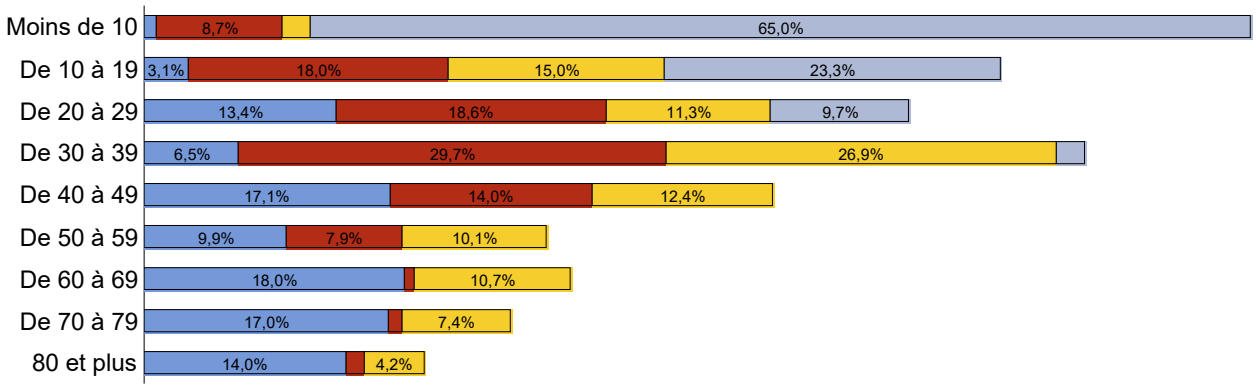
Q4 KM jour, Type et provenance
[Vélos-piétons] Parmi "Piétons"



Les touristes à vélo font nettement plus de kilomètres par jour que les excursionnistes à vélo. A pied, les touristes étrangers font nettement plus, pas les touristes Français.

Q3 profil, Q4 distance total du jour
[Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"

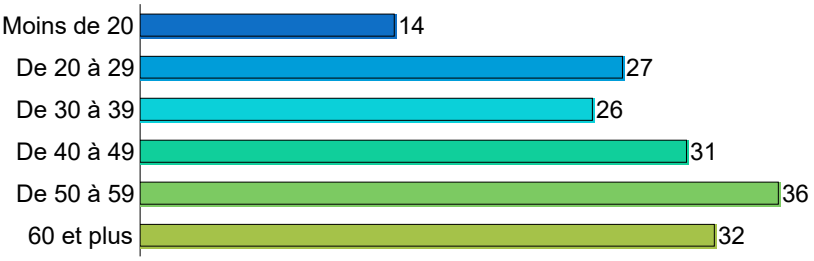
	Itinérant		Loisir		Sportif		Utilitaire		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 10	**0**	**0,9%**	**3**	**8,7%**	**0**	**2,0%**	**3**	**65,0%**	**7**	**10,8%**
De 10 à 19	**0**	**3,1%**	**7**	**18,0%**	**2**	**15,0%**	**1**	**23,3%**	**10**	**16,8%**
De 20 à 29	**0**	**13,4%**	**7**	**18,6%**	**2**	**11,3%**	**0**	**9,7%**	**10**	**16,0%**
De 30 à 39	**0**	**6,5%**	**11**	**29,7%**	**4**	**26,9%**	**0**	**2,0%**	**15**	**25,7%**
De 40 à 49	**1**	**17,1%**	**5**	**14,0%**	**2**	**12,4%**	**0**	**0,0%**	**8**	**12,8%**
De 50 à 59	**0**	**9,9%**	**3**	**7,9%**	**1**	**10,1%**	**0**	**0,0%**	**5**	**7,9%**
De 60 à 69	**1**	**18,0%**	**0**	**0,8%**	**1**	**10,7%**	**0**	**0,0%**	**2**	**4,0%**
De 70 à 79	**1**	**17,0%**	**0**	**1,0%**	**1**	**7,4%**	**0**	**0,0%**	**2**	**3,4%**
80 et plus	**1**	**14,0%**	**0**	**1,3%**	**1**	**4,2%**	**0**	**0,0%**	**2**	**2,6%**



Q4_Distance_totale_du_jour_en_km, Q39_Age

[Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"

	Q4 KM jour
Moins de 20	**14**
De 20 à 29	**27**
De 30 à 39	**26**
De 40 à 49	**31**
De 50 à 59	**36**
60 et plus	**32**

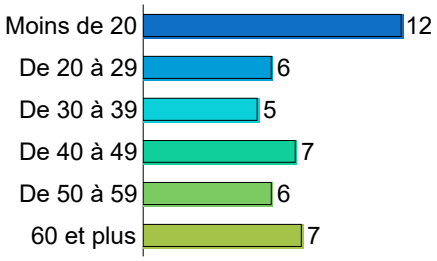


La distance parcourue à vélo a tendance à augmenter avec l'âge. Les 50-59 ans sont ceux qui parcourent le plus de distance à vélo avec 36 km en moyenne. Il ssont aussi plus représentés parmi les cyclistes sportifs. En marche à pied, les moins de 20 ans font en revanche beaucoup plus de kilomètres.

Q4_Distance_totale_du_jour_en_km, Q39_Age

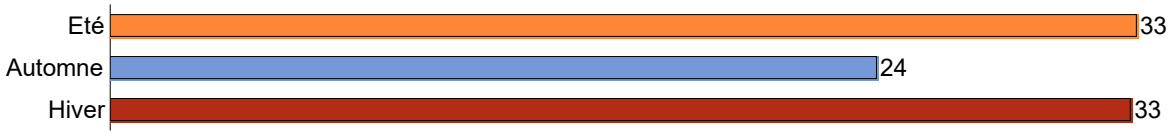
[Vélos-piétons] Parmi "Piétons"

	Q4 KM jour
Moins de 20	**12**
De 20 à 29	**6**
De 30 à 39	**5**
De 40 à 49	**7**
De 50 à 59	**6**
60 et plus	**7**



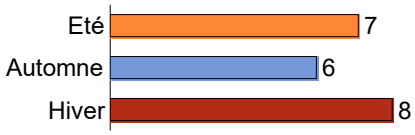
Q4 KM jour, Saisons

[Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"



Q4 KM jour, Saisons

[Vélos-piétons] Parmi "Piétons"

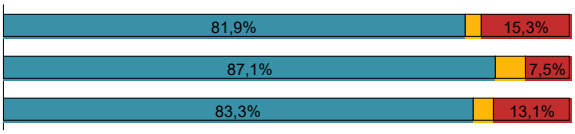


La distance parcourue est plus élevée en été, la durée des sorites étant aussi plus longue. La distance élevée en période hivernale s'explique sans doute par une part de sportifs plus importante en hiver.

Type de parcours

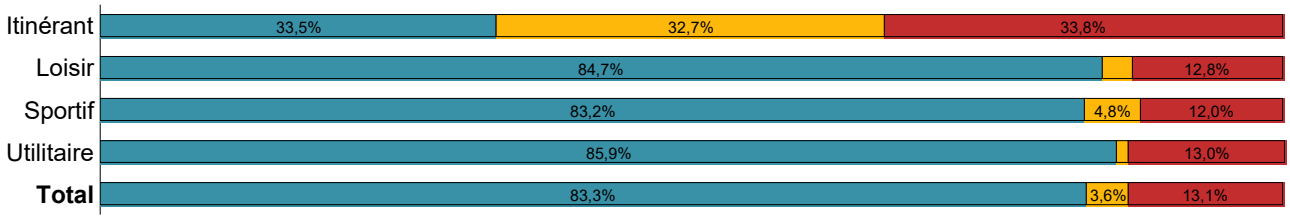
Q5 Type de parcours, regroupement vélos-piétons

	Aller retour		Aller simple ou retour par un autre moyen de transport		Boucle	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Piétons	**128**	**81,9%**	**4**	**2,8%**	**24**	**15,3%**
Cyclistes	**52**	**87,1%**	**3**	**5,4%**	**4**	**7,5%**
Total	**180**	**83,3%**	**8**	**3,6%**	**28**	**13,1%**

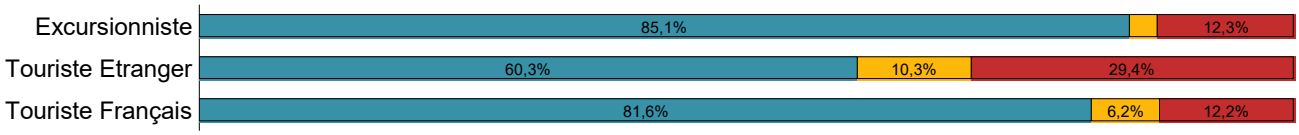


La randonnée en aller-retour est largement dominante sur la voie verte avec plus de 87% des cyclistes et près de 82% des piétons. Les usagers ne sortent pas ou peu de la voie verte. 15% des piétons pratiquent en boucle en empruntant la voie verte sur une partie seulement de l'itinéraire.
Les cyclistes itinérants sont nombreux à pratiquer en boucle ou par un aller simple et retour par un autre moyen de transport. Ils sont aussi nombreux à pratiquer en aller-retour.
Les touristes étrangers sont beaucoup plus nombreux à pratique en boucle.

	Aller retour		Aller simple ou retour par un autre moyen de transport		Boucle		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	**2**	**33,5%**	**2**	**32,7%**	**2**	**33,8%**	**5**	**100,0%**
Loisir	**127**	**84,7%**	**4**	**2,6%**	**19**	**12,8%**	**150**	**100,0%**
Sportif	**36**	**83,2%**	**2**	**4,8%**	**5**	**12,0%**	**44**	**100,0%**
Utilitaire	**15**	**85,9%**	**0**	**1,1%**	**2**	**13,0%**	**18**	**100,0%**
Total	**180**	**83,3%**	**8**	**3,6%**	**28**	**13,1%**	**216**	



	Aller retour		Aller simple ou retour par un autre moyen de transport		Boucle	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Excursionniste	**144**	**85,1%**	**4**	**2,6%**	**21**	**12,3%**
Touriste Etranger	**6**	**60,3%**	**1**	**10,3%**	**3**	**29,4%**
Touriste Français	**30**	**81,6%**	**2**	**6,2%**	**4**	**12,2%**



Q6 Mode de transport
[Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"

Taux de réponse : **99,9%**

	Nb	
Aucun	**36**	60,3%
Voiture	**20**	33,0%
Camping-car	**3**	4,4%
Transports en commun (bus urbain, car, train...)	**2**	3,8%
Total	**60**	

Q6 Mode de transport
[Vélos-piétons] Parmi "Piétons"

Taux de réponse : **100,0%**

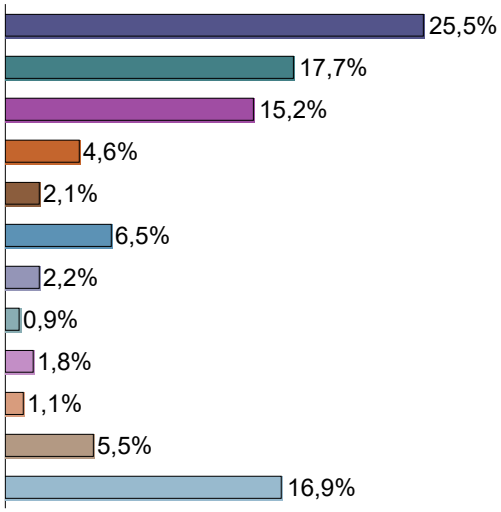
	Nb	
Aucun	**89**	57,1%
Voiture	**65**	41,7%
Transports en commun (bus urbain, car, train...)	**2**	1,2%
Camping-car	**0**	0,2%
Total	**156**	

60% des cyclistes et 57% des piétons partent de chez eux ou de leur lieu d'hébergement à vélo ou à pied.
33% des cyclistes et 42% des piétons viennent en voiture.
Très peu utilisent les transports en commun.

Distance parcourue pour accéder à l'itinéraire depuis l'hébergement

Taux de réponse : **73,0%**

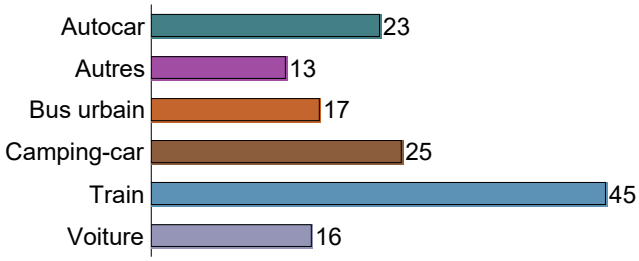
	Nb
Moins de 1	**40**
1	**28**
2	**24**
3	**7**
4	**3**
5	**10**
6	**3**
7	**1**
8	**3**
9	**2**
De 10 à 14	**9**
15 et plus	**27**
Total	**158**



La distance parcourue pour accéder à l'itinéraire est très courte. 60% ont parcouru moins de 3 km pour venir sur la voie verte.
Presque 17% des usagers effectuent plus de 15 km pour accéder à l'itinéraire, une part faible vis-à-vis de la zone de chalandise courte.
Les automobilistes ont parcouru en moyenne 16 km, ceux qui sont venus en transports en commun (peu nombreux) autour de 25 km.

Q7 Distance totale parcourue pour accès, Q6 mode de transport

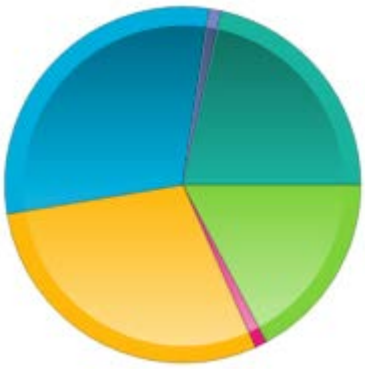
	Distance parcourue pour accéder à l'itinéraire depuis l'hébergement
Autocar	**23**
Autres	**13**
Bus urbain	**17**
Camping-car	**25**
Train	**45**
Voiture	**16**



Q8 Groupe, parmi les cyclistes

Taux de réponse : **99,7%**

	Nb	% obs.
Avec des amis	**11**	**17,7%**
En club	**1**	**1,1%**
En couple	**18**	**29,8%**
En famille	**18**	**30,8%**
En groupe avec une agence ou TO	**1**	**1,1%**
Seul	**13**	**22,1%**
Total	**60**	



La pratique du vélo est conviviale. 62% des usagers sont avec des amis, en couple ou en famille. 22% seulement des cyclistes roulent en solitaire.

Q8 Groupe, parmi les piétons

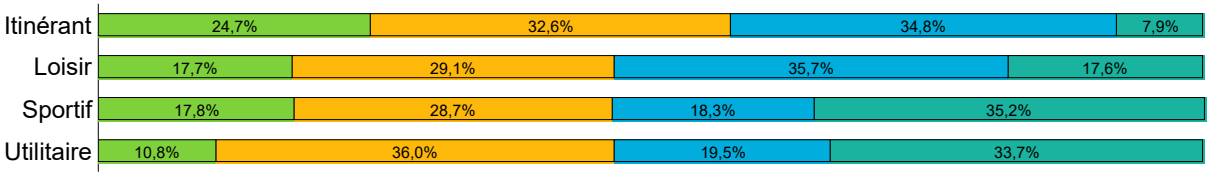
Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	% obs.
Avec des amis	**20**	**12,9%**
En club	**0**	**0,0%**
En couple	**32**	**20,6%**
En famille	**70**	**44,9%**
En groupe avec une agence ou TO	**2**	**1,1%**
Seul	**35**	**22,4%**
Total	**156**	

Les piétons ont également une pratique conviviale de la randonnée, s'ils sont surtout en famille (45%), en couple ou avec des amis, ils randonnent aussi en solitaire (22,5%).

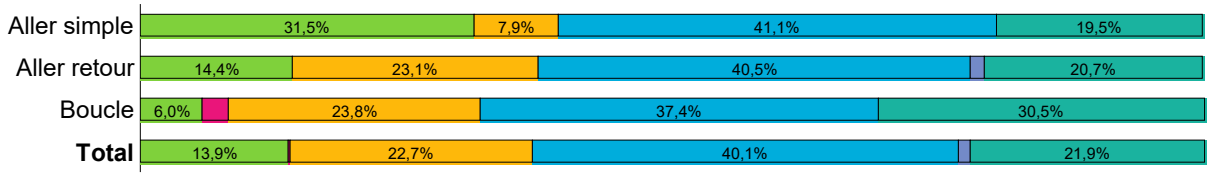
Q8 Groupe, Q3 profil

	Avec des amis		En couple		En famille		Seul	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	**1**	**24,7%**	**1**	**32,6%**	**1**	**34,8%**	**0**	**7,9%**
Loisir	**7**	**17,7%**	**11**	**29,1%**	**14**	**35,7%**	**7**	**17,6%**
Sportif	**2**	**17,8%**	**4**	**28,7%**	**2**	**18,3%**	**5**	**35,2%**
Utilitaire	**0**	**10,8%**	**2**	**36,0%**	**1**	**19,5%**	**2**	**33,7%**



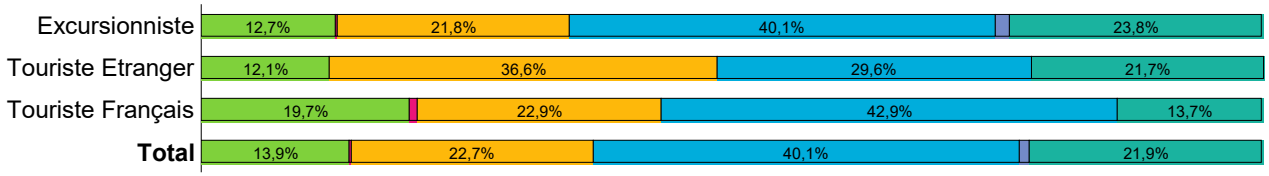
Les itinérants pratiquent à plusieurs, que cela soit avec des amis, en couple mais surtout en famille, peu roulent seuls.
Le partage lors de l'activité en loisir est important, même si 17,6% des cyclistes pratiquent seuls.
Enfin, la pratique en solitaire est forte en vélo sportif et utilitaire.

Q8 Groupe, Q5 Aller, AR ou boucle



Q8 Groupe, Type et provenance

	Avec des amis	En club	En couple	En famille	En groupe avec une agence ou TO	Seul	Total
Excursionniste	**12,7%**	**0,2%**	**21,8%**	**40,1%**	**1,4%**	**23,8%**	**100,0%**
Touriste Etranger	**12,1%**	**0,0%**	**36,6%**	**29,6%**	**0,0%**	**21,7%**	**100,0%**
Touriste Français	**19,7%**	**0,8%**	**22,9%**	**42,9%**	**0,0%**	**13,7%**	**100,0%**
Total	**13,9%**	**0,3%**	**22,7%**	**40,1%**	**1,1%**	**21,9%**	

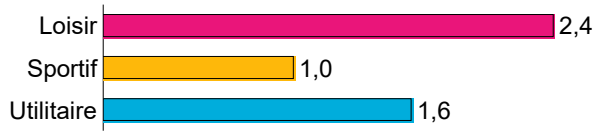


Ceux qui pratiquent en aller simple randonnent un peu plus entre amis.
Les touristes Etrangers randonnent plus en couple, les touristes Français plus en famille et avec des amis.

Q9 Nombre de personnes, Q3 profil, parmi cyclistes

Le nombre moyen de personnes par groupe en itinérance, en pratique loisir ou utilitaire est plus élevé que lors de la pratique sportive.

Q9 Nombre de personnes, Q3 profil, parmi piétons



Parmi les piétons, la pratique loisirs reste conviviale mais la pratique sportive (surtout course à pied) et utilitaire est majoritairement solitaire.

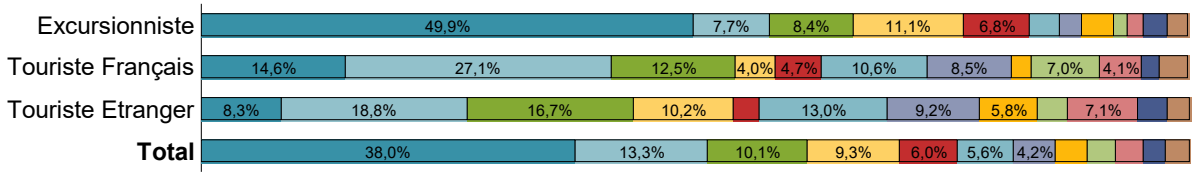
Q10 Activités, regroupement vélos-piétons

	Piétons		Cyclistes		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Aucune	**77**	**41,9%**	**27**	**30,1%**	**104**	**38,0%**
Visite de ville ou village	**22**	**11,7%**	**15**	**16,7%**	**36**	**13,3%**
Baignade, plage	**17**	**9,2%**	**11**	**12,0%**	**28**	**10,1%**
Shopping	**21**	**11,3%**	**5**	**5,1%**	**25**	**9,3%**
Autres	**13**	**7,1%**	**3**	**3,7%**	**16**	**6,0%**
Restaurant, ferme-auberge	**7**	**3,8%**	**8**	**9,4%**	**15**	**5,6%**
Visite de site ou espace naturel	**5**	**2,8%**	**6**	**7,2%**	**12**	**4,2%**
Activités sportives	**6**	**3,4%**	**3**	**3,0%**	**9**	**3,2%**
Visite de musée, château, autre site patrimonial	**5**	**2,5%**	**3**	**3,8%**	**8**	**2,9%**
Visite de cave, dégustation de produits du terroir	**5**	**2,6%**	**3**	**2,9%**	**7**	**2,7%**
Participation à un événement ou une manifestation	**4**	**2,4%**	**2**	**2,4%**	**6**	**2,4%**
Visite de site de loisirs	**3**	**1,5%**	**3**	**3,8%**	**6**	**2,2%**
Total	**185**	**100,0%**	**89**	**100,0%**	**274**	

38% des randonneurs n'ont aucune autre activité pendant leur randonnée, c'est le cas de 42% des piétons mais seulement 30% des cyclistes.
Seuls la moitié des excursionnistes ont une activité pendant leur randonnée (visite, achats).
90% des touristes ont une autre activité, 86% des touristes Français et 92% des touristes Etrangers.
Pour les touristes, les visites culturelles (visite de ville, village, d'espace naturel, musée...) occupent la première position, surtout pour les touristes français. Vient ensuite la baignade, suivie par les activités gastronomiques (restaurant, dégustation de produits du terroir).
On remarque l'intérêt porté par les touristes étrangers à la culture gastronomique locale.

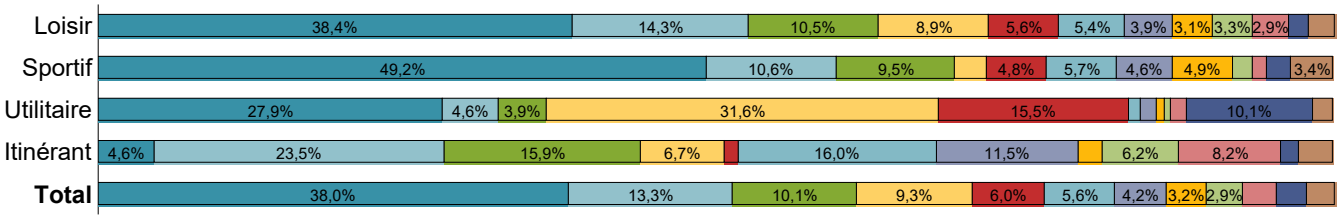
Type et provenance, Q10 Activités

	Excursionniste	Touriste Français	Touriste Etranger	**Total**
Aucune	**49,9%**	**14,6%**	**8,3%**	**38,0%**
Visite de ville ou village	**7,7%**	**27,1%**	**18,8%**	**13,3%**
Baignade, plage	**8,4%**	**12,5%**	**16,7%**	**10,1%**
Shopping	**11,1%**	**4,0%**	**10,2%**	**9,3%**
Autres	**6,8%**	**4,7%**	**2,6%**	**6,0%**
Restaurant, ferme-auberge	**3,0%**	**10,6%**	**13,0%**	**5,6%**
Visite de site ou espace naturel	**2,1%**	**8,5%**	**9,2%**	**4,2%**
Activités sportives	**3,3%**	**2,1%**	**5,8%**	**3,2%**
Visite de musée, château, autre site patrimonial	**1,5%**	**7,0%**	**3,0%**	**2,9%**
Visite de cave, dégustation de produits du terroir	**1,7%**	**4,1%**	**7,1%**	**2,7%**
Participation à un événement ou une manifestation	**2,4%**	**1,9%**	**3,0%**	**2,4%**
Visite de site de loisirs	**2,0%**	**2,9%**	**2,2%**	**2,2%**



Type et provenance, Q10 Activités

	Loisir	Sportif	Utilitaire	Itinérant	Total
Aucune	38,4%	49,2%	27,9%	4,6%	38,0%
Visite de ville ou village	14,3%	10,6%	4,6%	23,5%	13,3%
Baignade, plage	10,5%	9,5%	3,9%	15,9%	10,1%
Shopping	8,9%	2,7%	31,6%	6,7%	9,3%
Autres	5,6%	4,8%	15,5%	1,2%	6,0%
Restaurant, ferme-auberge	5,4%	5,7%	1,0%	16,0%	5,6%
Visite de site ou espace naturel	3,9%	4,6%	1,2%	11,5%	4,2%
Activités sportives	3,1%	4,9%	0,7%	1,9%	3,2%
Visite de musée, château, autre site patrimonial	3,3%	1,5%	0,5%	6,2%	2,9%
Visite de cave, dégustation de produits du terroir	2,9%	1,2%	1,3%	8,2%	2,7%
Participation à un événement ou une manifestation	1,7%	2,0%	10,1%	1,5%	2,4%
Visite de site de loisirs	1,9%	3,4%	1,7%	2,8%	2,2%



Les itinérants sont ceux s'intéressant le plus aux autres activités pendant leur randonnée. 95% des itinérants ont d'autres activités que la randonnée. Les trois activités en tête montrent un intérêt pour la culture, la gastronomie locale et la baignade. En revanche, les itinérants sont peu enclins à prendre part à d'autres activités sportives ou au shopping.

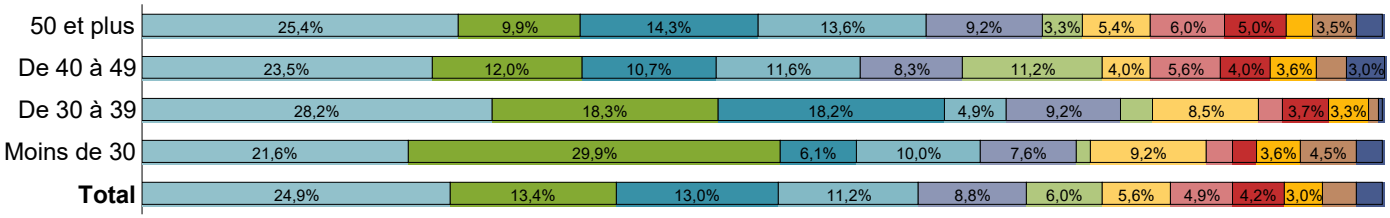
En vélo loisir et sportif, la part de pratiquants n'ayant aucune activité augmente (38% et 49%). Les pratiquants loisir profitent autant des activités culturelles que les itinérants, la baignade est aussi mise en avant, le shopping est ici le plus pratiqué pa rles utilitaires (32%).

Parmi les touristes Français et Etrangers, 75% pratiquent une autre activité pendant leur randonnée.
Les plus jeunes mettent surtout l'accent sur la baignade.
Les plus âgés mettent plus l'accent sur la gastronomie, les restaurants, les achat(s de produits du terroir.
Tous apprécient les visites de villes et villages.

Type et provenance, Q10 Activités

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	50 et plus	De 40 à 49	De 30 à 39	Moins de 30	Total
Visite de ville ou village	**25,4%**	**23,5%**	**28,2%**	**21,6%**	**24,9%**
Baignade, plage	**9,9%**	**12,0%**	**18,3%**	**29,9%**	**13,4%**
Aucune	**14,3%**	**10,7%**	**18,2%**	**6,1%**	**13,0%**
Restaurant, ferme-auberge	**13,6%**	**11,6%**	**4,9%**	**10,0%**	**11,2%**
Visite de site ou espace naturel	**9,2%**	**8,3%**	**9,2%**	**7,6%**	**8,8%**
Visite de musée, château, autre site patrimonial	**3,3%**	**11,2%**	**2,7%**	**1,2%**	**6,0%**
Shopping	**5,4%**	**4,0%**	**8,5%**	**9,2%**	**5,6%**
Visite de cave, dégustation de produits du terroir	**6,0%**	**5,6%**	**1,8%**	**2,2%**	**4,9%**
Autres	**5,0%**	**4,0%**	**3,7%**	**1,9%**	**4,2%**
Activités sportives	**2,1%**	**3,6%**	**3,3%**	**3,6%**	**3,0%**
Visite de site de loisirs	**3,5%**	**2,4%**	**0,7%**	**4,5%**	**2,7%**
Participation à un événement ou une manifestation	**2,2%**	**3,0%**	**0,5%**	**2,2%**	**2,2%**



Q11 Motivation pour l'activité

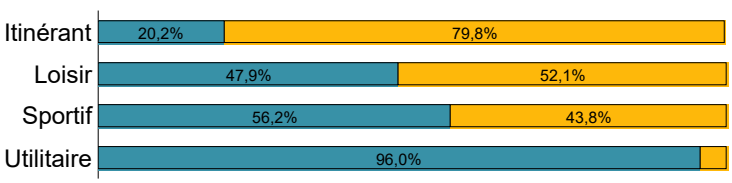
Taux de réponse : **45,0%**

	Nb
Cette activité est le but de ma randonnée	**53**
Je fais cette activité à l'occasion de ma randonnée	**45**
Total	**97**

Pour plus de la moitié des personnes pratiquant une activité, cette activité est le but de la randonnée.
Pour 80% des itinérants, l'activité est faite à l'occasion de la randonnée.

Q11 Motivation pour la randonnée, Q3 profil

	Cette activité est le but de ma randonnée	Je fais cette activité à l'occasion de ma randonnée
Itinérant	**20,2%**	**79,8%**
Loisir	**47,9%**	**52,1%**
Sportif	**56,2%**	**43,8%**
Utilitaire	**96,0%**	**4,0%**



Préparation de la randonnée

Type et provenance, Q12 préparation de la randonnée

	Excursionniste	Touriste Français	Touriste Etranger
Pas besoin	**78%**	**17%**	**24%**
Bouche à oreille	**6%**	**11%**	**7%**
Carte	**2%**	**16%**	**18%**
Office de tourisme	**3%**	**13%**	**4%**
Site internet www.voiesvertes-hautlanguedoc.fr	**2%**	**8%**	**11%**
Brochure	**0,5%**	**10%**	**12%**
App smartphones	**1%**	**6%**	**8%**
Autres	**3%**	**2%**	**3%**
Autre site internet	**2%**	**2%**	**3%**
Topo-guide	**1%**	**2%**	**3%**
Conseil hébergeurs / commerçants	**<1%**	**6%**	**0,8%**
Site internet www.heraulttourisme.com	**0,3%**	**4%**	**3%**
Guide touristique	**<1%**	**2%**	**0,8%**
Site internet www.tourisme-tarn.com	**0,3%**	**0,5%**	**3%**
Agence de voyages	**0%**	**0,4%**	**0%**

Les excursionnistes ne ressentent pas, pour la plupart (78,3%) le besoin de préparer leur randonnée, la très grande majorit éconnait déjà l'itinéraire. Les touristes français consultent carte, site ou brochure dédié et l'office de tourisme (13,3%), contrairement aux touristes étrangers qui délaissent cette source d'informations (seulement 4,3%). D'autres supports sont préférés, tels que les sites Internet et les brochures.

Q13 Préparation de la randonnée

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

Taux de réponse : **98,8%**

	Nb	
Pas besoin	**14**	29,5%
Carte	**12**	25,4%
Office de tourisme	**8**	17,7%
Bouche à oreille	**8**	16,7%
Brochure	**8**	16,5%
Site internet www.voiesvertes-hautlanguedoc.fr	**6**	14,0%
App smartphones	**5**	10,7%
Conseil hébergeurs / commerçants	**3**	7,3%
Site internet www.heraulttourisme.com	**3**	5,6%
Topo-guide	**2**	3,7%
Autres	**2**	3,3%
Autre site internet	**1**	3,0%
Guide touristique	**1**	2,7%
Site internet www.tourisme-tarn.com	**1**	1,7%
Total	**46**	

La préparation de la randonnée est indispensable pour 70% des touristes.
Elle est préparée à partir d'une carte, des conseils de l'OT, du bouche à oreille, de brochures et sites internet.

Q3 Profil, Q12 préparation rando

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Loisir	Sportif	Itinérant	Utilitaire
Pas besoin	**27,5%**	**39,4%**	**11,6%**	**69,8%**
Carte	**23,1%**	**27,7%**	**42,3%**	**14,3%**
Office de tourisme	**19,2%**	**15,5%**	**17,4%**	**0,0%**
Bouche à oreille	**18,6%**	**8,1%**	**17,3%**	**15,0%**
Brochure	**18,1%**	**11,7%**	**17,7%**	**3,5%**
Site internet www.voiesvertes-hautlanguedoc.fr	**10,8%**	**7,1%**	**52,0%**	**1,3%**
App smartphones	**11,3%**	**4,0%**	**20,9%**	**0,0%**
Conseil hébergeurs / commerçants	**8,7%**	**7,4%**	**0,6%**	**0,0%**
Site internet www.heraulttourisme.com	**5,7%**	**0,9%**	**14,0%**	**0,0%**
Topo-guide	**3,8%**	**2,0%**	**7,0%**	**0,0%**
Autres	**2,4%**	**3,1%**	**1,8%**	**23,5%**
Autre site internet	**1,5%**	**8,1%**	**6,8%**	**0,0%**
Guide touristique	**2,2%**	**5,7%**	**2,8%**	**0,0%**
Site internet www.tourisme-tarn.com	**2,1%**	**0,0%**	**1,7%**	**0,0%**
Agence de voyages	**0,0%**	**0,3%**	**3,8%**	**0,0%**

Les itinérants préparent quasiment tous leur randonnée, que cela soit avec une carte (42%) ou d'autres supports papier, des ressources numériques (52% par le site dédié à la voie verte) loin devant les autres formes de préparation, en se rendant dans des points d'accueil (office de tourisme 17%), très peu par les sites touristiques généralistes (Tarn et Hérault). Le recours à une agence de voyage est très faible parmi les itinérants (4%).

En loisir, 73% des randonneurs préparent leur randonnée, contre 61% en pratique sportive.
Les loisirs utilisent une carte, l'OT, le bouche à oreille et les brochures distribuées dans les OT. Les informations trouvées localement sont donc très importantes pour la fréquentation de la voie verte.
Pour les sportifs, la carte reste le moyen principal de préparation.

Q3 Profil, Q12 préparation rando

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Cyclistes	Piétons
Pas besoin	**22,7%**	**37,0%**
Carte	**29,8%**	**20,5%**
Office de tourisme	**19,8%**	**15,3%**
Bouche à oreille	**17,3%**	**16,1%**
Brochure	**15,3%**	**17,8%**
Site internet www.voiesvertes-hautlanguedoc.fr	**22,8%**	**4,4%**
App smartphones	**7,7%**	**14,0%**
Conseil hébergeurs / commerçants	**4,5%**	**10,3%**
Site internet www.heraulttourisme.com	**5,9%**	**5,2%**
Topo-guide	**2,4%**	**5,1%**
Autres	**4,3%**	**2,2%**
Autre site internet	**4,7%**	**1,2%**
Guide touristique	**3,9%**	**1,4%**
Site internet www.tourisme-tarn.com	**3,2%**	**0,0%**
Agence de voyages	**0,8%**	**0,0%**

Les cyclistes préparent plus que les piétons, utilisent nettement plus les cartes mais surtout le site internet de la voie verte.

Q14 Information pendant la randonnée

Taux de réponse : **97,2%**

	Nb	
Pas besoin	**139**	66,0%
Panneaux de signalisation	**47**	22,5%
GPS/ Smartphone	**18**	8,5%
Panneaux d'information (touristiques)	**16**	7,5%
Le bon sens	**9**	4,3%
Carte papier	**8**	3,7%
Office de tourisme	**7**	3,6%
Brochure	**6**	3,1%
Carte éditée sur internet	**5**	2,2%
Topo-guide	**5**	2,1%
Sites Internet	**4**	2,1%
Guide touristique	**4**	2,0%
Conseil hébergeurs / commerçants	**2**	0,8%
Total	**210**	

L'utilisation d'un moyen de guidage n'est jugé pas nécessaire par 66% des randonneurs. La différence est importante entre excursionnistes qui à 69% connaissent l'itinéraire et n'ont pas besoin de guidage et les touristes dont 82% à 89% ont besoin de guidage.

Les panneaux de signalisation conservent une place importante surtout pour les touristes Français (55%), devant le smartphone pour 23% des touristes. Les touristes étrangers utilisent plus les brochures et moins l'OT.

Type et provenance, Q13 Information pendant la rando

	Excursionniste	Touriste Français	Touriste Etranger
Pas besoin	**78,1%**	**20,1%**	**32,1%**
Panneaux de signalisation	**14,8%**	**54,5%**	**34,8%**
GPS/ Smartphone	**4,5%**	**23,0%**	**22,6%**
Panneaux d'information (touristiques)	**3,6%**	**23,4%**	**14,1%**
Le bon sens	**2,6%**	**10,5%**	**10,7%**
Carte papier	**1,1%**	**13,7%**	**10,5%**
Office de tourisme	**2,2%**	**10,0%**	**2,4%**
Brochure	**0,8%**	**8,3%**	**20,8%**
Carte éditée sur internet	**1,4%**	**3,8%**	**9,6%**
Topo-guide	**1,2%**	**3,9%**	**11,1%**
Sites Internet	**1,6%**	**3,6%**	**5,5%**
Guide touristique	**1,8%**	**3,2%**	**0,9%**
Conseil hébergeurs / commerçants	**0,03%**	**4,4%**	**0,0%**

Q3 Profil, Q13 Information pendant la rando
TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Loisir	Itinérant	Sportif	Utilitaire
Panneaux de signalisation	**49,0%**	**67,5%**	**49,1%**	**30,5%**
Pas besoin	**20,7%**	**9,8%**	**30,9%**	**57,6%**
Panneaux d'information (touristiques)	**21,3%**	**20,9%**	**25,2%**	**8,1%**
GPS/Smartphone	**16,1%**	**39,9%**	**23,9%**	**7,8%**
Carte papier	**11,1%**	**26,8%**	**14,8%**	**2,8%**
Brochure	**11,5%**	**24,3%**	**3,4%**	**0,0%**
Le bon sens	**10,0%**	**18,4%**	**3,3%**	**28,1%**
Office de tourisme	**10,0%**	**7,1%**	**3,8%**	**0,0%**
Topo-guide	**4,7%**	**16,9%**	**3,0%**	**0,0%**
Carte éditée sur internet	**2,2%**	**16,1%**	**7,9%**	**14,3%**
Sites Internet	**3,3%**	**16,5%**	**0,0%**	**0,0%**
GPS/ Smartphone	**3,6%**	**8,3%**	**0,8%**	**0,0%**
Conseil hébergeurs / commerçants	**4,2%**	**4,6%**	**0,5%**	**0,0%**
Guide touristique	**2,5%**	**6,8%**	**1,5%**	**0,0%**

Les touristes itinérants sont de loin ceux qui utilisent le plus de moyens de guidage comme les panneaux de siganlisation (67%) devant le GPS et le smartphone (40%) ainsi que la carte papier (27%) ou les brochures (24%). Ils utilisent ainsi plusieurs outils complémentaires et multiplient ou croisent les sources d'information et de guidage.
Les sportifs utilisent bien les panneaux et le GPS.
Les loisirs ont moins besoin de guidage.
Les cyclistes utilisent beaucoup plus de moyens d'information, notamment les panneaux de signalisation et d'information..

Q3 Profil, Q13 Information pendant la rando
TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Cyclistes	Piétons
Panneaux de signalisation	**60,3%**	**39,0%**
Pas besoin	**17,7%**	**28,2%**
Panneaux d'information (touristiques)	**26,5%**	**15,8%**
GPS/Smartphone	**20,7%**	**18,1%**
Carte papier	**16,6%**	**9,0%**
Brochure	**9,4%**	**12,9%**
Le bon sens	**9,4%**	**11,8%**
Office de tourisme	**8,5%**	**8,1%**
Topo-guide	**4,7%**	**6,3%**
Carte éditée sur internet	**5,7%**	**4,3%**
Sites Internet	**3,6%**	**4,4%**
GPS/ Smartphone	**1,5%**	**5,6%**
Conseil hébergeurs / commerçants	**3,9%**	**2,9%**
Guide touristique	**5,1%**	**0,0%**

Niveau de satisfaction

	Excellent	Bon	Passable	Mauvais	Total
Paysage	**59,3%**	**31,3%**	**7,8%**	**1,7%**	**100,0%**
Patrimoine culturel	**32,1%**	**46,9%**	**15,1%**	**5,9%**	**100,0%**
Loisirs	**37,0%**	**33,8%**	**19,7%**	**9,6%**	**100,0%**
Café, restaurant, commerce	**24,4%**	**37,0%**	**27,5%**	**11,1%**	**100,0%**
Qualité hébergement	**26,1%**	**39,4%**	**14,6%**	**19,9%**	**100,0%**
Disponibilité des hébergements	**19,0%**	**36,3%**	**22,7%**	**21,9%**	**100,0%**
Prix des hébergements	**18,0%**	**41,8%**	**20,2%**	**20,0%**	**100,0%**
Qualité restauration	**27,1%**	**45,6%**	**14,7%**	**12,6%**	**100,0%**
Qualité location vélo	**13,7%**	**34,6%**	**25,7%**	**26,0%**	**100,0%**
Réparateurs	**9,7%**	**26,2%**	**31,8%**	**32,3%**	**100,0%**
Transports	**52,6%**	**34,6%**	**8,4%**	**4,4%**	**100,0%**
Stationnement vélo	**31,7%**	**42,2%**	**14,1%**	**12,0%**	**100,0%**
Services (toilettes, points d'eau...)	**11,4%**	**32,2%**	**35,8%**	**20,6%**	**100,0%**
Sécurité	**61,9%**	**25,8%**	**10,0%**	**2,3%**	**100,0%**
Cohabitation	**51,8%**	**41,0%**	**5,9%**	**1,4%**	**100,0%**
Revêtement	**38,4%**	**41,7%**	**16,7%**	**3,3%**	**100,0%**
Entretien	**44,4%**	**44,5%**	**9,7%**	**1,4%**	**100,0%**
Signalisation directionnelle	**51,1%**	**38,2%**	**7,8%**	**3,0%**	**100,0%**
Signalisation touristique	**33,3%**	**49,1%**	**12,5%**	**5,0%**	**100,0%**
Points de rechargement VAE	**8,9%**	**17,2%**	**28,1%**	**45,7%**	**100,0%**
Transport de vélo	**7,6%**	**22,6%**	**31,5%**	**38,3%**	**100,0%**

Plusieurs items ressortent trés positivement, la grande valeur du paysage est mise en avant (59,3%), la qualité des transports, la sécurité ou encore la cohabitation avec les autres usagers sont jugés excellent par plus de 50% des randonneurs.

L'orientation en suivant le fléchage est correcte, bien que la qualité de la signalisation directionnelle se démarque (jugée excellente à 51%) de la signalisation touristique (notée bonne à presque 50%).

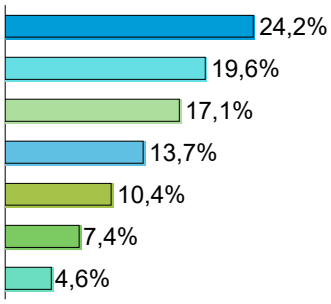
La qualité de certains services est jugée bonne, que cela soit pour la restauration, l'hébergement ou les loisirs.

Les **services dédiés au vélo** (points d'eau et toilettes sur le parcours, bornes de rechargement VAE, transport du vélo, réparateurs) méritent une certaine attention. Le niveau est passable sur de nombreux points (35,8% pour les toilettes et points d'eau), voir mauvais, comme pour les points de rechargement VAE (45,7%) et le transport du vélo (38,3%).

Q24 Hébergement

Taux de réponse : **19,0%**

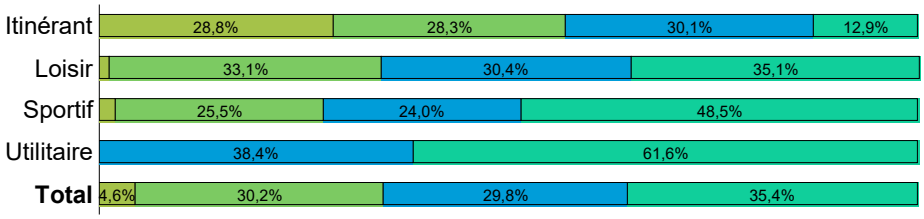
	Nb	
Camping	**10**	24,2%
Gîte ou meublé	**8**	19,6%
Résidence secondaire	**7**	17,1%
Famille-amis	**6**	13,7%
Chambre d'hôtes	**4**	10,4%
Camping-car	**3**	7,4%
Hôtel	**2**	4,6%
Total	**41**	



Le camping est en première position, suivi par une autre forme d'hébergement marchand (gîtes et meublés). Les solutions non-marchandes (résidence secondaire et famille-amis) regroupent quasiment 30% des répondants.
Le public d'itinérants fréquente essentiellement les campings, beaucoup moins les hôtels.

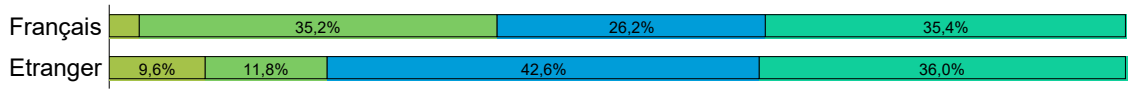
Q24 Hébergement regroupé, Q3 profil

	Hôtel		Gîte		Camping		Non marchand	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	**1**	**28,8%**	**1**	**28,3%**	**1**	**30,1%**	**1**	**12,9%**
Loisir	**0**	**1,4%**	**10**	**33,1%**	**9**	**30,4%**	**10**	**35,1%**
Sportif	**0**	**2,1%**	**1**	**25,5%**	**1**	**24,0%**	**3**	**48,5%**
Utilitaire	**0**	**0,0%**	**0**	**0,0%**	**1**	**38,4%**	**1**	**61,6%**
Total	**2**	**4,6%**	**12**	**30,2%**	**12**	**29,8%**	**14**	**35,4%**



Q24 Hébergement regroupé, Pays regroupé

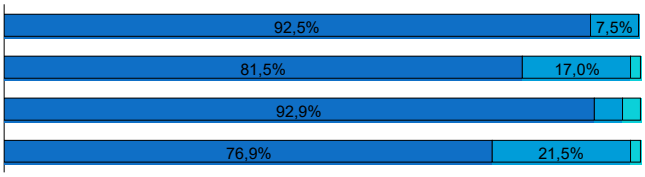
	Hôtel		Gîte		Camping		Non marchand	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Français	**1**	**3,1%**	**11**	**35,2%**	**8**	**26,2%**	**11**	**35,4%**
Etranger	**1**	**9,6%**	**1**	**11,8%**	**4**	**42,6%**	**3**	**36,0%**



Les touristes étrangers fréquentent surtout les campings et les hébergements non marchand, les touristes français utilisent principalement les gîtes, campings et le non-marchand (données sans trop d'écart).

Saisons, hébergement regroupé

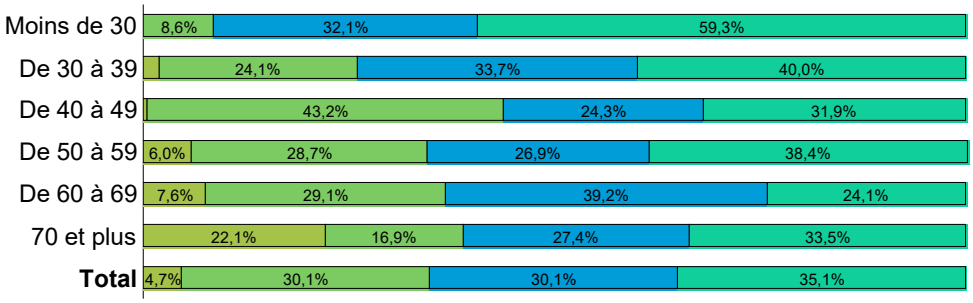
	Eté	Automne	Hiver
Hôtel	**2**	**0**	**0**
Gîte	**10**	**2**	**0**
Camping	**11**	**1**	**0**
Non marchand	**11**	**3**	**0**



En été, le camping est l'hébergement préféré, mais dès l'automne la fréquentation baisse fortement, avant d'être preque nulle pendant l'hiver. Le gîte et le non-marchand connaissent une diminution moins forte de fréquentation en automne. Enfin, l'hôtel est principalement choisi pendant la période estivale, mais n'est pas du tout fréquenté en hiver.

Q24 Hébergement regroupé, Q39 Age

	Hôtel		Gîte		Camping		Non marchand	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 30	**0**	**0,0%**	**0**	**8,6%**	**1**	**32,1%**	**2**	**59,3%**
De 30 à 39	**0**	**2,1%**	**2**	**24,1%**	**2**	**33,7%**	**3**	**40,0%**
De 40 à 49	**0**	**0,6%**	**5**	**43,2%**	**3**	**24,3%**	**4**	**31,9%**
De 50 à 59	**0**	**6,0%**	**2**	**28,7%**	**2**	**26,9%**	**3**	**38,4%**
De 60 à 69	**1**	**7,6%**	**2**	**29,1%**	**3**	**39,2%**	**2**	**24,1%**
70 et plus	**1**	**22,1%**	**0**	**16,9%**	**1**	**27,4%**	**1**	**33,5%**
Total	**2**	**4,7%**	**12**	**30,1%**	**12**	**30,1%**	**14**	**35,1%**

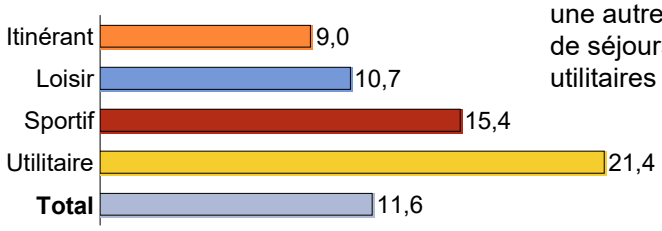


Le non-marchand est le plus utilisé, les moins de 39 ans ont plutôt tendance à favoriser les hébergements de ce type.
La fréquentation en gîte et en camping dans les autres tranches d'âge reste relativement constante, par contre, l'hébergement en hôtel est faible.

Durée de séjours

Q20 Durée de séjour, Q3 Profil

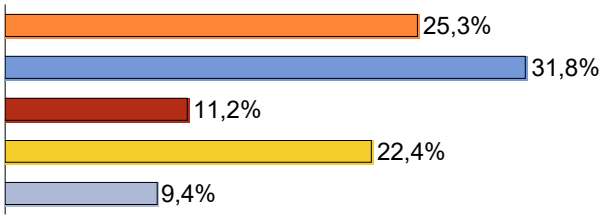
	Durée itinérance	
	Moyenne	Médiane
Itinérant	**9,0**	**4**
Loisir	**10,7**	**7**
Sportif	**15,4**	**8**
Utilitaire	**21,4**	**6**
Total	**11,6**	**7**



La durée de séjour de 11.6j en moyenne (médiane de 7j) est très différente d'une catégorie d'usagers à une autre. Les itinérants ont une durée de séjours plus courte (9 j) que les utilitaires (3 semaines)

Taux de réponse : **18,6%**

	Nb
Moins de 4	**10**
De 4 à 7	**13**
De 8 à 14	**4**
De 15 à 21	**9**
22 et plus	**4**
Total	**40**

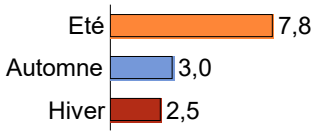


Les moyennes cachent des écarts importants avec 25% de court séjour, 32% de séjour de 4 à 7j mais près de 10% de long séjour de plus de 3 semaines.

La durée des séjours est de moins de 7 jours pour 57% des répondants, tout en sachant que la majorité (31,8%) des randonneurs reste entre 4 et 7 jours. La durée est plus courte parmi les cyclistes itinérants avec une part importante de très court séjour dans les ailes de saison. Les étudiants et cadres ont un séjour plus court.

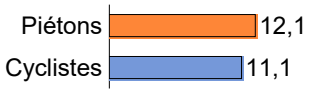
Q20 Durée de séjour, Saison, parmi "Itinérant" et "Cyclistes"

	Durée itinérance	
	Moyenne	Médiane
Eté	**7,8**	**4**
Automne	**3,0**	**1**
Hiver	**2,5**	**1**



TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

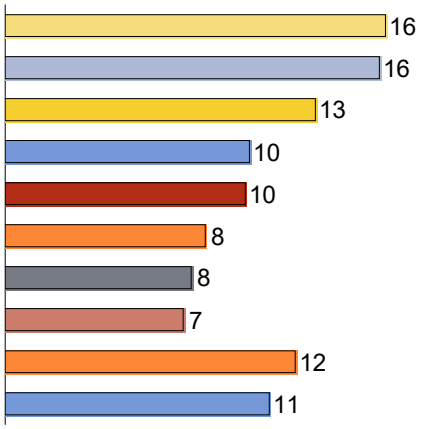
	Durée itinérance	
	Moyenne	Médiane
Piétons	**12,1**	**7**
Cyclistes	**11,1**	**6**



Q20 Durée de séjour, Q41 CSP

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Durée itinérance	
	Moyenne	Médiane
Retraité	**16**	**8**
Autres	**16**	**3**
Commerçant, artisan	**13**	**3**
Employé et ouvrier	**10**	**7**
Cadre, prof. intell. sup.	**10**	**6**
Inactif	**8**	**1**
Étudiant	**8**	**4**
Profession intermédiaire	**7**	**3**
Piétons	**12**	**7**
Cyclistes	**11**	**6**



Q30 Importance vélo

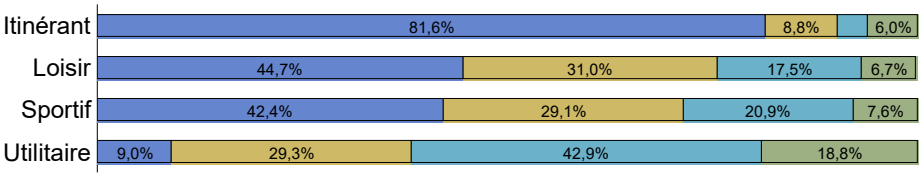
Taux de réponse : **17,0%**

	Nb	
Très importante	**17**	47,4%
Assez importante	**10**	28,0%
Peu importante	**6**	17,3%
Pas importante	**3**	7,3%
Total	**37**	

Cette question permet de mettre en évidence l'intérêt porté à la pratique du vélo sur l'itinéraire. Ainsi, on observe que la pratique du vélo sur la Passa Païs est très importante ou assez importante pour 75% des randonneurs.
Ce sont les itinérants qui prennent le plus en compte ce critère (82% de très important) dans le choix de leur destination, les pratiquants loisir jugent aussi le vélo comme très important à 45%. 60% des Etrangers consièrent la pratique du vélo et l'existence de la voie verte comme très importante contre 44% des Français. seuls les cyclistes loisirs considèrent la voie verte comme peu importante dans le choix de leur destination.

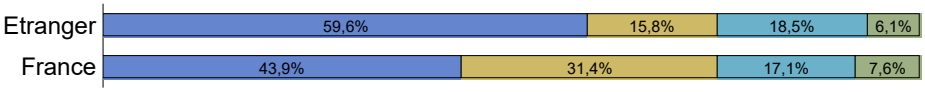
Q30 Importance vélo, Q3 profil

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	**4**	**81,6%**	**0**	**8,8%**	**0**	**3,6%**	**0**	**6,0%**
Loisir	**11**	**44,7%**	**8**	**31,0%**	**4**	**17,5%**	**2**	**6,7%**
Sportif	**2**	**42,4%**	**2**	**29,1%**	**1**	**20,9%**	**0**	**7,6%**
Utilitaire	**0**	**9,0%**	**0**	**29,3%**	**1**	**42,9%**	**0**	**18,8%**



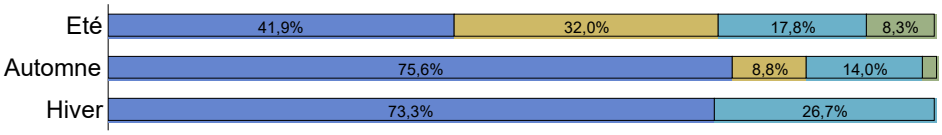
Q30 Importance vélo, Pays regroupé

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Etranger	**5**	**59,6%**	**1**	**15,8%**	**2**	**18,5%**	**1**	**6,1%**
France	**12**	**43,9%**	**9**	**31,4%**	**5**	**17,1%**	**2**	**7,6%**



Q30 Importance vélo, Saisons

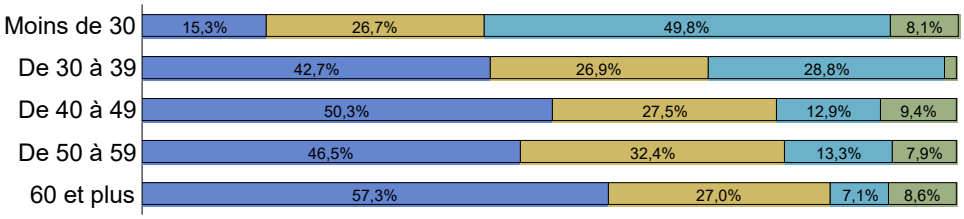
	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Eté	**13**	**41,9%**	**10**	**32,0%**	**5**	**17,8%**	**3**	**8,3%**
Automne	**4**	**75,6%**	**0**	**8,8%**	**1**	**14,0%**	**0**	**1,5%**
Hiver	**0**	**73,3%**	**0**	**0,0%**	**0**	**26,7%**	**0**	**0,0%**



L'été regroupe une plus grande variété de profils, les usagers ne viennent pas seulement pour la pratique du vélo (32% de répondants estiment le vélo comme assez important, 17,8% comme peu important et 8,3% ne prennent pas en compte ce critère).
En automne et en hiver l'attirance pour la pratique du vélo est plus forte, comme le démontre la colonne "Très importante" : avec 75,6% et 73,3%.

Q30 Importance vélo, Q39 Age

	Très importante		Assez importante		Peu importante		Pas importante	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 30	**0**	**15,3%**	**1**	**26,7%**	**1**	**49,8%**	**0**	**8,1%**
De 30 à 39	**3**	**42,7%**	**2**	**26,9%**	**2**	**28,8%**	**0**	**1,6%**
De 40 à 49	**6**	**50,3%**	**3**	**27,5%**	**2**	**12,9%**	**1**	**9,4%**
De 50 à 59	**3**	**46,5%**	**2**	**32,4%**	**1**	**13,3%**	**0**	**7,9%**
60 et plus	**5**	**57,3%**	**2**	**27,0%**	**1**	**7,1%**	**1**	**8,6%**

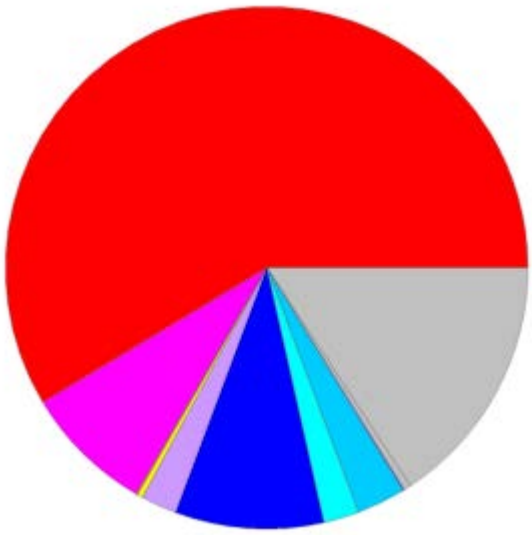


Les pratiquants attachant le plus d'importance au vélo sont ceux âgés de 40 à plus de 60 ans. Le pic atteint (57,3%) concerne les 60 ans et plus (majoritairement des retraités).

Q21 Transport pour venir
TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

Taux de réponse : **82,2%**

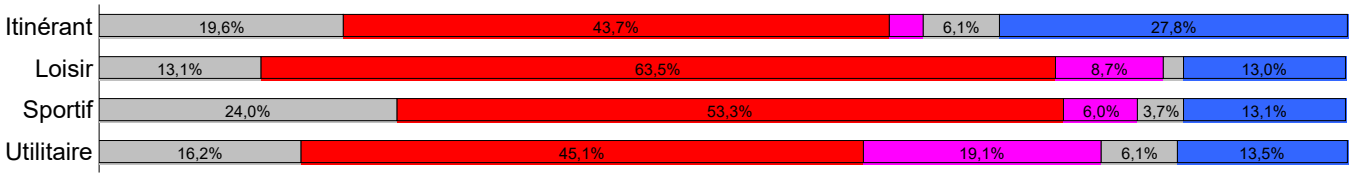
	Nb	% obs.
Non réponse	8	17,8%
Autres	0	0,5%
Bateau	0	0,1%
Bus urbain	2	3,4%
Car	1	2,5%
Train	5	10,4%
Avion	1	2,5%
moto	0	0,4%
autostop	0	0,03%
Blablacar	0	0,06%
Camping-car	4	9,1%
Voiture	31	66,2%
Total	46	



Parmi les touristes en séjour, 66% ont uilisé la voiture pour venir dans la région ou pour revenir au point de départ. 9% sont venus en camping-car.
16% utilisent les transports en commun (TC) dont 10% le train
2.5% seulement sont venus en avion.
18% ne déclarent aucun mode, il est probable qu'ils soient en partis venus directement à vélo de chez eux.

Q21 Transport accès ou retour, Q3 profil
TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Non réponse		Voiture		Camping-car		Autres		TC	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	1	19,6%	2	43,7%	0	2,7%	0	6,1%	1	27,8%
Loisir	5	13,1%	23	63,5%	3	8,7%	1	1,7%	5	13,0%
Sportif	2	24,0%	5	53,3%	1	6,0%	0	3,7%	1	13,1%
Utilitaire	0	16,2%	1	45,1%	0	19,1%	0	6,1%	0	13,5%



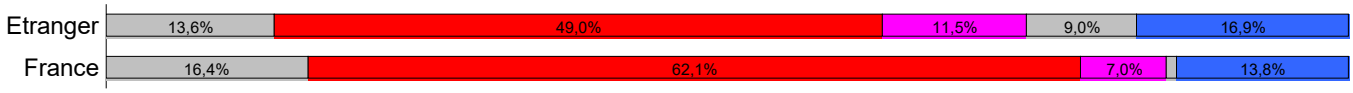
Dans l'ensemble, la voiture reste fortement utilisée, les itinérants sont les plus nombreux à ne pas utiliser de moyen de transport, dans le cas inverse le train est le mode de préférence avec 28% d'utilisation des transports en commun.
Aussi, les pratiquants loisir sont ceux ayant le plus fort recours à la voiture.
La pratique utilitaire est forte parmi les personnes qui sont venues en camping-car.

Les étrangers utilisent principalement la voiture mais moins que les Français. Ils ont plus recours au camping-car et aux transports en commun..

Les cyclistes sont un plus nombreux à prendre le camping-car que les piétons.

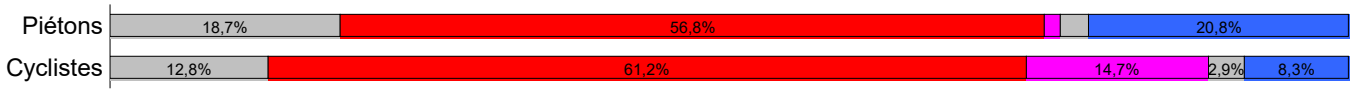
Q21 Transport accès ou retour, Q3 profil
TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Non réponse		Voiture		Camping-car		Autres		TC	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Etranger	**2**	**13,6%**	**6**	**49,0%**	**1**	**11,5%**	**1**	**9,0%**	**2**	**16,9%**
France	**7**	**16,4%**	**25**	**62,1%**	**3**	**7,0%**	**0**	**0,7%**	**6**	**13,8%**



Q21 Transport accès ou retour, Q3 profil
TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Non réponse		Voiture		Camping-car		Autres		TC	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Piétons	**5**	**18,7%**	**15**	**56,8%**	**0**	**1,3%**	**1**	**2,4%**	**5**	**20,8%**
Cyclistes	**3**	**12,8%**	**16**	**61,2%**	**4**	**14,7%**	**1**	**2,9%**	**2**	**8,3%**



Q31 Fréquence vélo pendant séjour

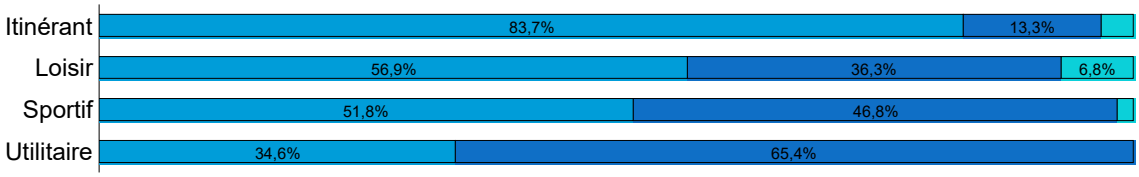
Taux de réponse : **16,5%**

	Nb	
Tous les jours ou presque	**21**	58,4%
Plusieurs fois	**13**	36,4%
Une seule fois	**2**	5,2%
Total	**36**	

On observe une forte fréquence de pratique du vélo pendant le séjour.
En itinérance la fréquence est évidemment élevée (83% tous les jours). La fréquence reste forte aussi pour le vélo loisir ou sportif (57% et 52% tous les jours).
60% des étrangers pratiquent tous les jours ou presque. Très peu ne pratiquent qu'une seule fois pendant leur séjour.

Q31 Fréquence vélo pendant séjour, Q3 profil

	Tous les jours ou presque		Plusieurs fois		Une seule fois	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	**4**	**83,7%**	**1**	**13,3%**	**0**	**3,0%**
Loisir	**14**	**56,9%**	**9**	**36,3%**	**2**	**6,8%**
Sportif	**3**	**51,8%**	**3**	**46,8%**	**0**	**1,4%**
Utilitaire	**1**	**34,6%**	**1**	**65,4%**	**0**	**0,0%**



Q31 Fréquence vélo, Pays résidence regroupé

	Tous les jours ou presque		Plusieurs fois		Une seule fois	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Etranger	**5**	**60,6%**	**3**	**36,8%**	**0**	**2,6%**
France	**16**	**58,0%**	**10**	**36,5%**	**2**	**5,5%**

Q32 Point de départ de l'itinéraire

Taux de réponse : **14,0%**

	Nb	
Autres Est/ Ouest, Etranger	12	40,4%
Saint-Pons de Thomières	3	11,5%
Mons-la-Trivalle	3	8,7%
Olargues	2	7,5%
Prémian	2	7,2%
Mazamet	1	3,5%
Montpellier	1	3,5%
Lamalou-les-Bains	1	3,2%
Hérépian	1	2,5%
Le Poujol-sur-Orb	1	2,0%
Toulouse	1	1,9%
Bédarieux	1	1,7%
Castres	0	1,5%
Labastide-Rouairoux	0	1,2%
St-Etienne-d'Albagnan	0	1,0%
St-Amans-Soult	0	0,8%
Colombières-sur-Orb	0	0,8%
Albi	0	0,7%
Paris	0	0,6%
Total	**30**	

Q32 Point d'arrivée de l'itinéraire

Taux de réponse : **11,1%**

	Nb	
Olargues	5	22,1%
Autres Est/ Ouest	4	15,1%
St-Pons-de-Thomières	3	11,6%
Mazamet	3	11,3%
Mons	2	7,9%
Courniou	2	7,7%
Bédarieux	2	7,2%
Lamalou-les-Bains	1	5,8%
Prémian	1	5,3%
Hérépian	1	2,7%
Labastide-Rouairoux	0	1,5%
Le Poujol-sur-Orb	0	0,9%
Colombière-sur-Orb	0	0,9%
Total	**24**	

46% des cyclistes itinérants ne démarrent pas directement sur la voie verte.
Sur la Passa Païs, les principaux sites de départ sont Saint-Pons-de-Thomières, Mons-la-Trivalle, Olargues et Prémian. Les arrivées sont d'abord à Olargues (22%) avant d'être dans des lieux extérieurs à l'itinéraire.

Q34 Expérience de la randonnée en itinérance

Taux de réponse : **1,9%**

	Nb	
J'ai déjà fait d'autres parcours en itinérance	3	86,2%
Première expérience en itinérance	1	13,8%
Total	**4**	

14% des itinérants font ici leur première expérience de l'itinérance.
La plupart des itinérants ont déjà parcouru d'autres itinéraires et 18% étaient déjà venus sur la Passa Païs et reviennent.

Q35 Expérience sur d'autres grands itinéraires

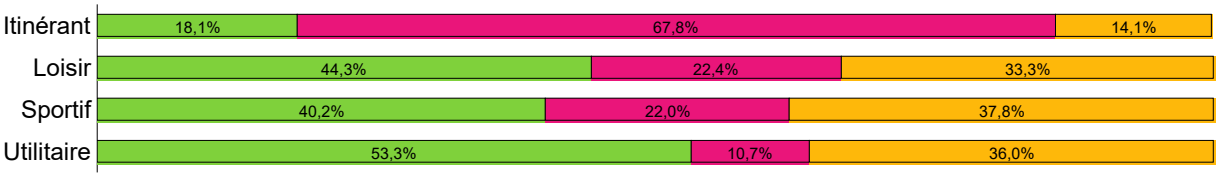
Q3_Profil_de_la_pratique_du_jour Parmi "Itinérant"

Taux de réponse : **95,6%**

	Nb	
j'ai déjà parcouru la voie verte PassaPaïs et je reviens	1	18,1%
J'ai déjà parcouru un autre itinéraire	3	67,8%
Non, jamais	1	14,1%
Total	**5**	

Q35 Expérience sur d'autres grands itinéraires, Q3 profil

	j'ai déjà parcouru la voie verte PassaPaïs et je reviens		J'ai déjà parcouru un autre itinéraire		Non, jamais	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Itinérant	**1**	**18,1%**	**3**	**67,8%**	**1**	**14,1%**
Loisir	**64**	**44,3%**	**32**	**22,4%**	**48**	**33,3%**
Sportif	**17**	**40,2%**	**9**	**22,0%**	**16**	**37,8%**
Utilitaire	**10**	**53,3%**	**2**	**10,7%**	**6**	**36,0%**



Les usagers loisir et sportif sont ceux ayant déjà parcouru la voie verte et revenant dessus pour leur pratique (44,3% et 40,2%). Les itinérants ne redécouvrent pas, pour la plupart, la voie verte, ils ont en revanche une certaine expérience sur d'autres itinéraires (à presque 68%).

Q35 Autre itinéraire, précisez

Taux de réponse : **21,8%**

	Nb	
Canaux français	**10**	22,2%
Davolado	**3**	7,1%
Pyrénées	**3**	6,0%
Hautpoul	**2**	4,7%
Randonnée montagne	**2**	4,0%
En montagne	**2**	3,7%
Les Gorges d'Héric	**1**	2,6%
Autres voies vertes France	**1**	2,4%
GR	**1**	2,3%
toutes les routes de Mazamet	**1**	2,0%
Olargues	**1**	2,0%
PR-GR	**1**	1,6%
Castres-Albi	**1**	1,5%
Saint-Gervais-sur-Mare	**1**	1,5%
Quarante- Balaruc	**1**	1,5%
Carpentras	**1**	1,3%
Albi	**1**	1,3%
En Bretagne	**1**	1,2%
multiroutes	**1**	1,2%
Olargues / Mazamet	**1**	1,1%
...	**14**	29,0%
Total	**47**	

On note une forte diversité dans les expériences sur d'autres itinéraires, les canaux (canal des Deux-Mers, du Midi, de la Garonne...) et les voies vertes (Vélodyssée, Via Rhôna...) sont les plus fréquentés.

Provenance des pratiquants

	Nb	
Etranger	10	4,7%
France	204	95,3%
Total	**214**	

Les touristes étrangers représentent 4,7% de l'ensemble des pratiquants, mais 21,6% des touristes. La différence est faible entre piétons et cyclistes

Q38_Provenance, Vélos-piétons

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Etranger		France		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Piétons	**5**	**20,9%**	**18**	**79,1%**	**22**	**100,0%**
Cyclistes	**5**	**22,3%**	**19**	**77,7%**	**24**	**100,0%**

Département de résidence excursionniste [Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"

	Excursionniste	
	N	% cit.
Tarn	**21**	**58,7%**
Hérault	**14**	**37,8%**
Haute-Garonne	**1**	**2,0%**
Autres départements	**1**	**1,6%**

Les excursionnistes viennent presqu'exclusivement des deux départements riverains (99% des piétons et 97% des cyclistes). Les touristes à vélo viennent à 37% d'Occitanie. La première autre régon d'origine des touristes à vélo est Auvergne-Rhône-Alpes devant l'Ile-de-France, les Hauts-de-France et Nouvelle Aquitaine.

Région de résidence touriste, parmi "Cycliste"

	Touriste	
	N	% cit.
Occitanie	**7**	**36,9%**
Auvergne-Rhône-Alpes	**2**	**11,1%**
Ile-de-France	**2**	**9,6%**
Hauts-de-France	**2**	**8,9%**
Nouvelle-Aquitaine	**1**	**8,1%**
Grand-Est	**1**	**5,3%**
PACA	**1**	**5,2%**
Centre -Val de Loire	**1**	**4,9%**
Pays-de-la-Loire	**1**	**3,6%**
Bretagne	**1**	**2,8%**
Bourgogne-Franche-Comté	**0**	**2,4%**
Normandie	**0**	**1,2%**

Département de résidence excursionniste [Vélos-piétons] Parmi "Piétons"

	Excursionniste	
	N	% cit.
Hérault	**72**	**54,5%**
Tarn	**59**	**44,9%**
Autres départements	**1**	**0,6%**
Haute-Garonne	**0**	**0,0%**

Les touristes à pied viennent à 35% d'Occitanie. Puis à égalité d'Ile de France et de Nouvelle-Aquitaine (16% chacune).

Région de résidence touriste, parmi "Piéton"

	Touriste	
	N	% cit.
Occitanie	**6**	**34,7%**
Ile-de-France	**3**	**16,3%**
Nouvelle-Aquitaine	**3**	**16,2%**
Centre -Val de Loire	**1**	**6,4%**
PACA	**1**	**6,4%**
Hauts-de-France	**1**	**6,2%**
Auvergne-Rhône-Alpes	**1**	**5,3%**
Pays-de-la-Loire	**1**	**2,9%**
Grand-Est	**0**	**2,8%**
Bourgogne-Franche-Comté	**0**	**1,1%**
Bretagne	**0**	**1,1%**
Normandie	**0**	**0,7%**

93% des touristes à vélo étrangers sont Européens. Parmi les Européens, les plus représentés sont les Britanniques, les Belges et les Allemands.

Pays de résidence touristes étrangers, parmi "Cyclistes"

	Touriste	
	N	% cit.
Hors Europe	**2**	**43,4%**
Autres Europe	**1**	**21,3%**
Belgique	**1**	**15,0%**
Allemagne	**1**	**14,4%**
Royaume-Uni	**0**	**5,9%**

Les pays de résidence des touristes étrangers à pied sont très variés : non européens, Belges, Britanniques, Allemands, Européens du sud...

Pays de résidence touristes étrangers, parmi "Piétons"

	Touriste	
	N	% cit.
Hors Europe	**2**	**43,6%**
Belgique	**1**	**26,3%**
Allemagne	**1**	**15,4%**
Autres Europe	**1**	**12,6%**
Royaume-Uni	**0**	**2,1%**

Non (Q38_Pays_residence_regroupes Parmi "France ; NonRéponse")

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Belgique	**2**	18,9%
Royaume Uni	**2**	16,4%
Pays Bas	**1**	14,4%
Allemagne	**1**	14,0%
Espagne	**1**	13,4%
Canada	**1**	5,5%
Irlande	**1**	5,2%
Suisse	**0**	4,3%
Suède	**0**	2,8%
Mexique	**0**	1,2%
Andorre	**0**	1,1%
Australie	**0**	0,9%
USA	**0**	0,8%
Slovénie	**0**	0,6%
Malaisie	**0**	0,4%
Norvège	**0**	0,3%
Total	**10**	

Au global, sur les 10 000 touristes étrangers, les nationalités les plus représentées sont les Belges les Néerlandais, les Britanniques, les Allemands mais aussi les Espagnols.

Sexe

Q40 Homme ou femme

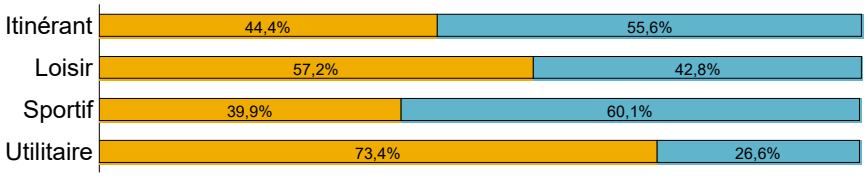
	Nb	
Femme	**117**	54,8%
Homme	**97**	45,2%
Total	**214**	

La part des femmes est significativement plus importante que les hommes parmi les piétons. Les hommes sont en revanche majoritaires parmi les cyclistes répondant à l'enquête.

Q40 Homme ou femme, regroupement vélos-piétons

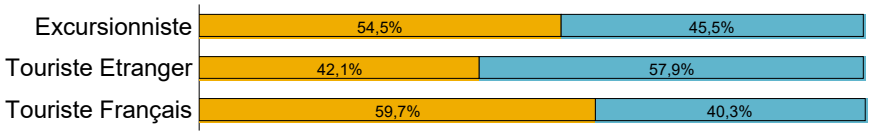
	Piétons		Cyclistes		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Femme	**93**	**60,3%**	**24**	**40,5%**	**117**	**54,8%**
Homme	**61**	**39,7%**	**36**	**59,5%**	**97**	**45,2%**

Q40 Homme ou femme, Q3 profil



La pratique utilitaire se démarque avec nettement plus de pratiquantes que de pratiquants, à l'inverse de la pratique sportive se démarque par une plus faible part de femmes.

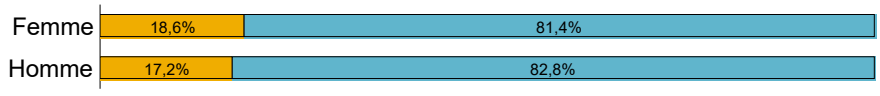
Q40 Homme ou femme, Type et provenance



Les hommes sont plus nombreux parmi les touristes étrangers.

Q40 Homme ou femme, Vélo ou VAE

	VAE	Vélo classique
Femme	**18,6%**	**81,4%**
Homme	**17,2%**	**82,8%**



La différence d'utilisation du VAE entre hommes et femmes est peu significative

Âge

Taux de réponse : **98,8%**

	Nb	
Moins de 20	**4**	1,9%
De 20 à 29	**12**	5,5%
De 30 à 39	**42**	19,5%
De 40 à 49	**31**	14,3%
De 50 à 59	**39**	18,3%
De 60 à 69	**59**	27,7%
70 et plus	**27**	12,7%
Total	**214**	

Moyenne d'âge cyclistes

	Âge
Itinérant	**47**
Loisir	**54**
Sportif	**53**
Utilitaire	**37**
Total	**52**

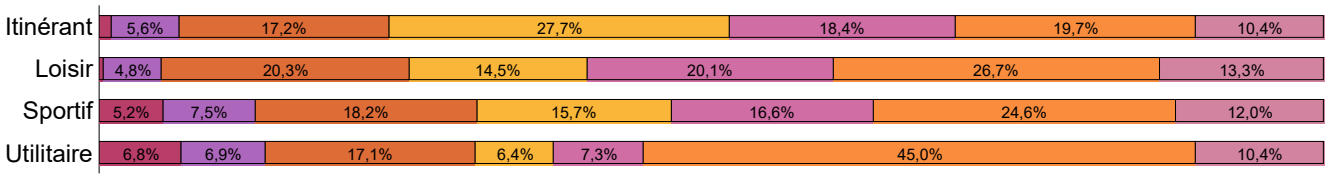
Moyenne d'âge piétons

	Âge
Itinérant	**59**
Loisir	**52**
Sportif	**49**
Utilitaire	**58**
Total	**52**

La moyenne d'âge des cyclistes comme des piétons répondants est de 52 ans. Elle est plus faible parmi les cyclistes itinérants et surtout les cyclistes utilitaires.
La tranche d'âge la plus représentée est celle des 60<69 ans. Les plus jeunes sont peu représentés. Attention cependant, les enfants ne sont pas répondants à l'enquête et 34% des groupes comprennent des enfants. Ils représentent au global 27% des usagers non pris en compte dans les moyennes d'âge.

Q39 Age, Q3 profil

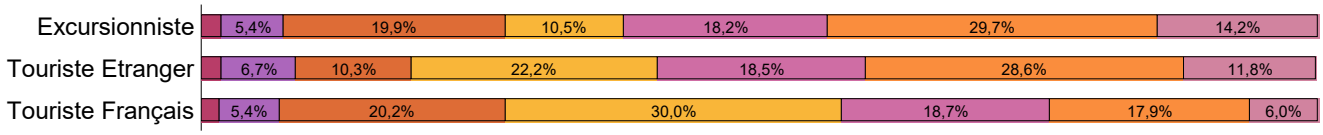
	Moins de 20	De 20 à 29	De 30 à 39	De 40 à 49	De 50 à 59	De 60 à 69	70 et plus
Itinérant	**1,0%**	**5,6%**	**17,2%**	**27,7%**	**18,4%**	**19,7%**	**10,4%**
Loisir	**0,4%**	**4,8%**	**20,3%**	**14,5%**	**20,1%**	**26,7%**	**13,3%**
Sportif	**5,2%**	**7,5%**	**18,2%**	**15,7%**	**16,6%**	**24,6%**	**12,0%**
Utilitaire	**6,8%**	**6,9%**	**17,1%**	**6,4%**	**7,3%**	**45,0%**	**10,4%**



Les 40 et 49 ans sont plsu représentés parmi les itinérants. Les 60 à 69 sont beaucoup plus représentés parmi les utilitaires. La tranche d'âge la plus présente est celle des 40 à 70 ans. Les jeunes de moins de 20 ans sont faiblement représentés dans l'enquête mais représentent plus de 30% de l'ensemble de spratiquants observés. Les 30-49 ans sont plus représentés parmi les touristes Français.

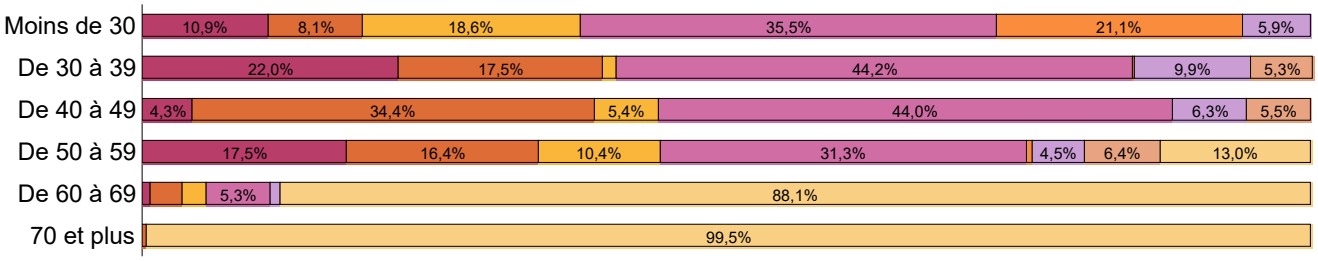
Q39 Age, Type et provenance

	Moins de 20	De 20 à 29	De 30 à 39	De 40 à 49	De 50 à 59	De 60 à 69	70 et plus
Excursionniste	**2,0%**	**5,4%**	**19,9%**	**10,5%**	**18,2%**	**29,7%**	**14,2%**
Touriste Etranger	**1,9%**	**6,7%**	**10,3%**	**22,2%**	**18,5%**	**28,6%**	**11,8%**
Touriste Français	**1,7%**	**5,4%**	**20,2%**	**30,0%**	**18,7%**	**17,9%**	**6,0%**



Q39 Age, Q41 CSP

	Autres	Cadre, prof. intell. sup.	Commer çant, artisan	Employé	Étudiant	Ouvrier	Profession intermé diaire	Retraité
Moins de 30	**10,9%**	**8,1%**	**18,6%**	**35,5%**	**21,1%**	**5,9%**	**0,0%**	**0,0%**
De 30 à 39	**22,0%**	**17,5%**	**1,1%**	**44,2%**	**0,06%**	**9,9%**	**5,3%**	**0,0%**
De 40 à 49	**4,3%**	**34,4%**	**5,4%**	**44,0%**	**0,09%**	**6,3%**	**5,5%**	**0,0%**
De 50 à 59	**17,5%**	**16,4%**	**10,4%**	**31,3%**	**0,5%**	**4,5%**	**6,4%**	**13,0%**
De 60 à 69	**0,9%**	**2,7%**	**2,0%**	**5,3%**	**0,0%**	**0,9%**	**0,0%**	**88,1%**
70 et plus	**0,0%**	**0,5%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**99,5%**



Sans surprise, on remarque la part très élevée des retraités au dessus de 60 ans. Les étudiants, ouvriers et personnes de profession intermédiaire ne sont que peu représentés. Ce sont les employés et les cadres, qui dès l'âge de 30 ans, fréquentent beaucoup l'itinéraire.

Catégorie professionnelle des pratiquants

CSP des cyclistes

Taux de réponse : **99,0%**

	Nb	
Retraité	22	37,2%
Cadre, prof. intell. sup.	12	19,9%
Employé	10	16,7%
Commerçant, artisan	4	7,0%
Profession intermédiaire	3	5,2%
Ouvrier	3	5,0%
Autre	3	4,5%
Inactif	1	2,4%
Étudiant	1	2,2%
Total	**60**	

Comme déjà observé, les retraités sont la catégorie la plus représentée. Cadres, professions intellectuelles supérieures et employés sont également bien présents.

Les cadres sont plus nombreux parmi les cyclistes, surtout parmi les cyclistes itinérants (41%) et les sportifs (22%) mais aussi parmi les touristes (33% parmi les touristes Français, 22% parmi les touristes Etrangers). Les employés sont plus représentés parmi les piétons.

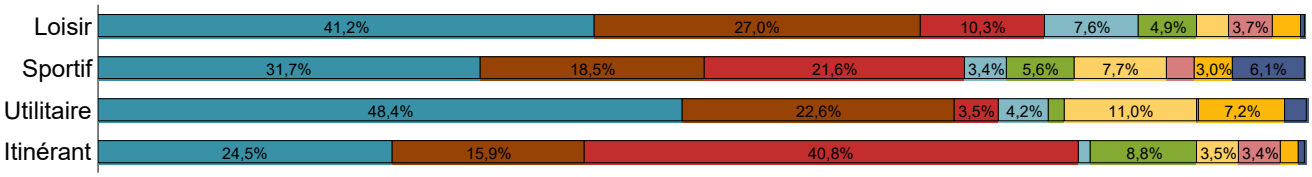
CSP des piétons

Taux de réponse : **98,4%**

	Nb	
Retraité	62	40,5%
Employé	43	27,9%
Cadre, prof. intell. sup.	15	9,7%
Inactif	12	7,9%
Ouvrier	6	4,1%
Commerçant, artisan	6	4,0%
Profession intermédiaire	4	2,3%
Autre	3	2,1%
Étudiant	2	1,5%
Total	**154**	

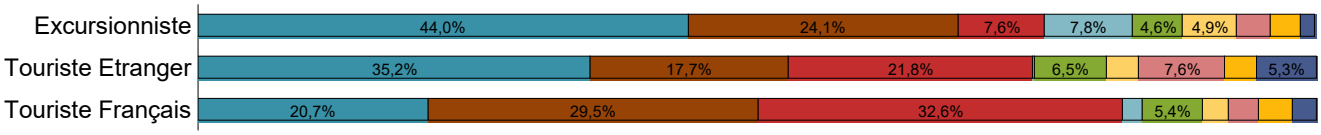
Q41 CSP, Q3 profil

	Retraité	Employé	Cadre, prof. intell. sup.	Inactif	Commerçant, artisan	Ouvrier	Profession intermédiaire	Autre	Étudiant
Loisir	**41,2%**	**27,0%**	**10,3%**	**7,6%**	**4,9%**	**2,6%**	**3,7%**	**2,2%**	**0,5%**
Sportif	**31,7%**	**18,5%**	**21,6%**	**3,4%**	**5,6%**	**7,7%**	**2,4%**	**3,0%**	**6,1%**
Utilitaire	**48,4%**	**22,6%**	**3,5%**	**4,2%**	**1,3%**	**11,0%**	**0,2%**	**7,2%**	**1,7%**
Itinérant	**24,5%**	**15,9%**	**40,8%**	**1,0%**	**8,8%**	**3,5%**	**3,4%**	**1,5%**	**0,5%**



Q41 CSP, Type et provenance

	Retraité	Employé	Cadre, prof. intell. sup.	Inactif	Commerçant, artisan	Ouvrier	Profession intermédiaire	Autre	Étudiant
Excursionniste	**44,0%**	**24,1%**	**7,6%**	**7,8%**	**4,6%**	**4,9%**	**2,9%**	**2,7%**	**1,4%**
Touriste Etranger	**35,2%**	**17,7%**	**21,8%**	**0,1%**	**6,5%**	**2,9%**	**7,6%**	**2,8%**	**5,3%**
Touriste Français	**20,7%**	**29,5%**	**32,6%**	**1,7%**	**5,4%**	**2,3%**	**2,7%**	**3,1%**	**2,1%**



Q43 Fréquence pratique vélo

Taux de réponse : **94,9%**

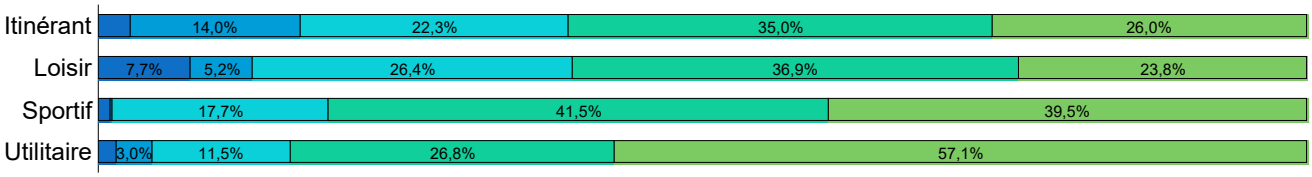
	Nb	
Exceptionnellement	**12**	5,8%
Moins d'une fois par mois	**9**	4,2%
Plusieurs fois par mois	**48**	23,4%
Plusieurs fois par semaine	**76**	36,9%
Tous les jours ou presque	**61**	29,7%
Total	**205**	

66% des répondants indiquent faire du vélo chez eux entre une et plusieurs fois par semaine .
10% seulement des répondants pratique moins d'une fois par mois.
Les utilitaires et les sportifs sont ceux qui ont la pratique du vélo la plus fréquente aussi chez eux.

Le niveau de fréquence du vélo au quotidien parmi les touristes Français à vélo est beaucoup plus élevé que la moyenne de la population puisque seulement 5% des Français ont une pratique quotidienne du vélo, 8% une pratique hebdomadaire et 28% une pratique mensuelle contre respectivement 17%, 29% et 33% des touristes à vélo.
Le lien entre pratique touristique et pratique quotidienne et régulière est donc très fort. Plus la pratique utilitaire augmente, plus la pratique touristique est amenée à croître et inversement.

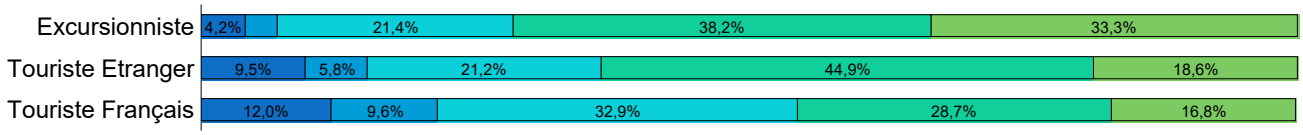
Q43 Fréquence pratique vélo, Q3 profil

	Exceptionnellement	Moins d'une fois par mois	Plusieurs fois par mois	Plusieurs fois par semaine	Tous les jours ou presque
Itinérant	**2,7%**	**14,0%**	**22,3%**	**35,0%**	**26,0%**
Loisir	**7,7%**	**5,2%**	**26,4%**	**36,9%**	**23,8%**
Sportif	**1,1%**	**0,2%**	**17,7%**	**41,5%**	**39,5%**
Utilitaire	**1,5%**	**3,0%**	**11,5%**	**26,8%**	**57,1%**



Q43 Fréquence pratique vélo, Type et provenance

	Exception nellement	Moins d'une fois par mois	Plusieurs fois par mois	Plusieurs fois par semaine	Tous les jours ou presque
Excursionniste	**4,2%**	**2,9%**	**21,4%**	**38,2%**	**33,3%**
Touriste Etranger	**9,5%**	**5,8%**	**21,2%**	**44,9%**	**18,6%**
Touriste Français	**12,0%**	**9,6%**	**32,9%**	**28,7%**	**16,8%**



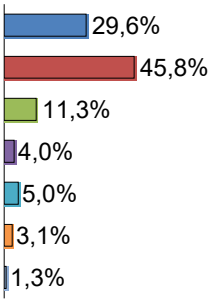
Les excursionnistes ont une pratique plus fréquente que les touristes en période normale. A l'inverse, les touristes Français ont une fréquence plus faible de pratique à domicile mais très nettement plus élevée que la pratique des Français.

Niveau de dépense des excursionnistes

Somme dépense, parmi "Excursionniste", "Cyclistes"

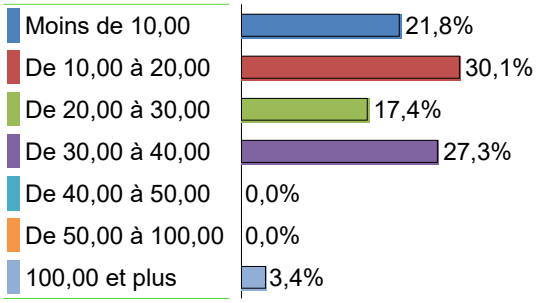
Moyenne = **16,03** Médiane = **10,00** Ecart-type = **18,00**
Min = **0,45** Max = **110,00**

	Nb
Moins de 10,00	**2**
De 10,00 à 20,00	**4**
De 20,00 à 30,00	**1**
De 30,00 à 40,00	**0**
De 40,00 à 50,00	**0**
De 50,00 à 100,00	**0**
100,00 et plus	**0**
Total	**8**



Somme dépense, parmi "Excursionniste", "Piétons"

Moyenne = **19,65** Médiane = **17,80** Ecart-type = **18,49**
Min = **1,90** Max = **100,00**

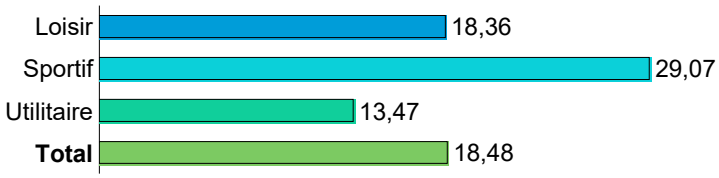


La moyenne de dépense des excursionnistes à vélo ayant dépensé est de 16€.
Les excursionnistes piétons qui ont dépensé dépensent en moyenne 19,6€.

Moyenne de dépense de ceux qui ont dépensé

Taux d'excursionnistes ayant dépensé

	Somme dépenses	
	Moyenne	Effectif
Loisir	**18,36**	**17**
Sportif	**29,07**	**4**
Utilitaire	**13,47**	**8**
Total	**18,48**	**29**



TMoyenne de dépense de ceux qui ont dépensé

Taux d'excursionnistes ayant dépensé

	Somme dépenses	
	Moyenne	Effectif
Une heure ou deux	**18,81**	**21**
Demi journée	**16,27**	**6**
La journée	**19,68**	**2**
Total	**18,38**	**28**

Part des excursionnistes ayant dépensé

Moins de 20% des excursionnistes ont déclaré une dépense. Ce chiffre bien que faible est plutôt plus élevé que ceux que nous avons observé sur d'autres voies vertes (entre 10 et 15%). Le % de ceux qui ont dépensé est un peu plus élevé parmi les cyclistes loisirs (24%) mais plus faible parmi les piétons.
13% des usagers déclarent une dépense de restauration et seulement 1% une dépense d'activité. Les autres taux de dépenses sont également faibles pour les produits du terroir, les transports...

Part des excursionnsites ayant dépensé %	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	7%	1%	1%	0%	4%	1%	13%
Vélo loisirs	18%	1%	2%	1%	4%	5%	24%
Vélo sportif	12%	2%	1%	1%	3%	5%	18%
Ensemble	13%	1%	2%	1%	4%	3%	19%

Parmi ceux qui ont dépensé, la dépense moyenne est de 15 € en restauration, 6€ pour les activités, 9€ pour les autres dépenses et 11 € en transport (hors dépenses de voiture individuelle).

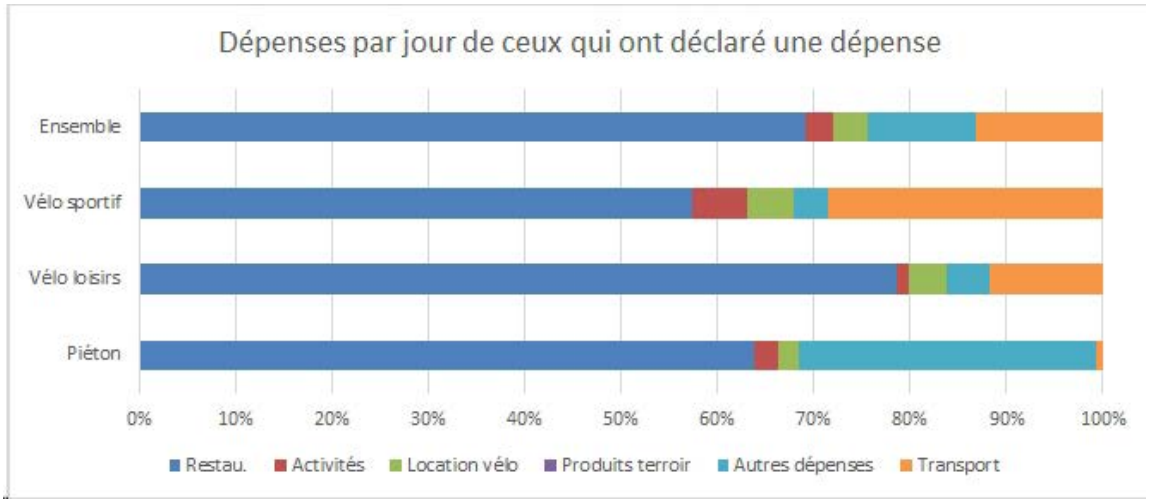
Dépenses de ceux qui ont dépensé	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	19,26	10,00	4,75		18,56	3,00	2,20
Vélo loisirs	14,92	3,33	6,00		3,77	8,09	3,49
Vélo sportif	13,16	8,00	10,00	0,00	3,63	16,86	2,72
Ensemble	15,33	6,29	6,61	0,00	8,92	11,05	2,84

Au final, ramené à l'ensemble des excursionnistes, la dépense moyenen par sortie est de 2.84 € par sortie avec une valeur plus forte pour les cyclistes loisirs et une valeur plus faible parmi les piétons.
La moyenen de restauration est de moins de 2€ par personne.

Dépenses moyenne sur l'ensemble des excursionnistes	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	1,40	0,05	0,05	0,00	0,68	0,02	2,20
Vélo loisirs	2,74	0,05	0,14	0,00	0,16	0,41	3,49
Vélo sportif	1,56	0,16	0,13	0,00	0,10	0,78	2,72
Ensemble	1,96	0,08	0,11	0,00	0,32	0,37	2,84

Les dépenses de restauration représentent près de 70% des dépenses des excursionnistes.
Les sportifs mettent un budget un peu plus élevé dans les transports.

Dépenses d'ensemble en %	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	64%	2%	2%	0%	31%	1%	100%
Vélo loisirs	79%	1%	4%	0%	4%	12%	100%
Vélo sportif	57%	6%	5%	0%	4%	29%	100%
Ensemble	69%	3%	4%	0%	11%	13%	100%



Somme des dépenses, touriste-excursionniste, parmi "Touriste"

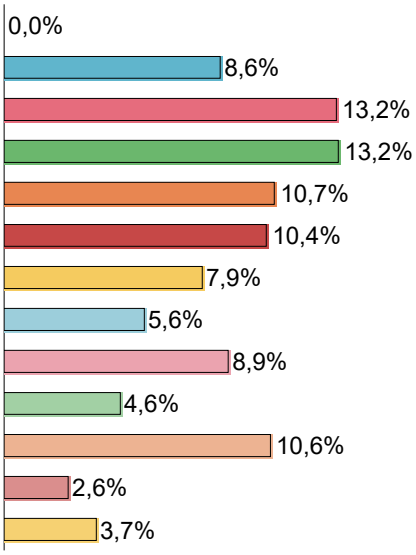
Taux de réponse : **100,0%**
Moyenne = **68,34** Médiane = **52,73** Ecart-type = **54,83**
Min = **10,00** Max = **443,00**

La moyenne de dépense des touristes est de 68€.
La médiane des dépenses est de 52€, on observe aussi que 15% des touristes dépensent entre 20 et 30€ par jour.
Un peu plus de 44% des touristes dépensent moins de 50€ par jour.

Somme des dépenses, parmi "Touriste" et parmi "Cyclistes"

Taux de réponse : **100,0%**
Moyenne = **64,94** Médiane = **51,05** Ecart-type = **51,09**
Min = **10,00** Max = **443,00**

	Nb	% obs.
Moins de 10,00	**0**	**0,0%**
De 10,00 à 20,00	**2**	**8,6%**
De 20,00 à 30,00	**3**	**13,2%**
De 30,00 à 40,00	**3**	**13,2%**
De 40,00 à 50,00	**3**	**10,7%**
De 50,00 à 60,00	**3**	**10,4%**
De 60,00 à 70,00	**2**	**7,9%**
De 70,00 à 80,00	**1**	**5,6%**
De 80,00 à 90,00	**2**	**8,9%**
De 90,00 à 100,00	**1**	**4,6%**
De 100,00 à 125,00	**3**	**10,6%**
De 125,00 à 150,00	**1**	**2,6%**
150,00 et plus	**1**	**3,7%**
Total	**24**	**100,0%**



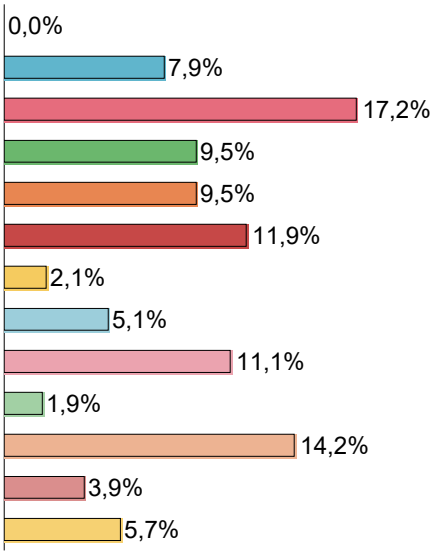
En comparaison de la moyenne globale de dépense (touriste piétons et cyclistes inclus) s'élevant à 68€, les cyclistes dépensent un peu moins: 65€.
26,4% des touristes à vélos ont une dépense journalière comprise entre 20 et 40€.

Si le niveau de dépense moyen des touristes à vélo est nettement supérieur à la dépense des autres touristes, le niveau de gamme de dépenses des touristes à vélo est très large depuis une pratique de 10 à 20 €/jour à une pratique haut de gamme à plus de 150 € de dépenses par jour.

Somme des dépenses, parmi "Touriste" et parmi "Piétons"

Taux de réponse : **100,0%**
Moyenne = **72,02** Médiane = **52,54** Ecart-type = **59,59**
Min = **15,00** Max = **340,00**

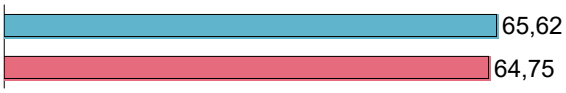
	Nb	% obs.
Moins de 10,00	**0**	**0,0%**
De 10,00 à 20,00	**2**	**7,9%**
De 20,00 à 30,00	**4**	**17,2%**
De 30,00 à 40,00	**2**	**9,5%**
De 40,00 à 50,00	**2**	**9,5%**
De 50,00 à 60,00	**3**	**11,9%**
De 60,00 à 70,00	**0**	**2,1%**
De 70,00 à 80,00	**1**	**5,1%**
De 80,00 à 90,00	**2**	**11,1%**
De 90,00 à 100,00	**0**	**1,9%**
De 100,00 à 125,00	**3**	**14,2%**
De 125,00 à 150,00	**1**	**3,9%**
150,00 et plus	**1**	**5,7%**
Total	**22**	**100,0%**



Les piétons dépensent plus que les cyclistes, avec une moyenne de 72€ par jour.

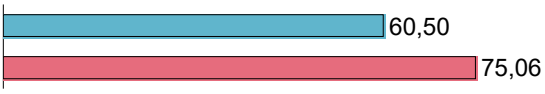
Somme des dépenses, Type de visiteur [Vélos-piétons] Parmi "Cyclistes"

	Somme dépenses		
	Moyenne	Ecart-type	Médiane
Touriste Etranger	**65,62**	**44,86**	**51,16**
Touriste Français	**64,75**	**53,92**	**49,40**



Somme des dépenses, Type de visiteur [Vélos-piétons] Parmi "Piétons"

	Somme dépenses		
	Moyenne	Ecart-type	Médiane
Touriste Etranger	**60,50**	**49,09**	**45,30**
Touriste Français	**75,06**	**63,00**	**53,34**

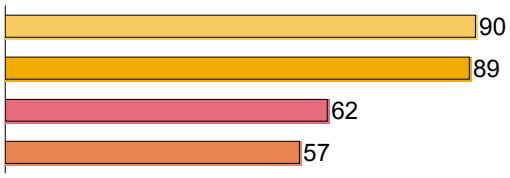


Les dépenses des touristes cyclistes étrangers et français se différencient par un faible écart, à l'inverse des piétons, où les touristes français ont une moyenne de 75€, contre 60€ pour les randonneurs étrangers.

Somme des dépenses, hébergement regroupé

TouristeExcursionniste Parmi "Touriste"

	Somme dépenses	
	Moyenne	Médiane
Hôtel	**90**	**79**
Autres hébergements marchands	**89**	**74**
Non marchand	**62**	**42**
Camping	**57**	**49**



Le choix de l'hébergement détermine largement le niveau de dépense moyen par jour des touristes. En hôtel, la dépense moyenne par jour est de 98€, tandis qu'en camping cette moyenne est plus basse autour de 62€.

Les dépenses par jour et par type de dépense de ceux qui ont dépensé et dont les dépenses sont totalement exploitables sont les suivantes (les données avant redressement et extrapolation sont différentes du fait d'une sur-représentation de ceux qui dépensent plus, notamment en hôtel) :

Dépenses de ceux qui ont dépensé	Héberg.	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	34,86	27,84	21,44	2,25	15,67	30,42	4,09	86,84
Vélo itinérant	31,89	28,10	6,04	4,50	10,25	13,29	17,97	76,98
Vélo loisirs	30,42	28,90	5,50	10,23	12,50	9,60	20,63	76,89
Vélo sportif	34,80	24,32	5,00	6,44	14,46	3,33	0,70	76,27
Ensemble	32,33	27,77	7,97	6,19	12,28	12,68	13,36	78,22

Quasiment 100% des touristes déclarent une dépense d'hébergement ou de restauration. Ils ne sont que 40% à déclarer une dépense d'activité, 25% une dépense de location de vélo, 42% une dépense de produits du terroir, 29% une autre dépense et 35% une dépense de transport autre que les dépenses de voiture.

Dépenses d'ensemble en %	Héberg.	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	100%	100%	43%	19%	29%	29%	33%	100%
Vélo itinérant	100%	100%	32%	22%	35%	26%	39%	100%
Vélo loisirs	97%	100%	42%	26%	50%	29%	21%	100%
Vélo sportif	100%	100%	60%	45%	65%	45%	50%	100%
Ensemble	99%	100%	40%	25%	42%	29%	35%	100%

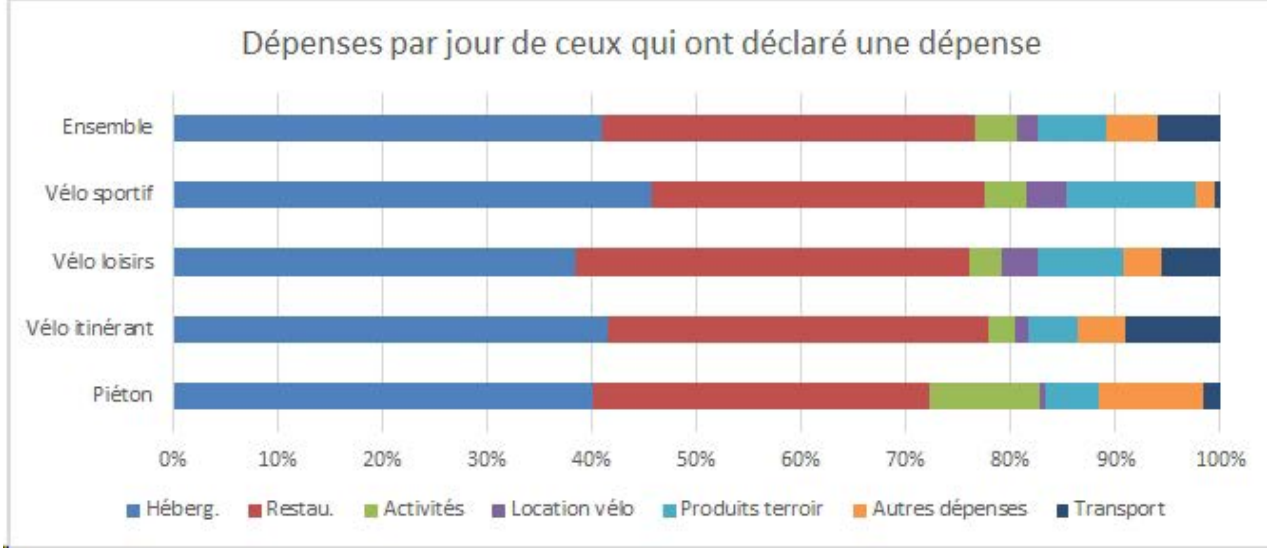
Au final, sur l'ensemble des personnes ayant déclaré une dépense et dont les résultats sont exploitables, les dépenses moyennes par jour sont les suivantes :

Dépenses d'ensemble	Héberg.	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	34,86	27,84	9,19	0,43	4,48	8,69	1,36	86,84
Vélo itinérant	31,89	28,10	1,96	0,97	3,60	3,41	7,04	76,98
Vélo loisirs	29,62	28,90	2,32	2,69	6,25	2,78	4,34	76,89
Vélo sportif	34,80	24,32	3,00	2,90	9,40	1,50	0,35	76,27
Ensemble	32,11	27,77	3,18	1,58	5,14	3,73	4,72	78,22

Les dépenses d'hébergement et de restauration représentent 76% de l'ensemble des dépenses. Elles se répartissent de la façon suivante :

Dépenses d'ensemble en %	Héberg.	Restau.	Activités	Location vélo	Produits terroir	Autres dépenses	Transport	Total
Piéton	40%	32%	11%	0%	5%	10%	2%	100%
Vélo itinérant	41%	37%	3%	1%	5%	4%	9%	100%
Vélo loisirs	39%	38%	3%	3%	8%	4%	6%	100%
Vélo sportif	46%	32%	4%	4%	12%	2%	0%	100%
Ensemble	41%	35%	4%	2%	7%	5%	6%	100%

Les sportifs dépensent un peu plus en hébergement, produits du terroir, les piétons un peu plus en activités et en autres dépenses mais la structure reste très proche :



Total des dépenses

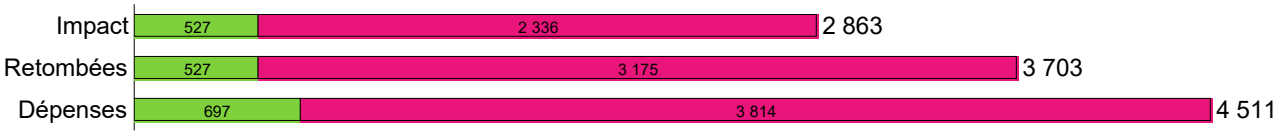
Nous distingons trois types d'évaluation :

- **L'impact** mesure les dépenses réalisées sur le seul itinéraire de la Passa Païs par les usagers. Pour les touristes, nous appliquons un coefficient selon le niveau d'importance de l'itinéraire Passa Païs dans le choix de la destination (100% pour ceux qui déclarent très important, 70% pour ceux qui déclarent assez important, 30% pour ceux qui déclarent peu important et 0% pour les autres). L'impact est évalué à 2.9 M€ par an.
- **Les retombées** prennent en compte toutes les dépenses réalisées sur l'itinéraire quelque soit le niveau de motivation lié à l'itinéraire. Elles sont évaluées à 3.7 M€
- **Les dépenses** prennent en compte toutes les dépenses le jour de la pratique, que les distances parcourues aient été parcourues en totalité sur la voie verte ou seulement en partie dans le cadre d'une boucle. Le total des dépenses se monte à 4.5 M€

80% de l'impact économique est lié aux 20% de touristes, 16% aux excursionnistes.

Dépenses et impact sur l'itinéraire

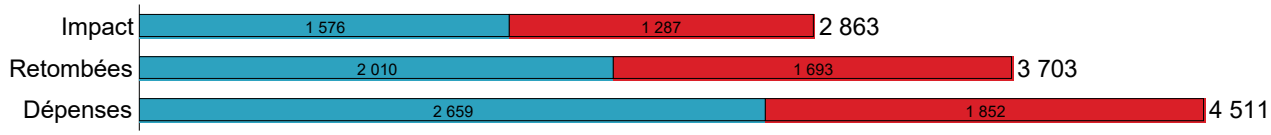
	Impact	Retombées	Dépenses
Excursionniste	**527 k€**	**527 k€**	**697 k€**
Touriste	**2 336 k€**	**3 175 k€**	**3 814 k€**
Total	**2 863 k€**	**3 703 k€**	**4 511 k€**



Les piétons représentent 71% de la fréquentation et 55% de l'impact économique, les cyclistes 29% de la fréquentation en nombre de personnes, 66% des kilomètres parcourues et 45% de l'impact économique.

Dépenses et impact sur l'itinéraire

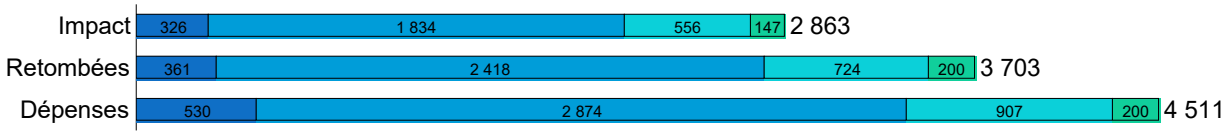
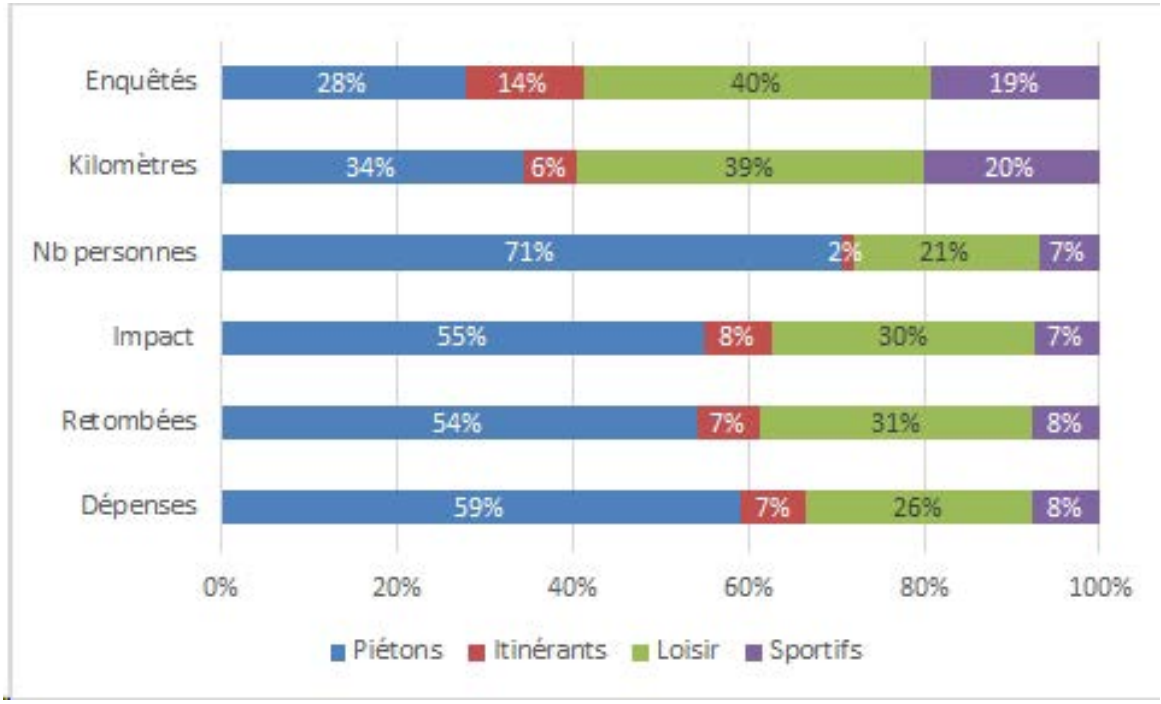
	Impact	Retombées	Dépenses
Piétons	**1 576 k€**	**2 010 k€**	**2 659 k€**
Cyclistes	**1 287 k€**	**1 693 k€**	**1 852 k€**
Total	**2 863 k€**	**3 703 k€**	**4 511 k€**



Les itinérants ont un impact de 326 k€, les pratiquants loisirs de 1.8 M€ et les sportifs 556 k€.

Dépenses et impact sur l'itinéraire

	Impact	Retombées	Dépenses
Itinérant	**326 k€**	**361 k€**	**530 k€**
Loisir	**1 834 k€**	**2 418 k€**	**2 874 k€**
Sportif	**556 k€**	**724 k€**	**907 k€**
Utilitaire	**147 k€**	**200 k€**	**200 k€**
Total	**2 863 k€**	**3 703 k€**	**4 511 k€**



Les piétons représentent 71% des personnes; 28% des personnes enquêtées, 34% des km parcourus sur la Passa Païs et 55% des dépenses.
Les itinérants ne représentent que 2% des personnes; 14% des personnes enquêtées, 6% des km parcourus sur la Passa Païs et 8% des impacts économiques.
Les cyclistes sportifs représentent 7% des personnes et 7% des impacts mais 20% des kilomètres parcourus.
Les piétons et cyclistes loisirs représentent quant à eux 40% des personnes enquêtées, 39% des kilomètres parcourus, 21% des personnes et 30% des impacts économiques.